

# RAPPORT ANNUEL DE GESTION 2014 2015



LE CENTRE DE GESTION  
DE L'ÉQUIPEMENT  
ROULANT

Québec 

Cette publication a été réalisée par le Centre de gestion de l'équipement roulant et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports du Québec.

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, 2015  
Centre de gestion de l'équipement roulant : [www.cger.mtq.gouv.qc.ca](http://www.cger.mtq.gouv.qc.ca)

ISBN 978-2-550-73834-3 (PDF)

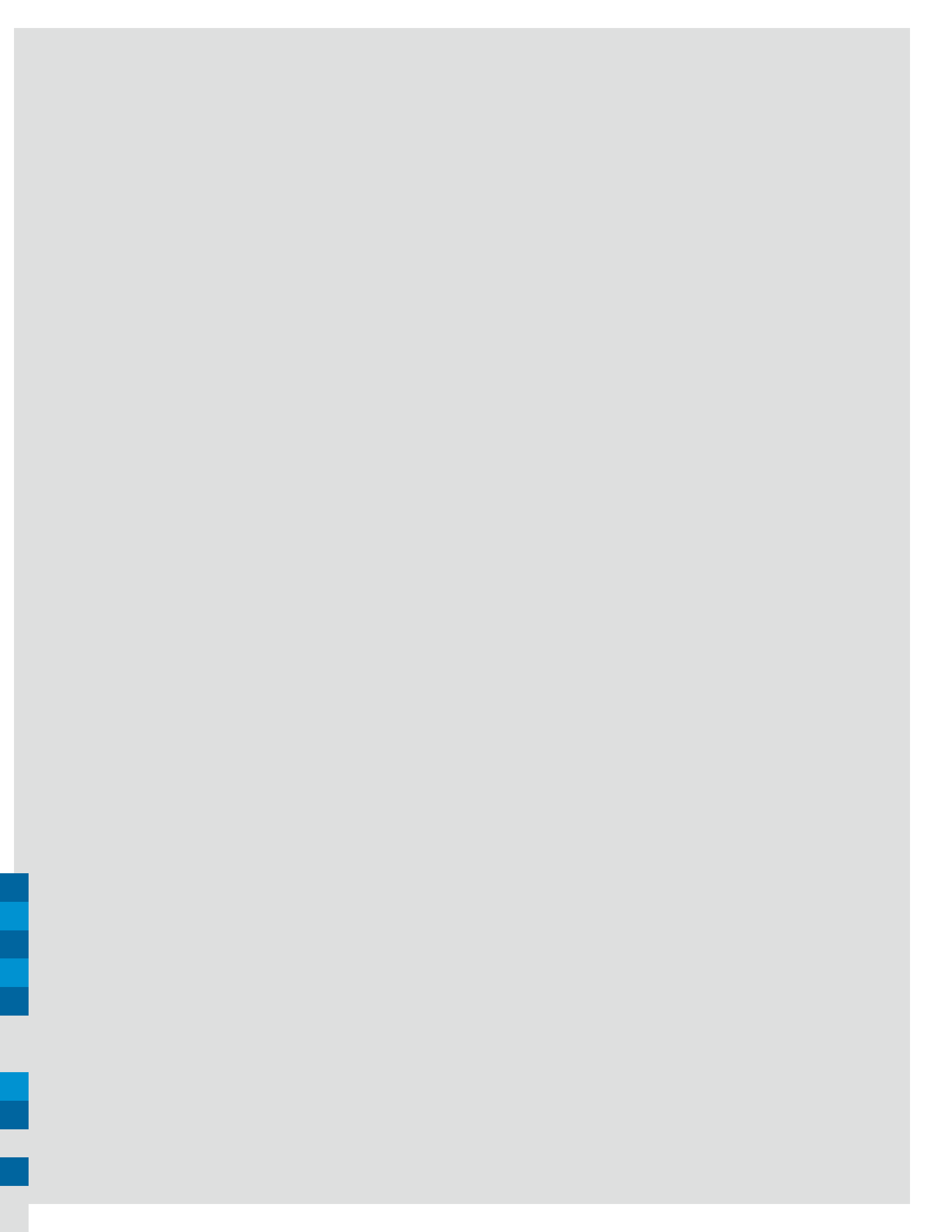
Dépôt légal – 2015

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec

# TABLE DES MATIÈRES

LE MOT DU DIRECTEUR .....	3
LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION .....	4
LE RAPPORT DE MISSION D'EXAMEN DE RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON .....	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 2014-2015 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 2014-2015 .....	17
LES PERSPECTIVES POUR 2015-2016 .....	32
LES ÉTATS FINANCIERS 2014-2015 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT .....	33



# LE MOT DU DIRECTEUR

C'est avec plaisir que je vous présente le *Rapport annuel de gestion 2014-2015* du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER).

L'année 2014-2015 a été marquée par la poursuite de l'amélioration de la performance de l'organisation. En effet, toutes les cibles ont été atteintes et, pour plusieurs, dépassées.

De toutes les réalisations de la dernière année, notons l'important sondage sur la satisfaction de la clientèle qui s'est avérée, une fois de plus, très satisfaite à l'égard des produits et services offerts, et ce, principalement en raison de l'engagement concret de tous nos employés.

D'autre part, nous avons poursuivi avec succès l'implantation de véhicules électriques au sein du parc de véhicules gouvernemental conformément au mandat qui nous a été confié par le gouvernement.

De plus, au cours de cette dernière année, nous avons mis en œuvre notre système de coût de revient qui nous a permis de poursuivre, de façon éclairée, l'optimisation de l'utilisation des ressources de toute nature et la révision de nos processus de travail.

Ce ne sont là que quelques réalisations auxquelles tout le personnel a contribué. Je tiens d'ailleurs à en profiter pour remercier tous les employés du CGER pour leur dévouement et leur implication. C'est en travaillant tous en étroite collaboration que l'organisation peut relever avec succès les défis qui lui sont lancés.



Le directeur du Centre de gestion de l'équipement roulant

M. PAUL-YVAN DESCHÊNES

Québec, septembre 2015

# LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Ce document constitue le 18<sup>e</sup> 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 2014-2015.

La direction du CGER a maintenu, tout au long de l'année 2014-2015, 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 2014-2015. 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 2014-2015* correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2015.

PAUL-YVAN DESCHÉNES  
Le directeur

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

CARL GAUTHIER  
Le directeur de l'exploitation et des services à la clientèle

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

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

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

CÉLINE ROUTHIER  
La chef du Service de soutien à la gestion

# LE RAPPORT DE MISSION D'EXAMEN DE RAYMOND CHABOT GRANT THORNTON s.e.n.c.r.l.

Madame la Sous-Ministre,

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 2015, 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 informations qui nous ont été fournies 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.*<sup>1</sup>

Québec, le 18 septembre 2015

[1] CPA, auditeur, CA permis de comptabilité publique no. A119912

# 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. Il gère un parc de quelque 9 998 véhicules et équipements connexes. De ce nombre, 7 965 véhicules et équipements lui appartiennent, tandis que les 2 033 autres sont entretenus et réparés selon une tarification horaire. Un réseau de 63 ateliers de mécanique et de fabrication, répartis sur l'ensemble du territoire québécois, fait également partie du CGER.

## 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 2014-2015, ce dernier était formé des membres suivants :

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

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 ;

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 2014

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 2013-2014 ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le Plan d'action 2014-2015. 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 :

- les résultats du sondage sur la mobilisation du personnel avec un taux de participation de 88 % et l'atteinte du plus haut taux de mobilisation du personnel connu par le CGER jusqu'à maintenant, soit 76 % ;
- la formation du personnel (75 % de la dépense de formation a été investie pour les mécaniciens) ;
- la présentation du système de coût de revient ;
- les efforts consacrés au cours de la dernière année au dossier des véhicules électriques.



# LA STRUCTURE DE L'ORGANISATION ET LES RESSOURCES HUMAINES

Le CGER est composé d'un centre administratif situé à Québec et de 63 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](http://www.cger.mtq.gouv.qc.ca).

Au 31 mars 2015, l'organisation comptait 424 employés, dont près de 300 travaillaient dans les ateliers de mécanique. 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.



■ Le CGER compte 14 zones d'exploitation régionale ainsi que 63 ateliers de mécanique et de fabrication répartis sur tout le territoire québécois.

## EFFECTIF DU CGER PAR CATÉGORIE D'EMPLOI ET SELON LE STATUT AU 31 MARS

CATÉGORIE D'EMPLOI	PERMANENT 2015	PERMANENT 2014	OCCASIONNEL 2015	OCCASIONNEL 2014	TOTAL 2015	TOTAL 2014	% 2015	% 2014
Cadres	25	28	1	1	26	29	6,13	6,30
Professionnels	31	30	3	5	34	35	8,02	7,61
Fonctionnaires	45	51	29	34	74	85	17,45	18,48
Ouvriers	148	166	142	145	290	311	68,40	67,61
<b>TOTAL</b>	<b>249</b>	<b>275</b>	<b>175</b>	<b>185</b>	<b>424</b>	<b>460</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
<b>POURCENTAGE (%)</b>	<b>58,73</b>	<b>59,78</b>	<b>41,27</b>	<b>40,22</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>		

## EFFECTIF DU CGER PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE AU 31 MARS

UNITÉ ADMINISTRATIVE	TOTAL	
	2015	2014
Direction	8	6
Service du soutien à la gestion	33	35
Service de l'ingénierie et des acquisitions	25	25
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	17	25
Service régional de Québec et de l'Est	5	6
Zone de la Côte-Nord	15	19
Zone de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	20	20
Zone du Bas-Saint-Laurent	15	19
Zone de Québec	41	42
Zone du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	16	16
Service régional du Centre-du-Québec	6	7
Zone de la Chaudière-Appalaches	25	26
Zone de la Mauricie-Centre-du-Québec-Lanaudière	23	22
Zone de l'Estrie	19	21
Zone de la Montérégie	28	28
Fabrication	11	19
Service régional de Montréal et de l'Ouest	6	8
Zone de Montréal	36	38
Zone des Laurentides-Outaouais	31	35
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	20	19
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi-Témiscamingue	24	24
<b>TOTAL</b>	<b>424</b>	<b>460</b>

## EFFECTIF DU CGER PAR CATÉGORIE D'EMPLOI ET SELON LE SEXE AU 31 MARS

CATÉGORIE D'EMPLOI	FEMMES 2015	FEMMES 2014	HOMMES 2015	HOMMES 2014	TOTAL 2015	TOTAL 2014	% 2015	% 2014
Cadres	1	–	25	29	26	29	6,13	6,30
Professionnels	12	16	22	19	34	35	8,02	7,61
Fonctionnaires	48	55	26	30	74	85	17,45	18,48
Ouvriers	3	4	287	307	290	311	68,40	67,61
<b>TOTAL</b>	<b>64</b>	<b>75</b>	<b>360</b>	<b>385</b>	<b>424</b>	<b>460</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
<b>POURCENTAGE (%)</b>	<b>15,09</b>	<b>16,30</b>	<b>84,91</b>	<b>83,70</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>		

# LES FAITS SAILLANTS

## SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

En mars 2015, la clientèle du CGER a été invitée à se prononcer sur le niveau de satisfaction concernant les services offerts par l'ensemble de notre personnel. Le résultat obtenu dépasse la cible fixée : 96 % de nos clients se disent satisfaits, dont 39 % très satisfaits, par rapport à une cible de maintien d'un taux de satisfaction de notre clientèle de l'ordre de 94 %.

## FORMATION

Au cours de la dernière année, le plan de formation a été principalement orienté vers la formation sur l'entretien et la réparation des véhicules, plus particulièrement sur les véhicules électriques. Ces formations ont permis aux mécaniciens d'effectuer les entretiens sur ce type de véhicule de manière sécuritaire et ont également été un levier d'amélioration de leurs connaissances en la matière.

NOTRE ENGAGEMENT EN MATIÈRE de Qualité et d'Environnement

**ISO 9001 - POLITIQUE QUALITÉ**  
Le CGER s'engage à exceller dans ses pratiques d'affaires et répondre à des exigences de qualité supérieures afin de satisfaire sa clientèle. Ainsi, le CGER s'engage à :

- Respect des lois et des règlements en matière de qualité
  - maintenir les véhicules routiers et les équipements connexes en bon état de fonctionnement en tout temps de manière à en permettre une utilisation optimale au meilleur coût possible;
  - élaborer, implémenter et maintenir un système de gestion de la qualité de ses produits et ses services, et ce, grâce à l'engagement de tout son personnel.
- Amélioration continue de la gestion de la qualité
  - s'assurer de la satisfaction de ses clients en leur offrant des produits et des services de qualité partout au Québec;
  - s'assurer que son système de gestion de la qualité est compris, mis en œuvre, entretenu et respecté par tous les niveaux de l'organisation.

**ISO 14001 - POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE**  
Le CGER s'engage à exceller en matière d'environnement dans ses activités et ses services ainsi qu'à prendre les mesures nécessaires afin de réduire au minimum les effets négatifs de ceux-ci sur l'environnement. Ainsi, le CGER s'engage à :

- Respect des lois et des règlements en matière d'environnement
  - se conformer aux lois et règlements touchant l'environnement ainsi qu'aux autres exigences applicables à ses activités et à ses aspects environnementaux identifiés;
  - participer activement à la gestion des matières dangereuses qu'il/elles soient solidifiées ou non et des autres matières résiduelles ainsi qu'à récupérer et recycler les déchets produits par ses activités;
  - revoir annuellement sa politique environnementale afin de s'assurer qu'elle soit toujours applicable et appropriée aux activités, aux exigences légales et aux autres exigences soucrites par le CGER.
- Amélioration continue de la performance environnementale
  - effectuer régulièrement des audits internes de ses procédures environnementales afin d'évaluer les performances;
  - élaborer et à s'assurer du suivi des programmes environnementaux répondant à ses objectifs et ses cibles;
  - sensibiliser ses employés, ses fournisseurs et ses sous-traitants aux bénéfices de se conformer aux exigences de son système de gestion environnemental et aux impacts environnementaux;
  - diffuser sa politique environnementale pour qu'elle soit accessible aux employés ainsi qu'aux parties intéressées externes et être à l'écoute de leurs demandes dans le domaine de l'environnement.

**ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX**  
Le CGER a prêté une attention particulière à certains aspects environnementaux en assurant une meilleure gestion environnementale des actions en lien avec les activités, les produits ou les services.

RISQUE DE DÉVERSEMENT	ÉMISSIONS D'HYDROCARBURES	MATIÈRES DANGEREUSES RÉSIDUELLES	MATIÈRES RESIDUELLES	CONSUMATION D'ÉNERGIE
Exemple : Entretien au vase d'huile, liquide de refroidissement, etc.	Exemple : Entretien des pneus et remplacement d'incendie, chocs des véhicules et émission de gaz à effet de serre.	Exemple : Réserve de récupération des huiles usées.	Exemple : Réutilisation de papier, déchets alimentaires.	Exemple : Choix des véhicules en fonction de la consommation d'énergie.

12 mai 2015  
Date

Paul-Yves Deschênes  
Directeur

Centre de gestion de l'équipement roulant  
Québec

■ En 2004, le CGER met en œuvre un programme d'amélioration continue certifié ISO 9001 qui témoigne de la bonne gestion de l'organisation. En 2008, le CGER est devenu l'un des premiers organismes publics à détenir la certification ISO 14001 qui témoigne de la bonne gestion environnementale de l'organisation.

## GESTION DE LA QUALITÉ (ISO)

L'année 2014-2015 a été marquée par une amélioration notable en ce qui a trait à notre gestion ISO. Beaucoup d'activités de sensibilisation, d'amélioration et de transmission de connaissances ont été organisées dans un but d'amélioration continue. Entre autres, la création d'un comité qualité a permis et permet de revoir certains processus, d'en instaurer de nouveaux, de trouver des mesures correctives permanentes, etc. De plus, quelques éléments importants ont été ajoutés aux audits internes tel le suivi des entretiens préventifs.

## PERTES SUR DISPOSITION

Le dossier des pertes sur disposition a fait l'objet d'efforts soutenus tout au long de l'année qui vient de se terminer. Chaque étape du processus de disposition des véhicules a été revue et corrigée afin d'en améliorer le résultat et ce travail se poursuivra au cours de la prochaine année.

## VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Encore cette année, le CGER a su consacrer des efforts remarquables à la réalisation de son mandat dans un contexte budgétaire difficile. L'engagement soutenu des personnes affiliées à ce dossier a même permis à notre organisation de bénéficier de l'ajout de nouveaux clients et a également contribué à une amélioration de notre notoriété. Le CGER devient ainsi l'un des plus grands gestionnaires de parc de véhicules électriques.

## TABLEAU DE BORD DE GESTION

La mise en œuvre d'un plan d'action pour l'atteinte des objectifs fixés dans ce dossier a permis, entre autres, d'outiller davantage les gestionnaires afin qu'ils puissent être proactifs face aux problématiques rencontrées. En effet, avec l'utilisation du tableau de bord de gestion, les gestionnaires ont la possibilité d'agir de façon efficace en temps réel, ce qui constitue une amélioration du suivi mensuel et de l'atteinte des objectifs.

# LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE 2014-2015 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 de conducteurs, la fourniture de carburant et les services de génie-conseil.

## 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 2015, le CGER avait 314 ententes de service de location clés en main actives, dont 232 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, 6 703 véhicules et équipements connexes. En 2014-2015, le revenu annuel résultant de la location clés en main a atteint 90 582 218 \$.

### CLIENTÈLE POUR LA LOCATION CLÉS EN MAIN AU 31 MARS

TYPE D'ORGANISATION	ENTENTES 2014-2015	VÉHICULES 2014-2015	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2014-2015	ENTENTES 2013-2014	VÉHICULES 2013-2014	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2013-2014
Ministère des Transports	29	4 103	1	28	4 005	1
Autres ministères	126	578	17	126	570	16
Organismes	45	217	18	45	232	20
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux	48	346	48	40	271	39
Organismes liés au réseau de l'éducation	12	26	12	8	18	8
Organismes municipaux	5	30	5	5	26	5
Municipalités	48	1 385	42	57	1 494	54
Organismes fédéraux et amérindiens	1	18	1	1	17	1
<b>TOTAL</b>	<b>314</b>	<b>6 703</b>	<b>144</b>	<b>310</b>	<b>6 633</b>	<b>144</b>

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

En 2014-2015, le CGER a réparé et entretenu 2 033 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 6 667 024 \$.

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

TYPE D'ORGANISATION	NOMBRE DE VÉHICULES 2014-2015	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2014-2015	NOMBRE DE VÉHICULES 2013-2014	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2013-2014
Ministère des Transports	292	1	373	1
Autres ministères	448	4	460	4
Organismes	955	12	1 052	14
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux	57	13	42	12
Organismes liés au réseau de l'éducation	67	7	58	7
Organismes municipaux	16	3	18	3
Municipalités	182	20	221	23
Organismes fédéraux et amérindiens	16	2	24	2
<b>TOTAL</b>	<b>2 033</b>	<b>62</b>	<b>2 248</b>	<b>66</b>

## L'ANALYSE EN GESTION DE PARC DE VÉHICULES

En 2014-2015, le CGER a effectué l'analyse du parc de véhicules de quatre clients municipaux, soit les villes de Baie-Comeau, de Baie-Saint-Paul, des Îles-de-la-Madeleine et de Magog. Les revenus générés par ces analyses au cours de l'année financière 2014-2015 sont de l'ordre de 46 850 \$, incluant 7 500 \$ comptabilisés en 2014-2015 pour l'analyse du parc de véhicules de la Ville de Saint-Jérôme dont le rapport final a été déposé en mars 2014.

## LA FORMATION DES CONDUCTEURS

Au cours de l'année, plusieurs unités du ministère des Transports, villes, municipalités ou organismes ont eu recours aux services de formation et d'évaluation. En tout, 21 types de formation ont été offerts à 320 participants pour un total de 34 séances de formation, dont 20 ont généré des revenus pour le CGER.

Les présentations de véhicules ou d'équipements neufs sont effectuées par les formateurs du Secteur de la formation des conducteurs. En 2014-2015, 64 présentations ont été données à 457 personnes dans toute la province. Les présentations d'équipements et de machinerie spécialisés sont, quant à elles, faites par les fournisseurs.

En plus des formations et des présentations de véhicules, des évaluations de conducteurs de véhicules et d'équipements mobiles (CVEM I et II) ont eu lieu pour le ministère des Transports au cours de l'été 2014. Ces évaluations ont représenté 697,75 heures pour un total de 491 candidats.

En 2014-2015, les revenus totaux découlant du Secteur de la formation des conducteurs s'élèvent donc à 140 751,86 \$.

Par ailleurs, en 2014-2015, le Secteur de la formation des conducteurs a réalisé deux capsules vidéo de formation disponibles pour le personnel du CGER :

- le système de régulation d'épandage ACE Chlorobite;
- le système de freins pneumatiques et sa vérification.

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 occasionnés 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.

## LA FOURNITURE DE CARBURANT

### CONSOMMATION PAR TYPE DE CARBURANT

TYPE D'ORGANISATION	2014-2015			NOMBRE D'ORGANISATIONS 2014-2015	2013-2014			NOMBRE D'ORGANISATIONS 2013-2014
	ESSENCE (L)	DIESEL (L)	TOTAL (L)		ESSENCE (L)	DIESEL (L)	TOTAL (L)	
Ministère des Transports	6 476 919	7 282 353	13 759 272	1	6 885 876	7 841 021	14 726 897	1
Autres ministères	360 392	38 291	398 683	8	408 090	44 676	452 766	10
Organismes	821 631	8 818	830 449	9	871 210	11 592	882 802	14
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux	56 939	38 268	95 207	23	60 349	41 277	101 626	20
Organismes liés au réseau de l'éducation	37 315	96 693	134 008	6	39 713	31 371	71 084	5
Organismes municipaux	2 847	1 587	4 434	2	3 699	3 114	6 813	4
Municipalités	87 189	148 826	236 015	10	155 155	281 049	436 204	14
Organismes fédéraux et amérindiens	–	–	–	–	25	–	25	2
Consommation par le CGER	241 232	91 175	332 407	1	292 051	105 455	397 506	1
<b>TOTAL</b>	<b>8 084 464</b>	<b>7 706 011</b>	<b>15 790 475</b>	<b>60</b>	<b>8 716 168</b>	<b>8 359 555</b>	<b>17 075 723</b>	<b>71</b>

## 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 qui intègrent les derniers développements technologiques disponibles. Leur expertise est aussi sollicitée pour répondre aux besoins particuliers de certains clients, entre autres pour l'élaboration de devis et de suivis de fabrication.

En 2014-2015, les organisations suivantes ont eu recours aux services de génie-conseil :

- la Commission scolaire de Montréal;
- la Ville de Montréal;
- la Municipalité de Sainte-Brigitte-de-Laval;
- le Centre d'expertise hydrique;
- le gouvernement régional Kativik;
- la Municipalité de Raguenu.

## LES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE

Le 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<sup>er</sup> avril 2001, le CGER s'est doté d'une déclaration de services à la clientèle. Mise à jour le 1<sup>er</sup> 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](http://www.cger.mtq.gouv.qc.ca).

Les résultats pour l'année 2014-2015 au regard de ces engagements se trouvent dans la sous-section « Les résultats 2014-2015 des engagements spécifiques énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle » du présent document.

### LA GESTION DES PLAINTES

En 2014-2015, le CGER a reçu cinq plaintes, dont deux ont été formulées verbalement.

DESCRIPTION DE LA PLAINTÉ	NOMBRE
Le comportement du personnel	2
Les explications reçues du personnel des ateliers de mécanique	1
Les fournisseurs	1
Le service de dépannage mécanique 1 888-CGER	1
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>

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 2014-2015 des engagements spécifiques énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle » du présent document.



## 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.

## 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 7 965 unités au 31 mars 2015.



■ Que l'on parle de véhicules légers comme des camionnettes, de véhicules lourds tels des camions de déneigement, de véhicules spécialisés ou encore de véhicules électriques, l'offre est complète et diversifiée.

### PARC DE VÉHICULES DU CGER AU 31 MARS PAR SUPERCATÉGORIE

SUPERCATÉGORIE	LOCATION AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS		LOCATION À D'AUTRES CLIENTS		VÉHICULES DE PRÊT		VÉHICULES DISPONIBLES <sup>a</sup>		VÉHICULES UTILISÉS PAR LE CGER <sup>b</sup>		TOTAL	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Véhicule léger	1 544	1 512	1 503	1 467	81	67	512	438	152	159	3 792	3 643
Camion	404	401	158	163	39	35	20	14	3	3	624	616
Matériel-outil remorqué	130	126	17	22	1	–	11	9	7	9	166	166
Matériel remorqué	233	239	33	34	–	–	5	4	5	1	276	278
Véhicule-outil	216	210	193	215	17	10	20	16	20	18	466	469
Équipement	1 526	1 467	649	677	147	129	193	107	22	16	2 537	2 396
Matériel divers	50	50	47	50	1	–	3	1	3	3	104	104
<b>TOTAL</b>	<b>4 103</b>	<b>4 005</b>	<b>2 600</b>	<b>2 628</b>	<b>286</b>	<b>241</b>	<b>764</b>	<b>589</b>	<b>212</b>	<b>209</b>	<b>7 965</b>	<b>7 672</b>

- a Il est important de noter que plusieurs des véhicules qui ont été loués à court terme en 2013-2014 et en 2014-2015 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.



## 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 CGER

CATÉGORIE	ÂGE MOYEN 2014-2015	ÂGE MOYEN 2013-2014	ÂGE MOYEN 2012-2013	DURÉE DE VIE OPTIMALE <sup>a</sup>
Automobile	4,0	4,2	4,1	9
Camionnette	3,6	3,7	3,6	9
Fourgonnette	4,7	4,9	4,6	11
Camion 6-roues	7,9	8,7	8,5	15
Camion 10-roues	5,9	6,7	6,9	10
Niveleuse	7,1	8,1	8,1	15
Chargeuse	7,6	7,6	6,7	15
Pelle	8,1	7,0	7,9	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	2014-2015	2013-2014	2012-2013
Automobile	0,9	1,37	0,99
Camionnette	1,9	2,79	2,69
Fourgonnette	1,0	1,80	1,11
Camion 6-roues	5,59	5,88	7,24
Camion 10-roues	24,9	35,52	39,92
Niveleuse	3,7	3,57	–
Chargeuse	7,8	6,25	3,85
Pelle	–	–	–

De 2011 à 2015, l'âge moyen pondéré des véhicules présentés au tableau précédent a légèrement varié de 4,6 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 7 965 unités que possède le CGER, 2 033 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 2 033 unités par supercatégorie de véhicules.

VÉHICULES RÉPARÉS OU ENTRETENUS PAR LE CGER  
SELON UNE TARIFICATION HORAIRE AU 31 MARS

SUPERCATÉGORIE	NOMBRE DE VÉHICULES 2015	NOMBRE DE VÉHICULES 2014
Véhicule léger	1 523	1 599
Camion	63	70
Matériel-outil remorqué	137	201
Matériel remorqué	191	215
Véhicule-outil	45	62
Équipement	35	50
Matériel divers	39	51
<b>TOTAL</b>	<b>2 033</b>	<b>2 248</b>

## LES ACQUISITIONS ET LES VENTES DE VÉHICULES

### LES ACQUISITIONS

En 2014-2015, le CGER a acheté 1 212 véhicules et équipements connexes dont la valeur totale se chiffre à 49 071 139 \$. De ce nombre, 712 ont été acquis pour le ministère des Transports pour une somme de 30 297 227 \$.

Le CGER a également fait l'acquisition de 500 véhicules et équipements connexes pour d'autres ministères ou organismes publics pour une somme de 18 773 912 \$.

#### 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	298	8 946 249	361	11 084 665	659	20 030 914
Camion	73	10 755 464	10	1 335 180	83	12 090 644
Matériel-outil remorqué	12	601 180	1	15 389	13	616 569
Matériel remorqué	14	413 070	2	53 588	16	466 658
Véhicule-outil	24	4 170 505	24	3 906 725	48	8 077 230
Équipement	285	5 346 464	97	1 735 129	382	7 081 593
Matériel divers	6	64 295	5	643 236	11	707 531
<b>TOTAL</b>	<b>712</b>	<b>30 297 227</b>	<b>500</b>	<b>18 773 912</b>	<b>1 212</b>	<b>49 071 139</b>

## LES VENTES

En 2014-2015, le CGER a vendu 910 véhicules et équipements connexes pour une somme nette de 7 275 004 \$. 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, 655 unités ont été vendues dans des ventes aux enchères publiques et

ont rapporté 2 767 030 \$. Le CGER s'est également départi de 255 véhicules et équipements connexes lors d'autres ventes ou au moyen d'appels d'offres publics pour une somme de 4 507 973 \$.

Les sommes obtenues de la vente de véhicules et d'équipements connexes se sont chiffrées à 7 720 167 \$. De ces sommes, des frais de commission totalisant un montant de 445 162 \$ ont été acquittés.

## LES RÉALISATIONS EN 2014-2015

Dans son Plan d'action 2014-2015, 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	94 %	96 %
Volume d'affaires	Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 \$ <sup>b</sup>	2 465 083 \$
Mobilisation du personnel	Obtenir le taux de mobilisation du personnel	Aucune cible en 2014-2015	Indicateur mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage sur la mobilisation du personnel sera réalisé en 2015-2016
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 %	4,1 %
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 %	107,68 %
Performance opérationnelle	Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	81,4 %
Contrôle des coûts d'exploitation	Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée <sup>a</sup> égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation (IPC)	≤ 0 %	6,48 % 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 ou améliorant la productivité	2	2
Développement durable	Électrification progressive et obligatoire du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics du Québec, incluant les réseaux de la santé et de l'éducation	En réévaluation	154
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 ».

b Cible suspendue temporairement (le développement des affaires exigerait l'ajout direct de ressources humaines).

## LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS POUR LES INDICATEURS 2014-2015

### ORIENTATION 1 POUR SUIVRE LA QUALITÉ DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

#### SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

##### SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir le taux de satisfaction de la clientèle	94 %	Pourcentage du taux de satisfaction de la clientèle	96 %	+ 2 %

En mars 2015, comme tous les 2 ans, le CGER a effectué un sondage pour connaître la satisfaction de sa clientèle à l'égard de ses produits et services. Un sondage électronique a donc été envoyé à 458 clients. De ce nombre, 136 l'ont rempli pour un taux de réponse de 32,6 %, comparativement à 30 % lors du dernier sondage réalisé en 2012-2013.

Le taux de satisfaction pour l'ensemble des produits et services offerts à la clientèle du CGER est comparable à celui observé en 2012-2013, soit 96 %. Il est intéressant de souligner que, comme en 2012-2013, 39 % de la clientèle s'est déclarée « très satisfaite ».

##### SATISFACTION PAR PRODUITS ET SERVICES

PRODUITS ET SERVICES	TAUX DE SATISFACTION 2014-2015 (%)	TAUX DE SATISFACTION 2012-2013 (%)
Location et gestion de parc de véhicules	93	97
Réparation et entretien des véhicules (tarification horaire)	95	98
Distribution de carburant	100	100
Services de soutien technique contre rémunération	91	88
Formation et évaluation des conducteurs	100	100
Communications avec la clientèle	97	99

Comparativement aux résultats du sondage de 2012-2013, on note une amélioration considérable du taux de clients « très satisfaits » pour certains éléments :

	TAUX DE « TRÈS SATISFAITS » 2014-2015 (%)	TAUX DE « TRÈS SATISFAITS » 2012-2013 (%)
La conformité des véhicules neufs livrés ( <i>Location et gestion de parc de véhicules</i> )	76	51
La configuration et la conception des véhicules ( <i>Location et gestion de parc de véhicules</i> )	61	41
La disponibilité des véhicules pour l'été ( <i>Location et gestion de parc de véhicules</i> )	53	31
La disponibilité des véhicules pour l'hiver ( <i>Location et gestion de parc de véhicules</i> )	61	36
Le délai de livraison des véhicules lourds ( <i>Location et gestion de parc de véhicules</i> )	59	30

Par rapport aux résultats du sondage de 2012-2013, on note une diminution du taux de satisfaction pour la compétitivité des taux :

	TAUX DE SATISFACTION 2014-2015 (%)	TAUX DE SATISFACTION 2012-2013 (%)
La compétitivité des taux de location clés en main ( <i>Location et gestion de parc de véhicules</i> )	72	88
La compétitivité du taux horaire des réparations ( <i>La réparation et l'entretien</i> )	90	98

De plus, ce sondage a permis de recueillir plusieurs commentaires et suggestions. Le CGER portera une attention particulière à tous les éléments mentionnés par la clientèle. En effet, ceux-ci représentent des pistes intéressantes pour prendre des décisions éclairées quant à la répartition des efforts d'amélioration à mettre en place.

## 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 \$ <sup>a</sup>	Augmentation des revenus totaux, excluant ceux provenant du carburant	2 465 083 \$	S. O.

a Cible suspendue temporairement (le développement des affaires exigerait l'ajout direct de ressources humaines).

Le tableau ci-dessous présente les revenus totaux du CGER, excluant ceux provenant du carburant, pour 2014-2015 et 2013-2014.

TYPE DE REVENUS	REVENUS (\$) 2014-2015	REVENUS (\$) 2013-2014
Locations	90 582 218	89 581 550
Réparations	6 667 023	6 351 069 <sup>a</sup>
Contributions du gouvernement du Québec <sup>b</sup>	1 040 772	331 497
Autres revenus <sup>b</sup>	778 467	339 281
<b>TOTAL</b>	<b>99 068 480</b>	<b>96 603 397</b>

a Certains chiffres de l'exercice précédent ont été ajustés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice courant.  
b Excluant la vente de biens (et sa contribution) achetés spécifiquement pour un client.

L'augmentation des revenus en 2014-2015, excluant le carburant, est de 2 465 083 \$. Cette augmentation est calculée en soustrayant les revenus de 2013-2014 de ceux de 2014-2015.

### 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	Aucune cible en 2014-2015	Taux de mobilisation du personnel	-	-

Cet indicateur est mesuré tous les deux ans.

#### 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	4,1 %	+ 1,6 %

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 2014-2015, une somme de 972 021 \$ a été consacrée à la formation des employés sur une masse salariale totale de 23 614 069 \$, ce qui représente 4,1 % de celle-ci. Les coûts de formation se répartissent de la manière suivante :

TYPE DE FORMATION	COÛT (\$)	POURCENTAGE (%)
<b>Informatique</b>		
Bureautique, informatique, système de gestion de parc de véhicules (GUIDE TI)	23 391	2,41
<b>Formation technique</b>		
Mécanique	671 565	69,09
Santé et sécurité au travail	66 712	6,86
<b>Sciences de l'administration</b>		
Gestion	87 385	8,99
Administration, marketing, communication, divers	122 968	12,65
<b>TOTAL</b>	<b>972 021</b>	<b>100,00</b>

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 69,09 % de ses activités de formation au développement des habiletés techniques en mécanique, comme il l'avait prévu dans son plan d'action annuel.



■ Le CGER a orienté la formation des mécaniciens sur l'entretien et la réparation des véhicules électriques.

## 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 CGER PAR RAPPORT À CEUX DU MARCHÉ

TYPE DE VÉHICULE	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2014-2015	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2013-2014	TAUX DU CGER (\$) 2014-2015	TAUX DU CGER (\$) 2013-2014	ÉCART (\$) 2014-2015	ÉCART (\$) 2013-2014	ÉCART (%) 2014-2015	ÉCART(%) 2013-2014
Véhicule de tourisme	923	924	601	581	322	343	35	37
Camionnette 4 x 2, MTC 3 100 kg min	1 134	1 151	747	758	387	393	34	34
Camionnette à 4 portières, 4 x 2, MTC 3 900 kg min	1 304	1 328	897	897	407	431	31	32
Fourgonnette compacte	1 199	1 234	768	812	431	422	36	34
<b>MOYENNE</b>							<b>34</b>	<b>34</b>

Le tableau ci-dessus montre que, en moyenne, les taux de location à long terme du CGER ont été inférieurs de 34 % à ceux du marché en 2014-2015. 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.

ÉLÉMENTS	RÉPERTOIRE GOUVERNEMENTAL	CGER
Âge des véhicules pour l'année 2014-2015	Véhicules de 2012 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 <sup>a</sup> facturé selon un taux variant de 0,25 \$ à 0,34 \$ 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 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 8 % en moyenne à ceux du marché en 2014-2015.

#### TAUX DE LOCATION À COURT TERME DU CGER PAR RAPPORT À CEUX DU MARCHÉ

TYPE DE VÉHICULE	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2014-2015	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2013-2014	TAUX DU CGER (\$) 2014-2015	TAUX DU CGER (\$) 2013-2014	ÉCART (\$) 2014-2015	ÉCART (\$) 2013-2014	ÉCART (%) 2014-2015	ÉCART (%) 2013-2014
Véhicule de tourisme	923	924	846	839	77	85	8	9
Camionnette 4 x 2, MTC 3 100 kg min	1 134	1 151	1 056	1 048	78	103	7	9
Camionnette à 4 portières, 4 x 2, MTC 3 900 kg min	1 304	1 328	1 236	1 227	68	101	5	8
Fourgonnette compacte	1 199	1 234	1 053	1 044	146	190	12	15
<b>MOYENNE</b>							<b>8</b>	<b>10</b>

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	107,68 %	+ 7,68 %

En 2014-2015, les revenus autonomes du CGER, excluant la remise effectuée au ministère des Transports, sont de 118 119 943 \$, tandis que les dépenses se chiffrent à 109 699 454 \$. Le taux d'autofinancement atteint donc 107,68 %.

## ORIENTATION 5

### ASSURER UNE GESTION EFFICACE DES ATELIERS DE MÉCANIQUE ET DE FABRICATION

#### 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	81,4 %	+ 1,4 %

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 de travail disponibles par ces mêmes employés.

En 2014-2015, le résultat des heures productives travaillées (328 977 heures) divisées par les heures de travail disponibles (404 034 heures) atteint 81,4 %.

#### CONTRÔLE DES COÛTS D'EXPLOITATION

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT
Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée <sup>a</sup> égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation <sup>b</sup>	≤ 0 %	Pourcentage d'écart entre le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée <sup>a</sup> et le taux de variation de l'indice des prix à la consommation	6,48 % 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 1,20 %.

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 2013-2014 (6 423 \$) de celui de l'année 2014-2015 (6 084 \$), 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 2014-2015 était donc de -5,28 %. Selon Statistique Canada, le taux de variation de l'indice des prix à la consommation se situait à 1,20 % pour la même période, ce qui donne un résultat de -6,48 %.

## 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'efficacité du service d'entretien et de réparation des véhicules.

Les cinq ateliers où la méthode Kaizen a été appliquée pour l'année financière 2014-2015 sont ceux de Baie-Comeau, Matane, Mont-Laurier, Shawinigan et Val-d'Or.

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 2014-2015, 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 de mécanique respectifs, et ce, en collaboration avec leur service régional. Pour ce faire, une formation leur a été donnée afin qu'ils intègrent les principes et les fondements associés à cette approche.

## 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 ou améliorant la productivité	2	Analyse et intégration, selon le cas, de deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique ou améliorant la productivité	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.

## Camion-citerne double vocation avec citerne en polymère

En 2014-2015, le CGER a mis en service un camion 8 x 4 double vocation. En été, il est utilisé pour effectuer des travaux de nettoyage des infrastructures et en hiver pour de l'épandage de chlorure de magnésium liquide. En raison de l'aspect corrosif du liquide déglaçant et pour assurer une meilleure longévité de l'équipement, une citerne en polymère a été utilisée contrairement à l'habituelle citerne en aluminium ou en acier inoxydable. Des citernes en polymère de ce volume n'étaient pas ou peu en service.

## Suspension avant pneumatique

Beaucoup de camions lourds utilisent une suspension arrière de type pneumatique. Pour l'essieu avant, la suspension pneumatique est peu disponible et n'est pas disponible pour des camions de type chantier. Le camion 14-3047, mis en service en 2014-2015, utilise une suspension avant pneumatique de type tandem récemment développée. La suspension pneumatique tandem à l'avant offre la même capacité que son équivalent standard et un confort de roulement supérieur.



■ Le CGER désire demeurer à la fine pointe de la technologie en matière de véhicules automobile et de machinerie lourde. Pour ce faire, il offre maintenant le camion-citerne double vocation avec citerne en polymère à sa clientèle.

## 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
Électrification progressive et obligatoire du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics du Québec, incluant le réseau de la santé et de l'éducation	En réévaluation	Nombre de véhicules électriques en service dans le parc gouvernemental	154	–

Le CGER compte un inventaire de 326 véhicules électriques ou hybrides rechargeables. De ce nombre, 154 ont été mis en service durant l'année financière 2014-2015. De cet inventaire 306 véhicules étaient mis à la disponibilité des ministères et organismes, incluant les réseaux de la santé et de l'éducation, dont 257 étaient en fonction et 49 disponibles pour la location. De plus, 20 véhicules étaient utilisés par des villes.

À ce jour, 297 bornes de recharge ont été installées, soit 278 bornes pour des ministères et organismes et 19 pour des villes.

La Politique d'électrification des transports est actuellement en révision; de nouvelles cibles restent encore à être définies.

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. Durant l'année 2014-2015, le CGER a donc 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.

### Flèche de signalisation à déplacement vertical

Le développement et la standardisation de la flèche de signalisation aérodynamique pour la camionnette ont mis en évidence la difficulté de son installation et de son utilisation lorsque la camionnette est équipée d'un aménagement tel que des coffres de rangement. Un modèle à déplacement vertical a été développé et mis en service par l'atelier de mécanique de Cacouna au cours de l'année financière 2014-2015. Ce modèle sera intégré à notre catalogue de produits comme un équivalent de la flèche aérodynamique et offrira des économies de carburant similaires à celles qu'offre le modèle aérodynamique.

### Conversion hybride ECODRIVE pour fourgonnette

La faisabilité de convertir une fourgonnette conventionnelle à essence en fourgonnette hybride électrique rechargeable par la compagnie américaine ECODRIVE a été examinée. Les coûts et la difficulté d'obtenir la technologie ont été des freins à une réalisation en 2014-2015. Ces technologies de conversion devraient être de plus en plus disponibles dans les prochaines années.

### Guide des bonnes pratiques pour l'installation de flèches de signalisation

En 2014-2015, un guide des bonnes pratiques concernant des recommandations sur les meilleures façons d'installer les flèches de signalisation sur l'ensemble des véhicules légers (automobile, fourgonnette, mini-fourgonnette et camionnette) a été préparé à l'intention du personnel de nos ateliers de mécanique. Les recommandations sur les pratiques d'installation de ces flèches visent principalement une installation efficace permettant de limiter la consommation de carburant générée par la présence de cet équipement sur la majorité de nos véhicules légers.

### Système hybride Polytech

Le système hybride Polytech est un système qui permet la gestion du ralenti moteur pour les camions aménagés en atelier mobile. Celui-ci a comme particularité de gérer l'état de charge de la batterie en effectuant une surveillance de la consommation électrique du véhicule. Ce dispositif permet de couper le ralenti moteur du véhicule et de l'actionner lorsque requis. Le suivi effectué avec de la télémétrie véhiculaire pour trois unités a permis de constater des économies de carburant, soit un rendement de l'investissement de 3,3 années.

## LES RÉSULTATS 2014-2015 DES ENGAGEMENTS SPÉCIFIQUES PRÉSENTÉS 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 (%)
78 191	1	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 2014-2015, une plainte concerne les explications fournies par le personnel des ateliers de mécanique.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2014-2015 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 <sup>a</sup>	180	746	926
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date convenue avec le client <sup>b</sup>	147	607	754
Pourcentage de conformité (%)	82 %	81 %	81,5 %

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 926 véhicules livrés en 2014-2015 étaient conformes aux spécifications, mais 172 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 (%)
2 283	1	99,95

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 ou de prise en charge du service de dépannage. En 2014-2015, le CGER a reçu une 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	2	1	50
Plainte écrite	3	3	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 2014-2015 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

	2014-2015	2013-2014
Total des dépenses administratives (\$)	7 873 352	7 880 976
Total des dépenses du CGER (\$) <sup>b</sup>	108 520 196	112 565 665 <sup>a</sup>
<b>RÉSULTAT (%)</b>	<b>7,26</b>	<b>7,00<sup>a</sup></b>

### COUVERTURE DES COÛTS ADMINISTRATIFS

	2014-2015	2013-2014
Total des dépenses administratives (\$)	7 873 352	7 880 976
Total des revenus de location et des revenus générés par les travaux à taux horaire (\$)	97 249 242	95 932 619 <sup>a</sup>
<b>RÉSULTAT (%)</b>	<b>8,10</b>	<b>8,22<sup>a</sup></b>

### COÛT DE REVIENT DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

	2014-2015	2013-2014
Total des coûts imputables aux opérations (\$)	32 285 167	32 922 599
Nombre d'heures de travail disponibles	404 034	427 335 <sup>a</sup>
<b>RÉSULTAT (\$ par heure)</b>	<b>79,91</b>	<b>77,04<sup>a</sup></b>

### COÛT D'EXPLOITATION PAR UNITÉ PONDÉRÉE

	2014-2015	2013-2014
Coût des opérations d'entretien du parc du CGER (\$)	43 812 531	45 546 025
Nombre total d'unités pondérées <sup>c</sup>	7 201,56	7 091,06
<b>RÉSULTAT (\$ par unité pondérée)</b>	<b>6 084</b>	<b>6 423</b>

### DÉPENSES ADMINISTRATIVES AFFECTÉES AUX OPÉRATIONS

	2014-2015	2013-2014
Dépenses administratives affectées aux opérations (\$)	3 322 978	3 227 102 <sup>a</sup>
Nombre d'ETC dans les ateliers de mécanique, les bureaux de zone et le centre d'appels	338,14	351,27 <sup>a</sup>
<b>RÉSULTAT (\$ par ETC)</b>	<b>9 827</b>	<b>9 187<sup>a</sup></b>

### DÉPENSES RELATIVES AUX PIÈCES ET AUX RÉPARATIONS EXTERNES

	2014-2015	2013-2014
Pièces (\$) <sup>b</sup>	11 312 838	11 927 898 <sup>a</sup>
Réparations externes (\$) <sup>b</sup>	4 971 076	5 491 398 <sup>a</sup>
Pièces et réparations externes capitalisées (\$)	3 928 039	2 972 538
<b>TOTAL (\$)</b>	<b>20 211 953</b>	<b>20 391 834<sup>a</sup></b>

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

b Excluant les achats de biens spécifiques pour vendre à un client.

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



DÉPENSES RELATIVES AUX PIÈCES ET AUX RÉPARATIONS EXTERNES PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE

UNITÉ ADMINISTRATIVE	TOTAL (\$)	
	2014-2015	2013-2014
Direction	–	–
Service du soutien à la gestion	–	–
Service de l'ingénierie et des acquisitions	708 411	211 145 <sup>a</sup>
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	61 195	110 135
Service régional de Québec et de l'Est	–	–
Zone de la Côte-Nord	910 891	804 812
Zone de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	1 035 146	931 929
Zone du Bas-Saint-Laurent	661 973	699 136
Zone de Québec	2 502 989	2 342 905
Zone du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau	792 931	804 361
Service régional du Centre-du-Québec	–	10
Zone de la Chaudière-Appalaches	1 461 847	1 423 448
Zone de la Mauricie-Centre-du-Québec-Lanaudière	1 133 941	1 200 057
Zone de l'Estrie	918 242	1 046 559
Zone de la Montérégie	2 034 713	1 883 584
Fabrication	1 334 960	1 268 617
Service régional de Montréal et de l'Ouest	–	–
Zone de Montréal	2 187 615	2 540 422
Zone des Laurentides-Outaouais	1 855 302	1 981 446
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	1 308 472	1 719 846
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi-Témiscamingue	1 303 325	1 423 422
<b>TOTAL</b>	<b>20 211 953</b>	<b>20 391 834<sup>a</sup></b>

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

# LES PERSPECTIVES POUR 2015-2016

Le défi de l'année 2015-2016 sera de maintenir le niveau de service dans l'ensemble de nos points de services, et ce, dans un contexte de rationalisation. Afin d'y parvenir, nous devons compter sur des orientations claires pour tous les niveaux de gestion, sur la mobilisation de notre personnel et sur des communications soutenues tant pour nos clients que pour nos employés.

À l'instar des autres organismes du gouvernement, nous procéderons à la révision de nos produits et services, de notre tarification et de la structure, le tout afin d'affecter les ressources là où les résultats sont les plus significatifs.

Par ailleurs, forts d'un système de coût de revient et d'indicateurs de gestion élaborés au cours des deux dernières années, nous poursuivrons nos efforts visant à contrôler, voire diminuer, nos coûts de production.

Le plan de formation des mécaniciens sera priorisé encore cette année afin de maintenir et même d'améliorer la qualité des services offerts à notre clientèle, tout en révisant la cible à 1 %, comme imposé par le Conseil du trésor.

De plus, le CGER poursuivra 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.

Mentionnons deux autres dossiers importants au cours de cette année, soit celui de la revente des véhicules et celui de la révision de la tarification. Déjà au cours de l'année dernière, une quantité importante de travail a été consacrée à l'amélioration du processus de travail en ce qui a trait au dossier de la revente des véhicules (encan) et celui-ci se poursuivra en 2015-2016. Pour ce qui est du mandat de révision de la tarification, la réflexion est amorcée et sera poursuivie cette année.

L'année dernière, un sondage sur la satisfaction de la clientèle a été réalisé. Les résultats obtenus nous permettront de développer et de mettre en place des mesures d'amélioration des produits et services afin de maintenir des services de qualité.

Les clients, essentiellement des ministères et des organismes, doivent compresser leurs dépenses et contribuer à l'effort collectif d'assainissement des finances publiques. Ils doivent pouvoir compter sur le CGER, sa flexibilité et surtout sur la détermination de tous les employés à livrer les meilleurs services au plus bas coût possible.

# LES ÉTATS FINANCIERS 2014-2015 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

## RÉSULTATS ET EXCÉDENT – NON AUDITÉS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2015

REVENUS	BUDGET	2015	2014
Locations	93 196 895 \$	90 582 218 \$	89 581 550 \$
Réparations et entretien	6 327 379	6 667 023	6 351 069
Carburant	19 634 294	17 841 495	19 523 504
Contributions du gouvernement (note 3)	389 742	1 066 694	366 690
Autres	400 742	1 962 512	453 522
	119 949 052	118 119 942	116 276 335
Remises au ministère des Transports	–	(6 500 000)	(3 000 000)
	<b>119 949 052</b>	<b>111 619 942</b>	<b>113 276 335</b>
FRAIS D'EXPLOITATION	BUDGET	2015	2014
Pièces et autres frais d'exploitation (note 4)	25 817 153	19 393 944	20 281 840
Carburant (note 4)	19 334 294	17 580 656	19 320 333
Salaires et avantages sociaux	20 807 480	19 554 805	20 395 781
Loyers et entretien d'immeubles	5 802 947	6 163 987	5 956 140
	71 761 874	62 693 392	65 954 094
FRAIS D'ADMINISTRATION	BUDGET	2015	2014
Salaires et avantages sociaux	7 555 820	6 782 065	6 596 945
Loyers et entretien d'immeubles	453 404	483 553	493 895
Entretien informatique	381 782	570 446	654 142
Frais de bureau	142 840	213 427	335 909
Télécommunications	383 245	572 631	540 054
Déplacements	688 800	483 198	643 034
Contrats de service et honoraires professionnels	408 066	609 719	671 383
Publicité et marketing	155 700	56 383	68 117
Perfectionnement	804 500	537 240	477 236
Autres	128 567	1 371 357	241 577
	11 102 724	11 680 019	10 722 292
AMORTISSEMENT ET PERTE SUR DISPOSITION	BUDGET	2015	2014
Amortissement du matériel roulant lourd	15 421 356	14 583 758	14 044 071
Amortissement du matériel roulant léger	13 788 143	13 051 182	12 685 911
Amortissement des réservoirs et pompes	247 696	273 962	499 632
Amortissement des autres immobilisations corporelles	467 193	484 335	513 518
Amortissement du développement informatique	161 569	104 541	506 710
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	806 165	974 577	2 104 722
	30 892 122	29 472 355	30 354 564
FRAIS FINANCIERS	BUDGET	2015	2014
Intérêts sur marge de crédit	790 332	749 296	611 659
Intérêts sur dette à long terme	5 190 800	4 892 560	4 863 202
Amortissement des frais d'émission de la dette	176 200	178 467	180 842
Intérêts et frais bancaires	35 000	33 364	27 796
	6 192 332	5 853 687	5 683 499
	<b>119 949 052</b>	<b>109 699 453</b>	<b>112 714 449</b>
EXCÉDENT	BUDGET	2015	2014
	–	1 920 489	561 886
EXCÉDENT CUMULÉ au début	7 839 368	8 401 254	7 839 368
EXCÉDENT CUMULÉ à la fin	<b>7 839 368 \$</b>	<b>10 321 743 \$</b>	<b>8 401 254 \$</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## SITUATION FINANCIÈRE – NON AUDITÉE AU 31 MARS 2015

<b>ACTIFS FINANCIERS</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Découvert bancaire	(168 523) \$	(197 501) \$
Débiteurs (note 5)	14 194 658	16 013 065
Contributions à recevoir (note 6)	181 032	723 306
Travaux en cours	94 217	153 817
Frais d'émission reportés de la dette	782 745	756 011
	<b>15 084 129</b>	<b>17 448 698</b>

<b>PASSIFS</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Créditeurs et charges à payer (note 8)	10 415 573	9 677 413
Intérêts courus à payer	1 121 905	1 408 287
Revenus perçus d'avance	2 805 826	3 039 321
Avances du Fonds de financement (note 9)	56 520 171	34 351 008
Dette (note 10)	151 173 045	161 662 675
Contributions reportées (note 11)	1 318 412	1 770 411
	<b>223 354 932</b>	<b>211 909 115</b>
<b>DETTE NETTE</b>	<b>(208 270 803)</b>	<b>(194 460 417)</b>

<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Immobilisations corporelles (note 13)	213 727 406	197 532 502
Stocks de fournitures (note 14)	3 997 044	4 090 376
Frais payés d'avance	868 096	1 238 793
	<b>218 592 546</b>	<b>202 861 671</b>
<b>EXCÉDENT CUMULÉ</b>	<b>10 321 743 \$</b>	<b>8 401 254 \$</b>

### 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 2015

	BUDGET	2015	2014
<b>EXCÉDENT</b>	– \$	1 920 489 \$	561 886 \$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(46 701 136)	(54 304 418)	(41 986 916)
Amortissement des immobilisations corporelles	30 085 957	28 497 778	28 249 842
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	806 165	974 577	2 104 722
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	3 948 462	8 637 159	4 042 170
	(11 860 552)	(16 194 904)	(7 590 182)
	BUDGET	2015	2014
Acquisition de stocks de fournitures	(37 267 276)	(36 881 268)	(39 935 596)
Acquisition de frais payés d'avance	(828 466)	(868 096)	(1 238 793)
Utilisation de stocks de fournitures	37 187 576	36 974 600	39 750 957
Utilisation de frais payés d'avance	828 466	1 238 793	828 466
	(79 700)	464 029	(594 966)
<b>AUGMENTATION DE LA DETTE NETTE</b>	(11 940 252)	(13 810 386)	(7 623 262)
<b>DETTE NETTE au début</b>	(194 770 504)	(194 460 417)	(186 837 155)
<b>DETTE NETTE à la fin</b>	<b>(206 710 756) \$</b>	<b>(208 270 803) \$</b>	<b>(194 460 417) \$</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## FLUX DE TRÉSORERIE – NON AUDITÉS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2015

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	2015	2014
<b>Excédent</b>	1 920 489 \$	561 886 \$
Éléments sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	28 497 778	28 249 842
Stocks de fournitures	93 332	(184 639)
Frais payés d'avance	370 697	(410 327)
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	974 577	2 104 722
Virement des contributions reportées	(451 999)	(331 497)
Virement des frais d'émission de la dette	178 467	180 842
Virement des revenus perçus d'avance	(558 229)	(634 415)
	29 104 623	28 974 528
Variation des actifs financiers et des passifs liés à l'exploitation		
Débiteurs	1 818 407	(4 416 159)
Contributions à recevoir	542 274	(409 993)
Travaux en cours	59 600	(12 931)
Frais d'émission reportés liés aux dettes	(205 201)	(229 150)
Créditeurs et charges à payer	738 160	(1 382 504)
Intérêts courus à payer	(286 382)	(245 332)
Contributions reportées	–	1 316 353
	2 666 858	(5 379 716)
<b>FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>	<b>33 691 970</b>	<b>24 156 698</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Acquisition d'immobilisations corporelles	(54 304 418)	(41 986 916)
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	8 637 159	4 042 170
<b>FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS</b>	<b>(45 667 259)</b>	<b>(37 944 746)</b>
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Revenus perçus d'avance	324 734	234 464
Avances du Fonds de financement	22 169 163	733 994
Dettes effectuées	36 000 000	41 000 000
Dettes remboursées	(46 489 630)	(29 746 509)
<b>FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>	<b>12 004 267</b>	<b>12 221 949</b>
<b>AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE</b>	<b>28 978</b>	<b>(1 566 099)</b>
<b>TRÉSORERIE au début</b>	<b>(197 501)</b>	<b>1 368 598</b>
<b>TRÉSORERIE à la fin</b>	<b>(168 523)</b>	<b>(197 501)</b>
Intérêts payés au cours de l'exercice	5 928 393 \$	5 726 982 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES — NON AUDITÉES

## AU 31 MARS 2015

### 1. STATUTS CONSTITUTIFS ET NATURE DES ACTIVITÉS

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant a été constitué le 1<sup>er</sup> 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 1-3, et de l'article 149 (1)d) de la Loi de l'impôt sur le revenu (L.R.C. 1985, (5<sup>e</sup> 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 CPA Canada 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 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 reportées sont 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 du découvert bancaire.

##### Contributions 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.

##### 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

##### Dettes

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.

##### 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 contributions reportées jusqu'à ce que les ressources soient utilisées aux fins prescrites.

Les contributions du gouvernement relatives au financement des immobilisations reportées sont virées aux revenus au même rythme que les immobilisations auxquelles elles se rapportent.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

### AU 31 MARS 2015

## 2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

### 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.

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 à 15 ans	0 % à 15 %
Améliorations locatives	5 ans	–
Développement informatique	5 ans	–

### 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 proviennent du gouvernement provincial. Ces sommes correspondent aux montants gagnés au cours de l'exercice et à l'amortissement des contributions reportées relatives au financement des immobilisations.

	2015	2014
Virement des contributions reportées, Véhicules électriques	451 999 \$	366 690 \$
Programme Roulez électrique	456 596	–
Programme Branché au travail	158 099	–
<b>TOTAL</b>	<b>1 066 694 \$</b>	<b>366 690 \$</b>



## NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

### AU 31 MARS 2015

#### 4. FRAIS D'EXPLOITATION

##### PIÈCES ET AUTRES FRAIS D'EXPLOITATION

	2015	2014
Stocks au début	2 928 215 \$	2 828 638 \$
Achat de pièces, réparations externes, immatriculations et autres	19 572 826	20 381 417
Stocks à la fin	(3 107 097)	(2 928 215)
<b>TOTAL</b>	<b>19 393 944 \$</b>	<b>20 281 840 \$</b>

##### CARBURANT

	2015	2014
Stocks au début	1 162 161 \$	1 077 099 \$
Achat de carburant, entretien et permis pétrolier	17 308 442	19 405 395
Stocks à la fin	(889 947)	(1 162 161)
<b>TOTAL</b>	<b>17 580 656 \$</b>	<b>19 320 333 \$</b>

#### 5. DÉBITEURS

	2015	2014
Ministère des Transports	4 308 590 \$	6 741 105 \$
Autres ministères et organismes	4 314 384	3 697 750
Municipalités et autres	5 571 684	5 574 210
<b>TOTAL</b>	<b>14 194 658 \$</b>	<b>16 013 065 \$</b>

#### 6. CONTRIBUTIONS À RECEVOIR

	2015	2014
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles Programme Véhicules électriques	– \$	717 500 \$
Programme Roulez électrique	88 000	–
Programme Branché au travail	93 032	5 806
<b>TOTAL</b>	<b>181 032 \$</b>	<b>723 306 \$</b>

#### 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 2015 est de 2,85 % (3,00 % en 2014).

#### 8. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2015	2014
Fournisseurs	8 785 183 \$	7 752 791 \$
Taxes de vente	485 784	520 202
Salaires et avantages sociaux	1 144 606	1 404 420
<b>TOTAL</b>	<b>10 415 573 \$</b>	<b>9 677 413 \$</b>

#### 9. AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

Le Fonds est autorisé, par décret du gouvernement du Québec, à contracter une marge de crédit de 75 000 000 \$, et ce, jusqu'au 31 mars 2015, 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 2015 est de 1,298 % (1,527 % en 2014).

# NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

## AU 31 MARS 2015

### 10. DETTE

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

	2015	2014
5,788 %, 725 583 \$, échéant le 16 juillet 2018	2 902 331 \$	3 627 913 \$
5,267 %, 1 000 000 \$, échu le 5 mai 2014	–	1 000 000
4,524 %, 300 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2015, à refinancer	1 500 000	1 800 000
4,855 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2016	2 000 000	3 000 000
4,813 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2015	1 000 000	2 000 000
5,065 %, 900 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2017	7 200 000	8 100 000
4,418 %, 400 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2017	3 600 000	4 000 000
4,542 %, 700 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2018	2 800 000	3 500 000
3,032 %, 833 333 \$, échu le 1 <sup>er</sup> octobre 2014	–	833 333
4,180 %, 540 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> juin 2017	5 400 000	5 940 000
4,060 %, 450 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2016	2 250 000	2 700 000
3,457 %, 416 667 \$, échu le 1 <sup>er</sup> octobre 2014	–	416 667
3,753 %, 985 714 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> octobre 2015	985 714	1 971 429
4,340 %, 750 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2019	3 750 000	4 500 000
3,203 %, 1 166 667 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> octobre 2015	1 166 667	2 333 333
4,775 %, 233 333 \$, échéant le 17 mai 2024	2 333 333	2 566 667
2,418 %, 1 000 000 \$, échéant le 11 janvier 2016	1 000 000	2 000 000
3,724 %, 1 400 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2021	9 800 000	11 200 000
4,056 %, 600 000 \$, échéant le 16 juillet 2025	6 600 000	7 200 000
2,892 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> octobre 2015	1 000 000	2 000 000
2,089 %, 450 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> juin 2017	1 350 000	1 800 000
3,122 %, 380 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2021	2 660 000	3 040 000
2,390 %, 433 333 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> juin 2018	5 200 000	5 633 333
1,328 %, 2 000 000 \$, échu le 3 juin 2014	–	22 000 000
2,140 %, 300 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2016	600 000	900 000
3,067 %, 400 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> septembre 2023	5 200 000	5 600 000
1,941 %, 2 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2017	6 000 000	8 000 000
1,752 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2016	2 000 000	3 000 000
2,757 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2018	4 000 000	5 000 000
2,857 %, 750 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> septembre 2023	10 500 000	11 250 000
2,857 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> septembre 2023	9 000 000	9 000 000
2,611 %, 875 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> octobre 2019	4 375 000	5 250 000
2,577 %, 1 500 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> septembre 2020	9 000 000	10 500 000
2,031 %, 1 750 000 \$, échéant le 21 août 2019	14 000 000	–
2,904 %, 2 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> septembre 2024	20 000 000	–
2,218 %, 333 333 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2020	2 000 000	–
<b>TOTAL</b>	<b>151 173 045 \$</b>	<b>161 662 675 \$</b>

Échéanciers de la dette au 31 mars 2015 :

2016	28 522 963 \$
2017	23 220 583
2018	29 800 583
2019	18 297 249
2020	17 221 667
2021-2027	34 110 000 \$

# NOTES COMPLÉMENTAIRES — NON AUDITÉES

## AU 31 MARS 2015

### 11. CONTRIBUTIONS REPORTÉES

	2015	2014
Solde au début	1 770 411 \$	785 555 \$
Contributions à reporter	–	1 316 353
Virement	(451 999)	(331 497)
<b>Solde à la fin</b>	<b>1 318 412 \$</b>	<b>1 770 411 \$</b>

### 12. AVANTAGES SOCIAUX

#### RÉGIMES DE RETRAITE

Les employés participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP), au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE) ou au Régime de retraite des agents de la paix en services correctionnels (RRAPSC). 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 1 551 232 \$ (1 331 530 \$ en 2014). 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 166 255 \$ (88 304 \$ en 2014).

### 13. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

COÛT	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2015
Solde au début	370 964 974 \$	15 745 088 \$	208 168 \$	386 918 230 \$
Acquisitions	54 291 670	12 748	–	54 304 418
Dispositions	(36 369 148)	(12 878 968)	–	(49 248 116)
<b>Solde à la fin</b>	<b>388 887 496</b>	<b>2 878 868</b>	<b>208 168</b>	<b>391 974 532</b>

AMORTISSEMENT CUMULÉ	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2015
Solde au début	173 848 338	15 329 222	208 168	189 385 728
Amortissement	28 393 237	104 541	–	28 497 778
Dispositions	(26 757 412)	(12 878 968)	–	(39 636 380)
<b>Solde à la fin</b>	<b>175 484 163</b>	<b>2 554 795</b>	<b>208 168</b>	<b>178 247 126</b>
<b>VALEUR COMPTABLE NETTE</b>	<b>213 403 333 \$</b>	<b>324 073 \$</b>	<b>– \$</b>	<b>213 727 406 \$<sup>a</sup></b>

a Des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur, pour un montant total de 715 963 \$ en matériel et équipement et 58 100 \$ pour du développement informatique. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

## AU 31 MARS 2015

### 13. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

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	–	41 986 916
Dispositions	(27 737 376)	–	–	(27 737 376)
Solde à la fin	370 964 974	15 745 088	208 168	<b>386 918 230</b>

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	–	28 249 842
Dispositions	(21 590 484)	–	–	(21 590 484)
Solde à la fin	173 848 338	15 329 222	208 168	<b>189 385 728</b>
<b>VALEUR COMPTABLE NETTE</b>	<b>197 116 636 \$</b>	<b>415 866 \$</b>	<b>– \$</b>	<b>197 532 502 \$<sup>a</sup></b>

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 88 973 \$ pour du développement informatique. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

### 14. STOCKS DE FOURNITURES

	2015	2014
Pièces	3 107 097 \$	2 928 215 \$
Carburant	889 947	1 162 161
	<b>3 997 044 \$</b>	<b>4 090 376 \$</b>

### 15. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

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

	2015	2014
Acquisitions d'immobilisations	13 063 064 \$	19 421 272 \$
Approvisionnement en biens et services	400 560	1 650 043
	<b>13 463 624 \$</b>	<b>21 071 315 \$</b>

### 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 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.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

## AU 31 MARS 2015

### 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 2015, la juste valeur de la dette de 151 173 045 \$ (161 662 675 \$ au 31 mars 2014) s'établissait à 162 694 876 \$ (170 204 561 \$ au 31 mars 2014), 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.

### 18. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de 2014 ont été reclassés pour les rendre conformes à 2015.

