

Centre de gestion de l'équipement roulant



Centre de gestion de l'équipement roulant : www.cger.mtq.gouv.qc.ca

ISBN 978-2-550-66039-2

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2012

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2012

Table des matières

Le mot du directeur	5
La déclaration de la direction	7
Le rapport de mission d'examen de Raymond Chabot Grant Thornton	9
La présentation de l'organisation	10
Le comité consultatif	10
La structure de l'organisation et les ressources humaines	11
Les faits saillants	13
Le profil de la clientèle 2011-2012 pour chacun des produits et services	14
Les relations avec la clientèle	18
Le profil du parc de véhicules	20
Les acquisitions et les ventes de véhicules	22
Les réalisations en 2011-2012	24
Les perspectives pour 2012-2013	38
Les états financiers 2011-2012	39

Le mot du directeur

L'année 2011-2012 a été une année couronnée de succès pour le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) puisque, dans l'ensemble, les cibles fixées au Plan d'action 2011-2012 ont été rencontrées. L'atteinte de ces cibles n'a été possible que par l'engagement de chacun à la réussite du CGER. Ce constat a d'ailleurs été exprimé lors du sondage sur la mobilisation du personnel, effectué auprès des employés au cours de la dernière année. Les résultats obtenus nous ont permis d'établir à 71 % le taux de mobilisation pour un taux de participation de 82 %, ce qui est pour le moins très satisfaisant, à fortiori dans un contexte de restructuration administrative. Ce résultat est comparable à celui obtenu lors du dernier sondage fait en 2009-2010.

Afin de poursuivre sur cette note positive, soulignons que l'année 2012 marque le 15^e anniversaire du CGER. Depuis sa création en 1997, le CGER a su se tailler une place de choix dans le marché de la gestion de parc de véhicules publics. Grâce à son expertise, il est reconnu comme un chef de file en son domaine en plus d'être le seul à offrir, sur l'ensemble du territoire québécois, une gestion intégrée d'un parc de véhicules combinant véhicules légers et lourds.

Actif au sein du ministère des Transports du Québec (MTQ), le CGER a développé, au cours de ces 15 années, une clientèle autre que le MTQ, ce qui lui assure du même coup une croissance florissante. Il partage son expertise et ses infrastructures avec divers autres clients de milieux aussi diversifiés que ceux des organismes municipaux, des organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux, des organismes liés au réseau de l'éducation, etc. Ce succès confère au CGER l'autonomie financière résultant de l'optimisation de ses ressources, ce qui lui permet d'offrir des taux de location concurrentiels autant au MTQ qu'à ses autres clients.

Ces résultats ne pourraient être atteints sans la collaboration active de tous les employés. Je veux donc profiter de cette occasion pour remercier personnellement chacun des membres de notre grande équipe pour les efforts, l'engagement et l'intérêt démontrés envers le CGER tout au long de ces années. Soyez assurés qu'il est pour moi prioritaire d'obtenir pour le CGER un modèle de gouvernance qui lui permettra de prolonger son succès au cours des années à venir afin qu'il demeure le chef de file en son domaine.



PAUL-YVAN DESCHÊNES
Directeur
Québec, mai 2012

La déclaration de la direction

Ce document constitue le quinzième rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant. Les résultats, l'information et les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant qui y sont présentés relèvent de la responsabilité du directeur et des chefs de service du Centre. Ces derniers sont donc tous cosignataires de cette déclaration. Leur responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données présentées dans le rapport ainsi que sur la reddition de comptes annuelle quant aux résultats attendus et convenus dans le Plan d'action 2011-2012.

La direction du Centre a maintenu, tout au long de l'exercice financier 2011-2012, des systèmes d'information et des mesures de contrôle destinés à assurer l'atteinte des objectifs fixés dans l'entente de gestion et dans le plan d'action.

De plus, la firme Raymond Chabot Grant Thornton s'est assurée du caractère plausible et de la cohérence de l'information présentée dans le présent rapport, sauf pour ce qui est de la section sur les états financiers 2011-2012. Au terme de sa mission d'examen, elle a produit un rapport de validation.

À notre avis, les données présentées dans le Rapport annuel de gestion 2011-2012 correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2012.

Le directeur,



PAUL-YVAN DESCHÊNES

Le directeur de l'exploitation et des services
à la clientèle, par intérim,



PAUL-YVAN DESCHÊNES

Le chef du Service de l'ingénierie et
des acquisitions,



MARC-ANDRÉ BOIS, ingénieur

Le chef du Service de soutien à la gestion,



FRANÇOIS WISEMAN

Le rapport de mission d'examen de Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L.

À la demande du ministère des Transports du Québec, nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information présentés dans le rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) pour l'exercice terminé le 31 mars 2012, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant. La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces données incombe à la direction du CGER. Notre examen a été effectué conformément aux normes d'examen généralement reconnues du Canada et a donc consisté essentiellement en demandes d'informations, procédures analytiques et entretiens portant sur les renseignements qui nous ont été fournis par le CGER.

Notre examen ne constitue pas un audit et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'auditeur sur les résultats, les indicateurs, les explications et l'information présentés dans le rapport annuel de gestion.

Au terme de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que l'information contenue dans le rapport annuel de gestion, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, n'est pas, dans tous ses aspects significatifs, plausible et cohérente.

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

Québec, le 12 octobre 2012

¹ CPA, auditeur, CA permis de comptabilité publique n° A102607

La présentation de l'organisation

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a été la première unité autonome de service relevant du ministère des Transports du Québec (MTQ). Il gère un parc de quelque 9 377 véhicules et équipements connexes. De ce nombre, 7 233 véhicules et équipements lui appartiennent, tandis que 2 144 autres sont entretenus et réparés selon une tarification horaire. Un réseau de 65 ateliers de mécanique et de fabrication, répartis sur l'ensemble du territoire québécois, fait également partie du CGER.

La mission, la vision, les objectifs généraux et les valeurs de l'organisation sont présentés dans la section « Profil » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Le comité consultatif

Pour favoriser une gestion éclairée du CGER, un comité consultatif doit conseiller le sous-ministre sur les cibles et les objectifs annuels qui doivent être fixés. Il doit également donner son avis sur le plan d'action et les résultats atteints par le CGER. Nommés par le sous-ministre des Transports, les membres de ce comité sont des représentants de l'industrie de la fabrication et de la gestion d'équipement roulant, de la clientèle et du personnel du CGER. Le directeur du CGER participe aux délibérations du comité. En 2011-2012, ce dernier était formé des membres suivants :

HENRI GAILLARD, conseiller, Syndicat de la fonction publique du Québec;

MICHEL DUMAS, chef de Service de l'approvisionnement et de la logistique, Sûreté du Québec;

GUY CHARBONNEAU, directeur du matériel roulant et des ateliers, Ville de Montréal;

JEAN ROBITAILLE, directeur général, Kenworth Montréal.

La rencontre du comité consultatif 2011

Le 10 novembre 2011, le directeur du CGER a rencontré les membres du comité consultatif pour leur présenter les résultats atteints au regard du Plan d'action 2010-2011 ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le Plan d'action 2011-2012. Les membres se sont montrés satisfaits des résultats obtenus par le CGER au cours de la dernière année. Les sujets prioritaires abordés au cours de cette rencontre ont porté sur le modèle de gouvernance à revoir afin de donner au CGER toute la latitude nécessaire à l'atteinte de ses objectifs généraux, soit l'optimisation de l'utilisation des ressources en assurant la promotion des services aux organismes publics, la prochaine présentation par le CGER au ministère des Transports d'un plan de réduction de la consommation de carburant, l'impact de l'exercice de réduction de la taille de l'État sur le développement du CGER, que ce soit au niveau de son engagement à l'égard de contrats majeurs ou de l'offre d'un service adéquat à une nouvelle clientèle, la réalisation d'une analyse du coût de revient et de la tarification. Comme autre sujet, notons celui touchant la réalisation de profils de compétence du personnel d'encadrement et des répartiteurs. À la suite de cette démarche, les cadres seront évalués afin de préparer un plan de formation intégrant l'accompagnement des gestionnaires à l'atteinte d'un objectif commun, soit l'application d'une gestion en cohérence avec les préoccupations du CGER en matière de ressources humaines, à savoir, la mobilisation, l'engagement et la responsabilisation de son personnel.

La structure de l'organisation et les ressources humaines

Le CGER est composé d'un centre administratif situé à Québec et de 65 ateliers de mécanique et de fabrication répartis dans 14 zones d'exploitation régionale. La clientèle peut donc bénéficier des services du CGER partout au Québec. La carte des régions où le CGER offre ses services se trouve à la rubrique « Ateliers de mécanique » de son site Internet au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Au 31 mars 2012, le CGER comptait 435 employés, dont plus de 300 travaillent dans les ateliers de mécanique. Le personnel du centre administratif et des bureaux régionaux comprend des gestionnaires, des professionnels, dont les ingénieurs et les conseillers à la clientèle, ainsi que des employés de bureau. La différence à la baisse de 14 effectifs est en majeure partie attribuable à des emplois devenus vacants dans l'année dont le processus de dotation n'était pas terminé au 31 mars 2012.



Le CGER compte 14 bureaux régionaux ainsi que 65 ateliers de mécanique et de fabrication répartis sur tout le territoire québécois.

Effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant selon la catégorie d'emploi au 31 mars

Catégorie d'emploi	Effectif							
	Permanent		Occasionnel		Total		Pourcentage (%)	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Cadres	22	26	1	2	23	28	5,29	6,24
Professionnels	22	21	3	5	25	26	5,74	5,79
Techniciens	28	30	8	11	36	41	8,28	9,13
Personnel de bureau	17	12	22	29	39	41	8,97	9,13
Ouvriers	134	47	178	266	312	313	71,72	69,71
TOTAL	223	136	212	313	435	449	100,00	100,00

Comme l'annonçait le CGER dans son Plan d'action 2011-2012, une nouvelle structure a été mise en place le 21 juin 2011. Les points saillants de cette réorganisation administrative sont la création de la Direction de l'exploitation et des services à la clientèle et des trois services régionaux dont chacun est responsable de diriger les opérations dans sa partie de territoire. Le tableau suivant a été élaboré selon cette nouvelle organisation établie en 2011-2012.

Effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant par unité administrative au 31 mars

Unité administrative	TOTAL 2012
Direction	5
Service du soutien à la gestion	34
Service de l'ingénierie et des acquisitions	22
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	13
Service régional de Québec et de l'Est	6
Zone de la Côte-Nord	17
Zone de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	18
Zone du Bas-Saint-Laurent	18
Zone de Québec	44
Zone du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	15
Service régional du Centre-du-Québec	3
Zone de la Chaudière-Appalaches	25
Zone de la Mauricie-Centre-du-Québec-Lanaudière	26
Zone de l'Estrie	21
Zone de la Montérégie	28
Fabrication	19
Service régional de Montréal et de l'Ouest	5
Zone de Montréal	41
Zone des Laurentides-Outaouais	35
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	18
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi-Témiscamingue	22
TOTAL	435

Effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant par catégorie d'emploi et selon le sexe au 31 mars

Catégorie d'emploi	Effectif					
	Femmes		Hommes		Total	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Cadres	0	0	23	28	23	28
Fonctionnaires	47	50	28	32	75	82
Ouvriers	3	2	309	311	312	313
Professionnels	10	10	15	16	25	26
TOTAL	60	62	375	387	435	449
POURCENTAGE (%)	13,79	13,81	86,21	86,19	100,0	100,0

Des tableaux présentant l'effectif du CGER selon d'autres critères ainsi que l'organigramme de l'organisation se trouvent dans la section « Profil des ressources humaines » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les faits saillants

Amélioration continue

Au cours de l'année 2011-2012, dans le souci d'une gestion axée sur les résultats et le service à la clientèle, le CGER a poursuivi son processus d'implantation de la méthode Kaizen dans la majorité de ses ateliers de mécanique.

Réorganisation administrative

Dans un objectif d'amélioration de l'organisation de ses activités, une nouvelle structure administrative a été mise en place touchant particulièrement les activités opérationnelles avec, entre autres, l'ajout d'un nouveau poste de directeur de l'exploitation et des services à la clientèle.

Développement durable

Comme le CGER s'investit énergiquement dans la poursuite de ses recherches et de son développement en matière environnementale, la dernière année a été marquée par divers accomplissements en ce domaine. Soulignons la réalisation d'une analyse de diminution de consommation de carburant, l'intégration de quatre technologies environnementales prometteuses dont l'ajout de



Afin d'atteindre ses objectifs de développement durable, le CGER a fait l'acquisition de quatre véhicules électriques.

quatre véhicules électriques, la mise en service de deux camions hybrides, l'utilisation d'huile à engrenage pour camion à haute efficacité et d'antirouille biodégradable pour camion, la préparation d'un rapport proposant des mesures d'économie de carburant au MTQ, et l'installation de 34 modules de télémétrie véhiculaire pour le suivi de fonctionnement sur des véhicules d'utilisation CGER.

Communications

Au printemps 2011, la réalisation d'un diagnostic des communications organisationnelles a conduit à l'élaboration d'un plan stratégique de communication pour l'année 2012-2013. En février 2012, le CGER a adopté une politique de communication précisant ses orientations en matière de communication interne et externe.

Modèle de coût de revient

Au cours du printemps 2011, le CGER a entrepris des travaux sur l'établissement d'un modèle de coût de revient. Ce dernier est le produit d'un travail concerté entre un consultant de l'École nationale d'administration publique (ENAP), spécialisé dans le domaine, et une équipe de travail composée de ressources du CGER. Le modèle final, pour l'année de référence 2010-2011, a été déposé durant le mois de mars 2012. À partir du modèle établi, le CGER travaille présentement à l'intégration de ses résultats financiers de 2011-2012 et entend le faire pour chaque année financière qui est complétée. Le coût de revient sera un nouvel outil de gestion pour le CGER et lui permettra de s'approprier le plein contrôle sur ses coûts ainsi que le pouvoir de comprendre en profondeur leurs comportements et leur évolution dans le temps.

Le profil de la clientèle 2011-2012 pour chacun des produits et services

Le CGER offre les produits et les services suivants : la location clés en main de véhicules, la réparation et l'entretien de véhicules selon une tarification horaire, l'analyse en gestion de parc de véhicules, la formation des conducteurs et la fourniture de carburant.

La description de chacun des produits et des services se trouve à la rubrique « Produits et services » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La location clés en main de véhicules et d'équipements connexes

La location clés en main tient compte de tous les frais inhérents à la possession d'un véhicule, à l'exception du coût du carburant. Les clients peuvent ainsi se concentrer sur leur mission pendant que la gestion des véhicules est confiée à des spécialistes. Le prix de location couvre la gestion globale des véhicules, dont :

- le suivi du programme d'entretien préventif;
- les réparations mineures et majeures;
- la vérification mécanique;
- le coût d'acquisition du véhicule;
- les coûts de réparation et de remplacement en cas d'accident (s'il ne s'agit pas d'une utilisation abusive);
- l'immatriculation;
- le service de dépannage 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7;
- les services de génie-conseil (détermination du besoin technique, production du devis et des spécifications d'achat, et modification ou adaptation d'un équipement);
- la présentation des véhicules spécialisés par un formateur du CGER;
- l'identification visuelle des véhicules.

Au 31 mars 2012, le CGER avait conclu 330 ententes de service de location à long terme, dont 217 avec des ministères et des organismes autres que le ministère des Transports du Québec et le secteur municipal. Ces ententes représentaient, à la même date, 6 297 véhicules et équipements connexes. En 2011-2012, le revenu annuel résultant de la location clés en main a atteint 83 494 376 \$, y compris la location à court terme.

Clientèle pour la location à long terme selon l'année

Type d'organisation (nombre)	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules
	2011-2012		2010-2011	
Ministère des Transports (1)*	51	3 766	61	3 754
Autres ministères (19)	124	541	129	499
Organismes (18)**	45	205	44	187
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (38)	38	306	37	298
Organismes liés au réseau de l'éducation (8)**	9	21	9	19
Organismes municipaux (8)	7	25	8	23
Municipalités (52)	55	1 420	52	1 394
Organismes fédéraux et amérindiens (1)	1	13	1	11
TOTAL (145)	330	6 297	341	6 185

* La diminution du nombre d'ententes avec le ministère des Transports est le résultat du regroupement d'ententes visant l'allègement de la structure administrative du MTQ.

** Un reclassement des types d'organismes correspondant à ces deux catégories a été revu, ce qui explique les différences observées par rapport aux valeurs présentées dans le rapport de 2010-2011.

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Clientèle pour la location à court terme selon l'année

Type d'organisation (nombre)	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules
	2011-2012		2010-2011	
Ministère des Transports (1)*	29	432	50	462
Autres ministères (6)	9	13	10	14
Organismes (5)	7	11	6	12
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (7)	2	4	6	7
Organismes liés au réseau de l'éducation (2)	2	3	1	2
Organismes municipaux (1)	0	0	1	2
Municipalités (28)	26	246	25	233
TOTAL (50)	75	709	99	732

* La diminution du nombre d'ententes avec le ministère des Transports est le résultat du regroupement d'ententes visant l'allègement de la structure administrative du MTQ.

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

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

En 2011-2012, le CGER a réparé et entretenu 2 144 véhicules et équipements connexes. Plusieurs clients de la location clés en main ont également fait appel à ce service pour procéder à des ajouts ou à des modifications à leurs véhicules et équipements. Le service d'entretien et de réparation selon une tarification horaire a donc généré des revenus de 6 803 392 \$.

Clientèle pour la réparation et l'entretien selon une tarification horaire en fonction de l'année

Type d'organisation (nombre)	Nombre de véhicules réparés ou entretenus	
	2011-2012	2010-2011
Ministère des Transports (1)	286	230
Autres ministères (8)	459	459
Organismes (19)	992	962
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (17)	39	44
Organismes liés au réseau de l'éducation (9)	74	62
Organismes municipaux (7)	25	27
Municipalités (38)	245	275
Organismes fédéraux et amérindiens (7)	24	21
TOTAL (106)	2 144	2 080

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cgermtq.gouv.qc.ca.

L'analyse en gestion de parc de véhicules

Au cours de la période 2011-2012, le CGER n'a effectué aucune analyse pour sa clientèle, affectant plutôt ses ressources à différents projets internes.

De l'information additionnelle sur ce service se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cgermtq.gouv.qc.ca.

La formation des conducteurs

La majorité des présentations de véhicules ou équipements neufs sont faites par les formateurs du Secteur de la formation des conducteurs. Trente-six présentations ont eu lieu en 2011-2012 à quelque 290 personnes aux quatre coins de la province. Les présentations d'équipements ou de machineries spécialisés sont, quant à elles, faites par les fournisseurs.

Par ailleurs, le CGER continue de répondre aux demandes de la clientèle pour de la formation ou des évaluations des conducteurs. Les mêmes principes sont maintenus quant à la formation donnée à la clientèle du CGER, c'est-à-dire que si des dommages répétés sont causés à un véhicule lourd, à un véhicule-outil ou à un véhicule spécialisé, ou encore que ces derniers nécessitent des réparations fréquentes, le CGER offre une formation sans frais aux conducteurs concernés. Les avantages pour la clientèle sont :

- la conformité avec la réglementation (telle que la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds);
- l'augmentation de sa productivité;
- la réduction de ses coûts d'exploitation;
- la diminution de ses coûts de carburant;
- l'acquisition de bonnes habitudes de conduite;
- la réduction du nombre de bris et d'accidents;
- l'accroissement de la disponibilité de ses véhicules et équipements connexes.

Au cours de l'année, plusieurs unités du ministère des Transports, villes ou organismes ont eu recours aux services de formation. Dix-sept types de cours ont été offerts à 244 participants, à l'exception des évaluations de conducteur de véhicules et d'équipements mobiles (CVEM I et II) pour le ministère des Transports et des présentations de véhicules ou d'équipements. Les revenus découlant de la formation des conducteurs en 2011-2012 ont été de 125 120,86 \$.

De l'information additionnelle sur ces services ainsi qu'un tableau présentant les formations données en 2011-2012 et le nombre de participants qui les ont suivies se trouvent dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER www.cgermtq.gouv.qc.ca.

La fourniture de carburant

Consommation par type de carburant

Type d'organisation (nombre)	Nombre de litres consommés					
	2011-2012			2010-2011*		
	Essence	Diésel	Total	Essence	Diésel	Total
Ministère des Transports (1)	6 248 535	6 230 190	12 478 725	6 079 337	6 358 843	12 438 180
Autres ministères (10)	341 661	40 992	382 653	345 532	39 201	384 733
Organismes (14)	732 075	13 201	745 276	712 926	17 819	730 745
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (25)	56 773	41 053	97 826	52 522	44 407	96 929
Organismes liés au réseau de l'éducation (5)	34 689	38 555	73 244	33 431	16 857	50 288
Organismes municipaux (3)	3 813	2 402	6 215	4 004	2 711	6 715
Municipalités (12)	131 397	230 751	362 148	140 025	294 802	434 827
Organismes fédéraux et amérindiens (1)	0	0	0	49	0	49
Consommation par le CGER (1)	274 314	102 573	376 887	292 458	97 077	389 535
TOTAL (72)	7 823 257	6 699 717	14 522 974	7 660 284	6 871 717	14 532 001

* La méthode d'arrondissement a été revue, ce qui explique les différences observées par rapport aux valeurs présentées dans le rapport 2010-2011.

De l'information additionnelle sur ce service se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les relations avec la clientèle

Le Centre de gestion de l'équipement roulant accorde une priorité à la qualité de ses produits et services offerts, orientés sur les besoins et la satisfaction de sa clientèle. Cela s'illustre, notamment, par la mise en application de la déclaration de service à la clientèle et de la gestion des plaintes ainsi que par la disponibilité d'un service de dépannage et de conseillers à la clientèle.

La déclaration de services à la clientèle

Le 1^{er} avril 2001, le CGER s'est doté d'une déclaration de services à la clientèle. Mise à jour le 1^{er} avril 2007, elle exprime la volonté du CGER d'accorder la priorité à la qualité des produits et des services qu'il offre en plaçant le client au cœur de ses préoccupations. Cette déclaration confirme les principaux engagements du CGER envers sa clientèle. Ceux-ci sont le fruit d'une réflexion d'équipe et reflètent les besoins exprimés par les clients. Avec cette déclaration, le CGER entend répondre aux attentes de sa clientèle et indiquer de quelle manière il compte y parvenir.

Les engagements à ce chapitre figurent dans la section « Déclaration de services à la clientèle » à la rubrique « Service à la clientèle » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les résultats pour l'année 2011-2012 au regard de ces engagements se trouvent dans la section « Les résultats 2011-2012 des engagements particuliers énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle » du présent document.

La gestion des plaintes

En 2011-2012, le CGER a reçu 15 plaintes dont 3 ont été formulées verbalement.

Description de la plainte	Nombre
Qualité des travaux	4
Renseignements paraissant sur les factures	2
Information reçue du personnel du CGER	2
Facilité à obtenir une carte d'accès	1
Fiabilité des véhicules	1
Propreté du véhicule réparé	1
Proximité des ateliers de mécanique	1
Respect de la prise de rendez-vous	1
Efficacité des véhicules	1
Information contenue dans le site Internet du CGER	1
TOTAL	15

Il est à noter que neuf plaintes provenaient du ministère des Transports et six de clients travaillant pour d'autres ministères et organismes publics.

En ce qui a trait à l'engagement du CGER quant au délai de réponse aux plaintes, les résultats se trouvent dans la section « Les réalisations en 2011-2012 » du présent rapport annuel (engagement 4).

Le service de dépannage mécanique

Le CGER offre à sa clientèle un service de dépannage, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, pour toute réparation ou tout remorquage d'un véhicule ou d'un équipement connexe qu'il a loué. Le client n'a qu'à communiquer avec le service de dépannage du CGER en composant le 1 888 314-CGER, peu importe l'heure et l'endroit où il se trouve au Québec.

De l'information concernant le nombre d'appels reçus en 2011-2012 se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les conseillers à la clientèle

Répartis dans chacun des services régionaux, les conseillers à la clientèle possèdent l'expertise nécessaire pour accompagner la clientèle du CGER dans ses prises de décision et répondre aux différentes interrogations concernant la gestion de parc et les besoins en matière de véhicules et d'équipements connexes. Ils assurent également le suivi auprès du client quant à la conformité des véhicules.



Le client est au centre de toutes les activités du CGER. C'est pourquoi nos efforts sont orientés vers la satisfaction de la clientèle.

Le profil du parc de véhicules

Le parc, qui comprend les véhicules en location ou disponibles, les véhicules de prêt et ceux que le CGER utilise, comptait 7 233 unités au 31 mars 2012.

Parc de véhicules du Centre de gestion de l'équipement roulant au 31 mars par super catégorie

Super catégorie	Location au MTQ		Location à d'autres clients		Véhicules de prêt		Véhicules disponibles		Véhicules utilisés par le CGER		TOTAL	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Véhicule léger	1 404	1 400	1 430	1 343	58	53	393	485	142	141	3 427	3 422
Camion	379	377	152	147	22	28	14	42	1	1	568	595
Matériel-outil remorqué	134	166	16	18	0	1	9	15	10	9	169	209
Matériel remorqué	231	224	28	29	1	1	7	13	3	4	270	271
Véhicule-outil	203	201	220	230	6	5	20	27	19	16	468	479
Équipement	1 368	1 338	643	625	88	98	124	203	15	17	2 238	2 281
Matériel divers	47	48	42	39	0	0	1	3	3	3	93	93
TOTAL	3 766	3 754	2 531	2 431	175	186	568	788*	193	191**	7 233	7 350

* Il est important de noter que plusieurs des véhicules qui ont été loués à court terme en 2010-2011 et en 2011-2012 étaient disponibles au 31 mars de chaque année. Ces véhicules sont loués pour des périodes variant de 6 à 10 mois, normalement de mai à novembre.

** Plusieurs unités, autres que les véhicules légers, sont partagées avec des clients pour échange de services.

Un tableau plus détaillé du parc de véhicules se trouve dans la section « Profil du parc de véhicules » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Le rajeunissement du parc de véhicules

Chaque année, le CGER détermine les véhicules à remplacer en raison de leur âge. Il accorde la priorité à certaines catégories essentielles à l'exécution des travaux, comme les camions de déneigement. L'état des véhicules dont le délai de remplacement approche est ensuite évalué, puis un calendrier des achats est établi.

Le tableau suivant présente le rajeunissement, au cours des trois dernières années, du parc de véhicules du ministère des Transports pour les principales catégories. Les véhicules de prêt, les véhicules disponibles et ceux que le CGER utilise sont considérés comme faisant partie de ce parc. La section « Les acquisitions et les ventes de véhicules » du présent document donne des précisions sur les véhicules qui ont été remplacés en 2011-2012.

Rajeunissement du parc de véhicules du ministère des Transports au cours des trois dernières années, y compris les véhicules utilisés par le Centre de gestion de l'équipement roulant

Catégorie	Âge moyen			Durée de vie optimale	Pourcentage des véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale (%)		
	2011-2012	2010-2011	2009-2010		2011-2012	2010-2011	2009-2010
Automobile	4,4	4,2	4,1	7	6,40	15,47	21,69
Camionnette	3,5	3,5	3,7	7	8,06	9,75	15,96
Fourgonnette	4,6	4,1	4,0	7	8,21	12,12	19,51
Camion 6-roues	8,6	8,6	7,8	15	7,95	9,88	13,30
Camion 10-roues	7,4	7,7	8,3	12	9,62	7,79	11,59
Niveleuse	9,4	9,9	9,7	15	6,90	0,00	3,57
Chargeuse	6,3	6,6	7,3	15	5,13	9,33	13,04
Pelle	11,6	10,6	9,6	18	0,00	0,00	0,00

Depuis 2009-2010, l'âge moyen pondéré des véhicules présentés au tableau précédent est demeuré stable à 4,8 ans.

Bien que nous constatons une stabilité de l'âge moyen de ces véhicules, il faut également remarquer, pour la même période, une nette diminution du pourcentage de véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale, passant de 16 % en 2009-2010 à 8 % en 2011-2012.

Les véhicules à taux horaire

En plus des 7 233 unités que possède le CGER, 2 144 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics ont été réparés ou entretenus selon une tarification horaire dans les ateliers de mécanique du CGER. Le tableau ci-dessous présente la répartition de ces 2 144 unités par super catégorie de véhicules.

Véhicules réparés ou entretenus par le Centre de gestion de l'équipement roulant selon une tarification horaire au 31 mars

Super catégorie	Nombre de véhicules	
	2012	2011
Véhicule léger	1 571	1 550
Camion	72	73
Matériel-outil remorqué	162	112
Matériel remorqué	167	161
Véhicule-outil	74	77
Équipement	51	52
Matériel divers	47	55
TOTAL	2 144	2 080

Les acquisitions et les ventes de véhicules

Les acquisitions

En 2011-2012, le CGER a acheté 902 véhicules et équipements connexes, dont la valeur totale se chiffre à 30 861 751 \$. De ce nombre, 440 ont été acquis pour le ministère des Transports, pour une somme de 16 532 336 \$. Le CGER a également fait l'acquisition de 462 véhicules et équipements connexes pour d'autres ministères ou organismes publics, pour une somme de 14 329 415 \$.

Acquisitions selon la super catégorie

Super catégorie	Ministère des Transports		Autres clients		Total	
	Acquisitions	Coût (\$)	Acquisitions	Coût (\$)	Acquisitions	Coût (\$)
Véhicule léger	132	3 441 866	361	9 398 272	493	12 840 138
Camion	44	5 478 021	14	1 388 081	58	6 866 102
Matériel-outil remorqué	20	772 410	–	–	20	772 410
Matériel remorqué	36	540 708	9	216 702	45	757 410
Véhicule-outil	25	2 809 013	14	2 159 582	39	4 968 595
Équipement	169	3 389 178	59	886 407	228	4 275 585
Matériel divers	10	93 149	3	269 627	13	362 776
Appareillage technologique	4	7 991	2	10 744	6	18 735
TOTAL	440	16 532 336	462	14 329 415	902	30 861 751

Un tableau plus détaillé sur les acquisitions de véhicules pour le MTQ et d'autres organismes publics par catégorie de véhicules se trouve dans la section « Profil du parc de véhicules » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les nouveaux véhicules

Le CGER s'est procuré de nouveaux types de véhicules et d'équipements en 2011-2012, notamment des véhicules électriques, une gravière sur chargeuse pour l'épandage de granulats sur accotement, un camion de déneigement 4 x 2 format réduit, des remorques adaptées pour effectuer le travail d'un signaleur et un camion équipé pour le nettoyage des fosses septiques.



Le CGER a fait l'acquisition d'un camion de déneigement de catégorie moyenne.

Les ventes

Le CGER a vendu 809 véhicules et équipements connexes en 2011-2012 pour une somme nette de 3 108 460 \$. Ces unités ont été vendues parce qu'elles avaient dépassé leur durée de vie optimale ou parce que le kilométrage total excédait la valeur maximale à partir de laquelle des réparations majeures doivent être effectuées. De ce nombre, 706 unités ont été vendues dans des ventes aux enchères publiques et ont rapporté 2 373 701 \$. Le CGER s'est également départi de 103 véhicules et équipements connexes lors d'autres ventes ou au moyen d'appels d'offres pour une somme de 734 759 \$.

En 2011-2012, les revenus totaux provenant de la vente de véhicules et d'équipements connexes se sont chiffrés à 3 414 894 \$, incluant un montant de 306 433 \$ de commission versé au Centre de services partagés du Québec (CSPQ).

Un tableau plus détaillé sur les revenus tirés de la vente de véhicules et d'équipements par catégorie se trouve dans la section « Profil du parc de véhicules » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les réalisations en 2011-2012

Dans son Plan d'action 2011-2012, le CGER s'est fixé 12 objectifs liés à ses axes d'intervention et à 7 grandes orientations.

Synthèse des résultats obtenus pour les indicateurs

Thème	Objectif	Cible	Résultat
Satisfaction de la clientèle	Maintenir le taux de satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2011-2012	Indicateur mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage sur la satisfaction de la clientèle sera réalisé en 2012-2013
Volume d'affaires	Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 M\$	2 599 079 \$
Mobilisation du personnel	Obtenir le taux de mobilisation du personnel	72 %	71 %
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation du personnel	2,5 %	2,9 %
Compétitivité des tarifs de location	Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	35 %
Performance financière	Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	102,26 %
Performance opérationnelle	Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	78,3 %
Contrôle des coûts d'exploitation	Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* égal ou inférieur au taux de variation des prix à la consommation	≤ 0 %	0,57 % inférieur
Amélioration continue dans les ateliers de mécanique	Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	5
Veille technologique	Intégrer au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	2
Développement durable	Installer un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	30	34
Veille environnementale	Intégrer de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental	4	4

* Unité active équivalent temps plein.

Les résultats détaillés pour les indicateurs 2011-2012

ORIENTATION 1

POURSUIVRE LA QUALITÉ DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

Satisfaction de la clientèle

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir le taux de satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2011-2012	Pourcentage du taux de satisfaction de la clientèle	–	–

Cet indicateur est mesuré tous les deux ans.

ORIENTATION 2

DEVENIR LE GESTIONNAIRE DE PARC DE VÉHICULES DES ORGANISMES PUBLICS

Volume d'affaires

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Augmenter les revenus totaux du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 M\$	Augmentation des revenus totaux, sauf ceux provenant du carburant	2 599 079 \$	S. O.

Le tableau ci-dessous présente les revenus totaux du CGER, excluant ceux provenant du carburant, pour 2011-2012 et 2010-2011.

Type de revenu	Revenus (\$)	
	2011-2012	2010-2011
Locations	83 494 376	80 868 920
Réparations	6 803 392	6 623 027
Contributions du gouvernement du Québec	448 124	494 156
Autres revenus	1 201 145	1 361 855
TOTAL	91 947 037	89 347 958

L'augmentation des revenus en 2011-2012, excluant le carburant, est de 2 599 079 \$. Cette augmentation est calculée en soustrayant les revenus totaux de 2010-2011 de ceux de 2011-2012, excluant le carburant (91 947 037 \$ – 89 347 958 \$).

ORIENTATION 3

PROMOUVOIR L'ACTION RESPONSABLE DE TOUS LES EMPLOYÉS POUR QU'ILS CONTRIBUENT À LA RÉUSSITE DU CGER

Mobilisation du personnel

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Obtenir le taux de mobilisation du personnel	72 %	Taux de mobilisation du personnel	71 %	- 1 %

Pour la cinquième fois, le CGER a mené un sondage auprès de ses employés afin de mesurer les conditions de mobilisation des membres du personnel à partir de leurs perceptions individuelles et collectives.

Le questionnaire a été transmis à 436 employés en février 2012, un total de 357 personnes ont répondu, ce qui a permis d'obtenir un taux de participation de 82 %. Parmi les répondants, nous trouvons 251 personnes de la catégorie d'emploi des ouvriers, 65 de celle des fonctionnaires, 22 de celle des professionnels, ingénieurs ou cadres à mandats spéciaux, ainsi que 19 gestionnaires.

Le CGER a utilisé le même questionnaire de sondage qu'en 2009-2010. Le questionnaire 2011-2012 comprenait 55 questions permettant de mesurer sept conditions de mobilisation, soit l'appartenance, l'organisation du travail, la supervision, la collaboration, l'expertise, la santé et la sécurité au travail, ainsi que l'information. La seule différence en 2011-2012 est que trois questions ont été ajoutées afin de mieux cibler les pistes d'amélioration concernant le volet de l'information.

La comparaison des taux de mobilisation

Année	Taux de participation (%)	Taux global de mobilisation (%)
2011-2012	82	71
2009-2010	86	71
2005-2006	54	74
2003-2004	62	73
2001-2002	61	75

Le taux de mobilisation par volet

Volet	Moyenne (%)
	2011-2012
1 - L'appartenance	71,3
2 - L'organisation du travail	68,7
3 - La supervision	72,7
4 - La collaboration	75,4
5 - L'expertise	73,7
6 - La santé et la sécurité au travail	72,8
7 - L'information	63,2
MOYENNE	71,1

Le taux de mobilisation par volet et par catégorie d'emploi

Volet	Taux de mobilisation (%)				
	Gestionnaires	Professionnels, ingénieurs ou cadres affectés à d'autres mandats	Fonctionnaires	Ouvriers	Moyenne
1 - L'appartenance	86,1	66,3	70,6	70,7	71,3
2 - L'organisation du travail	81,1	65,1	68,9	68,0	68,7
3 - La supervision	83,7	75,8	72,5	71,6	72,7
4 - La collaboration	85,2	76,1	76,9	74,2	75,4
5 - L'expertise	85,6	74,7	77,9	74,8	73,7
6 - La santé et la sécurité au travail	83,9	73,1	76,4	70,3	72,3
7 - L'information	81,6	56,7	61,9	62,7	63,2
MOYENNE	83,9	69,7	72,2	70,3	71,1

Expertise et compétence du personnel

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation du personnel	2,5 %	Pourcentage de la masse salariale consacré à la formation	2,9 %	+ 0,4 %

Pour calculer le pourcentage de la masse salariale consacré à la formation, il faut comptabiliser les coûts directs et indirects de formation du personnel et diviser cette somme par la masse salariale du CGER. Les coûts directs correspondent notamment aux frais d'inscription, aux contrats de service de formation et aux salaires des formateurs ainsi qu'à leurs frais de déplacement. Le salaire des employés et des personnes qui travaillent à la réalisation du plan de développement, les frais de déplacement et les autres frais relatifs à la formation constituent, quant à eux, les coûts indirects.

En 2011-2012, une somme de 661 824 \$ a été consacrée à la formation des employés sur une masse salariale totale de 22 688 957 \$, ce qui représente 2,9 % de la masse salariale. Les coûts de formation se répartissent de la manière suivante :

Type de formation	Coût (\$)	Pourcentage (%)
Informatique		
Bureautique, informatique, système de gestion de parc de véhicules (GUIDE TI)	92 343	13,95
Formation technique		
Mécanique	342 711	51,78
Santé et sécurité au travail	26 348	3,98
Sciences de l'administration		
Gestion	152 810	23,10
Administration, marketing, communication, divers	47 612	7,19
TOTAL	661 824	100,00

En raison de l'évolution rapide des technologies dans l'industrie de l'automobile et de l'équipement lourd, le CGER a augmenté la formation dans ce domaine. Afin de maintenir la qualité de son service à la clientèle, il a consacré 51,78 % de ses activités de formation au développement des habiletés techniques en mécanique, comme il avait été prévu dans son plan d'action annuel.

ORIENTATION 4
ÊTRE UN GESTIONNAIRE DE PARC RECONNU POUR
SON EFFICIENCE ET SA RENTABILITÉ

Compétitivité des tarifs de location

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir les taux de location pour les équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	Pourcentage d'écart entre les taux de location des équipements du CGER et ceux du marché	35 %	+ 5 %

Pour vérifier la compétitivité de ses tarifs, le CGER a comparé ses taux de location à ceux du marché pour quatre catégories de véhicules légers (catégories les plus demandées). À cette fin, il a retenu les fournisseurs inscrits dans le répertoire gouvernemental *Location de véhicules automobiles, liste des fournisseurs*, qui offraient les plus bas tarifs dans les 59 subdivisions administratives du ministère des Transports.

Le tableau ci-dessous montre que, en moyenne, les taux de location à long terme du CGER ont été inférieurs de 35 % à ceux du marché en 2011-2012. Il établit également une comparaison avec l'année précédente.

Type de véhicule	Taux moyen du marché (\$)		Taux du CGER (\$)		Écart (\$)		Écart (%)	
	2011-2012	2010-2011	2011-2012	2010-2011	2011-2012	2010-2011	2011-2012	2010-2011
Véhicule de tourisme	939	948	638	605	301	343	32	36
Camionnette 4 x 2, MTC 3100 kg min.	1 179	1 188	748	757	431	431	37	36
Camionnette à 4 portières 4 x 2, MTC 3900 kg min.	1 352	1 358	901	859	451	499	33	37
Fourgonnette compacte	1 263	1 280	791	787	472	493	37	38
MOYENNE							35	37

Bien que dans l'ensemble, le contrat du CGER et le répertoire gouvernemental couvrent les mêmes éléments, certaines différences doivent être prises en considération dans l'interprétation des résultats :

Éléments	Répertoire gouvernemental	CGER
Âge des véhicules pour l'année 2011-2012	Véhicules de 2009 ou plus récents, en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps	Véhicules en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps; évalués selon une durée totale de location variant de deux à sept ans, selon le kilométrage parcouru annuellement
Période de location	Mensuelle	Douze mois au minimum, renouvelable
Pneus d'hiver	Inclus dans les taux	Compris dans le taux du CGER
Kilométrage	Kilométrage illimité	Kilométrage excédant 35 000 km* facturé selon un taux variant de 0,26 \$ à 0,53 \$ par kilomètre, selon la catégorie
Identification visuelle des véhicules	Non comprise	Comprise dans le tarif du CGER
Fourniture de liquide lave-glace	Non comprise	Gratuite pour les usagers des sites de ravitaillement en carburant du CGER
Marge de profit	Comprise dans le taux	Aucune marge de profit, car le CGER est une organisation sans but lucratif

* On considère que 80 % des véhicules légers du CGER parcourent 35 000 km et moins par année.

Le principal objectif du CGER est de développer son marché de location clés en main de véhicules à long terme. Ce produit répond aux besoins de la majorité de ses clients. Certains clients ont cependant besoin de louer des véhicules à court terme pour leurs activités saisonnières. Afin de répondre à leur demande, le CGER offre quelques catégories de véhicules en location à court terme (six mois au minimum).

On a également comparé les taux de location à court terme avec ceux du marché pour les mêmes fournisseurs et les mêmes catégories que pour la location à long terme. Précisons que les fournisseurs privés offrent les mêmes taux, que ce soit pour la location à court ou à long terme, tandis que le CGER établit son taux selon le terme choisi. Le tableau suivant montre que, malgré cette différence, les taux de location à court terme du CGER ont été inférieurs de 14 % en moyenne à ceux du marché en 2011-2012.

Taux de location à court terme du Centre de gestion de l'équipement roulant par rapport à ceux du marché

Type de véhicule	Taux moyen du marché (\$)	Taux du CGER (\$)	Écart (\$)	Écart (%)
Véhicule de tourisme	939	823	116	12
Camionnette 4 x 2, MTC 3000 kg min.	1 179	1 027	152	13
Camionnette à 4 portières, 4 x 2, MTC 3900 kg min.	1 352	1 202	150	11
Fourgonnette compacte	1 263	1 024	239	19
MOYENNE				14

En comparant la tarification des véhicules lourds, on constate qu'il existe des différences entre l'offre du CGER et celle du secteur privé. Diverses hypothèses doivent donc être étudiées, comme la composition des équipements et la durée d'utilisation. Compte tenu du manque de données sur ces sujets, il est difficile de comparer les taux de location pour ce type de véhicules.

Performance financière

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	Pourcentage d'autofinancement	102,26 %	+ 2,26 %

Les revenus autonomes du CGER pour l'année 2011-2012 sont de 108 511 070 \$, tandis que les dépenses se chiffrent à 106 117 978 \$. Le taux d'autofinancement atteint donc 102,26 %.

ORIENTATION 5 ASSURER UNE GESTION EFFICACE DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

Performance opérationnelle

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	Pourcentage de productivité des ateliers de mécanique	78,3 %	- 1,7 %

Le taux de productivité des ateliers de mécanique du CGER correspond aux heures productives travaillées par les employés de ces ateliers divisées par les heures productives potentielles effectuées par ces mêmes employés. En 2011-2012, le nombre d'heures productives travaillées s'est élevé à 364 467.

Les heures productives potentielles s'obtiennent en multipliant le nombre d'employés à temps complet (ETC) travaillant dans les ateliers de mécanique par 1 500 heures productives potentielles pour une année, ce qui correspond à 465 270 heures productives potentielles pour 2011-2012. Le résultat des heures productives travaillées divisées par les heures productives potentielles atteint 78,3 %.

Contrôle des coûts d'exploitation

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation	≤ 0 %	Pourcentage d'écart entre le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* et le taux de variation de l'indice des prix à la consommation	1,33 % d'augmentation	0,57 % inférieur

* Unité active équivalent temps plein.

On obtient le pourcentage d'augmentation, ou de diminution, des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein, en soustrayant le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2010-2011 (6 523 \$) de celui de l'année 2011-2012 (6 610 \$), puis en divisant ce nombre par le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2010-2011 (6 523 \$).

Le taux d'augmentation du coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein du CGER en 2011-2012 était donc de 1,33 %. Selon Statistique Canada, le taux de variation de l'indice des prix à la consommation se situait à 1,90 % pour la même période, ce qui donne un résultat de - 0,57 %.

Amélioration continue

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	Nombre d'ateliers de mécanique où la méthode Kaizen a été implantée	5	0

Cet indicateur a pour objectifs de réduire les coûts d'exploitation et d'améliorer la performance des processus opérationnels du CGER qui désire implanter une démarche d'amélioration continue basée sur la méthode Kaizen. La réorganisation du travail devrait améliorer l'efficacité et l'efficience du service d'entretien et de réparation des véhicules.

Les cinq ateliers où la méthode Kaizen a été appliquée pour l'année financière 2011-2012 sont ceux de Salaberry-de-Valleyfield, Chicoutimi, Victoriaville, Anjou et Cacouna.

Pour chacun de ces ateliers, il y a eu :

- une présentation de la méthode et des activités Kaizen au personnel;
- la préparation d'un plan d'action et d'un plan d'aménagement.

Pour atteindre l'objectif relatif à cet indicateur, le CGER, au cours de l'année financière 2011-2012, a confié à ses gestionnaires régionaux la responsabilité d'assurer la tenue d'activités d'implantation basées sur une approche Kaizen pour leurs ateliers mécaniques respectifs. Pour ce faire, une formation a été donnée auprès de ces derniers afin qu'ils intègrent les principes et les fondements associés à cette approche.

Soulignons que, en plus des cinq mandats Kaizen considérés comme achevés au cours de l'année financière 2011-2012, d'autres mandats d'analyse basés sur les principes Kaizen sont en cours de production, soit pour les ateliers suivants : Cabano, Roberval, Saint-Jean-sur-Richelieu et Val-d'Or.

ORIENTATION 6 MAINTENIR UNE VEILLE TECHNOLOGIQUE

Veille technologique

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Intégrer au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	Intégration de deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	0

Le CGER a établi cet indicateur afin de mieux souligner les efforts qu'il fait dans ce domaine. Il désire demeurer à la fine pointe de la technologie en matière de véhicules automobiles et de machinerie lourde.

Freins à disques pour camions lourds

En 2011-2012, la technologie des freins à disques pour camions lourds a été spécifiée au devis technique d'acquisition du CGER pour certaines catégories de camions où l'application le permettait. Cette technologie offre une performance de freinage supérieure, des coûts d'entretien moindres et augmente légèrement la charge utile du véhicule.

Pneus à bande large

Pour la première fois en 2011-2012, le CGER a fourni à certains de ses clients, là où l'application était avantageuse, des pneus à bande large uniques en remplacement des roues à pneus jumelés traditionnels. Cette technologie permet au CGER de régler un problème d'espace tout en favorisant une meilleure économie de carburant de par sa résistance au roulement diminuée. Il s'agit toutefois d'une technologie spécialisée qui ne peut s'appliquer dans l'immédiat à l'ensemble du parc de camions.

ORIENTATION 7 ASSURER LA MISE EN PLACE DE MÉCANISMES S'INTÉGRANT À LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Développement durable

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Installer un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	30	Implantation d'un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	34	+ 4

En 2011-2012, le CGER a procédé à la mise en place d'un système de suivi de l'utilisation de ses propres véhicules par le recours à la technologie de la télémétrie véhiculaire. L'implantation de ce système s'est faite selon les recommandations d'une étude sur le sujet, produite en 2010-2011, par une firme externe. Le but principalement recherché par l'implantation de ce système est que le CGER puisse se familiariser avec cette technologie pour être en mesure de mieux conseiller sa clientèle sur les possibilités offertes. Cette technologie de suivi des opérations a été installée sur 34 véhicules.

Veille environnementale

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Intégrer de nouvelles technologies ou de nouveaux types d'équipements favorisant le développement environnemental	4	Intégration de technologies ou de types d'équipement favorisant le développement environnemental	4	0

Le CGER tient à maintenir une veille environnementale par l'intégration de nouvelles technologies ayant des effets directs sur la diminution de la consommation de carburant ou des émissions de gaz à effet de serre (GES). Il veut suivre de près l'évolution des nouvelles technologies environnementales les plus performantes. Ainsi, durant l'année 2011-2012, le CGER a intégré les technologies suivantes à son parc de véhicules :

Véhicules électriques

Le CGER a acquis, à des fins d'expérimentation et de développement, quatre véhicules électriques en 2011-2012, soit un modèle de chacun des produits disponibles durant l'année.



Un des quatre véhicules électriques que le CGER a acquis en 2011.

Limiteur de ralenti pour camion

Le CGER a mis en service en 2011-2012 une technologie de limiteur de ralenti moteur pour camion. Cette technologie, bien adaptée pour les camions de type atelier mobile avec nacelles, oblige l'arrêt du moteur du véhicule tout en permettant l'utilisation des accessoires électriques qui l'équipent. Contrairement aux autres systèmes similaires disponibles, cette technologie vérifie la quantité de courant consommé plutôt que le niveau de tension de la batterie.

Antirouille biodégradable pour camion

Le CGER a établi et diffusé en 2011-2012 une recommandation d'utilisation d'antirouille biodégradable pour protéger les châssis et les composantes des camions lourds. Cet antirouille remplace avantageusement les produits utilisés auparavant contenant souvent des produits pétroliers et il ne nécessite pas une nouvelle application chaque année.

Huile à engrenage à haute efficacité pour camion

Un nouveau type d'huile synthétique à haut rendement est disponible pour utilisation dans le rouage d'entraînement des camions. Le CGER a décidé en 2011-2012 de standardiser l'utilisation de ce lubrifiant dans les camions neufs et au moment de l'entretien préventif du véhicule. Il a été démontré que l'utilisation seule de ce produit a pour effet de réduire la consommation de carburant d'un camion de 1 %, ce qui correspond donc à une réduction équivalente des émissions de GES.

Les résultats 2011-2012 des engagements particuliers énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle

ENGAGEMENT 1

OFFRIR AU CLIENT UN SERVICE DE QUALITÉ DANS TOUS LES ATELIERS DE MÉCANIQUE. POUR CE FAIRE, RÉPONDRE AU CLIENT DE FAÇON COURTOISE ET ENTRETENIR OU RÉPARER SON VÉHICULE DANS LES DÉLAIS CONVENUS.

Qualité du service

Nombre total de réparations et d'entretiens	Plaintes enregistrées concernant le service en ateliers	Résultat
78 022*	9	99,99 %

* La méthode d'extraction des données ayant été révisée, il n'y a aucune donnée comparable aux années antérieures.

Pour garantir le respect de cet engagement, le CGER doit veiller à ce que le service soit courtois et que l'entretien ou la réparation du véhicule du client soit fait dans les délais convenus. En ce qui concerne les plaintes déposées en 2011-2012, neuf d'entre elles se rattachent à cet engagement : quatre plaintes concernent la qualité des travaux, une plainte porte sur la fiabilité des véhicules, une autre sur la propreté du véhicule réparé, une plainte concerne la proximité des ateliers de mécanique, une plainte touche au respect de la prise de rendez-vous et une autre à l'efficacité des véhicules.

ENGAGEMENT 2

FOURNIR AU CLIENT UN VÉHICULE CONFORME À SES BESOINS ET AU MOMENT CONVENU AVEC LUI.

Conformité des véhicules

	Lourds et équipements connexes	Légers	TOTAL
Nombre total de véhicules livrés	272	607	879
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date convenue avec le client*	245	565	810
Pourcentage de conformité (%)	90	93	92

* Inclus les prêts de véhicules et les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant ceux qui sont commandés.

Des 879 véhicules livrés en 2011-2012, un seul n'était pas conforme aux spécifications et 68 n'ont pas été livrés à la date convenue. Il est important de noter que le CGER ne contrôle pas toutes les étapes relatives à l'achat et à la livraison des véhicules légers. Il n'est pas responsable de la gestion de l'acquisition de ces véhicules et doit également composer avec les délais de livraison des fabricants.

ENGAGEMENT 3

FOURNIR UN SERVICE DE DÉPANNAGE 24 HEURES SUR 24 ET 7 JOURS SUR 7, POUR TOUTE RÉPARATION OU TOUT REMORQUAGE CONCERNANT UN VÉHICULE OU UN ÉQUIPEMENT CONNEXE LOUÉ AU CGER, ET CE, PAR L'ENTRE-MISE DU 1 888 314-CGER.

Nombre de dépannages et de plaintes enregistrées

Nombre total de dépannages	Plaintes enregistrées concernant ce service	Résultat (%)
2 160	0	100

Pour vérifier si cet engagement a été respecté, il faut s'assurer que le service a été efficace 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, et qu'aucune plainte n'a été enregistrée au sujet de l'absence de réponse et de prise en charge du service de dépannage. En 2011-2012, le CGER n'a reçu aucune plainte concernant ce service.

ENGAGEMENT 4

RAPPELER LE CLIENT DANS UN DÉLAI D'UN JOUR OUVRABLE SUIVANT LA RÉCEPTION D'UNE PLAINTÉ FORMULÉE VERBALEMENT. ENVOYER UN ACCUSÉ DE RÉCEPTION DANS LES 10 JOURS OUVRABLES DANS LE CAS D'UNE PLAINTÉ ÉCRITE. DANS LES DEUX CAS, INDIQUER LE NOM D'UNE PERSONNE-RESSOURCE ET LE DÉLAI PRÉVU POUR LE TRAITEMENT DE LA PLAINTÉ.

Le tableau ci-dessous présente le calcul effectué pour évaluer le respect de cet engagement ainsi que les résultats atteints en 2011-2012.

Nombre de plaintes pour lesquelles l'accusé de réception a été envoyé dans les délais prévus

Type de plainte	Nombre total de plaintes	Plaintes pour lesquelles l'accusé de réception a été envoyé dans les délais prévus	Résultat (%)
Plainte écrite	3	1	33
Plainte verbale	12	11	92

Dès la réception d'une plainte, celle-ci est acheminée à la personne qui en a la responsabilité. Cette dernière transmet un accusé de réception et s'assure que le dossier est traité avec diligence.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2011-2012 se trouvent à la section « Les relations avec la clientèle » du présent document.

Les autres résultats

La section qui suit présente quelques méthodes de calcul dont le CGER s'est servi pour établir certains coûts de revient et ratios administratifs.

Les coûts administratifs

Le ratio des dépenses administratives

	2011-2012	2010-2011
Total des dépenses administratives (\$)	6 335 049	6 269 638
Total des dépenses du CGER (\$)	106 117 978	99 947 992
RÉSULTAT (%)	5,97	6,27

La couverture des coûts administratifs

	2011-2012	2010-2011
Total des dépenses administratives (\$)	6 335 049	6 269 638
Total des revenus de location et des revenus générés par les travaux à taux horaire (\$)	90 297 769	87 491 947
RÉSULTAT (%)	7,02	7,17

Le coût de revient des ateliers de mécanique

	2011-2012	2010-2011
Total des coûts imputables aux opérations (\$)	32 778 492	31 909 221
Nombre d'heures productives potentielles	465 270	455 280
RÉSULTAT (\$ par heure)	70,45	70,09

Le coût d'exploitation par unité pondérée

	2011-2012	2010-2011
Coût des opérations d'entretien du parc du CGER (\$)	44 502 333	42 229 087
Nombre total des unités pondérées*	6 732,79	6 473,42
RÉSULTAT (\$ par unité pondérée)	6 610	6 523

* Unités actives équivalent temps plein.

Les dépenses administratives affectées aux opérations

	2011-2012	2010-2011*
Dépenses administratives affectées aux opérations (\$)	3 075 085	2 987 833
Nombre d'ETC dans les ateliers de mécanique, les bureaux de zone et au centre d'appels	377,18	372,37
RÉSULTAT (\$ par ETC)	8 153	8 024

* Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice courant.

Les dépenses relatives aux pièces et aux réparations externes

	2011-2012	2010-2011
Pièces (\$)	12 187 759	11 354 039
Réparations externes (\$)	5 261 481	4 600 382
Pièces et réparations externes capitalisées (\$)	3 041 288	3 497 121
TOTAL (\$)	20 490 528	19 451 542

Dépenses relatives aux pièces et aux réparations externes par unité administrative

Unité administrative	TOTAL (\$) 2011-2012
Direction	0
Service du soutien à la gestion	0
Service de l'ingénierie et des acquisitions	197 394
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	160 426
Service régional de Québec et de l'Est	0
Zone de la Côte-Nord	833 519
Zone de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	1 099 702
Zone du Bas-Saint-Laurent	690 558
Zone de Québec	2 807 854
Zone du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	849 613
Service régional du Centre-du-Québec	0
Zone de la Chaudière-Appalaches	1 441 559
Zone de la Mauricie-Centre-du-Québec-Lanaudière	1 454 461
Zone de l'Estrie	1 497 566
Zone de la Montérégie	1 831 168
Fabrication	800 626
Service régional de Montréal et de l'Ouest	0
Zone de Montréal	2 720 707
Zone des Laurentides-Outaouais	1 797 980
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	957 720
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi-Témiscamingue	1 349 675
TOTAL	20 490 528

En raison de la nouvelle structure organisationnelle mise en place le 21 juin 2011, les données de 2010-2011 ne sont pas présentées car elles ne sont pas comparables à celles de 2011-2012.

Les perspectives pour 2012-2013

L'année 2012-2013 sera une année importante pour le CGER en ce qui a trait au dossier de révision de la gouvernance. En effet, selon les résultats et les conclusions qui seront obtenus dans ce dossier, certaines mises à niveau devront être effectuées autant au Plan stratégique du CGER qu'en ce qui a trait à ses objectifs de développement de sa clientèle gouvernementale et municipale.

Dans un autre ordre d'idées, mentionnons quelques actions concrètes à soutenir et à venir pour l'année 2012-2013. Citons la poursuite des travaux d'implantation de la nouvelle structure administrative, la mise en œuvre du plan stratégique de communication, la mise en œuvre du modèle de coût de revient de nos produits et services, la poursuite de nos efforts quant à la mobilisation du personnel.

Beaucoup d'efforts seront également consacrés, au cours de l'année à venir, à la formation et au maintien des compétences des mécaniciens qui travaillent au CGER. Un processus d'analyse des compétences de tous les mécaniciens est présentement en cours, au terme duquel un plan de formation sera conçu et mis en pratique afin de garantir l'excellence du service offert à notre clientèle.

En matière de développement durable, le CGER a conclu une entente avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune pour la réalisation d'un programme d'introduction de 100 véhicules électriques dans les ministères et organismes. Ce programme est réparti sur une période de deux années, soit 2012-2013 et 2013-2014.

En terminant, le CGER poursuit son travail visant à se doter d'un modèle de gouvernance lui permettant d'investir dans son développement, et ce, au profit de ses clients, de ses employés et des citoyens du Québec.

Fonds de gestion de
l'équipement roulant
États financiers 2011-2012

RÉSULTATS ET EXCÉDENT – NON VÉRIFIÉS

De l'exercice terminé le 31 mars 2012

	2012	2011
REVENUS		
Locations	83 494 376 \$	80 868 920 \$
Réparations	6 803 392	6 623 027
Carburant	16 564 032	14 174 093
Contributions du gouvernement (note 3)	448 125	494 156
Autres	1 201 145	1 361 855
	108 511 070	103 522 051
FRAIS D'EXPLOITATION (note 4)		
Pièces	20 061 369	18 369 099
Carburant	16 238 732	13 754 196
Salaires et avantages sociaux	19 626 970	18 883 693
Loyers et entretien d'immeubles	6 339 609	5 565 262
	62 266 680	56 572 250
FRAIS D'ADMINISTRATION		
Salaires et avantages sociaux	5 332 372	5 111 124
Loyers et entretien d'immeubles	498 573	1 282 893
Entretien informatique	401 812	513 385
Frais de bureau	307 473	271 009
Télécommunications	633 608	636 388
Déplacements	514 916	478 434
Contrats de service et honoraires professionnels	688 418	1 249 120
Publicité et marketing	93 546	64 227
Perfectionnement	388 987	234 092
Autres	134 156	123 702
	8 993 861	9 964 374
AMORTISSEMENTS, MOINS-VALUES ET PERTE SUR CESSION		
Amortissement et moins-values du matériel roulant lourd	13 113 575	13 332 110
Amortissement et moins-values du matériel roulant léger	11 808 261	10 608 294
Amortissement des réservoirs et pompes	601 280	430 675
Amortissement des autres immobilisations corporelles	486 429	526 939
Amortissement du développement informatique	802 161	799 970
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	1 673 537	1 166 979
	28 485 243	26 864 967
FRAIS FINANCIERS		
Intérêts sur marge de crédit	435 136	385 565
Intérêts sur dette à long terme	5 708 036	5 945 395
Amortissement des frais d'émission de la dette	174 254	168 245
Intérêts et frais bancaires	54 768	47 196
	6 372 194	6 546 401
	106 117 978	99 947 992
EXCÉDENT	2 393 092	3 574 059
EXCÉDENT CUMULÉ au début	4 211 710	637 651
EXCÉDENT CUMULÉ à la fin	6 604 802 \$	4 211 710 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

SITUATION FINANCIÈRE – NON VÉRIFIÉE

Au 31 mars 2012

	2012	2011
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	927 391 \$	1 041 237 \$
Débiteurs (note 5)	11 258 378	11 170 584
Travaux en cours	134 546	121 239
Contributions à recevoir	—	1 403 308
Frais d'émission reportés de la dette	775 580	799 234
	13 095 895	14 535 602
PASSIFS		
Créditeurs et charges à payer (note 7)	9 330 092	10 401 466
Intérêts courus à payer	1 967 271	2 232 059
Revenus reportés	3 609 630	3 216 673
Avances du Fonds de financement (note 8)	20 531 777	28 564 248
Dette (note 9)	154 305 407	143 318 969
Contributions reportées (note 10)	362 749	1 934 182
	190 106 926	189 667 597
DETTE NETTE	(177 011 031)	(175 131 995)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (note 12)	178 853 856	174 660 443
Stocks de fournitures (note 13)	3 758 542	3 798 826
Frais payés d'avance	1 003 435	884 436
	183 615 833	179 343 705
EXCÉDENT CUMULÉ	6 604 802 \$	4 211 710 \$

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (note 14)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



Paul-Yvan Deschênes
Administrateur du Fonds



Dominique Savoie
Sous-ministre des Transports

VARIATION DE LA DETTE NETTE - NON VÉRIFIÉE

De l'exercice terminé le 31 mars 2012

	2012	2011
EXCÉDENT	2 393 092 \$	3 574 059 \$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(35 787 117)	(42 469 610)
Amortissement des immobilisations corporelles	26 811 706	25 697 988
Perte de disposition d'immobilisations corporelles	1 673 537	1 166 979
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	3 108 461	2 342 639
	(4 193 413)	(13 262 004)
Acquisition de stocks de fournitures	(36 259 817)	(32 474 180)
Acquisition de frais payés d'avance	(1 003 435)	(884 436)
Utilisation de stocks de fournitures	36 300 101	32 123 295
Utilisation de frais payés d'avance	884 436	838 635
	(78 715)	(396 686)
AUGMENTATION DE LA DETTE NETTE	(1 879 036)	(10 084 631)
DETTE NETTE au début	(175 131 995)	(165 047 364)
DETTE NETTE à la fin	(177 011 031) \$	(175 131 995) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FLUX DE TRÉSORERIE – NON VÉRIFIÉS

De l'exercice terminé le 31 mars 2012

	2012	2011
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Excédent	2 393 092 \$	3 574 059 \$
Éléments sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	26 811 706	25 697 988
Stocks de fournitures	40 284	(350 885)
Frais payés d'avance	(118 999)	(45 801)
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	1 673 537	1 166 979
Virement des contributions reportées	(448 125)	(494 156)
Virement des frais d'émission de la dette	174 254	168 245
Virement des revenus reportés	(588 493)	(734 495)
	27 544 164	25 407 875
Variation des actifs financiers et des passifs reliés à l'exploitation		
Débiteurs	(87 794)	5 050 339
Travaux en cours	(13 307)	(28 952)
Contribution à recevoir	1 403 308	280 000
Frais d'émission reportés liés aux dettes	(150 600)	(236 400)
Créditeurs et charges à payer	(1 071 374)	1 138 783
Intérêts courus à payer	(264 788)	17 850
Contributions reportées	(1 123 308)	—
	(1 307 863)	6 221 620
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	28 629 393	35 203 554
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(35 787 117)	(42 469 610)
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	3 108 461	2 342 639
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement en immobilisations	(32 678 656)	(40 126 971)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Revenus reportés	981 450	927 816
Avances du Fonds de financement	(8 032 471)	(242 091)
Dette effectuée	41 000 000	31 800 000
Dette remboursée	(30 013 562)	(26 712 655)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	3 935 417	5 773 070
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE	(113 846)	849 653
TRÉSORERIE au début	1 041 237	191 584
TRÉSORERIE à la fin	927 391 \$	1 041 237 \$
Intérêts payés au cours de l'exercice	5 972 824 \$	5 927 545 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

1. STATUT CONSTITUTIF ET NATURE DES ACTIVITÉS

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., c. M-28). Il est affecté au financement des activités de gestion de l'équipement roulant.

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

En vertu de l'article 985 de la Loi sur les impôts (L.R.Q., c. I-3) et de l'article 149 (1)d) de la Loi de l'impôt sur le revenu (L.R.Q. 1985, 5^e suppl.), le Fonds de gestion de l'équipement roulant n'est pas assujéti aux impôts sur le revenu.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers sont établis selon le Manuel de comptabilité de l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA) pour le secteur public. L'utilisation de toute autre source dans l'application de méthodes comptables sont cohérente avec les principes comptables généralement reconnus et l'application des fondements conceptuels des états financiers pour le secteur public.

REVENUS

Les revenus de réparations sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilisation du profit à l'achèvement des travaux.

Les autres revenus sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les revenus, y compris les gains, sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ont eu lieu les opérations ou les faits dont ils découlent.

Les contributions sont comptabilisées dans les revenus de l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui leur donnent lieu, dans la mesure où ils sont autorisés, où les critères d'admissibilité sont rencontrés et où une estimation raisonnable des montants en cause est possible.

Les revenus et les contributions relatives au financement des immobilisations sont reportés et virés aux revenus au même rythme que les immobilisations auxquelles ils se rapportent.

FRAIS D'EXPLOITATION ET AUTRES CHARGES

Les frais d'exploitation et autres charges comprennent le coût des ressources qui sont consommées dans le cadre des activités de fonctionnement de l'exercice et qui peuvent être rattachées à ces activités.

ACTIFS FINANCIERS

Trésorerie

La trésorerie se compose de l'encaisse et, le cas échéant, du découvert bancaire.

Travaux en cours

Les travaux en cours représentent les réparations inachevées devant être facturés à la fin de ceux-ci. Ils sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation, déduction faite des montants facturés. Le coût peut être constitué du coût direct de la main-d'œuvre ainsi que d'autres coûts directs.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Contribution à recevoir

Les contributions à recevoir sont constatées dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu à ces contributions, dans la mesure où elles ont été autorisées, que l'entité a satisfait aux critères d'admissibilité, s'il en est, et qu'il est possible de faire une estimation raisonnable des montants en cause.

PASSIFS

Dette

Les emprunts liés à la dette sont comptabilisés au montant encaissé au moment de leur émission.

Les frais d'émission liés aux emprunts sont reportés et amortis sur la durée de chaque emprunt selon la méthode linéaire. Le solde non amorti est inclus aux frais d'émission reportés liés aux dettes.

Revenus et contributions reportées

Les revenus et les contributions du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada relatifs au financement des immobilisations sont reportés et virés aux revenus au même rythme que les immobilisations auxquelles ils se rapportent.

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

La comptabilité des régimes à cotisations déterminées est appliquée aux régimes gouvernementaux interentreprises à prestations déterminées, étant donné que le Fonds ne dispose pas de suffisamment d'information pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations déterminées.

ACTIFS NON FINANCIERS

Immobilisations corporelles

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et amorties selon une méthode logique et systémique, en fonction de leur durée de vie utile. Leur coût inclut les frais financiers capitalisés pendant la période de développement.

Les immobilisations en cours de construction et en mise en valeur ne font pas l'objet d'amortissement avant leur mise en service.

Les immobilisations acquises par donation ou pour une valeur symbolique sont comptabilisées à leur juste valeur au moment de leur acquisition avec contrepartie aux contributions reportées.

Les immobilisations 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 et équipement	3, 5, 6, 10 et 15 ans	0 %, 12 %, 15 %
Améliorations locatives	5 ans	–
Développement informatique	5 ans	–

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Réduction de valeurs sur immobilisations corporelles

Lorsqu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'entité de fournir des biens et services, ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur comptable nette, le coût de l'immobilisation corporelle est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est permise.

Les moins-values nettes sur immobilisations corporelles doivent être passées en charges dans l'état des résultats et excédent.

Stocks de fournitures

Les stocks se composent de pièces et de carburant qui seront consommés dans le cours normal des opérations au cours du ou des prochains exercices financiers. Ces stocks sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen.

Frais payés d'avance

Les frais payés d'avance représentent des débours effectués avant la fin de l'exercice pour des services dont le Fonds bénéficiera au cours du ou des prochains exercices. Ces frais sont imputés aux charges au moment où le Fonds bénéficiera des services acquis.

3. CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT

Les contributions gouvernementales comprennent 419 783 \$ (463 779 \$ en 2011) provenant du gouvernement provincial et 28 342 \$ (30 377 \$ en 2011) alloués par le gouvernement fédéral. Ces sommes correspondent à l'amortissement des contributions reportées relatives au financement des immobilisations.

	2012	2011
Virement des contributions reportées, transfert d'actifs	25 050 \$	69 046 \$
Virement des contributions reportées, soufflées	280 000	280 000
Virement des contributions reportées, contrat d'approvisionnement	114 733	114 733
Virement des contributions reportées, programme écoAUTO	28 342	30 377
	448 125 \$	494 156 \$

4. FRAIS D'EXPLOITATION

	2012	2011
Pièces		
Stocks au début	2 861 739 \$	2 703 069 \$
Achat de pièces, réparations externes, immatriculations et autres	19 916 993	18 527 768
Stocks à la fin	(2 717 363)	(2 861 739)
	20 061 369 \$	18 369 098 \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

4. FRAIS D'EXPLOITATION (suite)

	2012	2011
Carburant		
Stocks au début	937 087 \$	744 872 \$
Achat de carburant, entretien et permis pétrolier	16 342 824	13 946 412
Stocks à la fin	(1 041 179)	(937 087)
	16 238 732 \$	13 754 197 \$

5. DÉBITEURS

	2012	2011
Ministère des Transports	4 129 662 \$	4 059 721 \$
Autres ministères et organismes	3 142 483	2 736 863
Municipalités et autres	3 986 233	4 374 000
	11 258 378 \$	11 170 584 \$

6. EMPRUNT TEMPORAIRE

Le Fonds dispose d'une autorisation d'emprunt temporaire du ministère des Finances d'un montant maximal de 10 000 000 \$, au taux préférentiel de la Banque du Canada. Les intérêts sont payables le 30 juin et le 31 décembre de chaque année et l'emprunt est renouvelable le 31 mars 2013. Le taux d'intérêt au 31 mars 2012 est de 3,00 % (3,00 % en 2011).

7. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2012	2011
Fournisseurs	7 212 827 \$	8 610 126 \$
Taxes de vente	850 512	388 194
Salaires et avantages sociaux	1 266 753	1 403 146
	9 330 092 \$	10 401 466 \$

8. AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

Le Fonds est autorisé par décret du gouvernement du Québec à contracter une marge de crédit de 50 000 000 \$, et ce, jusqu'au 31 mars 2014, auprès du ministre des Finances, à titre de gestionnaire du Fonds de financement. Le taux d'intérêt quotidien correspond à la moyenne des taux des acceptations bancaires pour un mois, plus une marge de 0,3 %. Le taux au 31 mars 2012 est de 1,50 % (1,50 % en 2011).

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

9. DETTE

	2012	2011
Fonds de financement du gouvernement du Québec		
Billets portant intérêt à taux fixe, remboursables par versement annuel :		
6,094 %, 1 149 505 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2012	1 149 505 \$	2 299 010 \$
5,474 %, 782 656 \$, échéant le 16 juillet 2012	782 656	1 565 312
5,788 %, 725 583 \$, échéant le 16 juillet 2018	5 079 079	5 804 661
5,267 %, 1 000 000 \$, échéant le 5 mai 2014	3 000 000	4 000 000
3,937 %, 1 000 000 \$, échu le 28 avril 2011	—	5 000 000
4,524 %, 300 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	2 400 000	2 700 000
4,813 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	4 000 000	5 000 000
4,855 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	5 000 000	6 000 000
4,151 %, 2 000 000 \$, échu le 1 ^{er} décembre 2011	—	2 000 000
4,880 %, 300 000 \$, échéant le 9 mai 2012, à refinancer	1 800 000	2 100 000
5,065 %, 900 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	9 900 000	10 800 000
4,504 %, 1 680 671 \$, échu le 28 avril 2011	—	1 680 671
4,546 %, 317 554 \$, échéant le 10 mai 2012	317 554	635 108
4,598 %, 531 878 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2013	1 063 757	1 595 636
3,973 %, 2 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2012	2 000 000	4 000 000
4,024 %, 850 000 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2013	1 700 000	2 550 000
4,024 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2013	7 000 000	8 000 000
4,418 %, 400 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	4 800 000	5 200 000
4,542 %, 700 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2018	4 900 000	5 600 000
3,032 %, 833 333 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2014	2 500 000	3 333 333
4,180 %, 540 000 \$, échéant le 1 ^{er} juin 2017	7 020 000	7 560 000
4,060 %, 450 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	3 600 000	4 050 000
3,457 %, 416 667 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2014	1 250 000	1 666 667
3,753 %, 985 714 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2015	3 942 857	4 928 571
4,340 %, 750 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2019	6 000 000	6 750 000
3,203 %, 1 166 667 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2015	4 666 666	5 833 333
4,775 %, 233 333 \$, échéant le 17 mai 2024	3 033 333	3 266 667
2,418 %, 1 000 000 \$, échéant le 11 janvier 2016	4 000 000	5 000 000
3,724 %, 1 400 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2021	14 000 000	15 400 000
4,056 %, 600 000 \$, échéant le 16 juillet 2025	8 400 000	9 000 000
2,892 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2015	4 000 000	—
2,089 %, 450 000 \$, échéant le 1 ^{er} juin 2017	2 700 000	—
3,122 %, 380 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2021	3 800 000	—
2,390 %, 433 333 \$, échéant le 1 ^{er} juin 2018	6 500 000	—
1,328 %, 2 000 000 \$, échéant le 3 juin 2014	24 000 000	—
	154 305 407 \$	143 318 969 \$

Échéanciers de la dette au 31 mars 2012 :

2013	25 096 223 \$
2014	26 046 509
2015	38 664 630
2016	15 614 630
2017	10 312 249
2018-2025	38 571 166

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

10. CONTRIBUTIONS REPORTÉES

	2012	2011
Solde au début	1 934 182 \$	2 428 338 \$
Contributions	(1 123 308)	—
Virement	(448 125)	(494 156)
Solde à la fin	362 749 \$	1 934 182 \$

11. AVANTAGES SOCIAUX

Régimes de retraite

Les employés participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) ou au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE). Ces régimes sont interemployeurs à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Les cotisations imputées aux opérations courantes s'élèvent à 1 123 522 \$ (1 056 279 \$ en 2011). Les obligations envers ces régimes se limitent aux cotisations à titre d'employeur.

Vacances et congés de maladie

Les vacances et les congés de maladie du Fonds remboursés par le gouvernement du Québec et constatés aux résultats de l'exercice s'établissent à 179 858 \$ (297 972 \$ en 2011).

12. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Matériel et équipement	Développement informatique	Améliorations locatives	2012
Coût				
Solde au début	320 343 600 \$	15 412 516 \$	208 168 \$	335 964 284 \$
Acquisitions	35 787 117	—	—	35 787 117
Dispositions	(21 059 123)	—	—	(21 059 123)
Solde à la fin	335 071 594	15 412 516	208 168	350 692 278
Amortissement cumulé				
Solde au début	147 653 539	13 442 134	208 168	161 303 841
Amortissement	26 009 545	802 161	—	26 811 706
Dispositions	(16 277 125)	—	—	(16 277 125)
Solde à la fin	157 385 959	14 244 295	208 168	171 838 422
Valeur comptable nette	177 685 635 \$	1 168 221 \$	— \$	178 853 856 \$*

* Des immobilisations en cours de construction ou en mise en valeur pour un montant total de 702 438 \$ en matériel et équipement. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

12. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

	Matériel et équipement	Développement informatique	Améliorations locatives	2011
Coût				
Solde au début	292 869 975 \$	15 412 516 \$	208 168 \$	308 490 659 \$
Acquisitions	42 469 610	—	—	42 469 610
Dispositions	(14 995 985)	—	—	(14 995 985)
Solde à la fin	320 343 600	15 412 516	208 168	335 964 284
Amortissement cumulé				
Solde au début	134 242 302	12 642 164	207 754	147 092 220
Amortissement	24 897 604	799 970	414	25 697 988
Dispositions	(11 486 367)	—	—	(11 486 367)
Solde à la fin	147 653 539	13 442 134	208 168	161 303 841
Valeur comptable nette	172 690 061 \$	1 970 382 \$	— \$	174 660 443 \$*

* Des immobilisations en cours de construction ou en mise en valeur, pour un montant de 813 680 \$ au 31 mars 2011.
Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

13. STOCKS DE FOURNITURES

	2012	2011
Pièces	2 717 363 \$	2 861 739 \$
Carburant	1 041 179	937 087
	3 758 542 \$	3 798 826 \$

14. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Dans le cadre de ses opérations, le Fonds s'est engagé à verser au cours du prochain exercice les montants suivants :

	2012	2011
Acquisitions d'immobilisations	17 406 481 \$	12 444 441 \$
Approvisionnement en biens et services	806 290	675 411
	18 212 771 \$	13 119 852 \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

15. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Certains services de soutien administratif et technique fournis 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 excédent.

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers et qui sont comptabilisés 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 effectué 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.

16. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Contributions à recevoir

La juste valeur des contributions à recevoir ne peut être estimée compte tenu de l'absence de marché pour ce type d'actif.

Avances au Fonds de financement

La juste valeur des avances au Fonds de financement est pratiquement identique à la valeur comptable, compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie au cours du marché pour des titres à taux semblables.

Dette

Au 31 mars 2012, la juste valeur de la dette de 154 305 407 \$ (143 318 969 \$ au 31 mars 2011) s'établissait à 165 525 467 \$ (152 712 688 \$ au 31 mars 2011), compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie du cours du marché pour des titres de nature semblable quant à l'échéance et au taux d'intérêt.

17. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice courant.



Rapport
annuel de
gestion 2011
2012

Centre de gestion
de l'équipement
roulant

Québec 