

RAPPORT ANNUEL DE GESTION 2013 2014



CENTRE DE GESTION
DE L'ÉQUIPEMENT
ROULANT

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

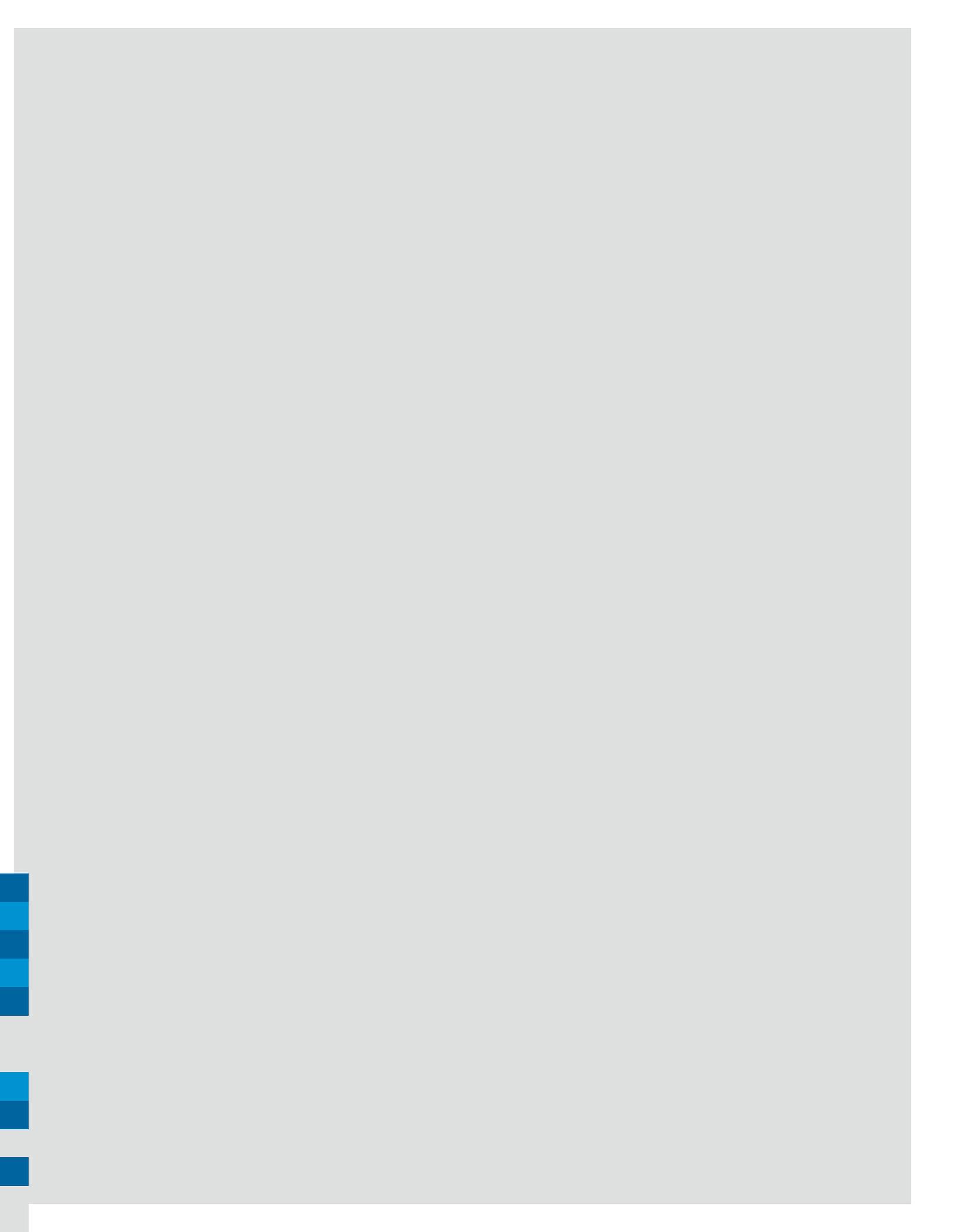
ISBN 978-2-550-71472-9 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2014

TABLE DES MATIÈRES

LE MOT DU DIRECTEUR	3
LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION	4
LE RAPPORT DE MISSION D'EXAMEN DE PRICEWATERHOUSECOOPERS S.R.L./S.E.N.C.R.L.	5
LA PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION	6
LE COMITÉ CONSULTATIF	6
LA STRUCTURE DE L'ORGANISATION ET LES RESSOURCES HUMAINES	7
LES FAITS SAILLANTS	9
LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE 2013-2014 POUR CHACUN DES PRODUITS ET SERVICES	10
LES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE	13
LE PROFIL DU PARC DE VÉHICULES	14
LES ACQUISITIONS ET LES VENTES DE VÉHICULES	16
LES RÉALISATIONS EN 2013-2014	17
LES PERSPECTIVES POUR 2014-2015	32
LES ÉTATS FINANCIERS 2013-2014 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT	33



LE MOT DU DIRECTEUR

L'année financière 2013-2014 a été marquée par de nombreuses réalisations pour le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER). En effet, nous avons notamment mis en place notre système de coût de revient, en plus de définir des indicateurs de performance et de rentabilité. Nous disposons maintenant d'un outil de gestion visant ultérieurement l'implantation de mécanismes de suivi et de contrôle.

À la suite de la mise en œuvre de la Stratégie d'électrification des transports, le Conseil des ministres a mandaté le CGER pour qu'il agisse à titre de gestionnaire de parc de véhicules électriques auprès des ministères et organismes, un mandat d'envergure que nous avons rapidement pris en main en mettant en place la structure nécessaire pour en assurer la réussite.

Notre gestion axée sur les résultats et le service à la clientèle vise l'amélioration continue de nos processus et pratiques d'affaires tout en respectant notre engagement à exceller en matière d'environnement. C'est ainsi que des efforts considérables ont été consacrés au maintien de nos certifications ISO et à la poursuite de l'implantation de la méthode Kaizen dans nos ateliers de mécanique.

Par ailleurs, notre volonté de nous assurer d'une main-d'œuvre stable, compétente et mobilisée nous a conduits à inviter nos employés à répondre à un sondage pour connaître leur niveau d'appréciation et de mobilisation. C'est avec fierté que nous constatons que le taux de mobilisation est de l'ordre de 76 %, soit le résultat le plus élevé obtenu à ce jour par l'organisation, avec un taux de participation exceptionnel de 88 %.

Enfin, j'adresse toute ma reconnaissance aux membres du personnel du CGER qui, par leur travail, leur professionnalisme et leur dévouement, contribuent à l'accomplissement de notre mission et à la satisfaction de notre clientèle. C'est grâce à leur collaboration et à leur engagement que l'organisation atteint ses cibles de performance.

Le directeur du Centre de gestion de l'équipement roulant,

PAUL-YVAN DESCHÊNES

Québec, septembre 2014



LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Ce document constitue le 17^e 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 qui y sont présentés relèvent de la responsabilité du directeur, du directeur de l'exploitation et des services à la clientèle ainsi que des chefs de service du CGER. 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 2013-2014*.

PAUL-YVAN DESCHÊNES
Le directeur

PAUL-YVAN DESCHÊNES
Le directeur de l'exploitation et des services
à la clientèle, par intérim

MARC-ANDRÉ BOIS, ingénieur,
Le chef du Service de l'ingénierie et des acquisitions

CÉLINE ROUTHIER
La chef du Service de soutien à la gestion

La direction du CGER a maintenu, tout au long de l'année 2013-2014, 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 PricewaterhouseCoopers 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 2013-2014. 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 2013-2014 – Ministère des Transports* correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2014.

CARL GAUTHIER
Le chef du Service régional de Québec et de l'Est

MARC DESAUTELS
Le chef du Service régional du Centre-du-Québec

JEAN BÉGIN
Le chef du Service régional de Montréal et de l'Ouest

LE RAPPORT DE MISSION D'EXAMEN DE PRICEWATERHOUSECOOPERS s.r.l./s.e.n.c.r.l.

À la demande du ministère des Transports du Québec, nous avons procédé à l'examen des données et des explications contenues dans le rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) pour l'exercice clos le 31 mars 2014, excluant les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, qui n'ont pas été audités. 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 informations qui nous ont été fournies par le CGER.

Un examen ne constitue pas un audit et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'audit sur les données contenues dans le Rapport annuel de gestion du CGER pour l'exercice clos le 31 mars 2014.

Au cours de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que les données et les explications contenues dans le Rapport annuel de gestion du CGER pour l'exercice clos le 31 mars 2014, excluant les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, ne sont pas plausibles et cohérentes, dans tous leurs aspects significatifs.

*PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.*¹

Le 16 septembre 2014

1. CPA auditrice, CA, permis de comptabilité publique no A118597

PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l.
Place de la Cité, Tour Cominar, 2640, boulevard Laurier, bureau 1700,
Québec (Québec) Canada G1V 5C2
Tél. : +1 418 522-7001, Téléc. : +1 418 522-5663

« PwC » s'entend de PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l., une société à responsabilité limitée de l'Ontario.

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 9 920 véhicules et équipements connexes. De ce nombre, 7 672 véhicules et équipements lui appartiennent, tandis que les 2 248 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 à la rubrique « Profil » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LE COMITÉ CONSULTATIF

Pour favoriser une gestion éclairée du CGER, un comité consultatif doit conseiller la 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 sur les résultats atteints par le CGER. Nommés par la 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 ainsi que de la clientèle et du personnel du CGER. Le directeur du CGER participe aux délibérations du comité. En 2013-2014, ce dernier était formé des membres suivants :

MAXIME DÉSY, conseiller, Syndicat de la fonction publique du Québec ;

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

GUY CHARBONNEAU, directeur des travaux publics, Ville de Montréal ;

JEAN ROBITAILLE, ex-directeur général, Paccar inc. ;

RÉMY SYLVAIN, chef du Service de l'exploitation, Direction de l'Île-de-Montréal, ministère des Transports du Québec.

LA RENCONTRE DU COMITÉ CONSULTATIF 2013

Accompagné de madame Dominique Savoie, sous-ministre des Transports, le directeur du CGER a rencontré les membres du comité consultatif pour leur présenter les résultats atteints au regard du *Plan d'action 2012-2013* ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le *Plan d'action 2013-2014*. Les membres se sont montrés satisfaits des résultats obtenus au cours de la dernière année.

Plusieurs points d'information ont été abordés lors de cette rencontre, notamment la révision des produits et services offerts afin de s'assurer qu'ils suivent la tendance du marché actuel, le déploiement d'un programme de formation approprié destiné aux mécaniciens et visant l'augmentation du niveau de service ainsi que la mise en œuvre d'une formation à l'intention des gestionnaires, particulièrement les répartiteurs, en collaboration avec l'École nationale d'administration publique (ENAP), dans un objectif d'amélioration de la gestion des personnes. De plus, des travaux significatifs ont été réalisés pour le volet des communications par l'élaboration d'un plan stratégique et la refonte du site Web. En ce qui concerne le coût de revient, les membres ont été informés du fait que le CGER est toujours en cours de processus de mise en place de cet outil et déploie tous les efforts nécessaires à l'atteinte de cet objectif.

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 Web, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Au 31 mars 2014, l'organisation comptait 460 employés, dont plus de 300 travaillaient dans les ateliers de mécanique. Comme l'annonçait le CGER dans son *Plan d'action 2013-2014*, la réorganisation administrative a été achevée. Le personnel du centre administratif et des bureaux régionaux est formé de gestionnaires, de professionnels, dont les ingénieurs et les conseillers à la clientèle, ainsi que d'employés de bureau. L'augmentation de l'effectif permanent est en majeure partie attribuable à l'entente intervenue entre le Syndicat de la fonction publique du Québec et le gouvernement du Québec.



■ Le CGER compte 14 zones d'exploitation régionale ainsi que 65 ateliers de mécanique et de fabrication répartis sur tout le territoire québécois.

EFFECTIF DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT PAR CATÉGORIE D'EMPLOI ET SELON LE STATUT AU 31 MARS

CATÉGORIE D'EMPLOI	PERMANENT 2014	PERMANENT 2013	OCCASIONNEL 2014	OCCASIONNEL 2013	TOTAL 2014	TOTAL 2013	% 2014	% 2013
Cadres	28	26	1	1	29	27	6,30	6,00
Professionnels	30	27	5	4	35	31	7,61	6,87
Fonctionnaires	51	42	34	38	85	80	18,48	17,73
Ouvriers	166	127	145	186	311	313	67,61	69,40
TOTAL	275	222	185	229	460	451	100,00	100,00
POURCENTAGE (%)	59,78	49,22	40,22	50,78	100,00	100,00		

EFFECTIF DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT
PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE AU 31 MARS

UNITÉ ADMINISTRATIVE	TOTAL	
	2014	2013
Direction	6	5
Service du soutien à la gestion	35	36
Service de l'ingénierie et des acquisitions	25	23
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	25	18
Service régional de Québec et de l'Est	6	7
Zone de la Côte-Nord	19	16
Zone de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	20	19
Zone du Bas-Saint-Laurent	19	17
Zone de Québec	42	42
Zone du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	16	17
Service régional du Centre-du-Québec	7	5
Zone de la Chaudière-Appalaches	26	25
Zone de la Mauricie-Centre-du-Québec-Lanaudière	22	22
Zone de l'Estrie	21	22
Zone de la Montérégie	28	29
Fabrication	19	20
Service régional de Montréal et de l'Ouest	8	6
Zone de Montréal	38	42
Zone des Laurentides-Outaouais	35	37
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	19	19
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi-Témiscamingue	24	24
TOTAL	460	451

EFFECTIF DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT
PAR CATÉGORIE D'EMPLOI ET SELON LE SEXE AU 31 MARS

CATÉGORIE D'EMPLOI	FEMMES 2014	FEMMES 2013	HOMMES 2014	HOMMES 2013	TOTAL 2014	TOTAL 2013	% 2014	% 2013
Cadres	0	0	29	27	29	27	6,30	6,00
Professionnels	16	12	19	19	35	31	7,61	6,87
Fonctionnaires	55	49	30	31	85	80	18,48	17,73
Ouvriers	4	3	307	310	311	313	67,61	69,40
TOTAL	75	64	385	387	460	451	100,00	100,00
POURCENTAGE (%)	16,30	14,19	83,70	85,81	100,00	100,00		

Des tableaux détaillés présentant l'effectif du CGER se trouvent à la rubrique « Profil des ressources humaines » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LES FAITS SAILLANTS

RÉVISION DE LA GOUVERNANCE

Le projet de loi sur la création de l'Agence des infrastructures de transport du Québec a été déposé à l'Assemblée nationale le 4 décembre 2013. Selon ce projet de loi, le CGER devait être inclus dans la future agence. Toutefois, le déclenchement des élections, en mars 2014, a eu pour effet de mettre un terme à tous les mandats de l'Assemblée nationale, y compris ce projet de loi.

MOBILISATION DU PERSONNEL

En mars 2014, les employés ont été invités à se prononcer, par l'intermédiaire d'un sondage, sur leur niveau d'appréciation et de mobilisation en ce qui a trait à leur travail. Le taux de participation a atteint 88 %, alors que le taux de mobilisation était de l'ordre de 76 %, soit le résultat le plus élevé obtenu depuis la création du CGER.

FORMATION

Dans la poursuite des activités prévues au plan de formation élaboré antérieurement en conformité avec les besoins de l'organisation, un bon nombre de mécaniciens et de réparateurs ont bénéficié, encore cette année, de formations permettant l'uniformisation des compétences en mécanique et des pratiques quant à la planification des activités en atelier. De plus, un programme de formation visant l'acquisition de saines habitudes de gestion a été mis en œuvre à l'intention des gestionnaires et des responsables de secteur.

COÛT DE REVIENT

Au 31 mars 2014, l'implantation du système et l'élaboration des indicateurs de performance et de rentabilité étaient terminées. L'organisation dispose maintenant d'un outil de gestion qui permettra de mettre en place, au cours de la prochaine année, des mécanismes de suivi et de contrôle destinés à mesurer le degré d'atteinte des objectifs de productivité des ateliers, ce qui entraînera des économies d'exploitation pour le CGER.

VÉHICULES ÉLECTRIQUES

À la suite de la mise en œuvre de la Stratégie d'électrification des transports, volet exemplarité de l'État, le CGER s'est vu confier, par le Conseil des ministres, le mandat de la gestion du parc de véhicules électriques du gouvernement du Québec. L'organisation a su faire preuve de flexibilité et d'ouverture par rapport à ce mandat d'envergure qui consiste,

notamment, à assumer un rôle de gestionnaire de parc de véhicules électriques, un rôle consultatif auprès des ministères et organismes et un rôle de soutien auprès des utilisateurs.

PLANIFICATION STRATÉGIQUE

L'année 2013-2014 a marqué le début d'un processus de réflexion nécessaire à la révision de la *Planification stratégique 2009-2013*. Tous les membres du personnel seront appelés à y participer de près ou de loin, car il concerne l'établissement d'objectifs à atteindre pour notre organisation, ce qui est l'affaire de tous.

AMÉLIORATION CONTINUE

Au cours de la dernière année, une somme de travail importante a été consacrée par plusieurs membres du personnel au maintien de notre certification ISO. De plus, dans le but d'optimiser les activités de ses ateliers de mécanique et de réduire ses coûts d'exploitation, tout en augmentant la satisfaction de son personnel par une amélioration de la qualité de vie au travail, le CGER a poursuivi l'implantation de processus d'amélioration continue, soit la méthode Kaizen, dans ses ateliers de mécanique. Au cours de la dernière année, celle-ci a été appliquée dans cinq ateliers, soit ceux de New Carlisle, de Mont-Joli, de La Malbaie, de Saint-Pascal et de Turcot.

COMMUNICATIONS

Nous avons privilégié l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie de communication accordant la priorité à la circulation de l'information auprès du personnel tout en responsabilisant les gestionnaires. Ainsi, dans l'optique d'offrir à notre personnel des outils supplémentaires d'information, une section santé et sécurité au travail, où il est possible de consulter diverses capsules d'information, a été ajoutée à notre site intranet. De plus, la page d'accueil de notre site Web a été rafraîchie dans le but d'offrir à notre clientèle un accès simplifié et cordial.



■ Dans le but d'optimiser ses activités, le CGER a poursuivi l'implantation de la méthode Kaizen, dans ses ateliers de mécanique, notamment à l'atelier de Turcot.

LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE 2013-2014 POUR CHACUN DES PRODUITS ET SERVICES

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

La description de chacun des produits et des services se trouve à la section « Produits et services » du site Web 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, soit :

- 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 2014, le CGER avait 310 ententes de service de location clés en main actives, dont 220 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, 6 633 véhicules et équipements connexes. En 2013-2014, le revenu annuel résultant de la location clés en main a atteint 87 658 034 \$.

CLIENTÈLE POUR LA LOCATION CLÉS EN MAIN AU 31 MARS

TYPE D'ORGANISATION	ENTENTES 2013-2014	VÉHICULES 2013-2014	ENTENTES 2012-2013	VÉHICULES 2012-2013
Ministère des Transports (1) ^a	28	4 005	49	3 908
Autres ministères (16)	126	570	124	557
Organismes (20)	45	232	48	237
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (39)	40	271	38	279
Organismes liés au réseau de l'éducation (8)	8	18	8	18
Organismes municipaux (5)	5	26	5	21
Municipalités (54)	57	1 494	58	1 463
Organismes fédéraux et amérindiens (1)	1	17	1	17
TOTAL (144)	310	6 633	331	6 500

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

Un tableau présentant chacun des clients du CGER par type d'organisation se trouve à la rubrique « Profil de la clientèle » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN DE VÉHICULES SELON UNE TARIFICATION HORAIRE

En 2013-2014, le CGER a réparé et entretenu 2 248 véhicules et équipements connexes. Plusieurs clients de la location clés en main ont également fait appel à ce service pour apporter des ajouts ou des modifications à leurs véhicules et à leurs équipements. Le service d'entretien et de réparation selon une tarification horaire a ainsi généré des revenus de 6 500 504 \$.

CLIENTÈLE POUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN SELON UNE TARIFICATION HORAIRE

TYPE D'ORGANISATION	NOMBRE DE VÉHICULES 2013-2014	NOMBRE DE VÉHICULES 2012-2013
Ministère des Transports (1)	373	296
Autres ministères (4)	460	433
Organismes (14)	1 052	1 057
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (12)	42	39
Organismes liés au réseau de l'éducation (7)	58	68
Organismes municipaux (3)	18	19
Municipalités (23)	221	236
Organismes fédéraux et amérindiens (2)	24	23
TOTAL (66)	2 248	2 171

Un tableau présentant chacun des clients du CGER par type d'organisation se trouve à la rubrique « Profil de la clientèle » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

L'ANALYSE EN GESTION DE PARC DE VÉHICULES

En 2013-2014, le CGER a effectué l'analyse du parc de véhicules de l'un de ses clients municipaux, soit la Ville de Saint-Jérôme. Comme le rapport final n'a été déposé qu'en mars 2014, les revenus générés (7 500 \$) ne seront comptabilisés qu'en 2014-2015.

LA FORMATION DES CONDUCTEURS

Au cours de l'année, plusieurs unités du ministère des Transports, de villes ou d'organismes ont eu recours aux services de formation. En tout, 23 types de formation ont été offerts à 413 participants, pour un total de 40 séances de formation, la moitié ayant généré des revenus pour le CGER.

Les présentations de véhicules ou d'équipements neufs sont faites par les formateurs du secteur de la formation des conducteurs. En 2013-2014, 68 présentations ont été données à 502 personnes aux quatre coins de la province. Les présentations d'équipements et de machineries spécialisés sont, quant à elles, faites par les fournisseurs.

En 2013-2014, les revenus totaux découlant du secteur de la formation des conducteurs s'élèvent à 39 543 \$. L'absence d'évaluations de conducteurs de véhicules et d'équipements mobiles (CVEM I et II) explique la baisse de revenus par rapport à 2012-2013.

Par ailleurs, en 2013-2014, le secteur de la formation des conducteurs a réalisé deux capsules vidéo de formation, disponibles pour le personnel du CGER :

- système hydraulique des camions de déneigement;
- système de régulation d'épandage Dickey-John Control Point.

Le CGER continue de répondre aux demandes de la clientèle en ce qui a trait à la formation ou aux évaluations de 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 si 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 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.

Un tableau présentant les formations données en 2013-2014 et le nombre de participants qui les ont suivies se trouve à la rubrique « Profil de la clientèle » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LA FOURNITURE DE CARBURANT

CONSUMMATION PAR TYPE DE CARBURANT

TYPE D'ORGANISATION	ESSENCE (L) 2013-2014	DIÉSEL (L) 2013-2014	TOTAL (L) 2013-2014	ESSENCE (L) 2012-2013	DIÉSEL (L) 2012-2013	TOTAL (L) 2012-2013
Ministère des Transports (1)	6 885 876	7 841 021	14 726 897	6 449 423	6 563 128	13 012 551
Autres ministères (10)	408 090	44 676	452 766	373 923	41 182	415 105
Organismes (14)	871 210	11 592	882 802	783 354	14 903	798 257
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (20)	60 349	41 277	101 626	57 498	38 633	96 131
Organismes liés au réseau de l'éducation (5)	39 713	31 371	71 084	42 468	59 117	101 585
Organismes municipaux (4)	3 699	3 114	6 813	3 685	2 776	6 461
Municipalités (14)	155 155	281 049	436 204	142 517	249 787	392 304
Organismes fédéraux et amérindiens (2)	25	0	25	0	0	0
Consommation par le CGER (1)	292 051	105 455	397 506	265 246	81 351	346 597
TOTAL (71)	8 716 168	8 359 555	17 075 723	8 118 114	7 050 877	15 168 991

De l'information supplémentaire sur ce service par type d'organisation se trouve à la rubrique « Profil de la clientèle » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

LES SERVICES DE GÉNIE-CONSEIL

Les services de génie-conseil prennent principalement la forme d'un soutien à la location clés en main donné par des ingénieurs et des techniciens expérimentés. Ces derniers s'assurent de produire des plans et devis intégrant les derniers développements technologiques disponibles. Leur expertise est aussi sollicitée pour répondre aux besoins particuliers de certains clients pour l'élaboration, entre autres, de devis et de suivis de fabrication.

LES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) accorde la priorité à la qualité des produits et services offerts, qui sont orientés vers les besoins et la satisfaction de sa clientèle. Cela se traduit notamment par la mise en application de la *Déclaration de services à la clientèle* et par 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 sa volonté 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 à la rubrique « Déclaration de services à la clientèle » de la section « Service à la clientèle » du site Web du CGER, au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les résultats pour l'année 2013-2014 au regard de ces engagements se trouvent dans la sous-section « Les résultats 2013-2014 des engagements spécifiques énoncés dans la *Déclaration de services à la clientèle* » du présent document.

LA GESTION DES PLAINTES

En 2013-2014, le CGER a reçu sept plaintes, dont une a été formulée verbalement.

DESCRIPTION DE LA PLAINTÉ	NOMBRE
Le comportement du personnel	2
La qualité des travaux	2
L'efficacité des véhicules	1
La fiabilité des véhicules	2
TOTAL	7

En ce qui a trait à l'engagement du CGER quant au délai de réponse aux plaintes, les résultats se trouvent à l'engagement 4 de la sous-section « Les résultats 2013-2014 des engagements spécifiques énoncés dans la *Déclaration de services à la clientèle* » du présent document.



- La *Déclaration de services à la clientèle* 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.

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 (2437), peu importe l'heure et l'endroit où il se trouve au Québec.

De l'information concernant le nombre d'appels reçus en 2013-2014 se trouve à la rubrique « Profil de la clientèle » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web 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 la prise de décisions et pour 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 en ce qui a trait à la conformité des véhicules.

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 7 672 unités au 31 mars 2014.

PARC DE VÉHICULES DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT AU 31 MARS PAR SUPERCATÉGORIE

SUPERCATÉGORIE	LOCATION AU MTQ		LOCATION À D'AUTRES CLIENTS		VÉHICULES DE PRÊT		VÉHICULES DISPONIBLES		VÉHICULES UTILISÉS PAR LE CGER		TOTAL	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Véhicule léger	1 512	1 448	1 467	1 466	67	53	438	412	159	155	3 643	3 534
Camion	401	394	163	155	35	19	14	18	3	2	616	588
Matériel-outil remorqué	126	134	22	17	0	0	9	7	9	9	166	167
Matériel remorqué	239	240	34	33	0	0	4	7	1	1	278	281
Véhicule-outil	210	207	215	221	10	6	16	18	18	16	469	468
Équipement	1 467	1 437	677	655	129	75	107	117	16	15	2 396	2 299
Matériel divers	50	48	50	45	0	0	1	1	3	3	104	97
TOTAL	4 005	3 908	2 628	2 592	241	153	589^a	580^a	209^b	201^b	7 672	7 434

a Il est important de noter que plusieurs des véhicules qui ont été loués à court terme en 2012-2013 et en 2013-2014 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.

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

Un tableau plus détaillé du parc de véhicules par supercatégorie se trouve à la rubrique « Profil du parc de véhicules » de la section « Qui sommes-nous ? » du site Web 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.

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 2013-2014	ÂGE MOYEN 2012-2013	ÂGE MOYEN 2011-2012	DURÉE DE VIE OPTIMALE ^a
Automobile	4,2	4,1	4,4	9
Camionnette	3,7	3,6	3,5	9
Fourgonnette	4,9	4,6	4,6	11
Camion 6-roues	8,7	8,5	8,6	15
Camion 10-roues	6,7	6,9	7,4	10
Niveleuse	8,1	8,1	9,4	15
Chargeuse	7,6	6,7	6,3	15
Pelle	7,0	7,9	11,6	18

a Une révision de la durée de vie optimale par catégorie de véhicules a été effectuée. Les pourcentages des véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale des années antérieures ont été ajustés.

POURCENTAGE DES VÉHICULES AYANT DÉPASSÉ LEUR DURÉE DE VIE OPTIMALE (%)

CATÉGORIE	2013-2014	2012-2013	2011-2012
Automobile	1,37	0,99	2,33
Camionnette	2,79	2,69	2,87
Fourgonnette	1,80	1,11	1,46
Camion 6-roues	5,88	7,24	7,89
Camion 10-roues	35,52	39,92	35,56
Niveleuse	3,57	0,00	6,90
Chargeuse	6,25	3,85	5,13
Pelle	0,00	0,00	0,00

De 2010 à 2014, l'âge moyen pondéré des véhicules présentés au tableau précédent a légèrement varié de 4,8 à 4,9 ans. Le pourcentage de véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale se situait entre 5 et 7 % durant cette même période.

LES VÉHICULES À TAUX HORAIRE

En plus des 7 672 unités que possède le CGER, 2 248 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-contre présente la répartition de ces 2 248 unités par supercatégorie de véhicules.

VÉHICULES RÉPARÉS OU ENTRETENUS PAR LE CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT SELON UNE TARIFICATION HORAIRE AU 31 MARS

SUPERCATÉGORIE	NOMBRE DE VÉHICULES 2014	NOMBRE DE VÉHICULES 2013
Véhicule léger	1 599	1 582
Camion	70	77
Matériel-outil remorqué	201	143
Matériel remorqué	215	199
Véhicule-outil	62	70
Équipement	50	47
Matériel divers	51	53
TOTAL	2 248	2 171

LES ACQUISITIONS ET LES VENTES DE VÉHICULES

LES ACQUISITIONS

En 2013-2014, le CGER a acheté 967 véhicules et équipements connexes, dont la valeur totale se chiffre à 35 631 141 \$. De ce nombre, 463 ont été acquis pour le ministère des Transports, pour une somme de 15 293 335 \$.

Le CGER a également fait l'acquisition de 504 véhicules et équipements connexes pour d'autres ministères ou organismes publics, pour une somme de 20 337 806 \$.

ACQUISITIONS SELON LA SUPERCATÉGORIE

SUPERCATÉGORIE	MINISTÈRE DES TRANSPORTS – ACQUISITIONS	MINISTÈRE DES TRANSPORTS – COÛT (\$)	AUTRES CLIENTS – ACQUISITIONS	AUTRES CLIENTS – COÛT (\$)	TOTAL – ACQUISITIONS	TOTAL – COÛT (\$)
Véhicule léger	187	5 836 352	349	11 104 995	536	16 941 347
Camion	32	3 026 892	25	2 901 358	57	5 928 250
Matériel-outil remorqué	19	756 077	3	52 021	22	808 098
Matériel remorqué	23	446 942	7	86 068	30	533 010
Véhicule-outil	12	1 511 557	16	2 506 753	28	4 018 310
Équipement	185	3 493 312	95	2 596 870	280	6 090 182
Matériel divers	5	222 203	9	1 089 741	14	1 311 944
TOTAL	463	15 293 335	504	20 337 806	967	35 631 141

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

LES VENTES

En 2013-2014, le CGER a vendu 840 véhicules et équipements connexes, pour une somme nette de 4 042 172 \$. Ces unités ont été vendues parce qu'elles avaient dépassé leur durée de vie optimale ou parce que leur kilométrage total excédait la valeur maximale à partir de laquelle des réparations majeures doivent être effectuées. De ce nombre, 662 unités ont été vendues dans des ventes aux enchères publiques et ont rapporté 3 040 820 \$. Le CGER s'est également départi de 178 véhicules et équipements connexes lors d'autres ventes ou au moyen d'appels d'offres publics, pour une somme de 1 001 352 \$.

Les sommes obtenues de la vente de véhicules et d'équipements connexes se sont chiffrées à 4 520 516 \$. De ces sommes, des frais de commission totalisant un montant de 478 344 \$ ont été acquittés.

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

LES RÉALISATIONS EN 2013-2014

Dans son *Plan d'action 2013-2014*, 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 la satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2013-2014	Indicateur mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage sur la satisfaction de la clientèle sera réalisé en 2014-2015
Volume d'affaires	Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 \$	2 482 498 \$
Mobilisation du personnel	Obtenir le taux de mobilisation du personnel	72 %	76 %
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 %	3,8 %
Compétitivité des tarifs de location	Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	34 %
Performance financière	Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	103,16 %
Performance opérationnelle	Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	74,7 %
Contrôle des coûts d'exploitation	Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée ^a égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation (IPC)	≤ 0 %	2,03 % inférieur à l'IPC
Amélioration continue	Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	5
Veille technologique	Analyser et intégrer, selon le cas, au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	2
Développement durable	Analyser les résultats obtenus et faire des recommandations sur l'utilisation d'un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	30	36
Veille environnementale	Analyser et intégrer, selon le cas, de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental	4	4

a Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».

LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS POUR LES INDICATEURS 2012-2013

ORIENTATION 1 POUR SUIVRE 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 2013-2014	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 du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 \$	Augmentation des revenus totaux, excluant ceux provenant du carburant	2 482 498 \$	S. O.

Le tableau ci-dessous présente les revenus totaux du CGER, excluant ceux provenant du carburant, pour 2013-2014 et 2012-2013.

TYPE DE REVENUS	REVENUS (\$) 2013-2014	REVENUS (\$) 2012-2013
Locations	89 581 550	86 516 652
Réparations	6 500 503	6 500 099
Contributions du gouvernement du Québec	331 497	451 485
Autres revenus	339 281	802 097
TOTAL	96 752 831	94 270 333

L'augmentation des revenus en 2013-2014, excluant le carburant, est de 2 482 498 \$. Cette augmentation est calculée en soustrayant les revenus de 2012-2013 de ceux de 2013-2014.

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	76 %	+ 4 %

Pour la sixième 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 450 employés en février 2014. Un total de 394 personnes y ont répondu, ce qui a permis d'obtenir un taux de participation de 88 %. Parmi les répondants, nous trouvons 262 personnes de la catégorie d'emploi des ouvriers, 70 de celle des fonctionnaires, 38 de celle des professionnels, ingénieurs ou cadres à mandats spéciaux, 21 gestionnaires ainsi que 3 employés dont le corps d'emploi n'était pas spécifié.

Le CGER a utilisé le même questionnaire de sondage qu'en 2011-2012. Celui-ci comprenait 55 questions permettant de mesurer 7 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.

COMPARAISON DES TAUX DE MOBILISATION

ANNÉE	TAUX DE PARTICIPATION (%)	TAUX GLOBAL DE MOBILISATION (%)
2013-2014	88	76
2011-2012	82	71
2009-2010	86	71
2005-2006	54	74
2003-2004	62	73

TAUX DE MOBILISATION PAR CONDITION
DE MOBILISATION

CONDITION DE MOBILISATION	MOYENNE (%) 2013-2014
1 – L'appartenance	77,2
2 – L'organisation du travail	73,3
3 – La supervision	77,9
4 – La collaboration	78,8
5 – L'expertise	76,2
6 – La santé et la sécurité au travail	77,4
7 – L'information	70,7
MOYENNE	75,9

TAUX DE MOBILISATION PAR CONDITION DE MOBILISATION ET PAR CATÉGORIE D'EMPLOI

CONDITION DE MOBILISATION	GESTIONNAIRES (%)	PROFESSIONNELS, INGÉNIEURS OU CADRES AFFECTÉS À D'AUTRES MANDATS (%)	FONCTIONNAIRES (%)	OUVRIERS (%)	MOYENNE (%)
1 – L'appartenance	87,7	84,6	83,0	73,4	77,2
2 – L'organisation du travail	79,6	81,9	80,1	69,6	73,3
3 – La supervision	80,2	84,9	82,9	75,3	77,9
4 – La collaboration	83,3	85,9	83,2	76,1	78,8
5 – L'expertise	82,7	84,2	80,7	73,1	76,2
6 – La santé et la sécurité au travail	81,1	86,8	85,9	73,4	77,4
7 – L'information	82,6	81,3	76,7	66,4	70,7
MOYENNE	82,5	84,2	81,8	72,5	75,9

EXPERTISE ET COMPÉTENCE DU PERSONNEL

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 %	Pourcentage de la masse salariale consacré à la formation	3,8 %	+ 1,3 %

Pour calculer le pourcentage de la masse salariale consacré à la formation, il faut additionner 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 honoraires des formateurs. 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 2013-2014, une somme de 911 322 \$ a été consacrée à la formation des employés sur une masse salariale totale de 23 995 082 \$, ce qui représente 3,8 % de celle-ci. 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)	17 091	1,88
Formation technique Mécanique Santé et sécurité au travail	597 402 81 527	65,55 8,95
Sciences de l'administration Gestion Administration, marketing, communication, divers	62 742 152 560	6,88 16,74
TOTAL	911 322	100,00

En raison de l'évolution rapide des technologies dans l'industrie de l'automobile et de l'équipement lourd, le CGER a continué d'augmenter les activités de formation dans ce domaine. Afin de maintenir la qualité de son service à la

clientèle, il a consacré 65,55 % de ses activités de formation au développement des habiletés techniques en mécanique, comme il l'avait prévu dans son plan d'action annuel.

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

COMPÉTITIVITÉ DES TARIFS DE LOCATION

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir les taux de location des 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	34 %	+ 4 %

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.

**TAUX DE LOCATION À LONG TERME DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT
PAR RAPPORT À CEUX DU MARCHÉ**

TYPE DE VÉHICULE	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2013-2014	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2012-2013	TAUX DU CGER (\$) 2013-2014	TAUX DU CGER (\$) 2012-2013	ÉCART (\$) 2013-2014	ÉCART (\$) 2012-2013	ÉCART (%) 2013-2014	ÉCART (%) 2012-2013
Véhicule de tourisme	924	934	581	651	343	283	37	30
Camionnette 4 x 2, MTC 3100 kg min.	1 151	1 148	758	763	393	385	34	34
Camionnette à 4 portières, 4 x 2, MTC 3900 kg min.	1 328	1 332	897	919	431	413	32	31
Fourgonnette compacte	1 234	1 251	812	807	422	444	34	36
MOYENNE							34	33

Le tableau ci-dessus montre qu'en moyenne, les taux de location à long terme du CGER ont été inférieurs de 34 % à ceux du marché en 2013-2014. Il établit également une comparaison avec ceux de l'année précédente.

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.

ÉLÉMENT	RÉPERTOIRE GOUVERNEMENTAL	CGER
Âge des véhicules pour l'année 2013-2014	Véhicules de 2011 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 2 à 7 ans, selon le kilométrage parcouru annuellement
Période de location	Mensuelle	12 mois au minimum, renouvelable
Kilométrage	Kilométrage illimité	Kilométrage excédant 35 000 km ^a facturé selon un taux variant de 0,24 \$ à 0,37 \$ 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 sans but lucratif

a On considère que 80 % des véhicules légers du CGER parcourent 35 000 km ou 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 10 % en moyenne à ceux du marché en 2013-2014.

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 (\$) 2013-2014	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2012-2013	TAUX DU CGER (\$) 2013-2014	TAUX DU CGER (\$) 2012-2013	ÉCART (\$) 2013-2014	ÉCART (\$) 2012-2013	ÉCART (%) 2013-2014	ÉCART (%) 2012-2013
Véhicule de tourisme	924	934	839	839	85	95	9	10
Camionnette 4 x 2, MTC 3100 kg min.	1 151	1 148	1 048	1 048	103	100	9	9
Camionnette à 4 portières, 4 x 2, MTC 3900 kg min.	1 328	1 332	1 227	1 227	101	105	8	8
Fourgonnette compacte	1 234	1 251	1 044	1 044	190	207	15	16
MOYENNE							10	11

En comparant les taux de location 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	103,16 %	+3,16 %

En 2013-2014, les revenus autonomes du CGER, excluant la remise effectuée au MTQ, sont de 116 276 335 \$, tandis que les dépenses se chiffrent à 112 714 449 \$. Le taux d'autofinancement atteint donc 103,16 %.

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	74,7 %	-5,3 %

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 2013-2014, le nombre d'heures productives travaillées a été de 339 399.

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 454 440 heures productives potentielles pour 2013-2014. Le résultat des heures productives travaillées divisées par les heures productives potentielles atteint 74,7 %.

CONTRÔLE DES COÛTS D'EXPLOITATION

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT
Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée ^a égal ou inférieur au taux de variation des prix à la consommation ^b	≤ 0 %	Pourcentage d'écart entre le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée ^a et le taux de variation de l'indice des prix à la consommation	2,03 % inférieur

a Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».

b Le taux de variation de l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada pour la période était de 1,50 %.

On obtient le pourcentage d'augmentation 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 2012-2013 (6 457 \$) de celui de l'année 2013-2014 (6 423 \$), puis en divisant ce nombre par le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2013-2014 (6 423 \$).

Le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein du CGER en 2013-2014 était donc de -0,53 %. Selon Statistique Canada, le taux de variation de l'indice des prix à la consommation se situait à 1,50 % pour la même période, ce qui donne un résultat de -2,03 %.

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 2013-2014 sont ceux de New Carlisle, de Mont-Joli, de La Malbaie, de Saint-Pascal et de Turcot.

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 au cours de l'année financière 2013-2014, le CGER 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, et ce, en collaboration avec leur service régional respectif. Pour ce faire, une formation leur a été donnée afin qu'ils intègrent les principes et les fondements associés à cette approche.

Soulignons qu'un mandat d'analyse basé sur les principes Kaizen est en cours de production pour l'atelier de Québec.

ORIENTATION 6 MAINTENIR UNE VEILLE TECHNOLOGIQUE

VEILLE TECHNOLOGIQUE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Analyser et intégrer, selon le cas, au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	Analyse et intégration, selon le cas, 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.

Système de traction hydraulique

En 2013-2014, le CGER a procédé à l'installation d'un système de traction hydraulique à l'essieu avant d'un camion de déneigement 6 x 4 (10-roues). Contrairement à la technologie habituellement disponible, soit un essieu avant avec différentiel et boîtier de transfert de puissance, ce système qui consiste en l'installation d'un moteur hydraulique aux roues avant du véhicule permet de maintenir une garde au sol à une hauteur normale et peut être installé après la commande initiale du véhicule au fabricant.

Système de lubrification du camion

Au cours de l'année 2013-2014, des systèmes de lubrification automatique ont été ajoutés sur quelques camions servant au déneigement et au transport général. Ces systèmes permettent d'éliminer le graissage de l'équipement qui doit être effectué périodiquement par le mécanicien. Ils garantissent un fonctionnement sans faille des composants lubrifiés, une meilleure durabilité et une réduction potentielle des coûts d'entretien.

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
Analyser les résultats obtenus et faire des recommandations sur l'utilisation d'un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	30	Analyser les résultats obtenus et faire des recommandations sur l'utilisation d'un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	36	+6

Déjà 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 cette implantation était que le CGER puisse se familiariser avec cette technologie pour être en mesure de mieux conseiller sa clientèle sur les possibilités offertes. En 2013-2014, cette technologie de suivi des opérations a été maintenue en service sur 36 véhicules.

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Analyser et intégrer, selon le cas, de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental	4	Analyse et intégration, selon le cas, de technologies ou de types d'équipements 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 2013-2014, le CGER a continué d'assurer la mise en place de mécanismes s'intégrant à la stratégie gouvernementale de développement durable visant l'amélioration du bilan environnemental de son parc de véhicules.

Stratégie d'électrification des transports

Le CGER collabore activement à la Stratégie d'électrification des transports adoptée en novembre 2013 par le gouvernement du Québec. Deux priorités de cette stratégie l'interpellent directement, la première étant le mandat de remplacer 2 000 véhicules automobiles désuets par 2 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables, de façon obligatoire et progressive, dans l'ensemble des ministères et organismes, y compris les réseaux de la santé et de l'éducation. En fonction de ce mandat, plus de 200 véhicules légers électriques ou hybrides rechargeables ont été commandés en 2013-2014.



■ Plus de 200 véhicules légers électriques ou hybrides rechargeables ont été commandés en 2013-2014.

La seconde priorité interpellant le CGER concerne le remplacement des voitures du parc ministériel par des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, sur une base progressive, d'ici les trois prochaines années. Le CGER a donc acquis deux véhicules hybrides rechargeables et les a intégrés au parc de véhicules ministériels.

Conversion électrique de camionnettes

En 2013-2014, le CGER s'est associé à un projet de conversion de deux camionnettes usagées fonctionnant à l'essence par une technologie entièrement électrique avec une entreprise naissante en la matière. Les travaux de conversion sont amorcés, mais ne sont pas encore terminés. La contribution du CGER consiste à fournir les deux véhicules servant de prototypes ainsi que la description des besoins fonctionnels des véhicules attendus. La firme GranTuned Automobile inc. travaille sur ce projet avec des partenaires tels que l'École de technologie supérieure (ÉTS) et le Consortium Inno-VÉ. Le premier véhicule converti devrait être en service à l'été 2014.

Utilisation du gaz naturel

L'utilisation du gaz naturel en transport est un sujet qui fait de plus en plus l'objet de discussions dans le milieu de la gestion de parc de véhicules pour les économies de fonctionnement anticipées et la réduction des émissions de gaz à effet de serre générées. Une étude de faisabilité a été produite afin d'évaluer les technologies disponibles et l'applicabilité de cette solution au profit du parc de véhicules du CGER.

Limiteur de ralenti moteur et chauffe-cabine

L'utilisation du limiteur de ralenti moteur est déjà connue et est en implantation dans le parc de véhicules du CGER. L'efficacité de ce dispositif est toutefois limitée par temps froid, à moins de 0 °C, où le système est mis hors fonction pour assurer le confort du conducteur. L'utilisation de ce système est combinée à un système de chauffage auxiliaire afin de réduire le temps de ralenti moteur par temps froid et de générer des économies de carburant et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'analyse des résultats de l'essai effectué permet d'établir l'efficacité de cette solution pour certains véhicules.

LES RÉSULTATS 2013-2014 DES ENGAGEMENTS SPÉCIFIQUES 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 ATELIER	RÉSULTAT (%)
82 195	2	99,99

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. Parmi les plaintes déposées en 2013-2014, deux concernant la qualité des travaux effectués en atelier se rattachent à cet engagement.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2013-2014 se trouvent à la section « Les relations avec la clientèle » du présent document.

ENGAGEMENT 2

Fournir au client un véhicule conforme à ses besoins et au moment convenu avec lui

CONFORMITÉ DES VÉHICULES

	LOURDS	LÉGERS	TOTAL
Nombre total de véhicules livrés ^a	71	262	333
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date convenue avec le client ^b	54	238	292
Pourcentage de conformité (%)	76	91	88

a Exclut les véhicules non assignés à un client en particulier lors de la commande et exclut également les équipements.

b Inclut les prêts de véhicules et les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant ceux qui sont commandés.

Les 333 véhicules livrés en 2013-2014 étaient conformes aux spécifications, mais 41 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. Aucun des véhicules non conformes ne l'était en raison du non-respect des spécifications requises.

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'entremise de la ligne 1 888 314-CGER

NOMBRE DE DÉPANNAGES ET DE PLAINTES ENREGISTRÉES

NOMBRE TOTAL DE DÉPANNAGES	PLAINTES ENREGISTRÉES CONCERNANT CE SERVICE	RÉSULTAT (%)
2 607	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 2013-2014, 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 plainte formulée verbalement. Envoyer un accusé de réception dans les 10 jours ouvrables, dans le cas d'une plainte écrite. Dans les deux cas, indiquer le nom d'une personne-ressource et le délai prévu pour le traitement de la plainte

NOMBRE DE PLAINTES POUR LESQUELLES L'ACCUSÉ DE RÉCEPTION A ÉTÉ ENVOYÉ DANS LES DÉLAIS PRÉVUS

TYPE DE PLAINTÉ	NOMBRE TOTAL DE PLAINTES	PLAINTES POUR LESQUELLES L'ACCUSÉ DE RÉCEPTION A ÉTÉ ENVOYÉ DANS LES DÉLAIS PRÉVUS	RÉSULTAT (%)
Plainte verbale	1	1	100
Plainte écrite	6	6	100

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 2013-2014 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 ratios administratifs et coûts de revient.

RATIO DES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

	2013-2014	2012-2013
Total des dépenses administratives (\$)	7 880 976	7 012 544
Total des dépenses du CGER (\$)	112 714 449	108 256 835
RÉSULTAT (%)	6,99	6,48

COUVERTURE DES COÛTS ADMINISTRATIFS

	2013-2014	2012-2013
Total des dépenses administratives (\$)	7 880 976	7 012 544
Total des revenus de location et des revenus générés par les travaux à taux horaire (\$)	96 082 053	93 016 751
RÉSULTAT (%)	8,20	7,54

COÛT DE REVIENT DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

	2013-2014	2012-2013
Total des coûts imputables aux opérations (\$)	32 922 599	32 668 487
Nombre d'heures productives potentielles	454 440	450 030
RÉSULTAT (\$ par heure)	72,45	72,59

COÛT D'EXPLOITATION PAR UNITÉ PONDÉRÉE

	2013-2014	2012-2013
Coût des opérations d'entretien du parc du CGER (\$)	45 546 025	44 501 637
Nombre total d'unités pondérées ^a	7 091,06	6 891,56
RÉSULTAT (\$ par unité pondérée)	6 423	6 457

a Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».

DÉPENSES ADMINISTRATIVES AFFECTÉES AUX OPÉRATIONS

	2013-2014	2012-2013
Dépenses administratives affectées aux opérations (\$)	2 885 512	3 106 536
Nombre d'ETC dans les ateliers de mécanique, les bureaux de zone et le centre d'appels	369,96	364,02
RÉSULTAT (\$ par ETC)	7 800	8 534

DÉPENSES RELATIVES AUX PIÈCES ET AUX RÉPARATIONS EXTERNES

	2013-2014	2012-2013
Pièces (\$)	12 006 907	12 161 420
Réparations externes (\$)	5 561 173	4 746 903
Pièces et réparations externes capitalisées (\$)	2 972 538	2 983 056
TOTAL (\$)	20 540 618	19 891 379

DÉPENSES RELATIVES AUX PIÈCES ET AUX RÉPARATIONS EXTERNES
PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE

UNITÉ ADMINISTRATIVE	TOTAL (\$) 2013-2014	TOTAL (\$) 2012-2013
Direction	0	0
Service du soutien à la gestion	0	0
Service de l'ingénierie et des acquisitions	359 929	511 888
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	110 135	103 759
Service régional de Québec et de l'Est	0	0
Zone de la Côte-Nord	804 812	784 331
Zone de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	931 929	917 255
Zone du Bas-Saint-Laurent	699 136	627 291
Zone de Québec	2 342 905	2 406 197
Zone du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	804 361	739 754
Service régional du Centre-du-Québec	10	0
Zone de la Chaudière-Appalaches	1 423 448	1 834 757
Zone de la Mauricie-Centre-du-Québec-Lanaudière	1 200 057	1 015 579
Zone de l'Estrie	1 046 559	1 281 683
Zone de la Montérégie	1 883 584	1 904 337
Fabrication	1 268 617	1 225 306
Service régional de Montréal et de l'Ouest	0	0
Zone de Montréal	2 540 422	2 380 988
Zone des Laurentides-Outaouais	1 981 446	1 844 673
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	1 719 846	1 048 765
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi-Témiscamingue	1 423 422	1 264 816
TOTAL	20 540 618	19 891 379

LES PERSPECTIVES POUR 2014-2015

32

CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT
LES PERSPECTIVES POUR 2014-2015

Nous poursuivrons la mise en œuvre du mandat de gestion du parc de véhicules électriques du gouvernement du Québec par le soutien et l'accompagnement des ministères et organismes, y compris ceux des réseaux de la santé et de l'éducation. L'objectif de ce mandat est d'introduire 2 000 véhicules électriques sur une période de 3 ans.

Nous poursuivrons nos efforts visant à maintenir et même à améliorer la qualité de nos services. Pour ce faire, le plan de formation de nos employés sera priorisé.

Conformément à notre objectif d'offrir des services de qualité au plus bas coût possible, nous mettrons en œuvre, au cours de l'année 2014-2015, notre système de coût de revient doté d'un tableau de bord. Forts de ce nouveau système, nous poursuivrons nos efforts d'optimisation et de réduction de nos coûts de production.

En terminant, à la lumière des résultats obtenus à la suite du sondage sur la mobilisation du personnel qui a été réalisé en fin d'année, nous élaborerons et mettrons en place des mesures d'amélioration pour assurer à nos employés un milieu de travail où chacun se sent impliqué et mobilisé. En effet, c'est en conjuguant nos efforts que nous demeurerons plus forts.

LES ÉTATS FINANCIERS 2013-2014 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

RÉSULTATS ET EXCÉDENT – NON AUDITÉS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2014

REVENUS	BUDGET	2014	2013
Locations	87 924 010 \$	89 581 550 \$	86 516 652 \$
Réparations	6 434 668	6 500 503	6 500 099
Carburant	16 895 312	19 523 504	17 721 069
Subventions et contributions du gouvernement (note 3)	156 143	331 497	451 485
Autres	745 367	339 281	802 097
SOUS-TOTAL – Revenus	112 155 500	116 276 335	111 991 402
Remises au ministère des Transports	–	(3 000 000)	(2 500 000)
TOTAL – Revenus	112 155 500	113 276 335	109 491 402
FRAIS D'EXPLOITATION	BUDGET	2014	2013
Pièces (note 4)	23 197 190	20 430 624	19 805 881
Carburant (note 4)	16 595 312	19 320 333	17 415 654
Salaires et avantages sociaux	19 877 296	20 586 443	19 803 300
Loyers et entretien d'immeubles	6 571 201	5 956 140	6 138 381
TOTAL – Frais d'exploitation	66 240 999	66 293 540	63 163 216
FRAIS D'ADMINISTRATION	BUDGET	2014	2013
Salaires et avantages sociaux	6 185 604	6 406 283	5 880 646
Loyers et entretien d'immeubles	544 897	493 895	497 137
Entretien informatique	784 447	654 142	372 674
Frais de bureau	402 822	335 909	290 006
Télécommunications	647 632	540 054	543 904
Déplacements	531 700	643 034	605 781
Contrats de service et honoraires professionnels	805 122	671 383	881 815
Publicité et marketing	95 800	68 117	114 780
Perfectionnement	395 800	477 236	588 411
Autres	111 277	92 793	185 577
TOTAL – Frais d'administration	10 505 101	10 382 846	9 960 731
AMORTISSEMENTS, MOINS-VALUES ET PERTE SUR CESSION	BUDGET	2014	2013
Amortissement et moins-values du matériel roulant lourd	13 562 503	14 044 071	13 616 569
Amortissement et moins-values du matériel roulant léger	12 130 747	12 685 911	12 258 495
Amortissement des réservoirs et pompes	537 489	499 632	588 368
Amortissement des autres immobilisations corporelles	467 261	513 518	496 983
Amortissement du développement informatique	575 000	506 710	578 217
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	1 710 000	2 104 722	1 753 188
TOTAL – Amortissements, moins-values et perte sur cession	28 983 000	30 354 564	29 291 820
FRAIS FINANCIERS	BUDGET	2014	2013
Intérêts sur marge de crédit	536 949	611 659	467 741
Intérêts sur dette à long terme	5 665 560	4 863 202	5 162 208
Amortissement des frais d'émission de la dette	188 891	180 842	177 627
Intérêts et frais bancaires	35 000	27 796	33 493
TOTAL – Frais financiers	6 426 400	5 683 499	5 841 069
TOTAL – Dépenses	112 155 500	112 714 449	108 256 836
EXCÉDENT	BUDGET	2014	2013
	–	561 886	1 234 566
EXCÉDENT CUMULÉ au début	6 604 802	7 839 368	6 604 802
EXCÉDENT CUMULÉ à la fin	6 604 802 \$	8 401 254 \$	7 839 368 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

SITUATION FINANCIÈRE – NON AUDITÉE

AU 31 MARS 2014

ACTIFS FINANCIERS	2014	2013
Encaisse	(197 501) \$	1 368 598 \$
Débiteurs (note 5)	16 013 065	11 596 906
Subventions à recevoir (note 6)	723 306	313 313
Travaux en cours	153 817	140 886
Frais d'émission reportés de la dette	756 011	707 703
TOTAL – Actifs financiers	17 448 698	14 127 406

PASSIFS	2014	2013
Créditeurs et charges à payer (note 8)	9 677 413	11 059 917
Intérêts courus à payer	1 408 287	1 653 619
Revenus perçus d'avance	3 039 321	3 439 272
Avances du Fonds de financement (note 9)	34 351 008	33 617 014
Dette (note 10)	161 662 675	150 409 184
Subventions et contributions reportées (note 11)	1 770 411	785 555
TOTAL – Passifs	211 909 115	200 964 561
DETTE NETTE	(194 460 417)	(186 837 155)

ACTIFS NON FINANCIERS	2014	2013
Immobilisations corporelles (note 13)	197 532 502	189 942 320
Stocks de fournitures (note 14)	4 090 376	3 905 737
Frais payés d'avance	1 238 793	828 466
TOTAL – Actifs non financiers	202 861 671	194 676 523
EXCÉDENT CUMULÉ	8 401 254 \$	7 839 368 \$

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (note 15)

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 AUDITÉE DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2014

	BUDGET	2014	2013
EXCÉDENT	– \$	561 886 \$	1 234 566 \$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(36 330 546)	(41 986 916)	(43 323 582)
Amortissement des immobilisations corporelles	27 273 000	28 249 842	27 538 632
Perte de disposition d'immobilisations corporelles		2 104 722	1 753 188
Produit de disposition d'immobilisations corporelles		4 042 170	2 943 298
SOUS-TOTAL	(9 057 546)	(7 590 182)	(11 088 464)
	BUDGET	2014	2013
Acquisition de stocks de fournitures		(39 935 596)	(37 368 730)
Acquisition de frais payés d'avance		(1 238 793)	(828 466)
Utilisation de stocks de fournitures		39 750 957	37 221 535
Utilisation de frais payés d'avance		828 466	1 003 435
SOUS-TOTAL		(594 966)	27 774
AUGMENTATION DE LA DETTE NETTE	(6 377 637)	(7 623 262)	(9 826 124)
DETTE NETTE au début	(182 157 163)	(186 837 155)	(177 011 031)
DETTE NETTE à la fin	(188 534 800) \$	(194 460 417) \$	(186 837 155) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FLUX DE TRÉSORERIE – NON AUDITÉS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2014

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	2014	2013
Excédent	561 886 \$	1 234 566 \$
Éléments sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	28 249 842	27 538 632
Stocks de fournitures	(184 639)	(147 195)
Frais payés d'avance	(410 327)	174 969
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	2 104 722	1 753 188
Virement des subventions et contributions reportées	(331 497)	(451 485)
Virement des frais d'émission de la dette	180 842	177 627
Virement des revenus perçus d'avance	(634 415)	(578 790)
TOTAL – Éléments sans incidence sur la trésorerie	28 974 528	28 466 946
Variation des actifs financiers et des passifs reliés à l'exploitation		
Débiteurs	(4 416 159)	(338 528)
Subventions et contributions à recevoir	(409 993)	(313 313)
Travaux en cours	(12 931)	(6 340)
Frais d'émission reportés liés aux dettes	(229 150)	(109 750)
Créditeurs et charges à payer	(1 382 504)	1 729 825
Intérêts courus à payer	(245 332)	(313 652)
Subventions et contributions reportées	1 316 353	874 291
TOTAL – Variation des actifs financiers et des passifs reliés à l'exploitation	(5 379 716)	1 522 533
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	24 156 698	31 224 045
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS	2014	2013
Acquisition d'immobilisations corporelles	(41 986 916)	(43 323 582)
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	4 042 170	2 943 298
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS	(37 944 746)	(40 380 284)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	2014	2013
Revenus perçus d'avance	234 464	408 432
Avances du Fonds de financement	733 994	13 085 237
Dettes effectuées	41 000 000	21 500 000
Dettes remboursées	(29 746 509)	(25 396 223)
FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	12 221 949	9 597 446
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE	(1 566 099)	441 207
TRÉSORERIE au début	1 368 598	927 391
TRÉSORERIE à la fin	(197 501) \$	1 368 598 \$
Intérêts payés au cours de l'exercice	5 108 533 \$	5 475 860 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

AU 31 MARS 2014

1. STATUTS CONSTITUTIFS 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 (RLRQ, chapitre 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 (RLRQ, chapitre I-3) et de l'article 149 (1)d) de la Loi de l'impôt sur le revenu (L.R.C. [1985], ch. 1 [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 est 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 subventions et 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 satisfaits et où une estimation raisonnable des montants en cause est possible.

Les revenus et les contributions relatifs 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.

Subventions à recevoir

Les subventions à recevoir sont constatées dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu à ces subventions, 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.

TRAVAUX EN COURS

Les travaux en cours représentent les réparations inachevées devant être facturées 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.

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.

Subventions et contributions reportées

Les rentrées grevées d'affectations d'origine externe sont constatées à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel les ressources sont utilisées aux fins prescrites. Celles reçues avant l'exercice au cours duquel elles sont utilisées sont présentées à titre de subventions ou contributions reportées jusqu'à ce que les ressources soient utilisées aux fins prescrites.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

AU 31 MARS 2014

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Les contributions du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada relatives au financement des immobilisations sont reportées et virées aux revenus au même rythme que les immobilisations auxquelles elles 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	–

RÉDUCTION DE VALEUR 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

AU 31 MARS 2014

3. SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT

Les subventions et contributions gouvernementales comprennent 331 497 \$ (401 149 \$ en 2013) provenant du gouvernement provincial et 0 \$ (50 336 \$ en 2013) alloués par le gouvernement fédéral. Ces sommes correspondent à l'amortissement des subventions et des contributions reportées relatives au financement des immobilisations.

	2014	2013
Virement des contributions reportées, transfert d'actifs	– \$	38 158 \$
Virement des contributions reportées, contrat d'approvisionnement	–	274 255
Virement des subventions reportées, programme Véhicules électriques	331 497	88 736
Virement des contributions reportées, programme écoAUTO	–	50 336
TOTAL	331 497 \$	451 485 \$

4. FRAIS D'EXPLOITATION

PIÈCES

	2014	2013
Stocks au début	2 828 638 \$	2 717 363 \$
Achat de pièces, réparations externes, immatriculations et autres	20 530 201	19 917 156
Stocks à la fin	(2 928 215)	(2 828 638)
TOTAL	20 430 624 \$	19 805 881 \$

CARBURANT

	2014	2013
Stocks au début	1 077 099 \$	1 041 179 \$
Achat de carburant, entretien et permis pétrolier	19 405 395	17 451 574
Stocks à la fin	(1 162 161)	(1 077 099)
TOTAL	19 320 333 \$	17 415 654 \$

5. DÉBITEURS

	2014	2013
Ministère des Transports	6 741 105 \$	3 357 891 \$
Autres ministères et organismes	3 697 750	3 584 770
Municipalités et autres	5 574 210	4 654 245
TOTAL	16 013 065 \$	11 596 906 \$

6. SUBVENTIONS À RECEVOIR

	2014	2013
Ministère des Ressources naturelles – véhicules électriques	723 306 \$	313 313 \$

7. 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 2016. Le taux d'intérêt au 31 mars 2014 est de 3,00 % (3,00 % en 2013).

8. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2014	2013
Fournisseurs	7 752 791 \$	8 983 459 \$
Taxes de vente	520 202	819 510
Salaires et avantages sociaux	1 404 420	1 256 948
TOTAL	9 677 413 \$	11 059 917 \$

9. 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 2014 est de 1,527 % (1,52 % en 2013).

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

AU 31 MARS 2014

10. DETTE

FONDS DE FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC BILLETS PORTANT INTÉRÊTS À TAUX FIXE, REMBOURSABLES PAR VERSEMENT ANNUEL

	2014	2013
5,788 %, 725 583 \$, échéant le 16 juillet 2018	3 627 913 \$	4 353 496 \$
5,267 %, 1 000 000 \$, échéant le 5 mai 2014	1 000 000	2 000 000
4,524 %, 300 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	1 800 000	2 100 000
4,813 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2015	2 000 000	3 000 000
4,855 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	3 000 000	4 000 000
5,065 %, 900 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	8 100 000	9 000 000
4,598 %, 531 878 \$, échu le 1 ^{er} octobre 2013	–	531 878
4,024 %, 850 000 \$, échu le 1 ^{er} octobre 2013	–	850 000
4,024 %, 1 000 000 \$, échu le 1 ^{er} octobre 2013	–	6 000 000
4,418 %, 400 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	4 000 000	4 400 000
4,542 %, 700 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2018	3 500 000	4 200 000
3,032 %, 833 333 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2014	833 333	1 666 667
4,180 %, 540 000 \$, échéant le 1 ^{er} juin 2017	5 940 000	6 480 000
4,060 %, 450 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	2 700 000	3 150 000
3,457 %, 416 667 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2014	416 667	833 333
3,753 %, 985 714 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2015	1 971 429	2 957 143
4,340 %, 750 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2019	4 500 000	5 250 000
3,203 %, 1 166 667 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2015	2 333 333	3 500 000
4,775 %, 233 333 \$, échéant le 17 mai 2024	2 566 667	2 800 000
2,418 %, 1 000 000 \$, échéant le 11 janvier 2016	2 000 000	3 000 000
3,724 %, 1 400 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2021	11 200 000	12 600 000
4,056 %, 600 000 \$, échéant le 16 juillet 2025	7 200 000	7 800 000
2,892 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2015	2 000 000	3 000 000
2,089 %, 450 000 \$, échéant le 1 ^{er} juin 2017	1 800 000	2 250 000
3,122 %, 380 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2021	3 040 000	3 420 000
2,390 %, 433 333 \$, échéant le 1 ^{er} juin 2018	5 633 333	6 066 667
1,328 %, 2 000 000 \$, échéant le 3 juin 2014, à refinancer	22 000 000	24 000 000
2,140 %, 300 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	900 000	1 200 000
3,067 %, 400 000 \$, échéant le 1 ^{er} septembre 2023	5 600 000	6 000 000
1,941 %, 2 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2017	8 000 000	10 000 000
1,752 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2016	3 000 000	4 000 000
2,757 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} décembre 2018	5 000 000	–
2,857 %, 750 000 \$, échéant le 1 ^{er} septembre 2023	11 250 000	–
2,857 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 ^{er} septembre 2023	9 000 000	–
2,611 %, 875 000 \$, échéant le 1 ^{er} octobre 2019	5 250 000	–
2,577 %, 1 500 000 \$, échéant le 1 ^{er} septembre 2020	10 500 000	–
TOTAL	161 662 675 \$	150 409 184 \$

Échéanciers de la dette au 31 mars 2014 :

2015	40 489 630 \$
2016	24 439 630
2017	19 137 249
2018	25 717 249
2019	14 213 916
2020-2026	31 665 000

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

AU 31 MARS 2014

11. SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS REPORTÉES

	2014	2013
Solde au début	785 555 \$	362 749 \$
Subventions et contributions	1 316 353	874 291
Virement	(331 497)	(451 485)
Solde à la fin	1 770 411 \$	785 555 \$

12. 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 1 331 530 \$ (1 182 763 \$ en 2013). 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 des employés du Fonds remboursés par le gouvernement du Québec et constatés aux résultats de l'exercice s'établissent à 88 304 \$ (71 442 \$ en 2013).

13. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

COÛT	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2014
Solde au début	356 804 407 \$	15 656 115 \$	208 168 \$	372 668 690 \$
Acquisitions	41 897 943	88 973	0	41 986 916
Dispositions	(27 737 376)	0	0	(27 737 376)
Solde à la fin	370 964 974	15 745 088	208 168	386 918 230

AMORTISSEMENT CUMULÉ	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2014
Solde au début	167 695 690	14 822 512	208 168	182 726 370
Amortissement	27 743 132	506 710	0	28 249 842
Dispositions	(21 590 484)	0	0	(21 590 484)
Solde à la fin	173 848 338	15 329 222	208 168	189 385 728
VALEUR COMPTABLE NETTE	197 116 636 \$	415 866 \$	0 \$	197 532 502 \$^a

a Des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur, pour un montant total de 843 373 \$ en matériel et équipement et de 88 973 \$ en développement informatique. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

AU 31 MARS 2014

13. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

COÛT	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2013
Solde au début	335 071 594 \$	15 412 516 \$	208 168 \$	350 692 278 \$
Acquisitions	43 079 983	243 599	–	43 323 582
Dispositions	(21 347 170)	–	–	(21 347 170)
Solde à la fin	356 804 407	15 656 115	208 168	372 668 690

AMORTISSEMENT CUMULÉ	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2013
Solde au début	157 385 959	14 244 295	208 168	171 838 422
Amortissement	26 960 415	578 217	–	27 538 632
Dispositions	(16 650 684)	–	–	(16 650 684)
Solde à la fin	167 695 690	14 822 512	208 168	182 726 370
VALEUR COMPTABLE NETTE	189 108 717 \$	833 603 \$	– \$	189 942 320 \$^a

a Des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur, pour un montant total de 824 853 \$ en matériel et équipement et de 243 599 \$ en développement informatique. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

14. STOCKS DE FOURNITURES

	2014	2013
Pièces	2 928 215 \$	2 828 638 \$
Carburant	1 162 161	1 077 099
	4 090 376 \$	3 905 737 \$

15. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

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

	2014	2013
Acquisitions d'immobilisations	19 421 272 \$	10 818 677 \$
Approvisionnement en biens et services	1 650 043	985 280
	21 071 315 \$	11 803 957 \$

16. 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 comptabilisées à la valeur d'échange, le Fonds est apparenté à tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'à 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES AU 31 MARS 2014

17. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

La juste valeur des avances du 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 2014, la juste valeur de la dette de 161 662 675 \$ (150 409 184 \$ au 31 mars 2013) s'établissait à 170 204 561 \$ (160 559 749 \$ au 31 mars 2013), compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie au cours du marché pour des titres de nature semblable quant à l'échéance et au taux d'intérêt.

