

50 ans

Réseau de transport
de l'agglomération
de Longueuil

On trace la voie

Rapport annuel 2024

Table des matières

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Le RTL en bref | 6 |
| 2 | Gouvernance | 11 |
| 3 | Rétrospective 2024 | 17 |
| 4 | Ressources mises à contribution | 43 |
| | Annexes | 47 |
| | États financiers | 70 |

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

Dépôt légal Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024

ISBN (format papier) 978-2-921426-52-7

ISBN (format électronique) 978-2-921426-53-4

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

Message de la présidente du conseil d'administration et du directeur général

L'année 2024 a été marquée par une étroite collaboration entre le conseil d'administration et la Direction générale. Cette synergie a permis de renforcer la performance de notre gouvernance, prioriser des actions d'impact et bien se structurer pour relever ensemble les défis actuels et futurs de notre organisation et, plus largement, de notre secteur d'activité comme partenaire clé de la mobilité durable.

Un sens de direction axé sur les résultats

Un diagnostic approfondi a mené à une feuille de route établie sur une période de 24 mois issue de réflexions conjointes. Ce plan d'action a permis de donner un sens de direction partagé et des objectifs très clairs à atteindre collectivement pour le RTL, et ce, en amont de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un nouveau plan stratégique opérationnel en 2026. Celui-ci sera d'ailleurs aligné aux priorités métropolitaines et gouvernementales.

Une fréquentation en hausse

Nous sommes très fiers de constater la hausse de 18 % de la fréquentation du transport régulier pour l'exercice 2024 comparativement à la période 2023. Ce résultat témoigne de l'importance du transport collectif pour les citoyens de l'agglomération de Longueuil. Il reconnaît aussi l'apport du RTL comme partenaire de proximité des municipalités, des partenaires institutionnels, d'affaires et des organisations engagées dans la communauté.



Rigueur, responsabilité et loyauté

Nous abordons la modernisation de notre organisation de manière structurée, méthodique et réfléchie. Le contexte évolutif requiert la plus grande rigueur de la part de tous pour améliorer l'efficacité, l'efficience et l'agilité du RTL. Plusieurs initiatives ont été entreprises et se poursuivent en ce sens. La révision de nos pratiques d'affaires, la mise en place d'un comité budget pour mieux prioriser les projets d'impact, l'implantation d'une culture de gestion des risques et l'actualisation de notre approche de gestion de portefeuilles de projets et d'actifs en sont des exemples probants. En parallèle, nous avons mené un audit technologique pour accélérer notre transformation numérique et priorisé le développement d'outils d'aide à la prise de décision, en plus de mettre en place une politique de service à la clientèle pour améliorer l'expérience à bord et mieux répondre aux besoins de déplacement des cinq villes que nous desservons.

Toutes ces actions s'alignent à nos priorités d'affaires qui sont d'optimiser l'allocation de nos ressources et d'assurer l'excellence de nos services avec cette loyauté que nous avons tous à mieux servir nos usagers.

Se préparer pour l'avenir

Nous sommes déterminés à préparer le RTL pour l'avenir. Nos actions doivent d'ailleurs s'inscrire dans une vision durable et responsable pour soutenir et accroître l'utilisation du transport collectif. Offrir une offre de service de qualité est le fondement même de notre mission comme opérateur, devant mettre en son cœur l'expérience client et employé.

Le maintien des actifs demeure une priorité organisationnelle et doit être abordé avec le même niveau d'importance que cette transition demandée vers l'électrification des transports. En ce sens, nous souhaitons mener ces changements de manière progressive. Nous voulons aussi saisir ces opportunités de développement pour innover et assurer une meilleure rentabilité de nos actions. L'élaboration d'un concept novateur de système de recharge extérieur non chauffé en est un exemple. Nous suivons également de près le projet de garage du Centre d'exploitation de Saint-Hubert, qui s'inscrit dans une gouvernance de la directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Ces chantiers doivent nous insuffler une volonté de faire mieux.

Pour terminer, nous tenons à remercier tous les usagers du transport régulier et adapté, nos employés, l'équipe de direction et tous les membres du conseil d'administration. Nous partageons cette même ambition pour le transport collectif.

Ensemble, préparons l'avenir !



Geneviève Héon, MBA, ASC
Présidente du conseil d'administration



Alain Dufort, MBA
Directeur général

1 Le RTL en bref

Mission

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

Raison d'être

Être un levier de transformation sociale, économique et environnementale.

Vision 2050

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

Valeurs

RESPECT

Agir avec considération envers les personnes et notre environnement.

INTÉGRITÉ

Communiquer avec transparence et agir avec loyauté.

OUVERTURE D'ESPRIT

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

ENGAGEMENT

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

2024 en chiffres

Dépenses (\$) **235 494 166**

Employés **1 233**

Nombre d'activités culturelles soutenues (ententes de partenariat) **25**

Villes **5**

Citoyens **448 221** (2024)

Progression de l'achalandage du transport adapté entre 2023 et 2024 **+11%**

Progression de l'achalandage du transport régulier entre 2023 et 2024 **+18%***

Nombre de déplacements en transport adapté **367 329**

Nombre de déplacements en transport régulier **21 650 716**

Superficie du territoire (km²) **309**

Territoire

Déplacements

Organisation

Implication sociale

Nombre d'événements où nous avons été représentés **21**

Kilomètres de réseau **817**

Lignes régulières **81**

Lignes de taxis collectifs **4**

Arrêts d'autobus **3 380**

Stationnements incitatifs **11**

Réseau

Autobus actifs **398**

Lignes scolaires intégrées **70**

Zones de transport à la demande **3**

Abribus **768**

Terminus (en gestion déléguée) **4**

Billetteries (en gestion déléguée) **3**

*Excluant les express 45 et 90 en service jusqu'à l'ouverture du REM en août 2023 afin d'avoir une base comparable

Faits saillants 2024

Janvier

Partenariat avec Propulsion Québec pour la première compétition universitaire sur l'électrification des transports collectifs

Ajustements à la suite de l'implantation du réseau repensé

Février

Obtention de la certification Concilivi

Mars

Approbation du dossier d'opportunité du projet de nouveau garage au Centre d'exploitation de Saint-Hubert par le Conseil des ministres

Avril

Arrivée du 1^{er} autobus à propulsion 100 % électrique

Ajustement de l'offre de transport à la demande dans les zones de Saint-Bruno-de-Montarville et de Brossard

La ligne 421 devient accessible universellement

Mai

Projet pilote des vélos à bord des autobus qui traversent le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine

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

Partenariat avec le Marathon de Longueuil

Partenariat avec le Tour du silence de la Rive-Sud de Montréal

Juin

Arrivée d'Alain Dufort au poste de directeur général

Partenariat avec l'AéroSalon à Longueuil

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

Partenariats pour les spectacles de la Fête nationale à Longueuil

Ajustement de la zone Boucherville-Longueuil du transport à la demande

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

Les lignes 13 et 14 deviennent accessibles universellement

Juillet

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

Adoption des priorités du RTL pour les 18 prochains mois



Juillet

Nous avons souligné en 2024 le **50^e anniversaire de nos opérations** sur le thème : « Ensemble sur la voie depuis 50 ans ».

Août

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

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

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

Septembre

Le réseau repensé fête sa première année

Ajout d'une voie réservée sur le boulevard Pelletier, en direction nord, entre les rues Tunisie et Philippines

Partenariat avec le Lumifest à Longueuil

Partenariat avec Movia pour le Défi sans auto solo

Nouvelle voie d'évitement de la congestion sur la route 132 Est

Virage numérique interne : Transition vers la téléphonie Teams

Octobre

Colloque de l'ATUQ sur le thème : « Le transport collectif. Agir pour la transformation durable des villes. » et Prix Reconnaissance pour notre plan de relève en cas de panne du REM

Ententes scolaires
Signatures des ententes 2024-2025

Novembre

Mise en service de la voie réservée sur le chemin de Chambly

Campagne de communications « Avec des écouteurs, on s'entend »

Adoption de la directive sur l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle

Décembre

Obtention de la certification Clé verte

Campagne Centraide

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

2

Gouvernance

2.1 Conseil d'administration

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

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

Déploiement de notre nouvelle gouvernance

Au cours de l'année, notre conseil d'administration a tenu 17 assemblées publiques, dont 7 assemblées extraordinaires. Ces réunions ont donné lieu à l'adoption de 183 résolutions officielles et le traitement de 133 dossiers.

Les décisions prises par le conseil d'administration ont couvert une variété de dossiers, notamment la planification des effectifs, l'octroi de contrats publics, ainsi que l'autorisation d'ententes avec divers partenaires, tel que l'ARTM. Par ailleurs, l'adoption de règlements et de politiques a été un axe essentiel des délibérations. En complément, le conseil d'administration a assuré une reddition de comptes transparente envers le public, notamment en ce qui concerne la gestion des dépenses.

L'année a aussi été marquée par le déploiement de notre nouvelle gouvernance avec le démarrage des travaux de trois comités techniques créés en 2023 à la suite de l'adoption de la feuille de route des priorités de l'organisation à l'automne 2024.

Des plans de travail ont ensuite été élaborés pour chacun des comités techniques conformément aux chartes et aux objectifs corporatifs, sous la responsabilité de chaque président et coordonnateur des comités attirés avec l'appui de la nouvelle secrétaire corporative.

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

| Comité | Mandat | Sujets traités | Enjeux traités |
|---|---|---|--|
| Audit et finances | Assister le conseil dans ses responsabilités de surveillance afin d'assurer l'intégrité des résultats comptables et financiers, la qualité des contrôles internes, la gestion des risques et contractuelle. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Analyse de l'audit de performance du MTMD. 2. Adoption d'une politique de gestion des risques. 3. Analyse du surcoût de l'électrification des transports. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Évaluer les pistes d'optimisation déjà en cours et à élaborer. 2. Établir les priorités d'actions en matière de gestion de risque. |
| Gouvernance, éthique et transition socio-écologique | Assister le conseil à exercer ses responsabilités en examinant tous les aspects du cadre de gouvernance et d'éthique pour s'assurer que le conseil fonctionne de manière efficace et efficiente, ainsi que favoriser la transition en développement durable. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Mise en œuvre de la nouvelle gouvernance en assurant l'arrimage entre les comités et le conseil d'administration. 2. Élaboration d'un plan de travail comprenant le cadre d'élaboration des politiques du RTL, la révision de certains règlements clés et la vigie sur les encadrements en matière d'éthique et de sécurité de l'information. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Établir des processus clairs en matière de gouvernance. 2. Établir un processus continue pour la révision des politiques, et actualiser la réglementation clé. |
| Ressources humaines | Assister le conseil en ce qui a trait à ses responsabilités relatives à la mise en place et à l'application efficace, par la direction, de politiques judicieuses dans le domaine des ressources humaines. | <p>Ce comité a débuté ses activités au quatrième trimestre.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Identification des compétences et stratégies de dotation des membres externes des comités techniques. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Être une organisation performante par l'adhésion de membres externes ayant une valeur ajoutée au sein des comités techniques. |
| Gestion de portefeuilles de projets et de suivi des actifs | Assurer une gestion rigoureuse des fonds publics pour les investissements du RTL, en appliquant les meilleures pratiques en gestion d'actifs, de portefeuille et de projets. Cela inclut la mise en place d'outils pour suivre et encadrer les projets et actifs. | <p>Ce comité n'a pas siégé en 2024, le recrutement du membre externe est en cours.</p> | <p>Ce comité n'a pas siégé en 2024.</p> |

2.2 Gestion des risques

En 2024, nous avons entrepris une démarche structurée de gestion intégrée des risques corporatifs afin de mieux anticiper, évaluer et atténuer les menaces susceptibles d'affecter nos opérations et la qualité de notre offre de service. Cette initiative vise à renforcer la sécurité des usagers et des employés, assurer la continuité du service et améliorer notre résilience organisationnelle. La politique de gestion des risques a été adoptée au quatrième trimestre. Le déploiement se réalisera progressivement en 2025.

Membres du conseil d'administration

Au 31 décembre 2024



Geneviève Héon
Présidente



Doreen Assaad
Vice-Présidente



Marc-Antoine
Azouz



Rolande Balma



Nancy Decelles



Nathalie Delisle



Louise Dion



Sylvain Joly



Nicholas
Kaminaris



Affine Lwalalika



Pascale
Mongrain



Lise Roy



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



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



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



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



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

Membres du comité de direction

Au 31 décembre 2024



Alain Dufort
Directeur général



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



Sylvain Gonthier
**Directeur principal
Opérations**



Martin Lavoie
**Directeur principal
Opérations par intérim**



Yvon Bienvenu
**Directeur Exploitation
par intérim**



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



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



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



Pascale Denis
**Directrice Finances
et trésorière**



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



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



Pascal Houle
**Directeur Entretien
et ingénierie**



Sophie Nadeau
**Directrice Ressources
humaines**



Isabelle Ouellet
**Directrice Planification
du transport**



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

Rétrospective 2024

Une forte progression en transport régulier



3.1 Une forte progression en transport régulier

L'achalandage a connu une forte progression en 2024 avec un total de 21,6 millions de déplacements, ce qui représente une augmentation de 18 % par rapport à une base comparable en 2023.*

En croissance constante depuis 2022, l'achalandage a atteint 92 % du niveau pré-pandémique à la rentrée de septembre 2024, rentrée qui a été marquée notamment par une croissance de 20 % de l'achalandage des lignes scolaires intégrées.

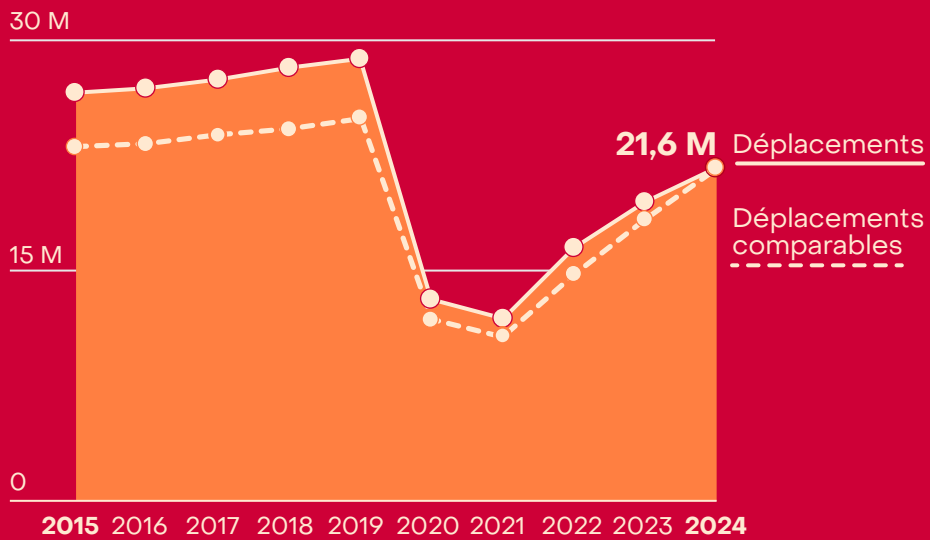
La refonte du réseau d'autobus ayant été implantée à l'automne 2023, nous avons pu en observer les effets en deuxième moitié d'année. Au cœur de cette refonte, il y avait l'objectif d'adapter notre réseau à l'arrivée du REM, mais également de renforcer les liens internes est-ouest sur notre territoire. Ainsi, plusieurs axes ont connu des croissances importantes, avec des achalandages surpassant les niveaux pré-pandémiques. Notons parmi ceux-ci l'axe Rome/R-132, les boulevards Taschereau et Grande-Allée, ainsi que la rue Victoria.

*Afin de refléter la reprise par le REM du marché desservi par les lignes express 45 et 90, l'achalandage lié aux lignes express a été retiré pour créer une base d'achalandage comparable.

RTL à la demande amélioré

Notre offre de service en transport à la demande a été significativement bonifiée, avec l'ajout de véhicules supplémentaires dans les zones d'opération de Boucherville et Brossard. Ces ajouts de services ont permis de répondre à l'intérêt croissant de la clientèle qui s'est traduit par une hausse d'achalandage de 160,4 % comparativement à l'année 2023. Le transport à la demande permet de desservir des secteurs moins denses en population en offrant plus de possibilités de déplacement dans une zone définie.

Achalandage 2015-2024 (en millions de déplacements)



Une forte progression du service de transport adapté

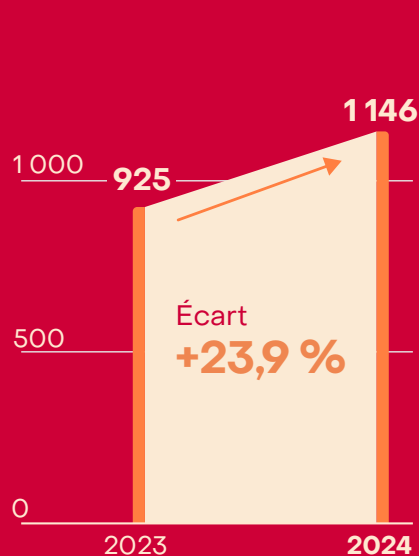
L'année 2024 s'est traduite par une progression marquée sur plusieurs aspects de notre service de transport adapté.

En transport adapté, nous avons réalisé 367 329 déplacements en 2024, ce qui représente une augmentation de 10,8 % par rapport à 2023. De plus, les appels au centre de réservation ont augmenté à 234 593 appels, ce qui représente une hausse de 6,7 % comparativement à l'année précédente. Malgré le nombre d'appels à la hausse, le temps d'attente pour parler avec un agent est demeuré à 16 secondes en moyenne.

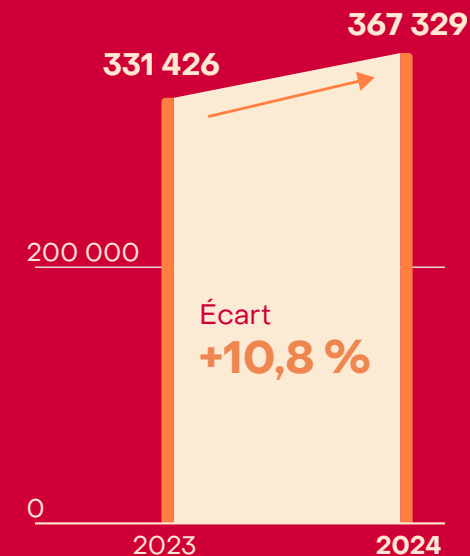
Notre service de transport adapté a également accentué ses efforts dans le but d'améliorer la qualité du service offert à sa clientèle. Pour y parvenir, l'équipe de supervision du transport adapté a doublé le nombre de validations terrain effectuées auprès des chauffeurs et du personnel de réservation. Ces audits ont contribué à diminuer le nombre de plaintes proportionnellement au nombre de déplacements effectués.

Une forte progression du nombre de clients et des déplacements en transport adapté

Nombre de clients admis



Nombre de déplacements



Continuer
de **servir**
au **mieux**
notre clientèle

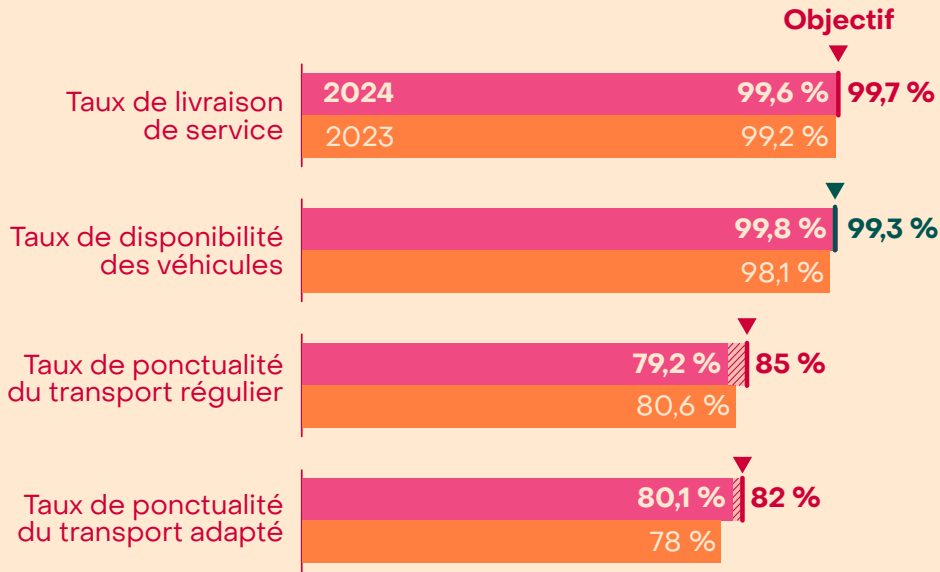


3.2 Continuer de servir au mieux notre clientèle

Le RTL en voie d'atteindre ses cibles de performance

Une politique de qualité de service a été mise en place, traduisant notre engagement envers notre clientèle. Elle se décline en six composantes : l'information aux usagers, la disponibilité et le bon état des équipements et des véhicules, la fiabilité et la ponctualité, la sécurité, la courtoisie et l'accueil ainsi que l'accessibilité universelle.

Tableau de bord 2023-2024 sur la qualité de service



Bien informer les usagers

Année après année, nous veillons à améliorer les outils d'information permettant à nos usagers d'avoir accès en temps réel aux informations sur les services de transport pour planifier un déplacement en quelques minutes. Des efforts majeurs ont été effectués afin de développer de manière significative le parc des panneaux à messages variables (PMV).

Les panneaux à messages variables

| PMV | 2023 | 2024 |
|--------------|------|------|
| Autobus | 0 | 62 |
| Abribus | 65 | 25 |
| Terminus | 0 | 166 |
| Institutions | 5 | 7 |

Afin de mieux servir et informer notre clientèle, nous avons procédé à l'installation de PMV indiquant le prochain arrêt à venir à bord de 62 autobus. En ce qui concerne les abribus, un projet pilote de PMV solaire est en cours. Enfin, en plus de 45 PMV installés au terminus Panama et 30 au terminus Brossard, il est important de noter que les 91 PMV du terminus Longueuil ont été remplacés cette année. Une amélioration notable de l'accessibilité de l'information à notre clientèle.

À l'écoute de nos usagers

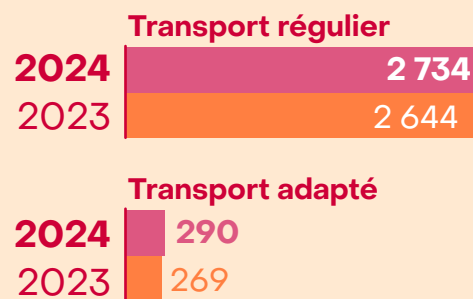
Il est indispensable de bien capter la voix de nos usagers pour bonifier notre offre de service et répondre plus adéquatement aux besoins exprimés. Pour ce faire, notre équipe du Centre de relations et d'information clientèle (CRIC) assure une écoute attentive des observations, commentaires, appréciations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

Le nombre d'appels reçus par le Centre de relations et d'information clientèle a diminué par rapport à 2023...

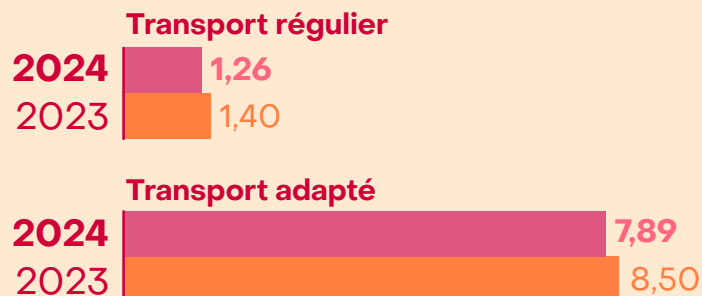


Le nombre d'appels traités en 2024 a été inférieur à celui de 2023 et se situe sous la cible des 53 000 appels. Rappelons-nous qu'en 2023, de nombreux appels avaient été enregistrés en lien avec l'ouverture du REM (qui n'était pas doté d'un service à la clientèle avant son ouverture) et l'importante refonte de notre réseau. Depuis, les plaintes liées au REM sont acheminées à leur service à la clientèle et ne sont pas comptabilisées dans les statistiques du RTL.

... le nombre absolu de plaintes a légèrement augmenté

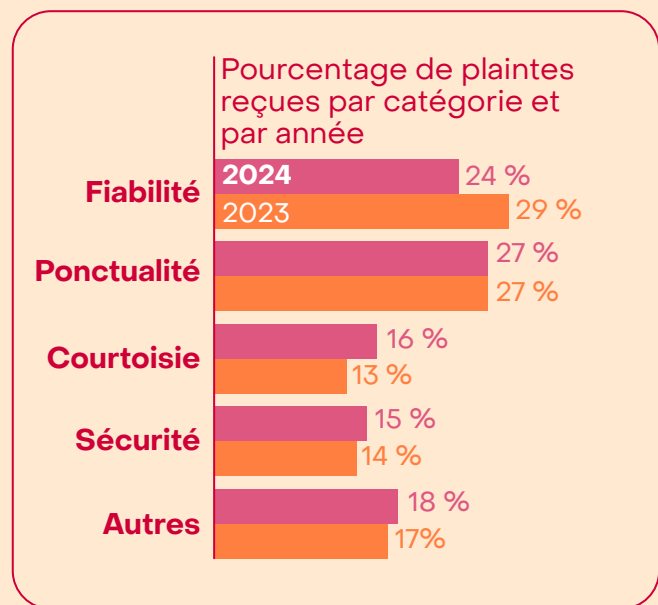


... le nombre de plaintes par 10 000 déplacements a aussi diminué.

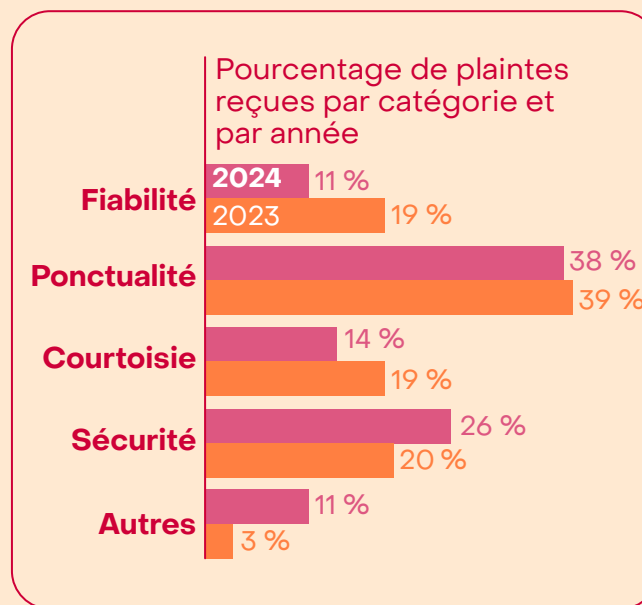


Les plaintes relatives à la fiabilité ou à la ponctualité ont diminué ou sont restées similaires au cours de l'année 2024.

Transport régulier



Transport adapté*



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

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

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

Lexique des indicateurs et méthodologie de calcul en annexe 3.

Fiabilité du service et ponctualité

Nous avons atteint un taux de livraison de service conforme à nos objectifs. Cependant, l'année 2024 a été marquée par de nombreux défis ayant impacté la ponctualité de notre service, principalement en raison de la congestion accrue et des nombreux chantiers routiers.

Le taux de ponctualité de 79,2 % a connu un recul en 2024, en baisse de 1,4 % par rapport à l'année 2023, se situant sous l'objectif souhaité de 85 %. En 2024, les travaux se sont intensifiés partout sur le réseau, avec plus de 350 chantiers actifs, notamment sur l'axe du chemin de Chambly, qui est une artère majeure du réseau. Ces chantiers, combinés à l'augmentation de la congestion routière et à la croissance de l'achalandage, expliquent le recul du taux de ponctualité.

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

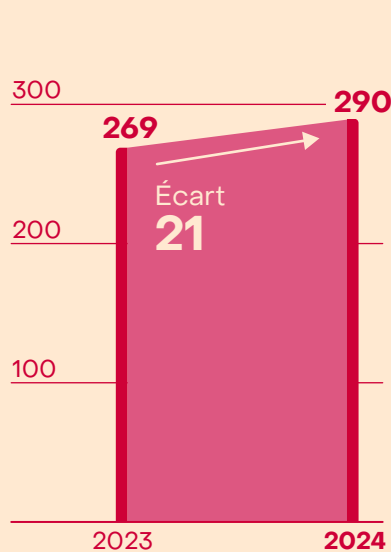
En plus de ces mesures, une analyse exhaustive de la ponctualité de chaque ligne a été conduite en cours d'année, menant à un plan d'action pour revoir les temps de parcours aux endroits plus problématiques sur le réseau. Nous sommes certains que ce plan d'action portera fruit en deuxième moitié de 2025.

Nous constatons une baisse du nombre de plaintes en transport adapté au niveau de la fiabilité et de la courtoisie, mais une augmentation des plaintes liées à la ponctualité et à la sécurité, et ce, malgré une amélioration de 2,1 % du taux de ponctualité.

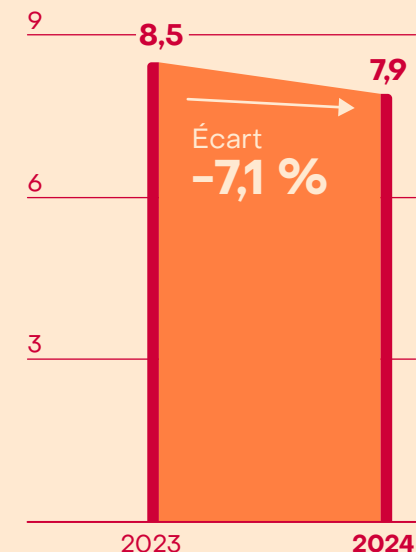
On remarque une diminution du volume de plaintes en 2024 lorsque nous l'ajustons au nombre de déplacements réalisés. En effet, en rapportant les plaintes à 10 000 déplacements, nous observons une réduction de 7,1 %, passant de 8,5 plaintes pour 10 000 déplacements en 2023 à 7,9 plaintes pour 10 000 déplacements en 2024. Bien que le nombre global de plaintes ait légèrement augmenté, cette tendance reflète une amélioration de la qualité du service et une gestion toujours plus efficace.

Si le nombre absolu de plaintes a augmenté, on constate une diminution du nombre de plaintes par déplacements au transport adapté.

Nombre de plaintes



Nombre de plaintes par 10 000 déplacements



Accessibilité universelle

Au cours de l'année, plusieurs actions ont été mises en place pour atteindre les objectifs du plan de développement en accessibilité universelle 2021-2026. Quatre nouvelles lignes accessibles ont été ajoutées, portant à 27 le nombre total de lignes accessibles en 2024.

De plus, 63 participants ont suivi le programme métropolitain Mobilité inclusive et 43 personnes ont été formées dans le cadre du programme J'monte à bord aîné. Nous avons également accueilli trois stagiaires dans le cadre du programme DuoEmploi, dont un a été recruté au sein de la Direction des technologies de l'information et des systèmes de transport intelligents.

Une formation continue des chauffeurs a été lancée, incluant un volet spécifique sur l'accessibilité universelle. Une vidéo pédagogique a également été produite pour rappeler les manœuvres de déploiement de la rampe et des capsules vidéo ont été diffusées aux chauffeurs.

Des consultations avec les représentants des personnes en situation de handicap ont permis d'ajuster des projets importants, tels que le réaménagement du terminus Longueuil et l'amélioration de l'accessibilité de certains arrêts du réseau, dont ceux le long de la rue du Bord-de-l'Eau Ouest.

Nous travaillons d'ailleurs en étroite collaboration avec les villes de l'agglomération pour parvenir à des aménagements toujours plus accessibles pour notre clientèle ayant des besoins particuliers.

Sécurité

La sécurité constitue une priorité absolue pour notre organisation qui déploie tous les efforts nécessaires pour offrir un niveau de sécurité élevé et constant. Cela passe notamment par la formation de nos chauffeurs, qu'ils soient nouveaux ou expérimentés. Pour ces derniers, des activités de sensibilisation et des formations ciblées ont été mises en place, complétées par le déploiement de divers programmes spécifiques.

En collaboration avec le Service de police de l'agglomération de Longueuil, 24 activités ont été organisées, incluant 12 sessions de radars afin de contrôler le respect des limitations de vitesse pour renforcer la culture de sécurité sur la route. De plus, cinq sessions d'une heure ont été offertes dans le cadre d'une nouvelle formation destinée à nos cohortes de nouveaux chauffeurs. Cette formation vise, entre autres, à atteindre des objectifs précis en matière de sécurité et de prévention. De plus, grâce au programme J'monte à bord, nos usagers ont été sensibilisés aux bons comportements à adopter près de nos véhicules afin de diminuer les risques d'accident dans le cadre de 3 activités, en plus de la tenue de 4 journées dans le cadre de notre programme ambassadeurs de la sécurité routière (visite d'un centre de traumatologie avec des jeunes de 5^e secondaire).

Un plan de relève essentiel

Alors que le REM a entamé sa deuxième année d'activité, nous continuons de mettre en œuvre des mesures visant à assurer une expérience client fluide et fiable lors d'interruptions de service du REM. Toutefois, nous offrons ce service à la hauteur de ce qui nous est alloué par l'ARTM et le REM. En effet, bien que le RTL soutient les interruptions de service du REM, en aucun temps cela s'effectue au détriment des circuits réguliers utilisés par nos usagers.

Une orientation claire guide ainsi notre action : veiller à ce que le service offert dans l'agglomération de Longueuil ne soit pas impacté. Ainsi, en 2024, nous avons su répondre rapidement et efficacement à chaque incident, tout en respectant les capacités opérationnelles de l'organisation. Le plan de relève, activé à plusieurs reprises au cours de l'année, a confirmé l'importance d'une réserve opérationnelle durable. Cette réalité met en lumière la nécessité d'un soutien financier stable et pérenne pour assurer la continuité, la fiabilité et la qualité du service offert aux usagers lors d'interruptions de service du REM. Nous poursuivrons ainsi notre collaboration avec l'ARTM et le REM dans la prochaine année.

Planification opérationnelle et mesures d'optimisation

L'équipe de la planification opérationnelle du transport revoit quatre fois par année notre offre de service afin de répondre le mieux possible aux besoins de la clientèle, dans le respect de notre cadre budgétaire. Pour ce faire, les données d'achalandage et de charge sont analysées en continu afin d'identifier les opportunités d'ajustements ou d'évolution de l'offre. Au cours de 2024, cette équipe a mis en place des mesures pour équilibrer l'offre de service en fonction de la demande. Parmi celles-ci, mentionnons l'ajustement de la fréquence et de l'amplitude de service, l'ajustement de zones de transport à la demande afin d'offrir une solution de transport en commun dans certains secteurs à plus faible densité, ainsi que l'ajustement de temps de parcours pour favoriser une meilleure ponctualité.

Une première : des vélos à bord de nos autobus pour traverser le tunnel

Nous avons mis en place un projet pilote afin de permettre les vélos à bord des lignes d'autobus traversant le tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine (61, 461 et 462) de mai à octobre 2024. Cette initiative a eu pour objectifs de favoriser l'intermodalité des modes de déplacements et de faciliter la mobilité des usagers. L'embarquement était possible spécifiquement aux arrêts situés près du tunnel, puisque l'objectif était de permettre aux cyclistes de traverser le tunnel et de compléter leur trajet à vélo. Au total, plus d'une centaine de déplacements ont été enregistrés.

Assurer
une **transition**
socio-
écologique



3.3 Assurer une transition socio-écologique

Notre engagement en faveur de la protection de l'environnement se traduit par des actions concrètes pour réduire notre empreinte écologique et intégrer la gestion environnementale dans nos pratiques quotidiennes. Nous avons défini une vision claire, accompagnée d'un Plan de gestion environnemental fondé sur cinq piliers, avec des actions prioritaires :

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

Nous souhaitons réduire au minimum les émissions de GES provenant de nos équipements mobiles (autobus, véhicules de service, etc.), des équipements fixes (génératrices, systèmes de climatisation, etc.) et de toutes autres activités d'opérations (soudure, matières résiduelles, etc.).

2. Lutte contre la pollution

Conscients de l'enjeu planétaire des déchets de plastique, nous avons posé un geste important cette année en réduisant notre consommation de plastique. C'est ainsi que les sacs poubelle en plastique utilisés par les chauffeurs ont été remplacés par des sacs en papier. C'est donc 206 000 sacs en plastique en moins dans l'environnement annuellement.

3. Gestion des matières résiduelles

Nous avons réduit de 1 260 kg la quantité de déchets envoyés à l'enfouissement entre 2022 et 2024 et augmenté de 1 200 kg le recyclage des matières.

Nous avons aussi procédé à une caractérisation de nos matières résiduelles en 2020, 2022 et 2024. Les résultats de ces caractérisations démontrent que nous avons dirigé moins de matières résiduelles vers la voie des déchets (enfouissement) en 2024 avec 53 600 kg qu'en 2022 avec 54 860 kg. De plus, nous avons amélioré la quantité du recyclage en acheminant 8 000 kg de matières résiduelles vers la voie du recyclage en 2024 comparativement à 6 800 kg en 2022.

4. Gestion responsable des ressources

Nous sommes sensibles à la réglementation fédérale et à la Politique québécoise visant à réduire les produits à usage unique et de courte vie et avons conséquemment amorcé l'important virage de l'élimination des lingettes jetables. Ce grand virage a débuté à l'automne 2024. Les lingettes jetables seront donc remplacées auprès des mécaniciens, carrossiers, peintres et chauffeurs par des chiffons lavables et réutilisables. Ce sera donc 710 000 lingettes en moins vers l'enfouissement, soit 2 650 kg (2,65 tonnes). Cette action aura également pour effet de diminuer la pollution par les hydrocarbures.

5. Économie circulaire et réutilisation des ressources

Nous pratiquons l'économie circulaire avec des actions comme le rechapage des pneus et le réusinage des pièces. Grâce à notre partenariat avec le Comité 21 Québec, nous avons optimisé le recyclage des carcasses d'autobus et d'autres matériaux, tout en redistribuant du mobilier désuet à des organismes à but non lucratif.

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



3.4 Nos employés, atout majeur de l'organisation

Dans le cadre de notre stratégie visant à affirmer notre leadership en mobilité durable, nous avons poursuivi l'amélioration de nos pratiques de gouvernance et de gestion des ressources humaines. Cette année, nos efforts se sont concentrés sur le renforcement des fondamentaux de la gestion des talents, en mettant l'accent sur la rigueur, le travail d'équipe et la loyauté, avec une attention particulière portée à l'attraction, la fidélisation et l'engagement des collaborateurs.

L'un des axes majeurs a été la mise en place d'un comité technique Ressources humaines, rendant opérationnelle une gouvernance plus structurée autour des enjeux liés à la main-d'œuvre.

Attraction et fidélisation des talents

Afin de positionner le RTL, non seulement comme un employeur de choix, mais aussi en tant que joueur clé du transport collectif, nous avons mis en œuvre différentes actions stratégiques pour attirer et fidéliser les talents, et ce, pour répondre aux défis liés à l'évolution des attentes des travailleurs et à la concurrence sur le marché de l'emploi. Parmi nos initiatives, la campagne de recrutement « Nos visages » a été déployée, tout comme la bonification de notre offre de stages visant à susciter l'intérêt à l'égard des métiers spécifiques au transport collectif. Nous avons également renforcé notre visibilité en tant que partenaire officiel de la compétition En Route 2024 ! organisée par Propulsion Québec, axée sur l'électrification des transports collectifs.

Notre engagement en matière d'équité, de diversité et d'inclusion a également été renforcé par des actions concrètes, telles que la participation à la Journée DuoEmploi et l'embauche d'un participant dans le cadre de la Semaine québécoise des personnes handicapées.

Engagement sociétal et responsabilité sociale

En parallèle, nous avons priorisé les valeurs sociales distinctives de notre organisation par l'entremise notamment de bénévolat corporatif. Ces initiatives, en plus de renforcer notre présence sociale, encouragent l'implication de nos employés dans des causes qui nous sont chères, des axes forts qui se retrouveront au cœur de l'engagement corporatif qui est en développement.

Développement des compétences et formation

Dans le cadre des travaux préparatoires requis par l'électrification des transports, nous reconnaissons l'importance du développement des compétences. Nous en avons d'ailleurs fait une priorité en poursuivant l'évaluation des compétences spécifiques à l'électrification, en partenariat avec le Centre de services scolaire des Chênes, afin de préparer nos employés, notamment les mécaniciens et les électriciens, aux exigences futures du secteur.

Nos initiatives témoignent de notre volonté de construire une organisation à la fois solide, inclusive et à la pointe de l'innovation, tout en plaçant l'humain au cœur de notre modèle de croissance durable.

Santé, sécurité et mieux-être

La santé, la sécurité et le mieux-être de nos employés sont des priorités fondamentales et des leviers importants pour notre engagement et notre performance. Nous avons mis en place diverses initiatives pour soutenir le bien-être de nos collaborateurs au quotidien.

Parmi celles-ci, nous retrouvons la promotion des services de santé offerts, ainsi que la valorisation des saines habitudes de vie lors de la semaine annuelle de la santé. Nous avons également mis l'accent sur la conciliation travail-vie personnelle en obtenant le sceau Concilivi, et avons intégré le simulateur de conduite comme outil de soutien pour les retours au travail. En outre, un programme de prévention spécifique a été développé pour le rôle de Maître d'œuvre, essentiel dans le cadre de nos projets de construction, afin d'assurer la sécurité des employés dans ce contexte.

Taux de présence des groupes cibles par catégorie d'emploi

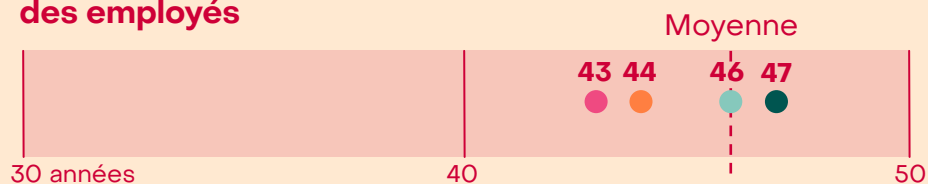
| Catégorie d'emploi | Année | Femmes | Autochtones | Minorités visibles | Minorités ethniques | Handicapés |
|--------------------------|-------|-----------|-------------|--------------------|---------------------|------------|
| Cadres | 2024 | ▼ 33,90 % | ▼ 0,56 % | ▲ 6,78 % | ▲ 3,39 % | ▼ 0 % |
|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

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

Catégories d'emploi

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

Âge moyen des employés



Nombre d'années de service moyen



Formation et perfectionnement du personnel

Répartition par catégories d'emploi (En 2024)

| | Nombre d'heures totales | Montants associés |
|-------------------------|-------------------------|---------------------|
| Employés de l'entretien | 25 512 | 938 968 \$ |
| Chauffeurs | 14 180 | 434 783 \$ |
| Personnel cadre | 2 523 | 115 482 \$ |
| Employés de bureau | 1 132 | 47 964 \$ |
| Stagiaires | - | 40 797 \$ |
| Sous-total | 43 347 | 1 577 994 \$ |

Dépenses administratives admissibles (En 2024)

| | | |
|---|---------------|---------------------|
| Frais divers de formation | | 363 307 \$ |
| Salaires des employés du service de formation agréé | | 202 571 \$ |
| Dépenses de formation 2023 en 2024 | | 4 719 \$ |
| Sous-total | | 570 597 \$ |
| Total | 43 347 | 2 148 591 \$ |

Optimiser le grand chantier de l'électrification



3.5 Optimiser le grand chantier de l'électrification

En respect des orientations gouvernementales, nous avons entrepris la planification de la transition vers l'électrification des transports menant à une adaptation de nos opérations.

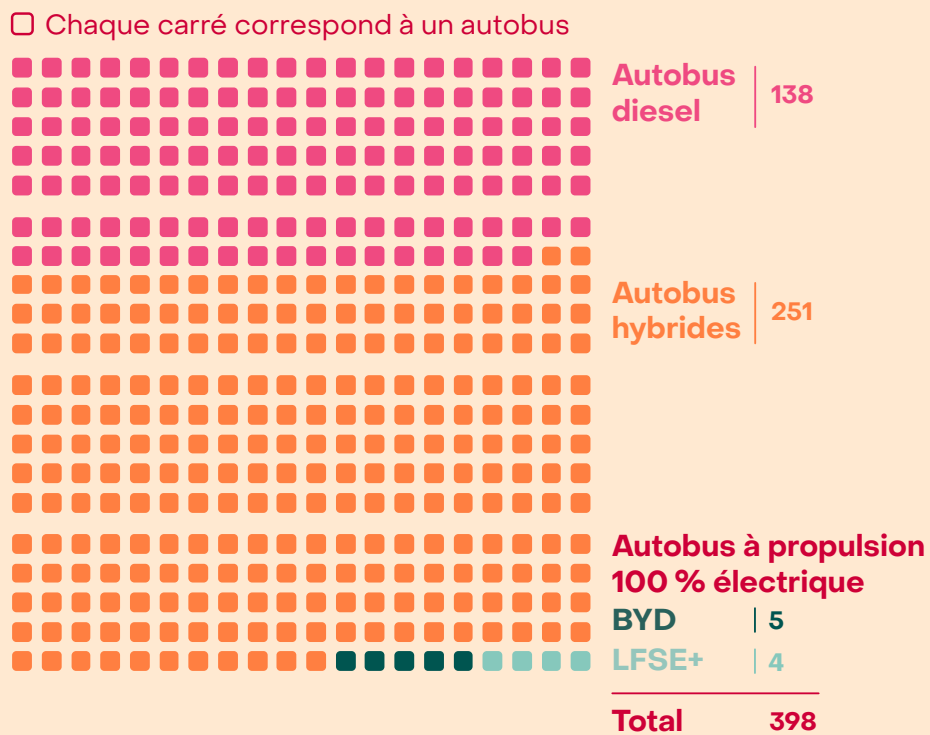
Afin de mener cette transformation avec succès, nous avons mis en place une structure rigoureuse de gestion de projet, garantissant une approche méthodique, structurée et planifiée.

Nous comprenons bien que cette transformation, bien que porteuse d'opportunités, présente des défis significatifs pour notre organisation. Ces défis vont au-delà des aspects techniques; ils touchent également la gestion des ressources, la formation continue des équipes et la coordination des différents intervenants. Dans ce contexte, nous avons fait le choix de privilégier une gestion rigoureuse et transparente, soutenue par une équipe solide et engagée, et ce, en concordance avec l'ensemble des éléments exigés par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

Arrivée d'un premier autobus à propulsion 100 % électrique

Le 20 avril 2024, nous avons atteint une étape déterminante dans le cadre de notre projet d'électrification des transports avec l'arrivée et la mise en service de notre tout premier autobus à propulsion 100 % électrique, un modèle LFSe+ de l'entreprise Nova Bus.

La plupart des autobus de la flotte sont hybrides, et le remplacement du diesel est en cours.



D'une longueur de 40 pieds, cet autobus peut accueillir jusqu'à 58 passagers, en plus d'avoir 6 batteries au total (4 sur le toit et 2 à l'arrière) et 2 ports de recharge (1 de chaque côté). Cet autobus à propulsion 100 % électrique a aussi une autonomie de plus de 200 km et est plus silencieux pour les passagers.

En décembre, notre flotte comptait ainsi 6 autobus supplémentaires (pour un total de 7 autobus), dont 4 ont été mis en service.

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

Nous avons également poursuivi la conception de la phase 1 du projet d'électrification du Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil visant à construire les infrastructures électriques nécessaires, ainsi qu'une marquise (abri extérieur non chauffé) dans laquelle seront inclus 14 positions de recharge extérieure.

Le rapport d'étude avant-projet et le programme fonctionnel et technique du projet du Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil ont été complétés en début d'année. Le projet a été soumis à une demande de financement au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Les plans et devis, ainsi que les documents contractuels sont en voie d'être complétés et nous prévoyons lancer l'appel d'offres au cours du printemps 2025.

Nous avons aussi procédé à l'installation de 2 chargeurs pour 3 positions de recharge au Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil. À terme, ce garage pourrait être doté de 207 emplacements de recharge pour autobus à propulsion 100 % électrique.

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

Le dossier d'opportunité du projet de nouveau garage au Centre d'exploitation de Saint-Hubert a été approuvé par le Conseil des ministres le 27 mars 2024 et un dossier d'affaires est en cours de développement.

Nous avons aussi octroyé deux importants contrats afin de recourir à des services spécialisés pour nous accompagner tout au long de cette transformation, soit recourir à une équipe d'experts en service-conseil en construction et une équipe multidisciplinaire composée d'architectes, d'ingénieurs et de plusieurs spécialistes dans le cadre de la conception du projet.

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

Un autre projet d'électrification est également en cours au garage 1 du Centre d'exploitation de Saint-Hubert. En effet, 16 positions de recharge sont en construction depuis 2024 et ces travaux s'échelonnent jusqu'en 2026.

Implication dans la communauté



3.6 Implication dans la communauté

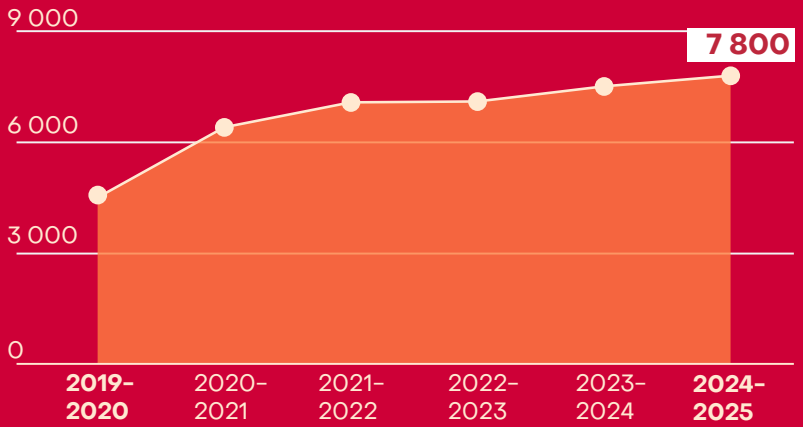
Partenaire de premier plan du développement de l'agglomération, nous répondons le mieux possible aux attentes et aux besoins de notre communauté. Avant même les premières lueurs du jour, nos équipes s'activent afin de déplacer de façon sécuritaire et efficace des dizaines de milliers de personnes. Parmi celles-ci, les élèves des écoles secondaires de l'agglomération sont nombreux à utiliser nos services pour arriver à temps sur les bancs d'école. Une façon pour eux de gagner en autonomie, tout en libérant l'agenda des parents. Ces derniers peuvent ainsi prendre leur propre départ en autobus vers leur destination, grâce à la collaboration active que nos équipes développent et bonifient avec les entreprises et institutions pour faciliter leurs déplacements. Également, parce que petits et grands méritent de pouvoir s'amuser en toute quiétude, nos partenariats avec les événements de l'agglomération permettent des déplacements en toute simplicité.

Les élèves assidus et autonomes grâce au transport en commun

L'année scolaire 2024-2025 aura vu le renouvellement des ententes scolaires assurant le transport quotidien de 7 800 élèves des Centres de services scolaires Marie-Victorin et des Patriotes, ainsi que de la Commission scolaire Riverside. Ces élèves s'initient ainsi à notre réseau de transport en commun en utilisant tant des lignes régulières que des lignes scolaires intégrées.

Le nombre d'étudiants bénéficiant d'ententes ne cesse d'augmenter

Nombre d'élèves de secondaire faisant partie des ententes scolaires



De plus, le Collège Ellis s'est ajouté aux établissements participants au programme Carte étudiante en ligne (CEEL) permettant la commande de cartes Opus directement sur le portail Web de l'école. Sept écoles participent donc désormais à l'initiative. Enfin, nous sommes allés à la rencontre des étudiantes et étudiants des établissements postsecondaires de l'agglomération afin de les informer sur les services offerts en transport en commun. Cette initiative de la présidente de notre conseil d'administration, Geneviève Héon, aura permis d'informer 400 personnes provenant de 8 établissements scolaires.

À l'écoute des besoins des entreprises

En tant que principal promoteur de la mobilité durable dans l'agglomération de Longueuil auprès des entreprises et institutions, nous avons poursuivi notre accompagnement auprès des employeurs afin de favoriser une augmentation des déplacements en autobus. Nous les avons informés sur notre offre de service, les nouvelles méthodes pour se procurer des titres de transport (Chrono), en plus d'avoir effectué les analyses requises afin de répondre aux besoins grandissants et variés de la vie professionnelle d'aujourd'hui. De nos échanges constructifs avec une quarantaine d'entreprises et institutions naissent donc des solutions adaptées et réalisables qui positionnent le transport en commun en tant qu'option viable et souhaitable pour les déplacements des travailleurs.

Au cœur des événements de l'agglomération

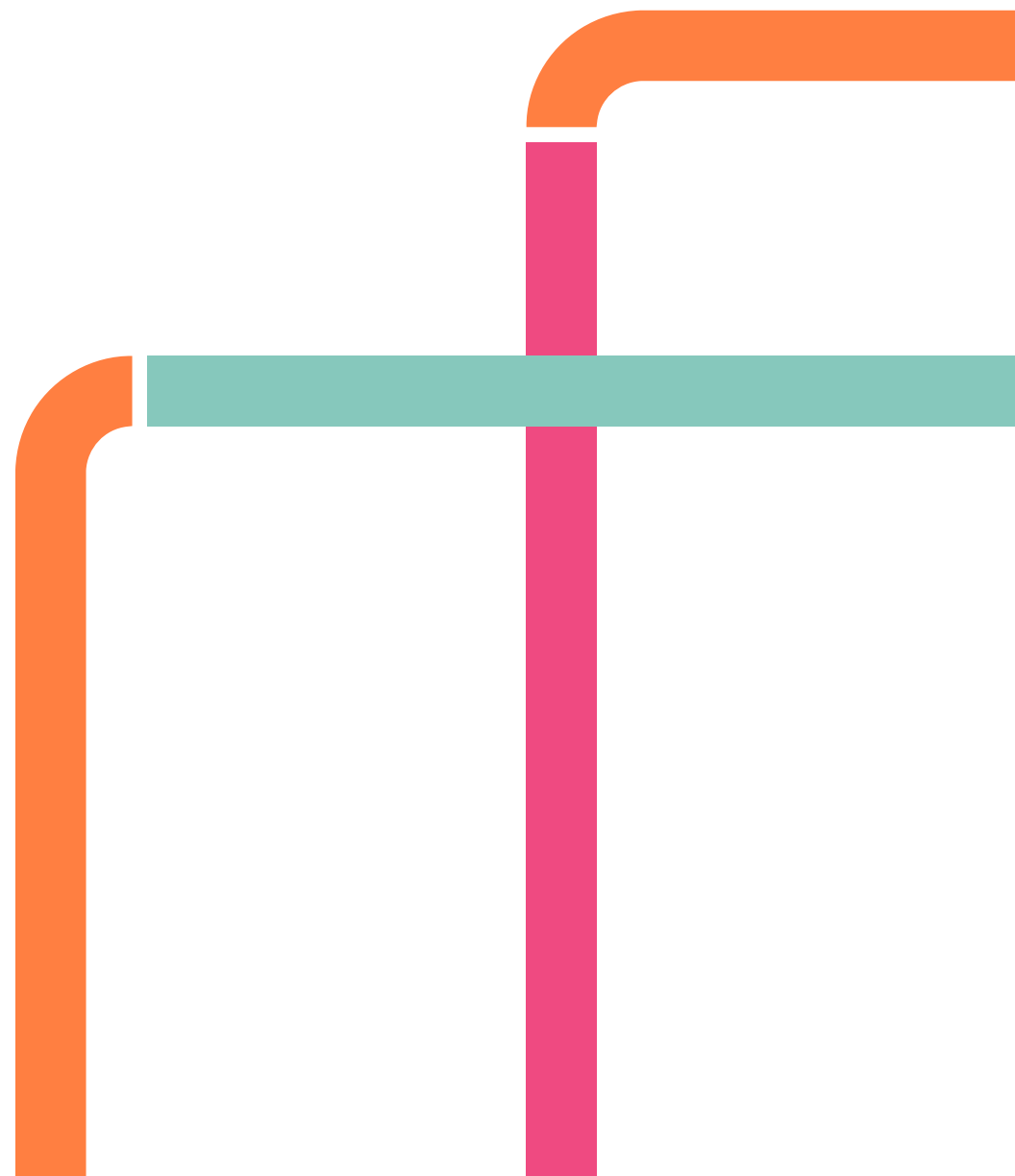
Nous avons été le transporteur officiel de 13 événements en permettant aux spectateurs de se déplacer gratuitement sur nos lignes régulières afin de participer aux événements présentés dans les cinq villes de l'agglomération. Du marathon de Longueuil à l'AéroSalon, jusqu'à la Féerie Lac du Village à Saint-Bruno-de-Montarville, en passant par le Rendez-vous de la Mairie à Boucherville, l'OSM dans les parcs à Brossard et les Fêtes de Saint-Lambert, il est plus simple que jamais de prendre part aux événements de l'agglomération grâce au transport en commun.

Avancement des projets de mesures préférentielles

Nous avons fait progresser de manière considérable plusieurs projets de mesures préférentielles pour autobus, et ce, en collaboration avec nos partenaires. Trois nouvelles voies réservées ont été implantées sur le territoire, dont l'une avait pour objectif de favoriser l'accès à la station Panama du REM.

- La voie réservée sur le boulevard Pelletier à Brossard (en direction nord), entre les rues Tunisie et Philippines, permet maintenant de faciliter l'accès de plusieurs lignes régulières et scolaires vers la station Panama durant les heures de pointe en semaine. Il s'agit d'une mesure visant l'amélioration des accès aux stations du REM.
- L'utilisation de l'accotement pour autobus (UAB) sur la route 132 (en direction est) a été mise en service entre la rue Saint-Thomas et la bretelle d'accès Roland-Therrien. Celle-ci permet aux autobus empruntant la route 132 de contourner la circulation lors des périodes de congestion dans le secteur, et ce, en tout temps. Il s'agit d'une mesure de mitigation pour les travaux du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine qui affectent la circulation.

- La voie réservée sur le chemin de Chambly à Longueuil (en direction de Saint-Hubert), entre le boulevard Vauquelin et la rue Patrick, vise à faciliter les déplacements des usagers et l'accès des autobus à la gare de train Longueuil–Saint-Hubert durant les heures de pointe en semaine. Cette mesure, travaillée en étroite collaboration avec la Ville de Longueuil, permet d'aider la progression des autobus en amont du viaduc de la route 116.



4

**Ressources
mises à
contribution**

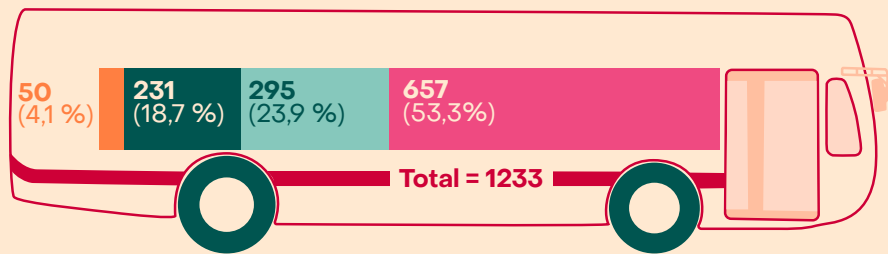
4.1 Ressources humaines

Ressources mises à contribution en 2024

Effectifs 2024 en équivalence temps complet incluant les employés dédiés aux activités déléguées, aux mesures d'atténuation ainsi qu'aux projets d'investissement, incluant le nombre de personnes occupant un poste régulier ou occasionnel, à l'exclusion des étudiants et des stagiaires.

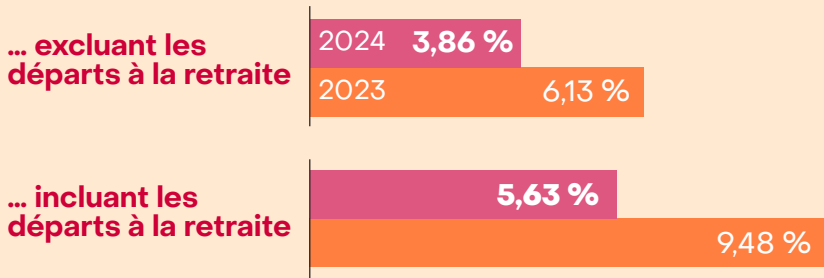
Des entrevues de départ sont réalisées afin de permettre à l'organisation de mieux cerner les enjeux relatifs à ceux-ci.

Ressources humaines



Notre taux de roulement de personnel régulier a fortement diminué en 2024

Taux de départs volontaires du personnel régulier...



4.2 Ressources financières

Dépenses et évolution par secteur d'activité

| Secteurs d'activité (en milliers de \$) | Budget 2024 (1) | Réel 2024 (2) | Écart (3) = (2) - (1) | Réel 2023 (4) |
|---|--------------------|------------------|--------------------------|------------------|
| Direction des opérations * | 102 211 | 114 023 | (11 812) | 111 427 |
| Direction de l'entretien et des bâtiments ** | 64 964 | 60 881 | 4 083 | 57 510 |
| Directions administratives*** | 33 501 | 30 726 | 2 775 | 27 136 |
| Frais financiers **** | 10 682 | 4 257 | 6 425 | 3 861 |
| Sous-total | 211 358 | 209 887 | 1 471 | 199 934 |
| Amortissement | - | 25 607 | (25 607) | 25 992 |
| Total | 211 358 | 235 494 | (24 136) | 225 926 |

* Un reclassement budgétaire a été requis pour transférer un montant de 6,5 M\$ en provenance des frais financiers. De plus, un budget de 4 M\$ additionnel a été autorisé par l'ARTM en cours d'année pour les mesures transitoires reliées au REM.

** 3,4 M\$ de cet écart provient de coût relié aux équipements métropolitains ou projets délégués par l'ARTM, principalement en lien avec les nouveaux terminus délégués qui ont été moindres que prévu.

*** 1,5 M\$ de cet écart provient de la provision pour dépenses imprévues non utilisée, ce qui représente moins de 1 % du budget.

**** Un montant de 6,5 M\$ a été reclassé dans la Direction des opérations.

4.3 Ressources informationnelles

Les ressources informationnelles ont joué un rôle clé dans plusieurs réalisations importantes au sein de l'organisation. Des réalisations déterminantes et plusieurs accomplissements ont ainsi permis l'évolution de nombreuses pratiques et outils technologiques.

Des avancées significatives pour nos usagers

En ce qui concerne l'expérience client, des progrès notables ont été réalisés pour améliorer la communication et la fluidité des services, entre autres, de nouveaux équipements de validation des titres ont été installés dans les autobus, facilitant l'accès au service.

L'intégration du transport à la demande dans le planificateur de déplacements de Transit constitue également un progrès majeur, offrant une alternative flexible pour les usagers. De plus, des outils numériques d'information voyageurs, tels que le calculateur de trajets et la carte interactive, ont été développés pour accompagner les usagers dans les ajustements liés à la révision du réseau, optimisant ainsi leur expérience.

Optimisation de l'expérience employé au niveau technologique

Concernant l'expérience employé, plusieurs actions ont été menées pour faciliter la transition vers le travail hybride et pour numériser certains processus

internes, notamment avec l'introduction d'outils modernes contribuant au virage sans papier. Parallèlement, l'optimisation des équipements et des outils de collaboration dans les espaces de rencontres a facilité l'adaptation du travail hybride. La migration de la téléphonie traditionnelle vers Teams, ainsi que l'intégration des centres de contact clients ont également modernisé l'environnement de travail, offrant une meilleure connectivité et une collaboration accrue entre les employés.

Renforcement de la performance organisationnelle

Sur le plan de la performance organisationnelle, plusieurs initiatives ont été mises en place pour renforcer l'efficacité et la performance globale de l'organisation.

La mise à niveau des logiciels d'aide à la planification, à l'exploitation et à la localisation des autobus, notamment Hastus et Smartspace, a permis d'obtenir une interface plus conviviale et facile d'utilisation, ainsi que de nouveaux algorithmes pour l'attribution du travail et la répartition des autobus dans les centres d'exploitation. Ces changements ont directement amélioré l'expérience des employés et la qualité du service offert.

Par ailleurs, la première année du programme de sécurité a été réalisée pour gérer les risques technologiques de manière proactive, tout en démarrant une démarche d'amélioration continue des processus et des systèmes dans les secteurs des finances, des ressources humaines, de l'approvisionnement et de l'entretien. Un bilan de santé des technologies a également été élaboré, offrant une perspective globale sur les systèmes et permettant de planifier une modernisation progressive. La refonte du réseau de télécommunication et la relocalisation des infrastructures technologiques ont renforcé la résilience des systèmes et des applications critiques aux opérations.

ANNEXE 1

Information sur les membres du conseil d'administration

La composition du conseil d'administration 2024 et la présence de ses membres aux assemblées, la composition des comités techniques et la présence de ses membres aux assemblées apparaissent dans le tableau ci-dessous. La présidence siège à titre de membre de tous les comités techniques.

| | Municipalité | Comité technique gouvernance, éthique et transition socio-écologique | Comité technique audit et finances | Comité technique ressources humaines | Comité technique gestion de portefeuille de projets et de suivi des actifs | Date de nomination | Échéance du mandat |
|--|----------------------------|--|------------------------------------|--------------------------------------|--|---------------------------------------|--------------------|
| PRÉSIDENTE | | | | | | | |
| Geneviève Héon | Saint-Hubert | Membre | Membre | Membre | Membre | 25 novembre 2021 | |
| VICE-PRÉSIDENTE | | | | | | | |
| Doreen Assaad | Brossard | Membre | | Membre | | 25 novembre 2021 | |
| MEMBRES | | | | | | | |
| Marc-Antoine Azouz | Vieux-Longueuil | | Membre | | | 14 décembre 2021 | |
| Rolande Balma | Vieux-Longueuil | Membre | | | | 19 septembre 2023 | |
| Nancy Decelles <i>Représentante des usagers du transport adapté</i> | Agglomération de Longueuil | | | | | 21 septembre 2017 16 décembre 2021 | |
| Nathalie Delisle | Saint-Hubert | | | | | 23 novembre 2021 | |
| Louise Dion | Saint-Bruno-de-Montarville | Membre | | | Présidente | 23 novembre 2021 | |
| Sylvain Joly | Greenfield Park | Président | | Membre | | 13 juillet 2023 | |

| | Municipalité | Comité technique gouvernance, éthique et transition socio-écologique | Comité technique audit et finances | Comité technique ressources humaines | Comité technique gestion de portefeuille de projets et de suivi des actifs | Date de nomination | Échéance du mandat |
|---|---------------|--|------------------------------------|--------------------------------------|--|--------------------|--------------------|
| Nicholas Kaminaris <i>Représentant des usagers</i> | Brossard | | Président | | Membre | 23 décembre 2021 | |
| Francis Le Chatelier | Saint-Lambert | | | | | 22 novembre 2021 | 1er mars 2024 |
| Affine Lwalalika | Saint-Hubert | | | | Membre | 19 septembre 2023 | |
| Jean Martel | Boucherville | | | | | 13 février 2023 | 30 avril 2024 |
| Pascale Mongrain (1) | Saint-Lambert | | Membre | | Présidente | 18 mars 2024 | |
| Lise Roy (2) | Boucherville | | | | Membre | 13 mai 2024 | |
| MEMBRES EXTERNES | | | | | | | |
| Johanne Gélinas | | Membre | | | | | |
| Martin Massé | | Membre | | | | | |
| Raymond Leblanc | | | Membre | | | | |
| Lyne Martel | | | | Membre | | | |
| Linda Bergeron | | | | Membre | | | |

1- Remplacement de monsieur Francis Le Chatelier

2- Remplacement de monsieur Jean Martel

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

| | ASSEMBLÉES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION | | Réunions du conseil d'administration en comité | Réunions du comité technique gouvernance, éthique et transition socio-écologique | Réunions du comité technique audit et finances | Réunions du comité technique ressources humaines | Réunions du comité technique gestion de portefeuille de projets et de suivi des actifs |
|--|--|----------------------------|--|--|--|--|--|
| | Assemblées ordinaires | Assemblées extraordinaires | | | | | |
| Nombre d'assemblées et de réunions | 10 | 7 | 15 | 3 | 7 | 2 | Aucune |
| PRÉSIDENTE | | | | | | | |
| Geneviève Héon | 8 | 7 | 12 | 2/3 | 6/7 | 2/2 | - |
| VICE-PRÉSIDENTE | | | | | | | |
| Doreen Assaad | 9 | 6 | 13 | 2/3 | - | 2/2 | - |
| MEMBRES | | | | | | | |
| Marc-Antoine Azouz | 10 | 6 | 15 | - | 7/7 | - | - |
| Rolande Balma | 9 | 7 | 14 | 1/1 ¹ | - | - | - |
| Nancy Decelles <i>Représentante des usagers du transport adapté</i> | 5 | 5 | 9 | - | - | - | - |
| Nathalie Delisle | 10 | 6 | 14 | - | - | - | - |
| Louise Dion | 10 | 6 | 15 | 3/3 | - | 2/2 | - |

| | ASSEMBLÉES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION | | Réunions du conseil d'administration en comité | Réunions du comité technique gouvernance, éthique et transition socio-écologique | Réunions du comité technique audit et finances | Réunions du comité technique ressources humaines | Réunions du comité technique gestion de portefeuille de projets et de suivi des actifs |
|---|---|----------------------------|--|--|--|--|--|
| | Assemblées ordinaires | Assemblées extraordinaires | | | | | |
| Sylvain Joly | 10 | 6 | 15 | 3/3 | - | 2/2 | - |
| Nicholas Kaminaris <i>Représentant des usagers</i> | 10 | 5 | 14 | - | 7/7 | - | - |
| Francis Le Chatelier | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - |
| Affine Lwalalika | 5 | 7 | 14 | - | - | - | - |
| Jean Martel | 2 | 2 | 5 | - | 2/2 | - | - |
| Pascale Mongrain (1) | 8 | 4 | 11 | 1/1 | 1/1 ¹ | - | - |
| Lise Roy (2) | 5 | 3 | 7 | - | - | - | - |
| MEMBRES EXTERNES | - | - | - | - | - | - | - |
| Johanne Gélinas | - | - | - | 0/1 ¹ | - | - | - |
| Martin Massé | - | - | - | 1/1 ¹ | - | - | - |
| Raymond Leblanc | - | - | - | - | 7/7 | - | - |
| Lyne Martel | - | - | - | - | - | 1/1 ¹ | - |
| Linda Bergeron | - | - | - | - | - | 1/1 ¹ | - |

1- Remplacement de monsieur Francis Le Chatelier

2- Remplacement de monsieur Jean Martel

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

PRÉSIDENTE

Geneviève Héon, MBA, ASC

Présidente du conseil d'administration du RTL
Conseillère municipale, Ville de Longueuil (district Vieux-Saint-Hubert-de la Savane)

Titulaire d'un baccalauréat en communication (UQÀM), d'une maîtrise en administration des affaires (Université de Sherbrooke) et d'une certification en gouvernance de sociétés (Collège des administrateurs), Geneviève Héon préside le conseil d'administration du Réseau de transport de Longueuil depuis 2021. Elle est également la première femme à assumer la présidence de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ).

Conseillère municipale à la Ville de Longueuil associée au développement économique, Geneviève Héon met à profit sa vision stratégique et sa capacité à mobiliser les parties prenantes pour accélérer l'innovation dans les pratiques municipales et propulser la mobilité. Elle a d'ailleurs présidé le comité de pilotage ayant mené à la désignation de la zone d'innovation en aérospatiale pour le pôle de Longueuil.

Geneviève Héon a travaillé dans l'enseignement supérieur, soutenant les gestionnaires et hauts dirigeants dans leur développement de 2017 à 2022. Elle a été attachée de presse pour le gouvernement du Québec (2013–2016), puis responsable de la recherche et du soutien aux élus de la Ville de Longueuil. De 2011 à 2013, elle a aidé des PME et startups dans leurs stratégies numériques, d'abord pour Illico Hodes, puis le Groupe TVA.

VICE-PRÉSIDENTE

Doreen Assaad

Vice-présidente du conseil d'administration du RTL
Mairesse de Brossard

Doreen Assaad est diplômée de l'Université de Montréal en mathématiques appliquées et en informatique. Comme spécialiste de l'optimisation des processus d'affaires, elle a travaillé au sein de grandes entreprises dont le Mouvement Desjardins, le Canadien National ainsi que chez Bombardier Aéronautique. Elle est aussi certifiée en tant qu'agent Six Sigma ceinture noire. Cette méthode est utilisée dans des démarches de réduction de la variabilité dans les processus et vise ainsi à améliorer la qualité globale des services.

Doreen Assaad a été élue mairesse de la Ville de Brossard en 2017 et en 2021. Deuxième mairesse de l'histoire de la ville, elle sera la première à présider un conseil municipal paritaire – à deux reprises – et à siéger au conseil d'agglomération de Longueuil. Elle assure aussi la vice-présidence du RTL et préside la commission Développement économique et Équipements et services métropolitains de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Depuis 2023, elle siège au conseil d'administration de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) à titre de représentante du Caucus des municipalités de la Métropole – Couronne Sud.

À titre d'élue au conseil municipal depuis 2009, Doreen Assaad possède une longue feuille de route alors qu'elle met les familles, les citoyennes et les citoyens de Brossard au cœur de ses priorités.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Marc-Antoine Azouz

Conseiller municipal, Ville de Longueuil (district Fatima-Parcours-du-Cerf)

Marc-Antoine Azouz cumule 26 ans d'expérience dans une institution financière, où il occupe actuellement le poste d'auditeur principal en Audit Interne. Titulaire d'un DESS en lutte contre la criminalité financière, d'un MBA de l'Université de Sherbrooke et d'un baccalauréat en administration des affaires, option finance, il possède une expertise solide en gestion financière et en analyse des risques.

Marc-Antoine Azouz est établi à Longueuil, où il est impliqué dans des initiatives locales depuis 2018. En réponse à l'agrile du frêne, il a notamment fondé l'OSBL Verdissons Longueuil, visant à verdier la ville, et a été élu comme conseiller municipal en 2021.

Rolande Balma

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

Née au Burkina Faso, Rolande Balma a fait des études en commerce international à l'École de gestion John Molson à l'Université Concordia. Trilingue (français, anglais, Mooré), elle est devenue en 2021 la plus jeune élue de la Ville de Longueuil, s'impliquant dans diverses initiatives sociopolitiques.

Actuellement vice-présidente du comité des Jeunes Administrateurs de l'IGOPP, Rolande Balma joue un rôle essentiel dans la formation de la relève en gouvernance. Elle participe aussi à plusieurs conseils d'administration, notamment l'Instance régionale de concertation pour la persévérance scolaire et la réussite éducative en Montérégie (IRCM) et la Fête de la lecture et du livre jeunesse de Longueuil, marquant ainsi son engagement envers l'éducation.

Nancy Decelles

Représentante des usagers du transport adapté

Avec plus de 30 ans d'expérience en gestion, Nancy Decelles est conseillère stratégique pour le cabinet de l'Opposition officielle de la Ville de Longueuil depuis 2022. Elle a aussi travaillé pour la Banque Nationale, les magasins de meubles Brick, le groupe Allegro, les Services Financiers TRINUM et siège, depuis 2007, au conseil d'administration du Réseau de transport de Longueuil.

Spécialisée dans le domaine bancaire, particulièrement en crédit, placements et gestion de portefeuilles, elle a dirigé des équipes de vente, géré un centre de service à la clientèle et supervisé une résidence de 750 personnes. Reconnue pour son efficacité, son professionnalisme et son leadership, Nancy Decelles se distingue par son approche méthodique, sa fiabilité et sa capacité à travailler en équipe.

Nathalie Delisle

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

Diplômée en presse écrite, Nathalie Delisle débute sa carrière dans le milieu culturel, notamment au Théâtre du Rideau Vert. Elle rejoint ensuite la Fondation Paul Gérin-Lajoie comme chargée de promotion et d'événements, avant d'entreprendre une carrière d'entrepreneure.

Pendant plus de dix ans, elle connaît un grand succès avec G-1 sac, une entreprise spécialisée dans l'importation et la création de sacs et accessoires sous licence. Avant son élection à la Ville de Longueuil, Nathalie a été directrice au développement organisationnel à la Chambre de commerce et d'industrie du Bassin de Chambly, où elle a travaillé à faire rayonner les entreprises d'ici par des programmes d'achat local.

Louise Dion

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

Conseillère municipale depuis 2017, Louise Dion a œuvré pendant 35 ans dans différents ministères et organismes gouvernementaux, dont ceux de l'Environnement et des Affaires municipales. Elle a notamment géré d'importantes ententes de financement avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour des projets en bioalimentaire, récréotouristiques, ainsi que de conservation et de mise en valeur des milieux naturels. Elle a également été active dans le cadre de l'élaboration et la conformité du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM et du Plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Pour la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, elle est responsable des ressources humaines, du milieu de vie, des travaux publics et du génie, ainsi que de plusieurs comités, dont celui sur la mobilité et l'intégration des personnes handicapées.

Sylvain Joly

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

Avocat de formation, Sylvain Joly a été directeur des Affaires juridiques et secrétaire corporatif à la Société de transport de Montréal (STM), où il a œuvré pendant plus de 36 ans, avec une spécialisation en droit public et municipal.

Résident de Greenfield Park depuis plus de 40 ans, père de 4 enfants, il a été élu conseiller municipal en 2021. En plus d'assumer la présidence de l'arrondissement de Greenfield Park, il est impliqué dans de nombreuses commissions et comités. Il siège au comité exécutif de la Ville de Longueuil, où il est responsable notamment du développement économique et de l'innovation. Il est également membre du Conseil d'administration de Développement économique Longueuil. Précédemment, il a été conseiller d'arrondissement de 2013 à 2017 et a été très impliqué dans sa communauté au sein de différentes associations communautaires et sportives.

Nicholas Kaminaris

Représentant des usagers

Comptable professionnel agréé (CPA) auditeur et vice-président des finances pour l'entreprise Nuvei, Nicholas Kaminaris possède plus de 30 ans d'expérience internationale au sein d'entreprises de taille moyenne et grande, dans des domaines tels que la gestion financière, la transformation et l'optimisation des processus, la gestion des risques et la bonne gouvernance.

Actif dans la communauté, il préside le comité d'audit et des finances du RTL et le conseil d'administration de L'itinéraire. Par le passé, il a également consacré son temps à la Mission Bon Accueil et à l'exécutif de l'Association de soccer de Brossard, ainsi qu'à d'autres organismes à but non lucratif.

Affine Lwalalika

Conseillère municipale et membre du comité exécutif, Ville de Longueuil (district Parc-de-la-Cité)

Affine Lwalalika détient un diplôme en droit de l'Université de Montréal et a travaillé dans le secteur financier de 2005 à 2016. En 2017, elle a acquis de l'expérience en communication au cabinet de la ministre de la Justice avant d'être adjointe exécutive de la mairesse de Longueuil. De 2019 à 2021, elle a été responsable des affaires institutionnelles et publiques au cabinet de la mairesse à la Ville de Brossard.

Impliquée socialement, elle a soutenu le mouvement Sécurité ferroviaire de la Rive-Sud et a été coordonnatrice du comité immigration de la Communauté congolaise de Montréal. En 2017, elle a reçu un prix de la ministre de l'Immigration, de la Diversité et de l'Inclusion ainsi qu'un certificat de la part du premier ministre du Canada pour son engagement auprès des jeunes.

Pascale Mongrain

Mairesse de Saint-Lambert, CPA, avocate à la retraite

Pascale Mongrain est diplômée en management de l'Université McGill et en droit de l'Université de Montréal. Membre de l'Ordre des CPA, et du Barreau du Québec à titre d'avocate à la retraite, elle a travaillé successivement chez Coopers & Lybrand, Heenan Blaikie, RCGT et la Financière des professionnels.

Madame Mongrain a ensuite acquis une expérience considérable dans le secteur privé et public. Elle a occupé des postes dans des cabinets ministériels, fut directrice générale de la Faculté de médecine de l'Université McGill et gestionnaire-conseil dans le réseau de la santé. Elle a aussi siégé au sein de conseils d'administration et présidé un comité de vérification. Elle est mairesse de Saint-Lambert depuis novembre 2021.

Lise Roy

Conseillère municipale, Ville de Boucherville (district 8 - Le Boisé)

Lise Roy a travaillé pendant 25 ans comme directrice chez Bell Canada, où elle a dirigé des équipes multidisciplinaires et mené à bien plusieurs projets d'envergure. Éluée conseillère municipale en 2009, elle a été réélue pour quatre mandats consécutifs par les résidents du district Le Boisé.

Très impliquée socialement, elle a relevé des défis personnels tels que l'ascension du mont Kilimandjaro et du camp de base de l'Everest, au profit d'organismes qui lui tiennent à cœur. Attachée à sa ville, elle y vit depuis 42 ans. Elle est actuellement présidente de la commission de la circulation et du transport de Boucherville et occupe plusieurs autres mandats au sein des commissions locales et de l'agglomération de Longueuil.

MEMBRES DES COMITÉS TECHNIQUES EXTERNES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Raymond LeBlanc CPA, F.Adm.A

Membre externe du comité technique audit et finances

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

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

Johanne Gélinas

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

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

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

Martin Massé

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

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

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

Linda Bergeron

Membre externe du comité technique Ressources humaines

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

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

Lyne Martel

Membre externe du comité technique Ressources humaines

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

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

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

Rémunération des administrateurs

| | Salaire annuel | Jetons de présence | Total salaire | Allocation dépenses |
|------------------------|----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
| TOTAUX | 174 103,22 \$ | 55 125,00 \$ | 229 228,22 \$ | 11 598,55 \$ |
| PRÉSIDENTE | | | | |
| Geneviève Héon | 30 000,00 \$ | 8 900,00 \$ | 38 900,00 \$ | |
| VICE-PRÉSIDENTE | | | | |
| Doreen Assaad | 25 200,00 \$ | 6 300,00 \$ | 31 500,00 \$ | |
| MEMBRES | | | | |
| Marc-Antoine Azouz | 12 000,00 \$ | 4 325,00 \$ | 16 325,00 \$ | |
| Sylvain Joly | 12 000,00 \$ | 4 225,00 \$ | 16 225,00 \$ | |
| Louise Dion | 12 000,00 \$ | 4 100,00 \$ | 16 100,00 \$ | 5 005,00 \$ |
| Affine Lwalalika | 12 000,00 \$ | 3 150,00 \$ | 15 150,00 \$ | |
| Rolande Balma | 12 000,00 \$ | 2 975,00 \$ | 14 975,00 \$ | |
| Nathalie Delisle | 12 000,00 \$ | 2 450,00 \$ | 14 450,00 \$ | |
| Pascale Mongrain | 8 387,10 \$ | 2 100,00 \$ | 10 487,10 \$ | |
| Lise Roy | 6 516,12 \$ | 1 400,00 \$ | 7 916,12 \$ | |

| | | | | |
|--|-------------|------------|-------------|------------|
| Jean Martel | 5 000,00\$ | 1 750,00\$ | 6 750,00\$ | |
| Francis Le Chatelier | 3 000,00\$ | 525,00\$ | 3 525,00\$ | 1 762,50\$ |
| Éric Normandin | | | | 4 831,05\$ |
| Nicholas Kaminaris <i>Représentant des usagers</i> | 12 000,00\$ | 5 950,00\$ | 17 950,00\$ | |
| Nancy Decelles <i>Représentante des usagers du transport adapté</i> | 12 000,00\$ | 2 975,00\$ | 14 975,00\$ | |
| Raymond LeBlanc <i>Membre comité externe</i> | | 4 000,00\$ | 4 000,00\$ | |

ANNEXE 2

Rémunération des dirigeants

| Nom | Titre | ***Revenu d'emploi 2024 | Vacances (en semaine) | Assurance Participation employeur | Régime de retraite Participation employeur |
|------------------|--|-------------------------|-----------------------|-----------------------------------|--|
| Alain Dufort | ⁽¹⁾ Directeur général | 150 576,31\$ | 6 | 2 432,62\$ | 18 310,05\$ |
| Sylvain Gonthier | ⁽²⁾ Directeur principal Opérations | 274 872,71\$ | 5 | 6 473,47\$ | 29 759,72\$ |
| Nicolas Tanguay | Directeur principal Stratégie, planification et innovation | 216 522,13\$ | 5 | 6 473,47\$ | 26 329,40\$ |
| Richard Breault | ⁽³⁾ Directeur Projets majeurs en infrastructures de bâtiments | 208 545,44\$ | 5 | 0,00\$ | 25 173,59\$ |
| Pascale Denis | Directrice Finances et trésorerie | 206 894,33\$ | 5 | 6 473,47\$ | 25 158,42\$ |

(1) Date d'embauche le 17 juin 2024

(2) Directeur général par intérim jusqu'au 3 août 2024

(3) Inclut le paiement de deux (2) jours de vacances non utilisées en 2024

*** 53 semaines en 2024 comparativement à 52 semaines en 2023

ANNEXE 3

Lexique des indicateurs et méthodes de calcul

Taux de disponibilité des véhicules pour le service

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

Taux de livraison de service

Méthode de calcul : (heures de service planifiées – heures annulées) / heures de service planifiées.

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

Taux de ponctualité

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

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

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

ANNEXE 4

Accès à l'information et protection des renseignements personnels

La Direction affaires juridiques procède au traitement des demandes d'accès à des documents, et ce, conformément à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. Au cours de l'exercice financier 2024, 29 demandes ont été reçues. Le tableau ci-contre présente le bilan des demandes qui ont été traitées entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2024.

| Demandes | Nombre |
|---|--------|
| Traitées | 29 |
| Acceptées | 11 |
| Acceptées partiellement ou dont certaines informations confidentielles ou renseignements personnels ont dû être caviardés | 9 |
| Refusées | 2 |
| Documents inexistants | 5 |
| Désistement | 2 |

ANNEXE 5

Application de la politique linguistique de l'état et de la directive relative à l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle dans l'administration

Émissaire et comité permanent

Avez-vous un ou une émissaire ? Oui

Avez-vous un comité permanent ou avez-vous choisi de mettre en place un comité permanent ? Oui

Si oui, combien y a-t-il eu de rencontres des membres du comité permanent au cours de l'exercice ?

Le comité permanent s'est réuni une fois afin de faire le point sur les travaux en cours en lien avec la directive sur l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle. La rencontre s'est tenue le 27 juin 2024. En plus de cette rencontre, les membres du comité permanent ont été consultés à quelques reprises tout au long de l'année.

Au cours de l'exercice, avez-vous pris des mesures pour faire connaître l'émissaire à votre personnel ou le nom d'une personne-ressource à qui poser des questions sur l'exemplarité de l'État ?

Oui. Les membres du comité de direction sont informés, tout comme les employés concernés par les exceptions. De plus, une note de service avec les informations pertinentes sur les ressources à contacter a été diffusée à l'ensemble du personnel.

Directive sur l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle

Est-ce que votre organisation dispose d'une directive particulière approuvée par le ministre de la Langue française? Oui

Si vous avez une directive particulière : indiquez la date à laquelle elle a été approuvée par le conseil d'administration.

La directive particulière a été adoptée par le conseil d'administration le 7 novembre 2024 et a été transmise au ministère de la Langue française le 22 novembre 2024.
Son entrée en vigueur a eu lieu le 1^{er} décembre 2024.

Combien d'exceptions cette directive compte-t-elle? Cinq

Au cours de l'exercice, votre organisation a-t-elle eu recours aux dispositions de temporisation prévues par le Règlement sur la langue de l'Administration et le Règlement concernant les dérogations au devoir d'exemplarité de l'Administration et les documents rédigés ou utilisés en recherche? Non

Au cours de l'exercice, quelle proportion des employés de votre organisation a reçu de l'information concernant la directive relative à l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle (du ministre ou particulière) afin d'assurer une utilisation exemplaire du français conformément aux dispositions de la Charte de la langue française?

Le personnel en général a été informé au sujet de la directive sur l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle par le biais d'une note de service.

ANNEXE 6

Situation financière (analyse des résultats)

Pour la période se terminant le 31 décembre 2024

État des résultats

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

Grâce à une planification efficace et un contrôle rigoureux des dépenses, le RTL a respecté le cadre budgétaire établi par les parties prenantes pour l'exercice 2024, tout en maintenant un niveau de dépenses inférieur de 1,5 M\$ (2023 – 2,0 M\$) au budget initial avant les amortissements. Cet écart budgétaire s'explique principalement par des éléments extérieurs au service régulier, notamment des dépenses moindres que prévu pour la gestion des équipements délégués par l'ARTM et des budgets additionnels requis pour les mesures transitoires reliées au REM.

En 2024, nous présentons un excédent de fonctionnement à des fins fiscales de 70,9 K\$ (2023 – 70 K\$) représentant les revenus d'intérêts de l'encaisse affectée au fonds d'assurance, montant qui sera affecté en 2025 au fonds réservé pour auto-assurance. Aucun surplus additionnel n'est présenté puisque la rémunération qui nous est versée par l'ARTM a été effectuée en fonction des dépenses réalisées.

Revenus

Les revenus de la Société pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2024 s'élèvent à 243,6 M\$ (2023 – 228,1 M\$), soit une augmentation de 15,5 M\$ (2023 – 29,0 M\$) par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation des revenus provient principalement de la hausse de 6,0 M\$ (2023 – hausse de 13,5 M\$) des revenus de transfert et de la hausse de 9,7 M\$ (2023 – hausse de 13,3 M\$) des revenus de services rendus. Les autres revenus ont eu une légère diminution de 0,2 M\$ en 2024 (2023 – augmentation de 2,2 M\$).

REVENUS DE TRANSFERT

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2024, les revenus de transfert s'élèvent à 27,4 M\$ (2023 – 21,4 M\$). Ces revenus proviennent des programmes gouvernementaux d'aide financière au fonctionnement et aux investissements. La hausse de 6,0 M\$ (2023 – hausse de 13,5 M\$) provient principalement d'une augmentation dans les revenus de transfert relatifs aux investissements qui s'élèvent à 25,8 M\$ (2023 – 19,9 M\$). Dans la transition vers l'électrification du parc d'autobus, nous avons investi 16,7 M\$ (2023 – 5,5 M\$) en acquisition d'autobus.

SERVICES RENDUS

Les revenus de services rendus de 213,1 M\$ (2023 – 203,4 M\$) représentent une augmentation de 9,7 M\$ (2023 – 13,3 M\$) par rapport à l'année antérieure. Ces revenus sont générés principalement par les différentes ententes entre l'ARTM et le RTL, notamment l'entente de services du transport en commun, les ententes de délégation de gestion pour certains équipements métropolitains ainsi que des ententes de mesures d'atténuation lors des travaux effectués sur le réseau routier. Ils incluent également des ententes de partenariat entre notre organisation et différentes entreprises de la zone aéroportuaire de la Ville de Longueuil qui ont permis de desservir ce secteur.

REVENUS AUTRES

Les autres revenus totalisent 3,1 M\$ en 2024 (2023 – 3,3 M\$) et concernent principalement les revenus de publicités.

Charges

Les charges de la Société totalisent 235,5 M\$ (2023 – 225,9 M\$) pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2024. L'augmentation des charges de 9,6 M\$ (2023 – 10,0 M\$) est attribuable à une augmentation des charges d'administration générale de 3,6 M\$ (2023 – 1,2 M\$), à l'augmentation des charges de transport de 5,6 M\$ (2023 – 7,6 M\$) ainsi qu'à la hausse des frais de financement de 0,4 M\$ (2023 – hausse de 1,2 M\$).

CHARGES D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

Les charges d'administration générale de 30,7 M\$ (2023 – 27,1 M\$) représentent une augmentation de 13,2 % par rapport aux charges de l'année précédente (2023 – 4,6 %). Cette hausse comprend un ajustement de 9,2 % à la suite du jugement du juge Moulin concernant l'application de la Loi 15 favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal sur les régimes de retraite, nous avons procédé à un ajustement comptable pour refléter ses obligations en vertu de cette décision.

CHARGES DE TRANSPORT

Les charges de transport s'élèvent à 200,5 M\$ (2023 – 194,9 M\$). Il s'agit d'une augmentation de 2,9 % par rapport à l'exercice précédent (2023 – 4,1 %). Cette augmentation est principalement le reflet de la hausse des coûts reliée à la maintenance des véhicules et des immeubles, de la hausse de l'offre de service en transport adapté ainsi que la croissance des coûts des ententes de délégation d'équipements métropolitains de la part de l'ARTM.

FRAIS DE FINANCEMENT

Les frais de financement totalisent 4,3 M\$ (2023 – 3,9 M\$). Il s'agit d'une augmentation de 10,3 % par rapport à l'exercice précédent (2023 – 45,0 %). Cette variation est principalement causée par une diminution de 0,6 M\$ (2023 – augmentation de 0,5 M\$) des frais d'intérêt sur la marge de crédit courante ainsi qu'à une augmentation de 1,0 M\$ (2023 – 0,7 M\$) des frais de financement de la dette à long terme et des avantages sociaux futurs.

État de la situation financière

Actifs financiers

Les actifs financiers ont atteint 98,8 M\$ au 31 décembre 2024 (2023 – 93,2 M\$), ce qui représente une augmentation de 5,6 M\$ comparativement à l'année antérieure (2023 – 7,0 M\$). Cette augmentation provient principalement des débiteurs tels que présentés à la note 5 des états financiers.

Passifs

Les passifs, au montant de 191,3 M\$ (2023 – 164,0 M\$), ont augmenté de 27,3 M\$ (2023 – 16,4 M\$) durant la période. Cette variation s'explique principalement par les emprunts temporaires.

EMPRUNTS TEMPORAIRES

Au 31 décembre 2024, les emprunts temporaires s'élèvent à 41,8 M\$ (2023 – 14,5 M\$), soit une augmentation de 27,3 M\$ (2023 – 1,2 M\$). Cette variation découle principalement de l'utilisation de la marge de crédit offert par Financement-Québec pour financer les projets d'investissement subventionnés par le gouvernement du Québec. Par conséquent, les emprunts à long terme ne sont plus requis pour la part subventionnée des projets d'investissement.

Actifs non financiers

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2024, les actifs non financiers s'élèvent à 351,6 M\$ (2023 – 321,5 M\$), une augmentation de 30,1 M\$ (2023 – 11,0 M\$) par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation provient principalement des immobilisations corporelles.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

La valeur comptable nette des immobilisations s'élève à 340,6 M\$ (2023 – 311,2 M\$), soit une augmentation nette de 29,4 M\$ (2023 – 9,7 M\$). Cette variation s'explique par des investissements de 55,0 M\$ (2023 – 36,9 M\$) réalisés en 2024, principalement reliés à la réfection des bâtiments et à l'acquisition de matériel roulant ainsi que l'amortissement de la période, au montant de 25,6 M\$ (2023 – 26,0 M\$).

ANNEXE 7

États financiers de Réseau de transport de Longueuil

31 décembre 2024

| | |
|--|-------|
| Rapport de l'auditeur indépendant et de la vérificatrice générale | 1-3 |
| État des résultats | 4 |
| État de la situation financière..... | 5 |
| État des gains et pertes de réévaluation | 6 |
| État de la variation des actifs financiers nets (de la dette nette)..... | 7 |
| État des flux de trésorerie | 8 |
| Charges par objets | 9 |
| Notes complémentaires..... | 10-29 |
| Annexes | |
| Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales..... | 30 |
| Annexe B – Déficit d'investissement à des fins fiscales | 31 |

Rapport de l'auditeur indépendant et de la Vérificatrice générale

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

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers du Réseau de transport de Longueuil (le « Réseau »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2024 et les états des résultats, de la variation des actifs financiers nets (de la dette nette), des gains et pertes de réévaluation et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables (appelés collectivement, les « états financiers »).

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Réseau au 31 décembre 2024, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de ses actifs financiers nets (de la dette nette), des gains et pertes de réévaluation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités des auditeurs à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport.

Nous sommes indépendants du Réseau conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquitté des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Observations – Informations financières établies à des fins fiscales

Nous attirons l'attention sur le fait que le Réseau inclut dans ses états financiers certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations sont établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) et présentées dans la note complémentaire 13 – Excédent accumulé, l'Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales et l'Annexe B – Déficit d'investissement à des fins fiscales. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

Autres points

Nous avons également émis un rapport des auditeurs indépendants comportant une opinion non modifiée signé en date du 28 mars 2025 relativement aux états financiers du Réseau à être déposés au MAMH.

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

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

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

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

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

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

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

- Nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne.
- Nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne du Réseau.
- Nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière.
- Nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité du Réseau à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener le Réseau à cesser ses activités.

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

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

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

Guyline Séguin, CPA auditrice

Brossard, le 28 mars 2025

Longueuil, le 28 mars 2025

¹ CPA auditeur, permis de comptabilité publique n° A128132

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

Réseau de transport de Longueuil

État des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2024

| | Notes | Budget | | Réalisations |
|---|-------|--------------------|--------------------|--------------|
| | | 2024 | 2023 | |
| | | \$ | \$ | \$ |
| Revenus | | | | |
| Transferts | | | 27 382 540 | 21 374 905 |
| Services rendus | | 216 656 651 | 213 072 447 | 203 410 221 |
| Autres revenus d'intérêts | | | 70 926 | 69 854 |
| Autres revenus | | 2 107 000 | 3 105 901 | 3 261 041 |
| | | 218 763 651 | 243 631 814 | 228 116 021 |
| Charges par fonctions | | | | |
| Administration générale | | 33 500 962 | 30 725 741 | 27 135 989 |
| Transport | | 167 174 561 | 200 511 538 | 194 928 624 |
| Frais de financement | | 10 682 376 | 4 256 887 | 3 860 898 |
| | | 211 357 899 | 235 494 166 | 225 925 511 |
| Excédent (déficit) de l'exercice | | 7 405 752 | 8 137 648 | 2 190 510 |
| Excédent lié aux activités accumulé au début de l'exercice | | | 251 303 959 | 249 113 448 |
| Excédent lié aux activités accumulé à la fin de l'exercice | 13 | | 259 441 607 | 251 303 958 |

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

Réseau de transport de Longueuil
État de la situation financière
au 31 décembre 2024

| | Notes | 2024 | 2023 |
|---|---------|---------------------|--------------|
| | | \$ | \$ |
| Actifs financiers | | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 4 | 1 451 334 | 6 911 155 |
| Débiteurs | 5 | 92 393 660 | 81 825 079 |
| Actif au titre des avantages sociaux futurs | 9 | 4 953 100 | 4 452 000 |
| | | 98 798 094 | 93 188 234 |
| Passifs | | | |
| Emprunts temporaires | 6 | 41 796 661 | 14 500 316 |
| Créditeurs et charges à payer | 7 | 44 815 334 | 47 908 084 |
| Revenus reportés | | 5 043 105 | 1 365 035 |
| Dettes à long terme | 8 | 93 367 214 | 93 786 946 |
| Passif au titre des avantages sociaux futurs | 9 | 5 485 300 | 5 371 800 |
| Passif au titre des sites contaminés | 10 | 485 000 | 485 000 |
| Passif relié aux instruments financiers | 3 et 18 | 322 981 | 541 785 |
| | | 191 315 595 | 163 958 966 |
| Dettes nettes | | (92 517 501) | (70 770 732) |
| Actifs non financiers | | | |
| Immobilisations | 11 | 340 626 644 | 311 224 277 |
| Stocks | | 9 922 513 | 9 033 679 |
| Autres actifs non financiers | 12 | 1 086 970 | 1 274 949 |
| | | 351 636 127 | 321 532 905 |
| Excédent accumulé | | 259 118 626 | 250 762 173 |
| L'excédent accumulé est composé des éléments suivants : | | | |
| Excédent accumulé lié aux activités | | 259 441 607 | 251 303 958 |
| Pertes de réévaluation cumulées | 3 et 18 | (322 981) | (541 785) |
| | 13 | 259 118 626 | 250 762 173 |
| Obligations contractuelles | 15 | | |
| Droits contractuels | 16 | | |
| Éventualités | 17 | | |

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

Réseau de transport de Longueuil
État des gains et pertes de réévaluation
 au 31 décembre 2024

| | Notes | 2024 | 2023 |
|--|---------|------------------|-----------|
| | | \$ | \$ |
| Gains (pertes) de réévaluation cumulés au début de l'exercice | | (541 785) | — |
| Gains (pertes) non réalisés attribuables aux éléments suivants : | | | |
| Dérivés | | 167 354 | (541 785) |
| Montants reclassés dans l'état des résultats | | | |
| Gains réalisés sur les dérivés | | 51 450 | — |
| Gains (pertes) de réévaluation nets de l'exercice | 3 et 18 | 218 804 | (541 785) |
| Gains (pertes) de réévaluation cumulés à la fin de l'exercice | | (322 981) | (541 785) |

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

Réseau de transport de Longueuil

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

Exercice terminé le 31 décembre 2024

| | Budget | | Réalisations |
|--|---------------------|---------------------|--------------|
| | 2024 | 2023 | |
| | \$ | \$ | \$ |
| Excédent (déficit) de l'exercice | 7 405 752 | 8 137 648 | 2 190 510 |
| Variation des immobilisations | | | |
| Acquisition | (55 080 597) | | (36 904 516) |
| Produit de cession | 47 694 | | 244 249 |
| Amortissement | 25 606 731 | | 25 991 738 |
| Perte sur cession | 23 806 | | 976 232 |
| | (29 402 366) | | (9 692 297) |
| Variation des stocks | (888 834) | | (1 099 442) |
| Variation des autres actifs non financiers | 187 979 | | (223 731) |
| | (700 855) | | (1 323 173) |
| Gains (pertes) de réévaluation nets de l'exercice | 218 804 | | (541 785) |
| Variation des actifs financiers nets (ou de la dette nette) | 7 405 752 | (21 746 769) | (9 366 745) |
| Dette nette au début de l'exercice | (70 770 732) | | (61 403 987) |
| Dette nette à la fin de l'exercice | (92 517 501) | | (70 770 732) |

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

Réseau de transport de Longueuil

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2024

| Notes | 2024 | 2023 |
|--|---------------------|--------------|
| | \$ | \$ |
| Activités de fonctionnement | | |
| Excédent de l'exercice | 8 137 648 | 2 190 510 |
| Éléments sans effet sur la trésorerie | | |
| Amortissement des immobilisations | 25 606 731 | 25 991 738 |
| Perte sur disposition d'immobilisations | 23 806 | 976 232 |
| | 33 768 185 | 29 158 480 |
| Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement de fonctionnement | (10 196 317) | (2 266 714) |
| | 23 571 868 | 26 891 766 |
| Activités d'investissement en immobilisations | | |
| Acquisition d'immobilisations | (55 955 996) | (35 790 552) |
| Produit de cession d'immobilisations | 47 694 | 244 249 |
| | (55 908 302) | (35 546 303) |
| Activités de financement | | |
| Émission de dettes à long terme | 16 405 000 | 27 035 103 |
| Remboursement de dettes à long terme | (16 840 067) | (13 903 241) |
| Variation nette des emprunts temporaires | 27 296 345 | 1 242 113 |
| Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme | 15 335 | (118 979) |
| | 26 876 613 | 14 254 996 |
| (Diminution) augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie | (5 459 821) | 5 600 459 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie au début | 6 911 155 | 1 310 696 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin | 1 451 334 | 6 911 155 |

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

Réseau de transport de Longueuil

Charges par objets

Exercice terminé le 31 décembre 2024

| | Budget | | Réalisations |
|--|--------------------|--------------------|--------------|
| | 2024 | 2023 | 2023 |
| | \$ | \$ | \$ |
| Rémunération | 105 606 596 | 104 370 154 | 102 352 129 |
| Charges sociales | 25 438 641 | 29 322 576 | 26 990 276 |
| Biens et services | 79 031 008 | 71 991 791 | 66 730 470 |
| Intérêts sur la dette à long terme à la charge : | | | |
| Du Réseau | 886 062 | 3 753 461 | 2 898 096 |
| Du gouvernement du Québec et ses entreprises | 8 496 | — | 472 |
| Autres frais de financement | 387 096 | 503 427 | 962 330 |
| Autres contributions | | (53 973) | — |
| Amortissement des immobilisations | — | 25 606 730 | 25 991 738 |
| | 211 357 899 | 235 494 166 | 225 925 511 |

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

1. Statut du Réseau

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

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

2. Principales méthodes comptables

Base de présentation

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

Ils contiennent certaines informations financières établies à des fins fiscales conformément au Manuel de la présentation de l'information financière municipale publié par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Celles-ci comprennent l'excédent (le déficit) de l'exercice à des fins fiscales présenté aux Annexes A et B et la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales présentée à la note complémentaire 13.

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

Comptabilité d'exercice

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

Estimations comptables

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

Actifs financiers

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

Frais reportés liés à la dette à long terme

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

Passif au titre des sites contaminés

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

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

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

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

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

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

Revenus reportés

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

Actifs non financiers

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

Stocks

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

Immobilisations

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

| | |
|---|-------------|
| Bâtiments | 40 ans |
| Véhicules | 10 à 16 ans |
| Ameublement et équipement de bureau | 5 à 10 ans |
| Machinerie, outillage et équipements divers | 3 à 10 ans |
| Autres (asphaltage) | 15 ans |

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

Moins-value

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

Constatation des revenus

Conformément aux modalités de l'entente intervenue entre les parties, les revenus provenant de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) correspondent à la rémunération prévue selon la prestation du service de transport collectif sur le territoire du Réseau. Ils sont constatés sur la base des montants convenus entre les deux organismes selon les dépenses réelles du Réseau.

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

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

Régimes de retraite à cotisations déterminées

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

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

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

Avantages sociaux futurs à prestations déterminées

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

La charge est établie selon la comptabilité d'exercice intégrale de manière à attribuer le coût des prestations constituées aux exercices au cours desquels les services correspondants sont rendus par les salariés participants, selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Dans l'application de cette méthode, un cloisonnement est fait entre le service antérieur au 1^{er} janvier 2014 et le service postérieur au 31 décembre 2013 pour se conformer à la *Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal* (2014, chapitre 15) sanctionnée le 5 décembre 2014 (« la Loi »). Se rajoutent, à titre de frais de financement, les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées moins le rendement espéré des actifs du régime.

Un actif ou un passif au titre des avantages sociaux futurs est présenté à l'état de la situation financière pour refléter l'écart à la fin de l'exercice entre la valeur des obligations au titre des prestations constituées et la valeur des actifs du régime, net des gains et pertes actuariels non amortis et net d'une provision pour moins-value dans le cas d'un actif s'il y a lieu. Dans l'établissement de cette provision, un cloisonnement est fait entre le service antérieur au 1^{er} janvier 2014 et le service postérieur au 31 décembre 2013 pour se conformer à la Loi précitée.

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

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

Les gains et les pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA) des salariés participants. L'amortissement débute dans l'exercice subséquent à celui de la constatation du gain ou de la perte. Le coût des services passés découlant d'une modification de régime est passé immédiatement comme charge. En contrepartie, des gains ou pertes actuariels non amortis peuvent devoir être constatés.

La *Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal* requiert la création de deux volets distincts, soit un volet pour le service postérieur au 31 décembre 2013 et un volet pour le service antérieur au 1^{er} janvier 2014. Pour cette raison, la méthode d'évaluation de l'obligation du volet antérieur au 1^{er} janvier 2014 du régime capitalisé a été modifiée pour utiliser la méthode actuarielle de répartition des prestations projetées. La même méthode a été appliquée à l'exercice terminé le 31 décembre 2024.

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

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir

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

Instruments financiers

Évaluation initiale

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

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

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

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

Dérivés

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

2. Principales méthodes comptables (suite)

Hiérarchie des évaluations de juste valeur

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

Niveau 1

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

Niveau 2

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

Niveau 3

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

3. Modification de méthodes comptables

ADOPTION DE NOUVELLES NORMES COMPTABLES

Le 1^{er} janvier 2024, le Réseau de transport de Longueuil a adopté les normes suivantes :

Chapitre SP 3400, Revenus

Cette norme fournit des indications pour la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des revenus qui ne sont pas traités par une autre norme comptable. Elle vient également faire la distinction entre les revenus provenant d'opérations avec obligations de prestation (nommées opérations avec contrepartie) et les revenus provenant d'opérations qui ne comprennent pas d'obligations de prestation (nommées opérations sans contrepartie).

Chapitre SP 3160, Partenariats public-privé

Cette norme fournit des indications sur la comptabilisation, l'évaluation et la présentation d'une infrastructure acquise par le gouvernement sous la forme d'un partenariat public-privé (PPP), soit un partenariat entre une entité gouvernementale et le partenaire du secteur privé. Notamment, elle identifie ce qui constitue un élément d'infrastructure réalisé en PPP et précise qu'un actif et un passif doivent être comptabilisés lorsque le Réseau de transport de Longueuil en obtient le contrôle.

Note d'orientation NOSP-8, Éléments incorporels achetés

Cette note d'orientation traite de la définition d'un élément incorporel acheté. Dorénavant, la norme indique que ces éléments incorporels achetés doivent être comptabilisés s'ils répondent à la définition d'un actif.

L'adoption de ces nouvelles normes n'a pas entraîné d'impact sur les états financiers du Réseau de transport de Longueuil.

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires

31 décembre 2024

4. Encaisse affectée

Un montant d'encaisse de 1 384 060 \$ (1 314 196 \$ en 2023) est affecté à des fins de fonds d'assurance.

5. Débiteurs

| | 2024 | 2023 |
|--|-------------------|------------|
| | \$ | \$ |
| Gouvernement du Québec et ses entreprises | 70 988 023 | 63 019 786 |
| Gouvernement du Canada et ses entreprises | 4 489 101 | 1 788 648 |
| Organismes municipaux | 70 310 | 1 349 065 |
| Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) | 13 903 840 | 12 466 636 |
| Autres | 2 942 386 | 3 200 944 |
| | 92 393 660 | 81 825 079 |

| | 2024 | 2023 |
|---|-------------------|------------|
| | \$ | \$ |
| Montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme | | |
| Gouvernement du Québec et ses entreprises | 33 030 802 | 43 624 970 |

| | 2024 | 2023 |
|---|---------------|--------|
| | \$ | \$ |
| Provision pour créances douteuses déduite des débiteurs | 34 357 | 41 835 |

Les montants des débiteurs affectés au remboursement de la dette à long terme portant intérêt à des taux variant de 1,05 % à 4,60 % (1,05 % à 4,60 % au 31 décembre 2023) et viennent à échéance au plus tard en 2043.

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

6. Emprunts temporaires

Le Réseau dispose d'une marge de crédit d'exploitation d'un montant autorisé de 45 000 000 \$ (45 000 000 \$ en 2023), portant intérêt au taux de base de 5,45 % (7,20 % en 2023) 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 2023), portant intérêt au taux de base de 5,45 % (7,20 % en 2023). Le solde des emprunts est de 5 911 405 \$ au 31 décembre 2024 (aucun en 2023).

Le Réseau dispose d'une marge de crédit auprès de Financement Québec d'un montant autorisé de 106 376 394 \$ (134 084 879 \$ en 2023) afin de financer à court terme la part subventionnée par le ministère des Transport du Québec les projets d'investissement au taux moyen des bons du Trésor du Québec à 3 mois majoré de 0,02 %. Le solde de l'emprunt est de 35 885 256 \$ au 31 décembre 2024 (14 500 316 \$ en 2023).

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires

31 décembre 2024

7. Crédoiteurs et charges à payer

| | 2024 | 2023 |
|---|-------------------|------------|
| | \$ | \$ |
| Fournisseurs | 15 244 936 | 15 468 084 |
| Salaires et avantages sociaux | 22 891 690 | 24 444 660 |
| Dépôts et retenues de garantie | 5 947 721 | 6 382 856 |
| Organismes municipaux | — | 816 621 |
| Intérêts courus sur la dette à long terme | 730 987 | 795 863 |
| | 44 815 334 | 47 908 084 |

8. Dette à long terme

| | 2024 | 2023 |
|--|-------------------|------------|
| | \$ | \$ |
| Obligations, portant intérêt à des taux variant de 1,05 % à 4,60 %, échéant à différentes dates de 2025 jusqu'à 2043 | 93 882 591 | 94 317 658 |
| Frais reportés liés à la dette à long terme | (515 377) | (530 712) |
| | 93 367 214 | 93 786 946 |

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

| | \$ |
|-------------------|-------------------|
| 2025 | 17 471 067 |
| 2026 | 15 434 067 |
| 2027 | 21 326 067 |
| 2028 | 16 563 656 |
| 2029 | 15 815 196 |
| 2030 et suivantes | 7 272 538 |
| | 93 882 591 |

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires

31 décembre 2024

9. Avantages sociaux futurs

| | 2024 | 2023 |
|---|--------------------|-------------|
| | \$ | \$ |
| <i>Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs</i> | | |
| Actif des régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées | 4 953 100 | 4 452 000 |
| Passif des régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées | (5 485 300) | (5 371 800) |
| | (532 200) | (919 800) |
| <i>Charge de l'exercice</i> | | |
| Régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées | 11 941 100 | 9 143 100 |
| Régimes d'avantages complémentaires de retraite et autres avantages sociaux futurs à prestations déterminées | 230 400 | 248 900 |
| Régimes de retraite des élus municipaux | 29 975 | 31 477 |
| | 12 201 475 | 9 423 477 |

Régimes de retraite

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

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

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

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

Malgré ces décisions, il importe de rappeler que la cause était scindée en deux parties distinctes: d'abord établir si les dispositions de la Loi sont constitutionnelles, ensuite établir les modalités réparatrices. Les jugements rendus à ce jour ne portent que sur la première partie. L'incidence des engagements relativement au rétablissement de l'indexation aux retraités pour les régimes visés d'un montant de 15,4M \$ a été reflété dans les états financiers de l'exercice courant du RTL. Il en a résulté la réduction de l'obligation implicite d'un montant de 13,4M \$ et la constatation d'un coût pour service passé de 2M \$.

9. Avantages sociaux futurs (suite)

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

Régimes de retraite et régimes supplémentaires de retraite à prestations déterminées

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

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

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

Les évaluations les plus récentes ont été effectuées au 31 décembre 2021 pour quatre groupes d'employés et au 31 décembre 2023 pour le groupe des employés d'entretien.

| | 2024 | 2023 |
|--|---------------------|-------------|
| | \$ | \$ |
| Conciliation de l'actif au titre des avantages sociaux futurs | | |
| Actif au début de l'exercice | 4 452 000 | 1 274 500 |
| Charge de l'exercice | (11 941 100) | (9 143 100) |
| Cotisations versées par l'employeur | 12 442 200 | 12 320 600 |
| Actif à la fin de l'exercice | 4 953 100 | 4 452 000 |

| | 2024 | 2023 |
|--|----------------------|---------------|
| | \$ | \$ |
| Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation | | |
| Valeur des actifs à la fin de l'exercice | 471 228 600 | 458 464 300 |
| Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice | (483 196 300) | (463 114 200) |
| Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation | (11 967 700) | (4 649 900) |
| Pertes actuarielles non amorties | 16 920 800 | 9 101 900 |
| Actif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice | 4 953 100 | 4 452 000 |

| | | |
|---|----------------------|---------------|
| 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 | 471 228 600 | 103 332 300 |
| Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice | (483 193 300) | (107 982 200) |
| Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation | (11 967 700) | (4 649 900) |

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires

31 décembre 2024

9. Avantages sociaux futurs (suite)

| | 2024 | 2023 |
|---|---------------------|--------------|
| | \$ | \$ |
| Charge de l'exercice | | |
| Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice | 18 042 300 | 16 552 100 |
| Coût des services passés découlant d'une modification de régime | 1 995 200 | — |
| Cotisations salariales des employés | (10 109 800) | (9 112 800) |
| Amortissement des pertes actuarielles | 1 787 000 | 1 617 000 |
| Pertes actuarielles constatées (gains actuariels constatés) lors d'une modification de régime ou de la variation de la provision pour moins-value | (4 000) | — |
| Charge de l'exercice excluant les intérêts | 11 710 700 | 9 056 300 |
| Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées | 28 613 100 | 27 373 000 |
| Rendement espéré des actifs | (28 382 700) | (27 286 200) |
| Charge d'intérêts nette | 230 400 | 86 800 |
| Charge de l'exercice | 11 941 100 | 9 143 100 |
| | | |
| | 2024 | 2023 |
| | \$ | \$ |
| Informations complémentaires | | |
| Rendement réel des actifs pour l'exercice | 18 028 700 | 19 958 900 |
| Rendement espéré des actifs pour l'exercice | (28 382 700) | (27 286 200) |
| (Perte) gain de l'exercice sur le rendement des actifs | (10 354 000) | (7 327 300) |
| Gain (perte) de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées | 752 100 | 2 250 700 |
| Prestations versées au cours de l'exercice | 27 816 400 | 23 313 900 |
| Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice | 479 788 700 | 444 393 600 |
| Valeur de marché des actifs à la fin de l'exercice constitués de titres de créances émis par le Réseau | | |
| Valeur des obligations implicites comprises dans la valeur des obligations | 2 011 700 | 2 068 800 |
| Pour la réserve de restructuration | 678 200 | 617 400 |
| Pour le fonds de stabilisation et la réserve liée à la PED | 35 806 200 | 47 837 600 |
| DMERCA | 12 | 12 |

9. Avantages sociaux futurs (suite)

| | 2024 | 2023 |
|---|-------------|------|
| | % | % |
| Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation | | |
| Taux d'actualisation (fin d'exercice) | 6,23 | 6,21 |
| Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice) | 6,21 | 6,20 |
| Taux de croissance des salaires (fin d'exercice) | 3,50 | 3,02 |
| Taux d'inflation (fin d'exercice) | 2,00 | 2,00 |

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

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

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

9. Avantages sociaux futurs (suite)

| | 2024 | 2023 |
|--|--------------------|-------------|
| | \$ | \$ |
| Conciliation du passif au titre des avantages sociaux futurs | | |
| Passif au début de l'exercice | (5 371 800) | (5 266 900) |
| Charge de l'exercice | (230 400) | (248 900) |
| Prestations ou primes versées par l'employeur | 116 900 | 144 000 |
| Passif à la fin de l'exercice | (5 485 300) | (5 371 800) |
| Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation | | |
| Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice | (4 654 600) | (4 091 400) |
| Pertes actuarielles non amorties | (830 700) | (1 280 400) |
| Passif au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice | (5 485 300) | (5 371 800) |
| Charge de l'exercice | | |
| Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice | 87 900 | 91 800 |
| Amortissement des pertes actuarielles | (49 000) | (29 000) |
| Charge de l'exercice excluant les intérêts | 38 900 | 62 800 |
| Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées | 191 500 | 186 100 |
| | 230 400 | 248 900 |
| Informations complémentaires | | |
| DMERCA | 13 | 13 |
| | 2024 | 2023 |
| | % | % |
| Hypothèses d'évaluation actuarielle de la comptabilisation | | |
| Taux d'actualisation (fin d'exercice) | 3,90 | 4,70 |

Régime de retraite à cotisations déterminées

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

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

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

9. Avantages sociaux futurs (suite)

Régime de retraite des élus municipaux

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

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

| | 2024 | 2023 |
|--------------------------------------|---------------|--------|
| | \$ | \$ |
| Cotisations des élus au RREM | 8 894 | 9 357 |
| Charge de l’exercice | | |
| Contributions de l’employeur au RREM | 29 975 | 31 477 |

10. Passif au titre des sites contaminés

Le site contaminé est situé près du centre d'exploitation des autobus (site à usage productif soit contaminé par l'usage normal, soit contaminé par un événement imprévu ou accidentel). L'évaluation du passif est faite à partir des estimations d'experts basées sur les informations connues et disponibles à ce jour. Le passif est de 485 000 \$ au 31 décembre 2024 (485 000 \$ au 31 décembre 2023). Les estimations des mesures correctives sont essentiellement composées de coûts de réhabilitation.

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires

31 décembre 2024

11. Immobilisations

| | 2023 | | | 2024 |
|--|----------------|---------------------|------------------------|--------------------|
| | Solde au début | Addition | Cession/ ajustement | Solde à la fin |
| | \$ | \$ | \$ | \$ |
| Coût | | | | |
| Bâtiments | 122 133 386 | 42 813 170 | 71 500 | 164 875 056 |
| Véhicules | 312 723 565 | 24 058 725 | 8 364 639 | 328 417 651 |
| Ameublement et équipement de bureau | 50 441 436 | 6 881 035 | | 57 322 471 |
| Machinerie, outillage et équipement divers | 5 604 985 | 938 510 | | 6 543 495 |
| Terrains | 3 645 855 | | | 3 645 855 |
| Autres | 25 997 826 | 1 497 781 | | 27 495 607 |
| | 520 547 053 | 76 189 221 | 8 436 139 | 588 300 135 |
| Immobilisations en cours | 66 137 679 | (21 108 624) | | 45 029 055 |
| | 586 684 732 | 55 080 597 | 8 436 139 | 633 329 190 |
| Amortissement cumulé | | | | |
| Bâtiments | 71 410 652 | 2 507 759 | | 73 918 411 |
| Véhicules | 154 355 714 | 17 807 438 | 8 364 639 | 163 798 513 |
| Ameublement et équipement de bureau | 39 570 189 | 3 437 604 | | 43 007 793 |
| Machinerie, outillage et équipement divers | 4 047 106 | 321 444 | | 4 368 550 |
| Autres | 6 076 794 | 1 532 486 | | 7 609 279 |
| | 275 460 455 | 25 606 731 | 8 364 639 | 292 702 546 |
| Valeur comptable nette | 311 224 277 | | | 340 626 644 |

Le Réseau a acquis des immobilisations dont un solde de 9 833 735 \$ au 31 décembre 2024 (10 709 134 \$ au 31 décembre 2023) est inclus dans les créiteurs et charges à payer.

12. Autres actifs non financiers

| | 2024 | 2023 |
|----------------------|------------------|-----------|
| | \$ | \$ |
| Frais payés d'avance | 1 086 970 | 1 274 949 |

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires

31 décembre 2024

13. Excédent accumulé

| | 2024 | 2023 |
|--|--------------------|--------------------|
| | \$ | \$ |
| Excédent de fonctionnement non affecté | 152 333 | 151 270 |
| Excédent de fonctionnement affecté | 1 798 260 | 1 728 396 |
| Réserves financières et fonds réservés | 7 727 792 | 7 203 742 |
| Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir | — | (1 198 630) |
| Financement des investissements en cours | (30 011 633) | (17 112 409) |
| Investissement net dans les immobilisations et autres actifs | 279 774 855 | 260 531 589 |
| Excédent accumulé lié aux activités | 259 441 607 | 251 303 958 |
| Gains (pertes) de réévaluation cumulés | (322 981) | (541 785) |
| Excédent accumulé | 259 118 626 | 250 762 173 |

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

| | 2024 | 2023 |
|--|---------------------|--------------------|
| | \$ | \$ |
| Débiteurs | (10 568 581) | (1 461 473) |
| Créditeurs et charges à payer / Autres passifs | (2 217 351) | 2 406 810 |
| Revenus reportés | 3 678 070 | 1 183 722 |
| Actif/passif au titre des avantages sociaux futurs | (387 600) | (3 072 600) |
| Stocks | (888 834) | (1 099 442) |
| Autres actifs non financiers | 187 979 | (223 731) |
| | (10 196 317) | (2 266 714) |

15. Obligations contractuelles

Le Réseau s'est engagé en vertu de divers contrats de fourniture de service de transport, d'entretien, de location de locaux et autres échéant jusqu'en 2030, à verser une somme totale de 223 793 918 \$. Les versements des cinq prochains exercices s'élèvent à 156 703 372 \$ en 2025, à 27 684 787 \$ en 2026, à 29 019 501 \$ en 2027, 10 353 764 \$ en 2028 et 32 494 \$ en 2029.

La Réseau s'est engagée à acquérir 25 autobus au cours des trois prochaines années. La valeur estimative de cet engagement est de 42 066 881 \$ et se répartit comme suit :

| | \$ |
|------|-------------------|
| 2025 | 11 118 522 |
| 2026 | 30 948 359 |
| | <u>42 066 881</u> |

Sous réserve de l'admissibilité des projets, de l'autorisation du gouvernement cédant et de la réalisation des stipulations, l'acquisition de ces autobus ferait l'objet de subventions variant entre 75 % et 95 %, pour un total estimé de 38 829 052 \$.

16. Droits contractuels

Le Réseau a conclu, en 2019, un contrat de vente et de gestion d'espaces publicitaires échéant en 2028, prévoyant la perception de revenus, pour les années restantes au contrat d'un montant minimal de 6 988 000 \$. Les revenus de publicités à percevoir au cours des cinq prochains exercices s'élèvent à 1 654 000 \$ en 2025, à 1 659 000 \$ en 2026, à 1 845 000 \$ en 2027 et 1 840 000 \$ en 2028.

17. Éventualités

Auto-assurance

Le Réseau a décidé d'auto-assurer les risques d'accidents routiers de ses véhicules. Dans le but de se conformer aux exigences de la Section V du règlement sur l'attestation de solvabilité exigée en vertu de la *Loi sur l'assurance automobile*. Le Réseau a créé un surplus affecté dont le solde est de 1 384 060 \$ au 31 décembre 2024 (1 314 196 \$ au 31 décembre 2023).

18. Instruments financiers

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

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

Gestion des risques liés aux instruments financiers

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

Risque de crédit

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

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires

31 décembre 2024

18. Instruments financiers (suite)

Débiteurs

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

Les sommes à recevoir du Ministère des Transports et de la Mobilité durable et de l'Autorité Régionale de Transport Métropolitain représentent 75 % des débiteurs au 31 décembre 2024 (91 % au 31 décembre 2023). Le risque de crédit associé aux subventions à recevoir est faible puisque ces sommes proviennent des gouvernements. Le Réseau établit la provision pour créances douteuses en fonction du risque de crédit spécifique et des tendances historiques des débiteurs. Il enregistre une dépréciation seulement pour les débiteurs dont le recouvrement n'est pas raisonnablement certain.

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

| | 2024 | 2023 |
|--|-------------------|------------|
| | \$ | \$ |
| Non en souffrance | 86 935 324 | 64 020 016 |
| En souffrance | | |
| Moins de 60 jours | 1 615 594 | 6 726 549 |
| Entre 60 et 365 jours | 924 584 | 2 872 834 |
| Plus de 365 jours | 2 952 515 | 8 247 515 |
| Moins provision pour créances douteuses | (34 357) | (41 835) |
| Total des débiteurs nets de la provision pour créances douteuses | 92 393 660 | 81 825 079 |

Les débiteurs datant de plus de 365 jours à la fin de l'année 2024 sont principalement composés de sommes à recevoir de l'Autorité Régionale de Transport Métropolitain.

Risque de liquidité

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

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

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires

31 décembre 2024

18. Instruments financiers (suite)

| | Moins d'un an | De 1 à 3 ans | De 4 à 5 ans | Plus de 5 ans | 2023 Total |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|--------------------|
| | \$ | \$ | \$ | \$ | \$ |
| Emprunts temporaires | 14 500 316 | — | — | — | 14 500 316 |
| Créditeurs et charges à payer | 47 908 084 | — | — | — | 47 908 084 |
| Dettes à long terme | 22 103 067 | 48 762 201 | 16 179 851 | 7 272 539 | 94 317 658 |
| Autres passifs | — | 1 026 785 | — | — | 1 026 785 |
| Solde à la fin | 84 511 467 | 49 788 986 | 16 179 851 | 7 272 539 | 157 752 843 |

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

| | \$ |
|---------------------|-------------------|
| 2025 | 3 760 222 |
| 2026 | 3 511 293 |
| 2027 | 4 555 587 |
| 2028 | 3 924 078 |
| 2029 | 3 999 396 |
| Années subséquentes | 994 958 |
| | <u>20 745 534</u> |

Risque de marché

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

Au 31 décembre 2024, le Réseau possède des contrats d'achat à terme échéant de 2025 à 2026 pour une quantité totale de référence de 10 380 000 litres dont la valeur au marché est de 322 981 \$ (au 31 décembre 2023, le Réseau possédait des contrats d'achat à terme échéant de 2024 à 2025 pour une quantité totale de référence de 10 860 000 litres dont la valeur au marché était négative de 541 785 \$).

Les gains et pertes réalisés qui y sont reliés sont constatés à l'état des résultats en contrepartie de la charge sur le carburant. Un gain de 51 450 \$ a été constaté au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2024 (gain de 1 586 180 \$ au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2023). La variation de la juste valeur non réalisée de ces instruments est constatée à l'état des gains et des pertes de réévaluation. Un gain pour 218 804 \$ a été comptabilisée durant l'exercice à l'état des gains et des pertes de réévaluation (une perte non réalisée pour 541 785 \$ a été comptabilisée durant l'exercice 2023).

Risque de taux d'intérêt

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

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

Réseau de transport de Longueuil

Notes complémentaires

31 décembre 2024

18. Instruments financiers (suite)

Risque de taux d'intérêt (suite)

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

| | 2024 | | 2023 | |
|--|---------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|
| | Taux d'intérêt fixe | Taux d'intérêt variable | Taux d'intérêt fixe | Taux d'intérêt variable |
| | \$ | \$ | \$ | \$ |
| Actif financiers | | | | |
| Trésorerie et équivalent de trésorerie | — | 1 451 337 | — | 6 911 154 |
| Passif financiers | | | | |
| Emprunts temporaires | — | 41 796 661 | — | 14 500 316 |
| Dettes à long terme | 93 882 591 | — | 94 317 658 | — |
| Solde à la fin | 93 882 591 | 43 247 998 | 94 317 658 | 21 411 470 |

19. Données budgétaires

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

20. Chiffres de l'exercice précédent

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

Réseau de transport de Longueuil

Annexes

Exercice terminé le 31 décembre 2024

Annexe A – Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

| | | | Réalisations |
|--|--------------------|---------------------|--------------|
| | Budget | 2024 | 2023 |
| | \$ | \$ | \$ |
| (Déficit) excédent de l'exercice | 7 405 752 | 8 137 648 | 2 190 510 |
| Moins : revenus d'investissement | — | (25 759 851) | (19 869 612) |
| Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales | 7 405 752 | (17 622 203) | (17 679 102) |
| Conciliation à des fins fiscales | | | |
| Immobilisations | | | |
| Amortissement | — | 25 606 731 | 25 991 738 |
| Produit de cession | — | 47 694 | 244 249 |
| Gain sur cession | — | 23 806 | 976 232 |
| | — | 25 678 231 | 27 212 219 |
| Financement | | | |
| Remboursement de la dette à long terme | (7 181 580) | (6 245 899) | (5 906 924) |
| Affectations | | | |
| Activités d'investissement | (210 000) | (16 524) | (71 476) |
| Excédent de fonctionnement affecté | | | |
| Réserves financières et fonds réservés | (14 172) | (524 050) | (14 174) |
| Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir | | (1 198 630) | (3 470 689) |
| | (224 172) | (1 739 204) | (3 556 339) |
| Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales | — | 70 925 | 69 854 |

Réseau de transport de Longueuil

Annexes

Exercice terminé le 31 décembre 2024

Annexe B – Déficit d'investissement à des fins fiscales

| | Réalisations | |
|--|---------------------|--------------|
| | 2024 | 2023 |
| | \$ | \$ |
| Revenus d'investissement | 25 759 851 | 19 869 612 |
| Conciliation à des fins fiscales | | |
| Immobilisations | | |
| Acquisitions – Transport | (55 080 597) | (36 904 516) |
| Financement | | |
| Financement à long terme des activités d'investissement | 16 405 000 | 14 927 500 |
| Affectations | | |
| Activités de fonctionnement | 16 524 | 71 476 |
| Déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales | (12 899 222) | (2 035 928) |

