



Centre de gestion de
l'équipement roulant

Rapport annuel de gestion

1999-2000

3 MESSAGE DU DIRECTEUR

4 LETTRE DE DÉCLARATION

7 RAPPORT DE VÉRIFICATION INTERNE

8 PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION

11 PRODUITS ET SERVICES

15 CLIENTÈLE

16 PROFIL DU PARC DE VÉHICULES

19 RÉALISATIONS 1999-2000

25 PERSPECTIVES 2000-2001

27 ÉTATS FINANCIERS 1999-2000

Publication réalisée par :
Le Secteur des communications
Centre de gestion de l'équipement roulant
1650, rue Louis-Jetté
Québec (Québec) G1S 2W3
Téléphone : (418) 643-5430
Télécopieur : (418) 528-5582

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 2000
ISBN 2-550-36553-4



Québec, le 15 septembre 2000

Monsieur André Trudeau
Sous-ministre
Ministère des Transports
700, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5H1

Monsieur le Sous-ministre,

C'est avec plaisir que je vous présente le
Rapport annuel de gestion du Centre de
gestion de l'équipement roulant pour
l'exercice financier couvrant la période du
1^{er} avril 1999 au 31 mars 2000.

Veuillez agréer, Monsieur le Sous-ministre,
l'expression de mes sentiments distingués.

Le directeur,

Gérard Brichau

Message du directeur



Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a terminé sa troisième année d'existence en tant qu'unité autonome de service. Cette année a été marquée par la dernière phase d'implantation du CGER, celle-ci ayant débuté en 1997. Cette troisième année a été axée sur la consolidation des processus du CGER, sur le développement d'outils de gestion, sur la satisfaction de la clientèle et sur la communication.

Au cours de la prochaine année, le CGER compte améliorer sa productivité tout en maintenant les efforts consentis à la communication et le service à la clientèle. Le CGER vise également conquérir de nouveaux marchés.

Je suis fier de présenter les résultats atteints au cours de l'exercice 1999-2000; ils sont le fruit d'un bon travail d'équipe. Je tiens donc à souligner la précieuse collaboration de tous les employés et leur participation à la réussite du CGER en les remerciant chaleureusement. Je désire également remercier tous les clients du CGER pour leur confiance et leur compréhension ainsi que tous les partenaires qui ont contribué à faire grandir le CGER par leurs conseils, leurs appuis et leurs encouragements.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. Brichau', written over a horizontal line.

Gérard Brichau
Directeur



Lettre de déclaration

Ce document constitue le troisième rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER). Les résultats, l'information et les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant contenus dans ce document sont sous la responsabilité du directeur, des gestionnaires et des responsables de secteur du Centre. Ils sont donc tous cosignataires de cette déclaration. Leur responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données présentées dans ce rapport annuel de gestion ainsi que sur la reddition de comptes annuelle quant aux résultats attendus et convenus dans le plan d'action 1999-2000.

Le Service de la vérification interne du ministère des Transports s'est assuré du caractère vraisemblable des résultats présentés à la section *Réalisations 1999-2000* du rapport annuel du Centre de gestion de l'équipement roulant au regard des cibles établies pour chacun des indicateurs énoncés au plan d'action 1999-2000. L'examen n'a pas porté sur les autres données contenues au rapport annuel. Au terme de sa mission d'examen, il a produit un rapport de vérification interne.

À notre avis, les données présentées au Rapport annuel de gestion 1999-2000 correspondent à la situation telle qu'elle était au 31 mars 2000.

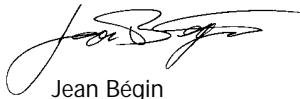
La direction

Gérard Brichau^c
Directeur

Richard Côté
Chef du Service du soutien à la gestion

Yvon Bergeron
Chef du Service des opérations

Les gestionnaires d'exploitation régionale (GER) et les responsables de secteur



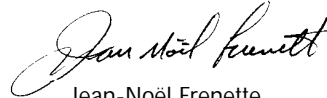
Jean Bégin
GER de l'Ouest de la Montérégie



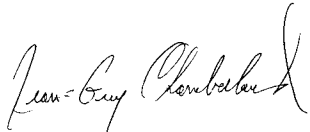
Jean-Claude Fréchette
GER de l'Est de la Montérégie



Marc-André Bois
Responsable de l'Ingénierie et des opérations contractuelles



Jean-Noël Frenette
Responsable du Service à la clientèle



Jean-Guy Chamberland
GER de Chaudière-Appalaches



Serge Lacombe
GER de Montréal



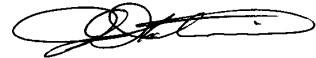
Claude Chavigny
GER de l'Estrie



Jean-Luc Leblanc
GER de la Côte-Nord



Alain Cossette
GER de la Mauricie et du Centre-du-Québec



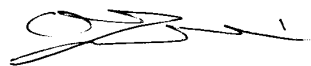
Jos-Edmond L'Italien
GER de la Gaspésie



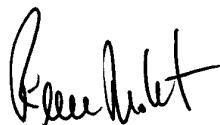
Yves Doyon
GER par intérim de Laval-Laurentides



Louis Marcotte
GER du Saguenay-Lac-Saint-Jean



Alain Marquis
GER de Québec



René Drolet
GER de l'Abitibi-Témiscamingue



Michel Morissette
GER de l'Outaouais



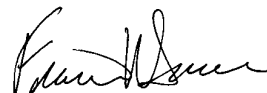
Richard Dumais
Responsable du Soutien aux opérations



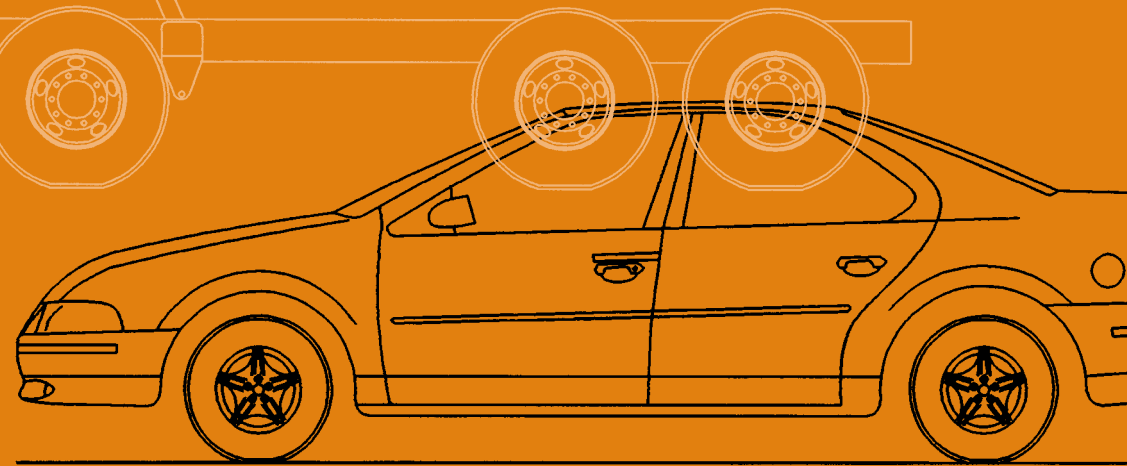
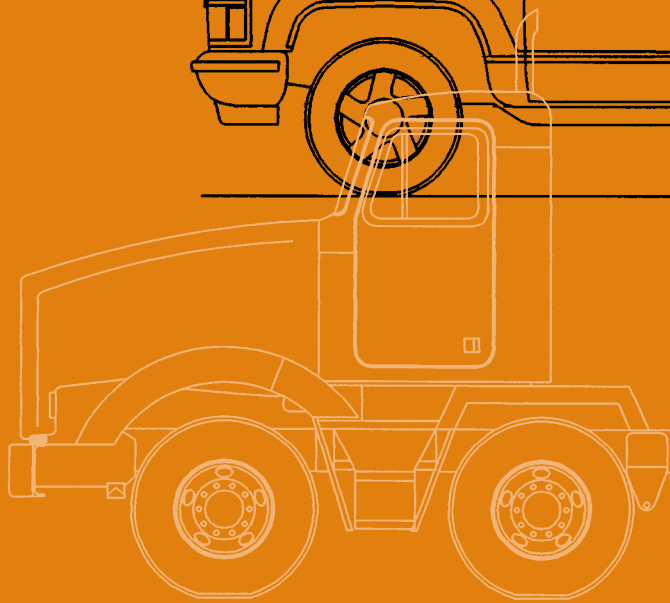
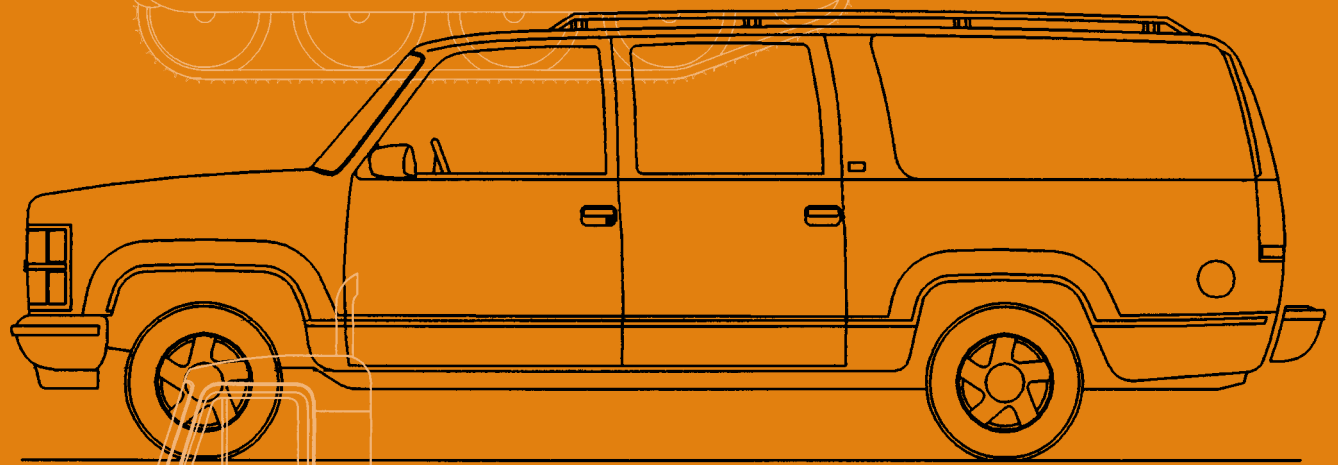
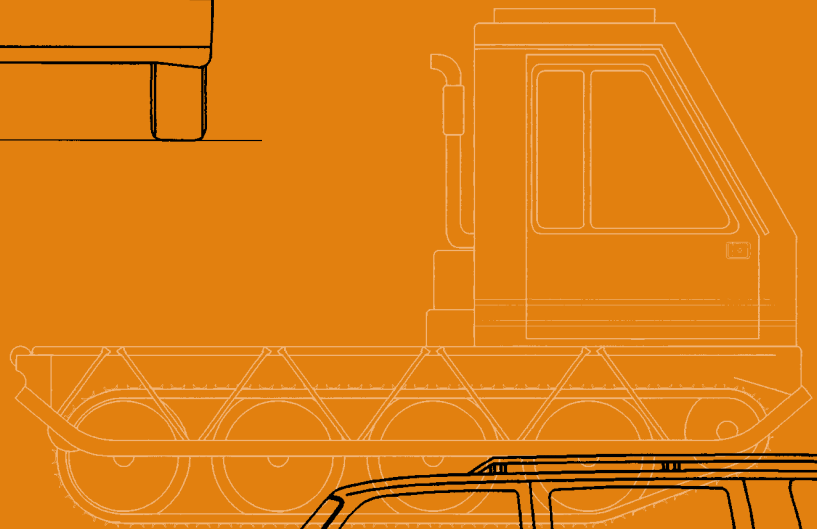
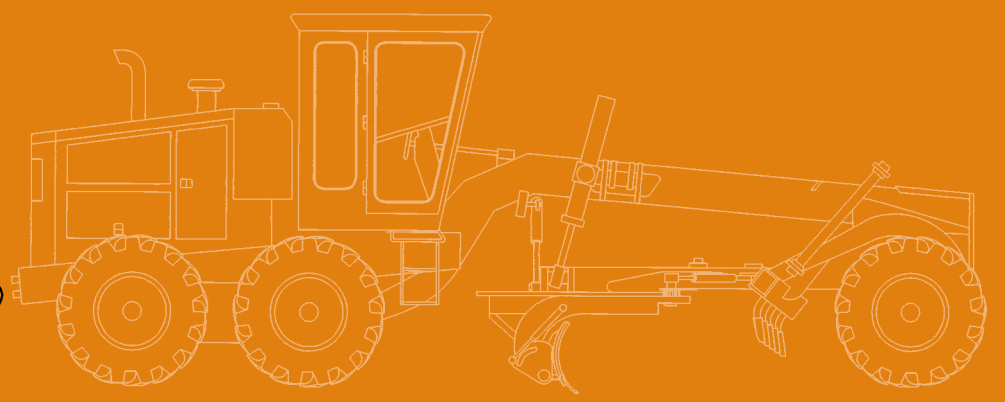
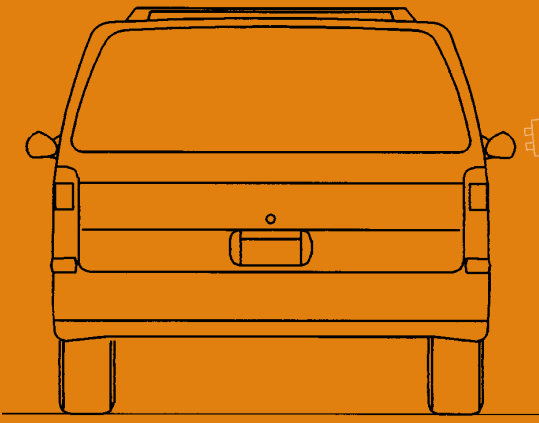
Claude Otis
Responsable des Opérations financières et administratives



Théophile Dupont
GER du Bas-Saint-Laurent



François Wiseman
Responsable des systèmes d'information



Rapport de vérification interne

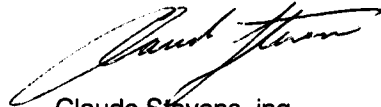
Monsieur le Sous-ministre des Transports,

Nous avons procédé à l'examen des résultats présentés à la section « *Réalisations 1999-2000* » du rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) pour l'exercice terminé le 31 mars 2000. Ces résultats découlent des objectifs établis dans le plan d'action 1999-2000 sous la forme de cibles à atteindre au regard d'un certain nombre d'indicateurs de résultats et de mises en œuvre.

La responsabilité de l'exactitude et de l'intégralité des données comprises dans le rapport annuel ainsi que celle de la divulgation et de la préparation des indicateurs de résultats et de mise en œuvre et des explications fournies à leur égard, tels qu'ils sont décrits dans le plan d'action 1999-2000 et dans l'entente de gestion, incombent à la Direction du CGER. Notre responsabilité consiste à exprimer un avis sur le caractère vraisemblable des résultats présentés à la section « *Réalisations 1999-2000* » en nous fondant sur le travail que nous avons accompli au cours de notre mission d'examen.

Notre examen a été effectué conformément aux normes de l'Institut des vérificateurs internes. Nos travaux ont consisté essentiellement en prise de renseignements, en procédés analytiques et en discussions portant sur les renseignements qui nous ont été fournis par le CGER. Cet examen visait également à nous assurer de la cohérence générale de l'information présentée au rapport annuel à l'égard des résultats présentés à la section « *Réalisations 1999-2000* » et aux explications qui y sont associées.

Au cours de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que les résultats présentés à la section « *Réalisations 1999-2000* » du rapport annuel et les explications qui y sont associées ne sont pas, à tous égards importants, vraisemblables et cohérentes. De plus, rien ne nous porte à croire que les méthodes utilisées pour le calcul de ces indicateurs ne sont pas conformes à celles qui sont définies dans l'entente de gestion ou le plan d'action 1999-2000 du CGER.



Claude Stevens, ing.
Chef du Service de la vérification interne
Bureau du sous-ministre
Ministère des transports

Septembre 2000

Service de la vérification interne

700, boul. René-Lévesque Est
26^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : (418) 643-6591
Télécopieur : (418) 643-7321



Présentation de l'organisation

Mis sur pied en mai 1997, le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) est la première unité autonome de service relevant du ministère des Transports. Cette unité gère un parc de quelque 5 600 véhicules et équipements connexes ainsi qu'un réseau de 55 ateliers mécaniques répartis sur l'ensemble du territoire du Québec.

Mission

Assurer aux clients la disponibilité des véhicules routiers et équipements connexes requis pour l'ensemble de leurs opérations et de les maintenir en bon état de fonctionnement en tout temps, et ce, de façon à permettre une utilisation optimale au meilleur coût possible.

Objectifs généraux

- Assurer la qualité des services offerts et la satisfaction de la clientèle.
- Assurer l'autofinancement de l'ensemble des activités, tout en offrant des services à tarifs concurrentiels par l'utilisation efficace des ressources disponibles.
- Optimiser l'utilisation des ressources en assurant la promotion des services aux organismes publics.
- Maintenir une veille technologique dans le but de favoriser et de promouvoir l'utilisation d'équipement pouvant accroître la productivité.

Le comité avisier

Dans le but de favoriser une gestion éclairée du CGER, un comité avisier a été mis en place. Les membres de ce comité sont nommés par le sous-ministre des Transports et sont des représentants de l'industrie de fabrication et de gestion d'équipement roulant, de la clientèle et des employés. En 1999-2000, les membres du comité avisier étaient :

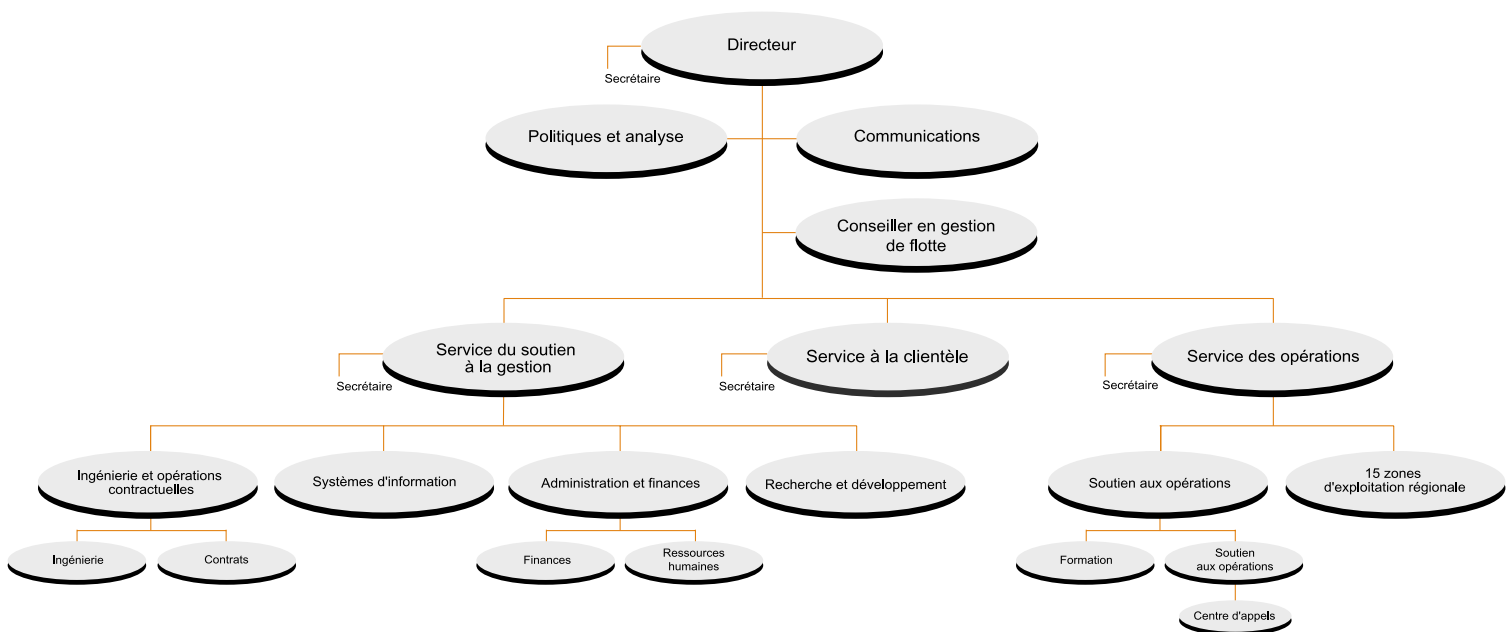
- TOM BANKS, directeur général, Kenworth Montréal;
- PIERRE BUJOLD, directeur de la gestion du parc, section de Québec, Bell Canada;
- MICHEL DUMAS, chef du Service des transports, Sûreté du Québec;
- ERICK GABOURY, conseiller en organisation du travail, Syndicat de la Fonction publique du Québec;
- JEAN-PIERRE TREMBLAY, directeur du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau, Ministère des Transports.

Le mandat du comité avisier est de conseiller le sous-ministre quant aux objectifs et aux cibles annuels à fixer au CGER, particulièrement en ce qui a trait à la qualité du service à la clientèle et à la performance des opérations. De plus, le comité avisier doit donner son avis sur le plan d'action et sur les résultats atteints par le CGER.

La force d'une équipe

Le CGER compte quelque 350 employés, dont plus de 200 travaillent dans les ateliers mécaniques. Le personnel du centre administratif et des bureaux de zone, quant à lui, est composé de gestionnaires, de professionnels, dont les ingénieurs et les conseillers à la clientèle, et d'employés de bureau.

Organigramme



Partout au Québec

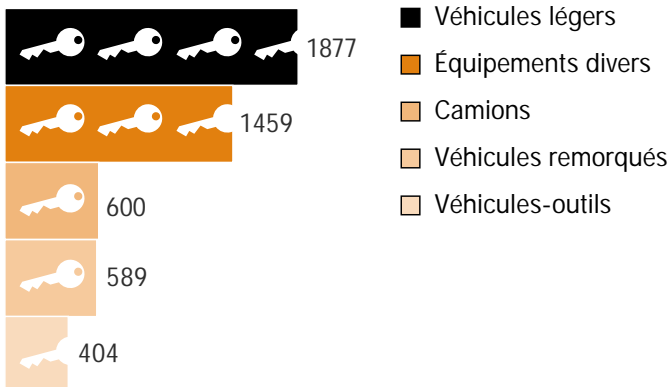
Le CGER est composé d'un centre administratif situé à Québec et de 55 ateliers mécaniques répartis en 15 zones d'exploitation régionale. La clientèle peut donc bénéficier des services du CGER dans l'ensemble de la province.



Produits et services

La location de véhicules

Les véhicules et équipements loués au CGER en 1999-2000



La location clés en main

Ce type de location tient compte de tous les frais inhérents à la possession d'un véhicule, excluant le coût du carburant. Il permet aux clients de se concentrer sur leurs opérations alors que la gestion des véhicules est confiée à des experts. Le taux de location couvre la gestion globale du parc de véhicules, dont :

- le suivi du programme d'entretien préventif;
- les réparations mineures et majeures;
- la vérification mécanique;
- les coûts d'achat et d'amortissement du véhicule;
- les coûts de réparation et de remplacement en cas d'accident (s'il ne s'agit pas d'un usage abusif);
- l'immatriculation;
- le service de dépannage 24 heures par jour, sept jours par semaine;
- l'identification visuelle du véhicule.

La location à court terme

Tout comme le clés en main, ce type de location tient compte de tous les frais inhérents à la possession du véhicule, à l'exclusion du carburant. Ce produit a été développé pour les clients qui ont des besoins saisonniers. Cette location est offerte pour une période minimale de six mois. Ce type de location vise seulement quelques catégories de véhicules légers.

La location de base

Cette location comprend le financement, l'entretien préventif et l'immatriculation du véhicule. La période de location peut être de 24 à 60 mois, par tranche de six mois. Ce type de location vise seulement quelques catégories de véhicules légers.

La location partagée

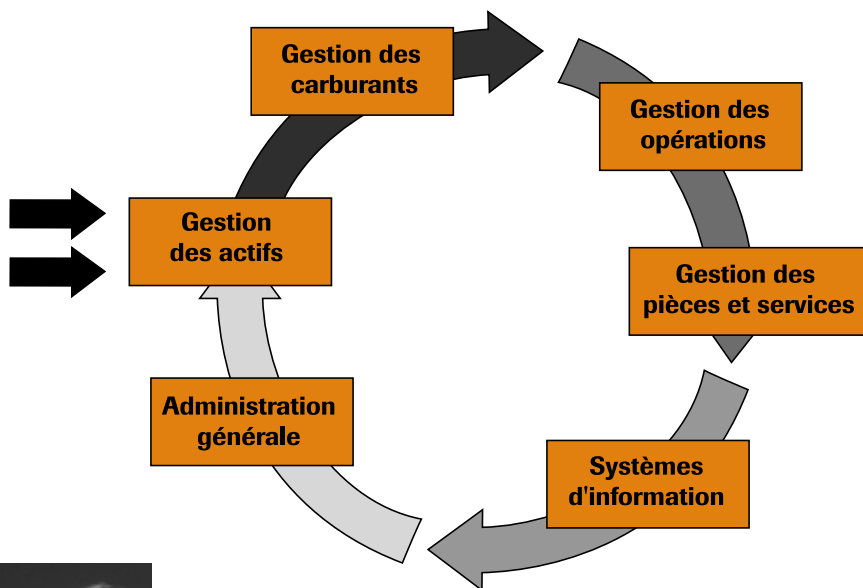
Plusieurs organismes ont besoin de véhicules lourds (camions, niveleuses, chargeuses, etc.) pendant la saison d'été alors que d'autres utilisent les mêmes véhicules en hiver. Le CGER offre donc à ses clients la possibilité de partager un équipement. Pour ce faire, il faut que les deux clients signent conjointement une entente avec le CGER pour une location annuelle d'au moins 10 mois et la durée du contrat doit être de trois ans au minimum.



André Ladouceur, conseiller à la clientèle, et Jean-Noël Frenette, responsable du Service à la clientèle

La gestion de parc de véhicules

Ce service permet notamment d'établir un diagnostic de la gestion du parc de véhicules du client. Ce diagnostic englobe six activités principales.



La réparation et l'entretien de véhicules selon une tarification horaire

En raison de son expertise dans le domaine, le CGER offre à ses clients la possibilité de faire réparer et entretenir leurs véhicules dans ses ateliers mécaniques, et ce, selon une tarification horaire. Le CGER compte un personnel d'atelier de plus de 200 employés. Les mécaniciens possèdent une moyenne de 15 années d'expérience dans l'entretien et la réparation de tout type d'équipement. Le CGER peut aussi offrir à sa clientèle une mécanique très spécialisée. Il est également à noter que les 55 ateliers mécaniques du CGER sont reconnus par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) en vertu du programme d'entretien préventif (PEP).

Gaston Bourque, mécanicien
 René Rousseau, mécanicien
 Eugène Michaud, mécanicien
 Luc Badeau, mécanicien
 Gilles Morin, mécanicien
 André Martin, répartiteur

Les services d'ingénieurs-conseils

Le Secteur de l'ingénierie du CGER compte une équipe d'ingénieurs compétents et expérimentés ainsi qu'un personnel de soutien opérationnel ayant une connaissance approfondie dans ce domaine. Les services d'ingénieurs-conseils permettent notamment de :

- déterminer les besoins techniques en équipement d'un client afin de lui assurer un véhicule convenant à ses activités;
- élaborer les devis et les spécifications techniques d'achat d'un véhicule en fonction de la nature des activités du client;
- fournir les services d'ingénierie pour modifier ou adapter un équipement existant;
- préparer des devis et des spécifications techniques d'achat;
- informer ou intégrer les plus récentes innovations découlant de la recherche et du développement;
- inspecter les véhicules et équipements en vue d'assurer le respect des devis d'achat.

Recherche et développement

Un secteur s'est ajouté à la structure du CGER en 1999-2000. Il s'agit du secteur Recherche et développement, qui a mis en marche 14 projets au cours de l'année. Parmi ses projets, notons la conception d'un traceur pour peinture époxy, la conception d'un équipement spécialisé pour l'entretien de glissières de sécurité, la conception d'un support de flèches de signalisation pour camionnette, la révision du système hydraulique des nouveaux camions de déneigement et l'expérimentation d'un véhicule électrique dans les opérations courantes du ministère des Transports.



Marc-André Bois, ingénieur, Claude Delage, dessinateur, et Normand Bolduc, ingénieur





La formation

En raison de l'évolution constante de la technologie des véhicules et des équipements connexes, le CGER offre à sa clientèle la possibilité de former ses conducteurs et ses opérateurs. La formation offerte par le CGER permet notamment à la clientèle :

- de se conformer à la réglementation (comme la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds);
- d'augmenter sa productivité;
- de diminuer ses frais d'exploitation;
- de diminuer ses coûts de carburant;
- de développer de bonnes habitudes de conduite;
- de diminuer les bris et les accidents;
- d'augmenter la disponibilité de ses véhicules et équipements connexes.

Parmi les formations que donne le CGER, notons les cours ayant trait aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds (projet de loi n° 430), les cours pour les conducteurs de véhicules légers et de camions, les cours pour les opérateurs d'équipement lourd (comme les niveleuses et les chargeuses), les cours pour l'obtention d'une classe de permis de la SAAQ ainsi que les cours sur l'arrimage et la répartition des charges.

La fourniture de carburant

La clientèle, les ministères et organismes publics, peut bénéficier du réseau de distribution interne de carburant du CGER (essence et diesel). Ce réseau de quelque 60 points de ravitaillement est réparti à travers tout le territoire et il est complètement automatisé.

Le service de dépannage mécanique

Le CGER offre à sa clientèle un service de dépannage, 24 heures par jour et sept jours par semaine, pour toute réparation ou tout remorquage concernant un véhicule ou un équipement connexe loué au CGER. L'utilisateur n'a qu'à communiquer avec le service de dépannage du CGER en composant le numéro 1-888-314-CGER, et ce, peu importe l'heure ou l'endroit où il se trouve au Québec.



1-888-314-CGER

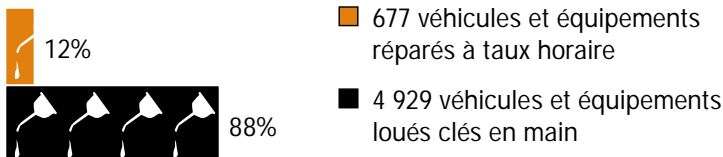
Pascal Lavoie et Daniel Gingras,
préposés aux renseignements mécaniques

Clientèle

La clientèle est représentée par l'ensemble des ministères et organismes publics, incluant les réseaux de la santé et de l'éducation ainsi que le monde municipal, désireux de se procurer les produits et services du CGER. Toutefois, par l'ampleur de son parc de véhicules, le ministère des Transports demeure le principal client du CGER.

Au 31 mars 2000, 140 ententes de service de location clés en main ont été conclues, dont 48 avec des ministères et organismes autres que Transports Québec. Ces ententes représentaient 4 929 véhicules et équipements connexes pour un revenu annuel de 30 396 457 \$. De plus, 677 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics ont été réparés et entretenus selon une tarification horaire dans les ateliers mécaniques du CGER, et ce, pour un revenu annuel de 1 532 684 \$.

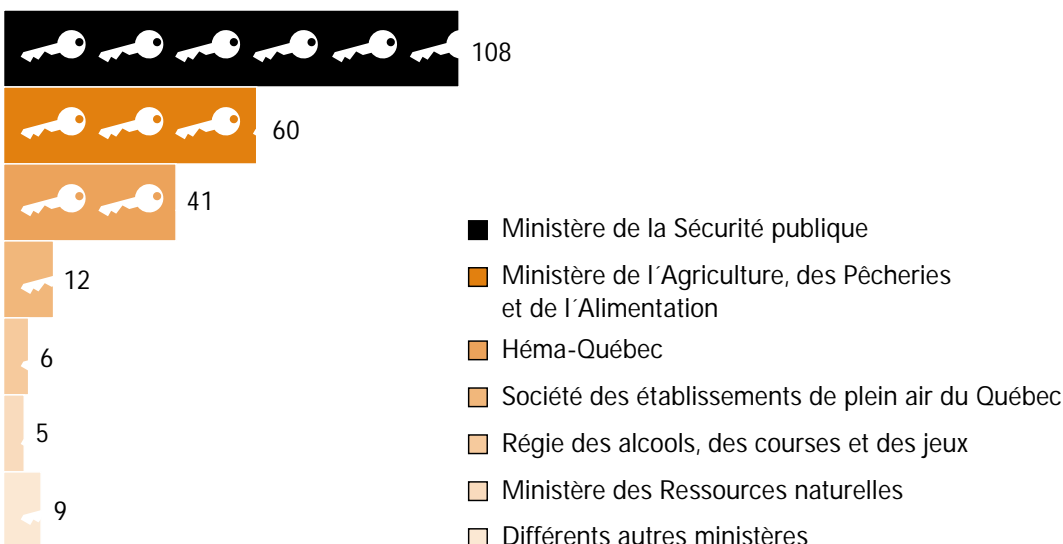
Les véhicules et équipements entretenus et réparés au CGER en 1999-2000



En 1999-2000, la clientèle du CGER était représentée par :

- Commission scolaire de l'Abitibi
- Héma-Québec
- Ministère de la Culture et des Communications
- Ministère de la Santé et des Services sociaux
- Ministère de la Sécurité publique
- Ministère de la Solidarité sociale
- Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
- Ministère de l'Environnement
- Ministère des Ressources naturelles
- Ministère des Transports
- Régie des alcools, des courses et des jeux
- Société de la faune et des parcs du Québec
- Société de l'assurance automobile du Québec
- Société des établissements de plein air du Québec
- Société d'habitation du Québec
- Sûreté du Québec
- Tourisme Québec
- Ville de Laurier-Station

Les véhicules loués en 1999-2000 à des clients autres que le ministère des Transports



Profil du parc de véhicules

Le parc total, incluant les véhicules en location, les véhicules en disponibilité, les véhicules de courtoisie et les véhicules utilisés par le CGER, comptait quelque 5 200 unités en 1999-2000. Il est principalement composé de :

Véhicules légers

Berline, familiale
Fourgonnette, camionnette

Camions

6-roues et 10-roues

Matériels-outils remorqués

Balai
Flèche remorquée
Panneau à message variable

Matériels remorqués

Remorque et semi-remorque

Véhicules-outils

Niveleuse, chargeuse
Pelle, tracteur, rouleau

Équipements de déneigement

Épandeur, aile
Chasse-neige, etc.

Matériels et équipements divers

Motoneige, VTT
Balai avant, souffleuse
Compresseur, grue, etc.



Le parc de véhicules et équipements connexes du CGER par catégorie

Véhicules légers – 38 %



Camions – 12 %



Matériels remorqués – 12 %



Véhicules-outils – 8 %



Équipements de déneigement – 21 %



Équipements divers – 9 %



L'investissement et le rajeunissement du parc de véhicules

Annuellement, le CGER détermine les véhicules à remplacer en fonction de leur âge, en donnant une priorité à certaines catégories essentielles au fonctionnement des opérations, comme les camions de déneigement. Une évaluation physique des véhicules est ensuite effectuée et une programmation d'achat est établie. Le tableau ci-dessous présente l'évolution du rajeunissement du parc du ministère des Transports pour quelques catégories de véhicules.

Catégorie	Âge moyen 1997-1998	Âge moyen 1999-2000	Durée de vie	% durée de vie atteinte 1997-1998	% durée de vie atteinte 1999-2000
Automobile	4,8	3,5	4	77,3 %	30 %
Camionnette	4,8	3,7	5	26,8 %	22,4 %
Fourgonnette	4,9	3,5	6	41,6 %	22 %
Camion 10-roues	8,4	8	14	14,5 %	15,7 %

Depuis 1998, le parc du CGER connaît un rajeunissement important, et ce, dans la majorité des catégories de véhicules. Malgré tout, le CGER estime qu'il en coûterait 60 millions de dollars pour remplacer les 1 328 véhicules loués au ministère des Transports qui ont dépassé ou atteindront leur vie utile en 2000. Compte tenu de l'importance de l'investissement, le rajeunissement sera étalé sur plusieurs années.



Réalisations 1999-2000

Le Centre de gestion de l'équipement roulant s'était fixé, dans son Plan d'action 1999-2000, neuf objectifs liés à quatre grandes orientations. Un dixième objectif est présenté pour rendre compte de l'ensemble des indicateurs prévus à l'entente de gestion de septembre 1998.

Synthèse des résultats 1999-2000

Orientation 1 Poursuivre le virage client

Thèmes	Objectifs	Cibles	Résultats
Qualité du service	Obtenir un taux de satisfaction de la clientèle	90 %	91 %
Gestion des plaintes	Élaborer et diffuser un processus officiel de gestion des plaintes	30 septembre 1999	1 ^{er} mars 2000

Orientation 2 Consolider la clientèle actuelle et en conquérir de nouvelles

Thèmes	Objectifs	Cibles	Résultats
Volume d'affaires	Augmenter les revenus provenant de clients autres que le ministère des Transports du Québec (MTQ)	6 % (2 % de plus que le résultat de 4 % obtenu en 1998-1999)	5 %
Location clés en main	Augmenter les revenus provenant des clients autres que le MTQ qui bénéficient de la location clés en main	80 %	68 %
Délai de livraison des véhicules légers aux clients	Livrer aux clients un pourcentage de véhicules légers indiqués à la programmation d'achat 2000-2001 avant une date ciblée	80 % des véhicules légers programmés livrés aux clients le ou avant le 10 avril 2000	30 %

Orientation 3 Promouvoir l'action responsable de tous les employés pour qu'ils contribuent à la réussite du CGER

Thème	Objectif	Cible	Résultat
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage des heures productives à la formation	2 %	1,60 %

Orientation 4 Être un gestionnaire de parc reconnu pour son efficacité et sa rentabilité

Thèmes	Objectifs	Cibles	Résultats
Connaissance et contrôle des coûts de production	Avoir un prix de revient moyen des ateliers mécaniques	65 \$ de l'heure	Non disponible
Tableau de bord	Mettre en place un tableau de bord de gestion	30 septembre 1999	Non disponible
Tarifs concurrentiels	Comparer les taux de location des équipements les plus représentatifs avec le marché	Avoir la parité des taux de location avec ceux du marché	De 38 % à 44 % inférieurs à l'offre permanente faite au gouvernement du Québec pour quatre types de véhicules légers
Performance financière	Atteindre un niveau d'autofinancement	85 %	96 %



Résultats détaillés 1999-2000

Orientation 1 : Poursuivre le virage client

Qualité du service

Indicateur	Cible	Résultat	Écart
Taux de satisfaction de la clientèle	90 %	91 %	+1 %

En mars et avril 2000, un sondage a été effectué auprès de la clientèle du CGER. Cette dernière est représentée par des clients qui ont signé une entente de service de location et par des clients qui ont fait réparer ou entretenir leurs véhicules selon une tarification horaire. Le questionnaire a été posté à 258 signataires et interlocuteurs indiqués dans les ententes de service et à 56 représentants de la clientèle qui paie un taux horaire pour l'entretien et la réparation, ce qui représentait une possibilité de 314 répondants.

De ce nombre, 147 ont rempli et retourné le questionnaire, ce qui a donné un taux de réponse de 47 %. Ces répondants sont représentatifs de près de 70 % des ententes de service. Ils ont loué plus de 84 % des véhicules et équipements au CGER en 1999-2000. De tous les répondants, 63 % sont des clients du ministère des Transports et 37 % sont des clients répartis parmi 11 autres ministères et organismes.

Les principaux aspects ayant fait l'objet du sondage sont la satisfaction et les attentes des répondants à l'égard des produits et services suivants :

Produit et service	Taux de satisfaction
La location et la gestion du parc de véhicules	89 %
L'entretien, l'installation et la réparation	92 %
La distribution automatisée de carburant	89 %
La recherche et le développement	84 %
Les services d'ingénieurs-conseils	87 %
La formation des conducteurs	96 %
Les communications du CGER	93 %

Le questionnaire comptait 58 questions et le taux de satisfaction global de la clientèle atteint par le CGER était de 91 %. Le calcul du taux de satisfaction de la clientèle s'est établi tout d'abord en additionnant le nombre de réponses dans les rubriques «très satisfait» et «satisfait», qui, par la suite, a été divisé par le total du nombre de réponses aux 58 questions, excluant celles sans objet.

Gestion des plaintes

Indicateur	Cible	Résultat	Écart
Date de diffusion de la politique	30 septembre 1999	1 ^{er} mars 2000	- cinq mois

La politique de gestion des plaintes est entrée en vigueur le 1^{er} mars 2000. Sa diffusion a été faite par l'entremise d'un communiqué qui a été envoyé à tous les clients du CGER. Ce communiqué expliquait notamment aux clients la procédure à suivre pour porter plainte. Un dépliant expliquant également la procédure à suivre pour porter plainte a été conçu dans le but d'en remettre un exemplaire à chaque nouveau client du CGER.

Orientation 2 : Consolider la clientèle actuelle et en conquérir de nouvelles

Le tableau ci-dessous détaille les chiffres de revenus utilisés pour les calculs des deux prochains indicateurs : augmenter les revenus provenant de clients autres que le ministère des Transports du Québec (MTQ) et augmenter les revenus provenant des clients autres que le MTQ qui bénéficient de la location clés en main.

Revenus	Clients MTQ	Autres clients	Totaux
Location	29 186 795 \$	1 209 662 \$	30 396 457 \$
Amortissement des actifs transférés	3 253 745 \$		3 253 745 \$
Travaux facturés à taux horaire	1 005 307 \$	527 377 \$	1 532 684 \$
Carburant	2 405 768 \$	53 539 \$	2 459 307 \$
Totaux	35 851 615 \$	1 790 578 \$	37 642 193 \$

Volume d'affaires

Indicateur	Cible	Résultat	Écart
Revenus provenant de clients autres que le MTQ	6 % (2 % de plus que le résultat de 4 % obtenu en 1998-1999)	5 %	- 1 %

Pour calculer cet indicateur, les revenus sont définis par les sommes facturées par le CGER pour la location de véhicules et d'équipements connexes, les travaux à taux horaire et la fourniture de carburant. Ils incluent également l'amortissement pour les actifs transférés par le gouvernement du Québec au CGER le 1^{er} avril 1998, lequel est présenté comme contribution aux états financiers du CGER. Cela exclut donc la contribution de 1 300 000 \$ servant à compenser le coût des espaces excédentaires non requis pour les activités du Fonds et le coût des loyers supérieurs à ceux du marché, le gain sur la vente d'actifs ainsi que les autres revenus.

Les revenus de location du CGER en 1999-2000, les travaux à taux horaire et la fourniture de carburant totalisent 37 642 193 \$, soit 35 851 615 \$ provenant du ministère des Transports et 1 790 578 \$ d'autres clients.

Donc, la proportion des revenus provenant d'autres clients que le ministère des Transports correspond à 5 % (1 790 578 \$) des revenus totaux, qui s'élèvent à 37 642 193 \$. Ce résultat représente 83 % de la cible de 6 % que le CGER s'était fixée.

Privilégier l'offre de la location clés en main

Indicateur	Cible	Résultat	Écart
Augmenter les revenus provenant des clients autres que le MTQ qui bénéficient de la location clés en main	80 %	68 %	- 12 %

Des 1 790 578 \$ de revenus provenant de clients autres que le ministère des Transports, 68 %, soit 1 209 662 \$, découlent de la location clés en main. Les autres revenus représentent des travaux effectués à taux horaire, pour 527 377 \$, et la fourniture de carburant, pour 53 539 \$.

Délai de livraison des véhicules légers aux clients

Indicateur	Cible	Résultat	Écart
Date de livraison des véhicules légers	80 % des véhicules légers programmés livrés aux clients le ou avant le 10 avril 2000	30 %	- 50 %



Chaque automne, le CGER rencontre ses clients pour déterminer avec eux les véhicules qui seront à remplacer en fonction de leur âge et pour connaître leurs besoins additionnels pour l'année suivante. Une programmation d'achat est ensuite effectuée. Celle-ci permet de regrouper les achats et de réaliser ainsi des économies considérables. En raison des retards dans les délais de livraison des véhicules légers aux clients en 1999, le CGER avait décidé de fixer ce nouvel indicateur afin de permettre l'amélioration du processus interne de programmation d'achat.

Cependant, plusieurs facteurs externes au CGER n'ont pas permis la réalisation de cet objectif. Pour le réaliser, le CGER aurait dû fermer sa programmation d'achat en novembre 1999. Plusieurs clients du CGER ne connaissaient pas alors leur budget et n'ont pas pu signer leur engagement avant décembre 1999. La programmation d'achat 2000-2001 a donc été approuvée seulement le 13 décembre 1999 par le comité de gestion du ministère des Transports concernant les engagements de ses directions et de ses services. Ensuite, la programmation d'achat de véhicules légers du CGER a été traitée par les Services gouvernementaux du Conseil du trésor en janvier 2000. Il est à noter que cet organisme a traité le dossier du CGER en même temps que d'autres qu'il reçoit de différents ministères et organismes publics. Par ailleurs, le CGER a été dépendant des délais de livraison des fabricants.

Des 287 véhicules légers inscrits à la programmation d'achat 2000-2001, 85 ont été livrés aux clients le ou avant le 10 avril 2000, soit 30 %. L'objectif de livraison de 80 % des véhicules légers a cependant été atteint le 26 mai 2000 et il est à noter que les besoins des clients sur ce plan sont plus importants en mai qu'en avril.

Comme le CGER ne peut pas avoir un contrôle absolu sur cet indicateur, il ne le reconduira pas l'an prochain.

Orientation 3 : Promouvoir l'action responsable de tous les employés pour qu'ils contribuent à la réussite du CGER

Expertise et compétence du personnel

Indicateur	Cible	Résultat	Écart
Nombre d'heures productives consacrées à la formation	2 %	1,60 %	- 0,40 %

Pour calculer les heures productives, le CGER a retenu l'approche utilisée dans le rapport *Portrait des ateliers mécaniques* du ministère des Transports d'octobre 1995. Ce rapport estimait les heures productives d'un mécanicien pour une année à 75 % des heures régulières annuelles. La méthode de calcul pour établir ce taux est de soustraire des heures régulières un montant approximatif pour les vacances, les congés fériés, les maladies ainsi que le temps accordé aux pauses-café et au lavage.

Ce taux a donc été appliqué au nombre d'heures régulières rémunérées par le CGER au cours de l'exercice financier pour l'ensemble de son personnel permanent et occasionnel.

Pour atteindre l'objectif de 2 % des heures productives accordées à la formation, le CGER aurait dû consacrer 10 083 heures de formation à ses employés. En 1999-2000, 8 044 heures ont été consacrées à la formation des employés, ce qui donne donc un résultat de 1,6 %. Les heures de formation se répartissent de la façon suivante :

Type de formation	Nombre d'heures	%
Informatique :	2 430	30,2 %
Bureautique	946	11,8 %
Système de gestion de parc (GUIDE)	1 484	18,4 %
Gestion, marketing et communication	565,5	7,1 %
Formation technique :	4 540,5	56,4 %
Distributeur automatique de carburant (DAC)	797	9,9 %
Programme d'entretien préventif (PEP)	975	12,1 %
Mécanique	2 768,5	34,4 %
Formation diverse	508	6,3 %
TOTAL	8 044	100 %

Comme l'implantation du CGER est terminée, la formation donnée aux employés en ce qui a trait au système de gestion de parc de véhicules (GUIDE) a diminué considérablement en 1999-2000. Les efforts ont davantage été axés sur la formation technique afin d'atteindre une meilleure expertise technique.

Orientation 4 : Être un gestionnaire de parc reconnu pour son efficacité et sa rentabilité

Connaissance et contrôle des coûts de production

Indicateur	Cible	Résultat	Écart
Prix de revient moyen des ateliers mécaniques	65 \$ de l'heure	Non disponible	

L'ajout des nouveaux produits et services a nécessité des modifications majeures au système d'information du CGER. Ce dernier n'était donc pas prêt à alimenter un tableau de bord qui devait indiquer le prix de revient moyen des ateliers mécaniques.

Tableau de bord

Indicateur	Cible	Résultat	Écart
Date d'implantation d'un tableau de bord	30 septembre 1999	Non disponible	

Tout comme l'indicateur précédent, le système d'information du CGER n'était pas prêt à alimenter un tableau de bord de gestion. Le CGER prévoit que le tableau de bord de gestion sera opérationnel à l'hiver 2001.

Compétitivité des tarifs

Indicateur	Cible	Résultat	Écart
Taux de location concurrentiel en dessous du marché	Parité avec le marché	De 38 % à 44 % inférieurs à l'offre permanente faite au gouvernement du Québec pour quatre types de véhicules légers	Une moyenne de 41 % en dessous du marché

Pour vérifier la compétitivité de ses tarifs, le CGER a comparé ses taux de location pour quatre catégories de véhicules légers avec ceux du marché. Pour ce faire, il a retenu les concurrents inscrits au répertoire *Location de véhicules automobiles, liste des fournisseurs*, offrant les plus bas tarifs dans les 56 subdivisions administratives du ministère des Transports.

En plus de comparer ses tarifs pour 1999-2000, le CGER a cru bon de comparer également ceux pour 2000-2001, et ce, en raison de l'augmentation de 3 % de ses taux de location pour cette année. Il est à noter que cette augmentation a été calculée après l'ajout d'options aux modèles de base de l'année 1999.

Le tableau ci-dessous démontre que les tarifs du CGER ont été inférieurs de 41 % en moyenne à ceux du marché pour 1999-2000 et qu'ils seront inférieurs de 38,5 % en moyenne pour 2000-2001, et ce, même avec une augmentation de 3 %.

Véhicule	Taux moyen du marché		Taux CGER		Écart		% d'écart	
	1999-2000	2000-2001	1999-2000	2000-2001	1999-2000	2000-2001	1999-2000	2000-2001
Tourisme	783 \$	791 \$	436 \$	449 \$	347 \$	342 \$	44%	43 %
Camionnette, 1/2 tonne, 4 x 2	917 \$	932 \$	568 \$	594 \$	349 \$	338 \$	38%	36 %
Camionnette 4 portières, 1 tonne, 4 x 2	1 195 \$	1 239 \$	729 \$	845 \$	466 \$	394 \$	39%	32 %
Fourgonnette compacte	955 \$	977 \$	533 \$	559 \$	422 \$	418 \$	44%	43 %



Bien que, dans l'ensemble, le contrat du CGER et l'offre permanente couvrent toutes les mêmes dépenses associées à la possession et au fonctionnement du véhicule (à l'exception du carburant), certains éléments diffèrent et peuvent expliquer, en partie, l'écart dans la tarification :

Éléments	Offre permanente	CGER
Âge des véhicules	Véhicules de trois ans ou moins, en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps	Véhicules n'ayant pas dépassé leur vie utile, en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps (cinq ans pour les automobiles et six ans pour les fourgonnettes et les camionnettes)
Période de location	De 4 à 12 mois au maximum	12 mois au minimum renouvelable
Pneus d'hiver	Coût additionnel de 90 \$ par mois	Compris dans le taux du CGER
Kilométrage	Kilométrage illimité	Kilométrage excédant 50 000 km, facturé selon un taux variant de 0,11 \$ à 0,14 \$ du kilomètre selon la catégorie
Identification visuelle des véhicules	Coût additionnel	Inclus dans le tarif du CGER
Marge de profit	Incluse dans le taux	Aucune marge de profit, car le CGER n'est pas à but lucratif

Bien que le produit diffère sur quelques points, l'écart demeure significatif et les taux de location du CGER sont des plus compétitifs, d'autant plus que l'offre permanente permettrait de réaliser des économies de l'ordre de 40 % par rapport au prix courant du marché (réf. : page 1 du Répertoire).

Pour ce qui est de l'exercice de comparaison de la tarification des véhicules lourds, plusieurs hypothèses doivent être étudiées, telles la composition des équipements et la durée d'utilisation. Compte tenu du manque de données dans ce domaine, l'exercice annuel de comparaison n'a pas été effectué.

Performance financière

Indicateur	Cible	Résultat	Écart
Niveau d'autofinancement	85 %	96 %	+ 11 %

En 1999-2000, les revenus du CGER ont été de 41 454 561 \$, ce qui comprend une contribution de 1 300 000 \$ de la part du ministère des Transports pour couvrir des dépenses de loyers pour des espaces excédentaires et pour compenser le coût des loyers qui excèdent ceux du marché. En excluant cette contribution, les revenus autonomes du CGER sont de 40 154 561 \$, tandis que les dépenses s'élèvent à 41 599 038 \$, ce qui donne un taux d'autofinancement de 96 %.



Perspectives

2000-2001

En corrélation avec le projet de loi n° 82, Loi sur l'administration publique, le CGER signera cette année une convention de performance et d'imputabilité. Il s'agit d'une entente entre le ministre des Transports, le sous-ministre et le directeur du CGER. Ce nouveau document remplacera l'entente de gestion. Comme il s'inscrit dans le concept de modernisation de l'État, il proposera un nouveau cadre de gestion davantage axé sur la qualité des services et sur l'atteinte des résultats.

Le CGER entend, par la même occasion, négocier avec le Conseil du trésor différents allégements lui permettant d'améliorer le service à sa clientèle tout en visant la réduction de ses frais d'exploitation.

La convention de performance et d'imputabilité renfermera le plan d'action 2000-2001. Ce dernier présentera sensiblement les mêmes cibles de performance qu'en 1999-2000, soit la satisfaction de la clientèle, l'autofinancement, les tarifs concurrentiels, l'augmentation des revenus provenant de clients autres que le ministère des Transports et le développement des ressources humaines.

Afin d'augmenter les revenus du CGER et d'assurer son autofinancement, les enjeux pour la prochaine année seront principalement de consolider la clientèle actuelle et d'en conquérir de nouvelles.

États financiers

1999-2000

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

RÉSULTATS ET EXCÉDENT - NON VÉRIFIÉS DE L'ANNÉE FINANCIÈRE TERMINÉE LE 31 MARS 2000

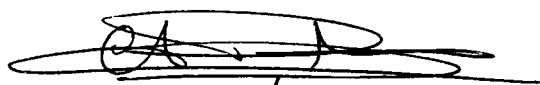
	2000	1999 <i>(note 3)</i>
REVENUS		
Locations	30 396 457 \$	9 671 056 \$
Réparations	1 532 684	383 334
Carburant	2 459 307	17 942
Gain net sur disposition d'immobilisations	2 432 495	1 328 190
Contributions du gouvernement du Québec (note 4)	4 553 745	11 981 048
Autres	79 873	4 209
	41 454 561	23 385 779
COÛT DES VENTES (note 5)	24 154 552	8 987 133
BÉNÉFICE BRUT	17 300 009	14 398 646
FRAIS D'ADMINISTRATION (note 6)	15 577 444	12 684 846
FRAIS FINANCIERS (note 7)	1 867 042	319 569
(PERTE NETTE) BÉNÉFICE NET	(144 477)	1 394 231
EXCÉDENT AU DÉBUT	1 394 231	-
EXCÉDENT À LA FIN	1 249 754 \$	1 394 231 \$

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

BILAN - NON VÉRIFIÉ
AU 31 MARS 2000

	2000	1999 <i>(note 3)</i>
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	481 043 \$	134 576 \$
Débiteurs (note 8)	7 154 589	5 100 078
Stocks (note 9)	1 502 818	890 746
Frais payés d'avance	379 368	677 639
Contributions recouvrables du gouvernement du Québec (note 10)	3 074 992	6 074 992
	12 592 810	12 878 031
Contributions recouvrables du gouvernement du Québec (note 10)	6 074 990	9 112 486
Immobilisations (note 11)	58 161 329	26 519 334
	76 829 129 \$	48 509 851 \$
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus (note 13)	8 847 143 \$	3 960 593 \$
Revenus perçus d'avance	128 325	-
Intérêts dus au fonds de financement	1 531 390	2 915
Dû au fonds consolidé du revenu (note 14)	3 037 496	6 074 992
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	-	6 001 682
	13 544 354	16 040 182
Contributions reportées	8 480 348	11 782 952
Avances du fonds de financement (note 15)	47 479 683	10 180 000
Dû au fonds consolidé du revenu (note 14)	6 074 990	9 112 486
EXCÉDENT	1 249 754	1 394 231
	76 829 129 \$	48 509 851 \$

ENGAGEMENT (note 16)



Administrateur du Fonds



Sous-ministre des Transports

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

**BÉNÉFICES NON RÉPARTIS - NON VÉRIFIÉS
DE L'ANNÉE FINANCIÈRE TERMINÉE LE 31 MARS 2000**

	2000	1999 <i>(note 3)</i>
SOLDE AU DÉBUT		
Solde déjà établi	1 445 166 \$	-
Redressement (note 3)	(50 935)	-
Solde redressé	1 394 231	-
(Perte nette) Bénéfice net	(144 477)	1 394 231
SOLDE À LA FIN	1 249 754 \$	1 394 231 \$

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

**FLUX DE TRÉSORIE - NON VÉRIFIÉS
DE L'ANNÉE FINANCIÈRE TERMINÉE LE 31 MARS 2000**

	2000	1999 <i>(note 3)</i>
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
(PERTE NETTE) BÉNÉFICE NET	(144 477) \$	1 394 231 \$
Éléments n'affectant pas les liquidités :		
Amortissement des immobilisations	7 578 456	4 563 548
Gain sur disposition d'immobilisations	(2 559 158)	(1 328 190)
Contributions reportées	(3 302 604)	11 782 952
	1 572 217	16 412 541
Variation des éléments hors caisse liés à l'exploitation		
Débiteurs	(2 054 511)	(5 100 078)
Stocks	(612 072)	(890 746)
Frais payés d'avance	298 271	(677 639)
Créditeurs et frais courus	4 886 550	3 960 593
Revenus perçus d'avance	128 325	-
	2 646 563	(2 707 870)
FLUX DE TRÉSORIE PROVENANT DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	4 218 780	13 704 671
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations	(39 452 781)	(31 082 882)
Produit de disposition d'immobilisations	2 791 488	1 328 190
FLUX DE TRÉSORIE PROVENANT DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT	(36 661 293)	(29 754 692)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Contributions du gouvernement du Québec	6 037 496	(15 187 478)
Avances du fonds de financement	38 828 158	10 182 915
Dû au fonds consolidé du revenu	(6 074 992)	15 187 478
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	(6 001 682)	6 001 682
FLUX DE TRÉSORIE PROVENANT DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	32 788 980	16 184 597
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE L'ENCAISSE	346 467	134 576
ENCAISSE AU DÉBUT	134 576	-
ENCAISSE À LA FIN	481 043 \$	134 576 \$

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

NOTES COMPLÉMENTAIRES - NON VÉRIFIÉES
31 MARS 2000

1. CONSTITUTION ET OBJET

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant a été constitué le 1^{er} avril 1998 par la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., chapitre M-28). Le Fonds est affecté au financement des activités reliées à la gestion de l'équipement roulant.

Les activités du Fonds ont débuté le 1^{er} avril 1998. Lors de sa constitution, des immobilisations ont été transférées au Fonds en contrepartie d'une dette au fonds consolidé du revenu. Le montant de la transaction se chiffrait à 15 187 478 \$.

Les surplus accumulés sont versés au fonds consolidé du revenu aux dates et dans la mesure que détermine le Gouvernement.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers du Fonds ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations de la direction.

Stocks

Les stocks de pièces et de carburant sont évalués au moindre du prix coûtant et de leur valeur de réalisation nette. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Elles sont amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire aux taux suivants et en tenant compte d'une valeur résiduelle exprimée en pourcentage du coût :

	Durée de vie	Valeur résiduelle
Matériel roulant et équipement lourd	5, 10, 15 ans	12%, 15 %
Matériel roulant léger	5 ans	20 %
Réservoirs et pompes	15 ans	12 %
Outillage	10 ans	12 %
Logiciels, développement et équipement informatique	3 ans	-
Mobilier de bureau	5 ans	-
Améliorations locatives	5 ans	-

Contributions reportées

Les contributions du gouvernement du Québec relatives au financement des immobilisations cédées lors de la constitution du Fonds sont reportées et virées aux revenus selon la même méthode et les mêmes taux que ceux utilisés pour l'amortissement des immobilisations auxquelles ils réfèrent.

3. MODIFICATIONS COMPTABLES

Des corrections d'imputation aux comptes clients et aux immobilisations ont été effectuées. Les états financiers de l'exercice terminé le 31 mars 1999 ont été redressés, ce qui a pour effet d'augmenter ou de diminuer les postes suivants :

Débiteurs	(25 608) \$
Immobilisations	(57 997)
Créditeurs et frais courus	29 009
Contributions reportées	3 661
	<hr/>
	(50 935) \$



4. CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Les contributions du gouvernement du Québec comprennent, d'une part, un montant de 3 253 745 \$ correspondant à l'amortissement des contributions reportées relatives au financement des immobilisations cédées lors de la constitution du Fonds et, d'autre part, une contribution de l'ordre de 1 300 000 \$ servant à compenser le coût des espaces excédentaires non requis pour les opérations du Fonds et pour compenser le coût des loyers qui excèdent ceux du marché.

	2000	1999
Amortissement des contributions reportées	3 253 745 \$	3 404 526 \$
Loyers	1 300 000	4 289 284
Dépenses de fonctionnement	-	4 287 238
	4 553 745 \$	11 981 048 \$

5. COÛT DES VENTES

	2000	1999
Services		
Stocks au début	890 746 \$	-
Achats de pièces, réparations externes et immatriculations	8 947 172	3 597 511
Stocks à la fin	(1 040 998)	(890 746)
	8 796 920	2 706 765
Salaires et avantages sociaux	6 391 737	2 301 988
Amortissement des immobilisations	6 539 325	3 978 380
	21 727 982	8 987 133
Carburant		
Stocks au début	-	-
Achat de carburant, entretien et permis pétrolier	2 787 891	-
Stocks à la fin	(461 820)	-
	2 326 071	-
Amortissement des réservoirs et des pompes	100 499	-
	2 426 570	-
	24 154 552 \$	8 987 133 \$

6. FRAIS D'ADMINISTRATION

	2000	1999
Traitements et avantages sociaux	8 544 770 \$	5 285 429 \$
Loyers	4 015 979	5 599 969
Contrats de service et honoraires professionnels	141 253	177 064
Frais d'entretien informatique	263 427	51 754
Frais de bureau	289 615	131 254
Frais de télécommunications	418 533	267 901
Frais de déplacement	519 875	466 110
Publicité et marketing	47 004	25 340
Frais de formation	164 400	72 994
Amortissement des immobilisations	938 631	585 167
Autres	233 957	21 864
	15 577 444 \$	12 684 846 \$

7. FRAIS FINANCIERS

	2000	1999
Intérêts sur emprunt bancaire	265 566 \$	-
Intérêts au fonds de financement	1 531 390	4 137
Intérêts sur obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	70 086	315 432
	1 867 042 \$	319 569 \$

8. DÉBITEURS

	2000	1999
Ministère des Transports	6 543 882 \$	4 004 270 \$
Autres ministères et organismes	610 707	1 095 808
	7 154 589 \$	5 100 078 \$

9. STOCKS

	2000	1999
Pièces	1 040 998 \$	890 746 \$
Carburant	461 820	-
	1 502 818 \$	890 746 \$

10. CONTRIBUTIONS RECOUVRABLES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

	2000	1999
Solde à recevoir, sans intérêt, recouvrable par versements annuels de 3 037 496 \$, soit au même rythme que le remboursement de la dette au fonds consolidé du revenu Échéant le 31 mars 2003.	9 149 982 \$	15 187 478 \$
Remboursement échéant en deça d'un an	(3 074 992)	(6 074 992)
	6 074 990 \$	9 112 486 \$

Les encaissements en capital prévus annuellement au cours des trois prochains exercices sont de :

2001	3 074 992 \$
2002	3 037 496
2003	3 037 494



11. IMMOBILISATIONS

	2000			1999
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Net
Matériel roulant et équipement lourd	35 349 098 \$	3 505 135 \$	31 843 963 \$	13 486 859 \$
Matériel roulant léger	28 872 734	7 090 396	21 782 338	4 630 747
Matériel roulant léger détenu en vertu d'un contrat de location-acquisition	-	-	-	5 906 999
Réservoirs et pompes	3 182 971	100 499	3 082 472	1 047 412
Outillage	563 136	76 600	486 536	296 133
Équipement informatique	1 338 084	818 541	519 543	661 707
Développement informatique et logiciels	912 904	491 709	421 195	482 496
Mobilier de bureau	7 313	1 794	5 519	6 981
Améliorations locatives	22 528	2 765	19 763	-
	70 248 768 \$	12 087 439 \$	58 161 329 \$	26 519 334 \$

La valeur comptable nette des immobilisations non amorties durant l'exercice financier s'élève à 1 269 987 \$.

12. EMPRUNT BANCAIRE

Avances du ministère des Finances d'un montant maximal de 15 000 000 \$, au taux préférentiel de la Banque du Canada, intérêts payables le 30 juin et le 31 décembre de chaque année, renouvelables le 31 mars 2003.

13. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

	2000	1999
Fournisseurs	8 036 599 \$	2 358 204 \$
Intérêts courus	36 829	-
Taxes de ventes	2 169	7
Traitement et avantages sociaux	771 546	1 602 382
	8 847 143 \$	3 960 593 \$

14. DÛ AU FONDS CONSOLIDÉ DU REVENU

	2000	1999
Solde à payer, sans intérêt, payable par versements annuels de 3 037 496 \$, soit au même rythme que les versements des contributions recouvrables du gouvernement du Québec. Échéant le 31 mars 2003.	9 112 486 \$	15 187 478 \$
Versement échéant en deça d'un an	(3 037 496)	(6 074 992)
	6 074 990 \$	9 112 486 \$

15. AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

Les avances du fonds de financement du gouvernement du Québec ne peuvent excéder 50 000 000 \$. Le taux d'intérêt quotidien correspond à la moyenne des taux des acceptations bancaires pour un mois, plus une marge de 0,3 p. cent. Les avances ne comportent aucune modalité de remboursement et sont renouvelables le 31 mars 2001.

16. ENGAGEMENT

Le Fonds est engagé par un bail à long terme échéant en mars 2002. Les paiements futurs sont de l'ordre de 4 000 000 \$ pour les exercices 2001 et 2002.

17. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Des services de soutien administratif et technique rendus par le ministère des Transports, dont la juste valeur ne peut être déterminée au prix d'un effort raisonnable, ne sont pas comptabilisés dans l'état des résultats et de l'excédent. Ces services ont été effectués gratuitement.

En plus des opérations entre apparentés mentionnées précédemment qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, le Fonds est apparenté avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis, soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. Le Fonds n'a conclu aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

18. RÉGIME DE RETRAITE

Les membres du personnel du Fonds participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) ou au Régime de retraite des fonctionnaires (RRF). Ces régimes sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Les cotisations du Fonds imputées aux résultats de l'année financière s'élèvent à 614 467 \$. Les obligations du Fonds envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

19. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice courant. De plus, les chiffres comparatifs représentent les résultats du Fonds lorsque celui-ci était en phase de démarrage.

Venez nous visiter

Vous trouverez le rapport annuel, des communiqués, le catalogue de produits et services et beaucoup d'autres renseignements sur le site Internet du Centre de gestion de l'équipement roulant.

<http://www.cger.mtq.gouv.qc.ca>



