

# RAPPORT ANNUEL DE GESTION 2015 2016



LE CENTRE DE GESTION  
DE L'ÉQUIPEMENT  
ROULANT

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, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

© Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2016

Centre de gestion de l'équipement roulant :

[www.cger.transports.gouv.qc.ca](http://www.cger.transports.gouv.qc.ca)

ISBN 978-2-550-77114-2 (PDF)

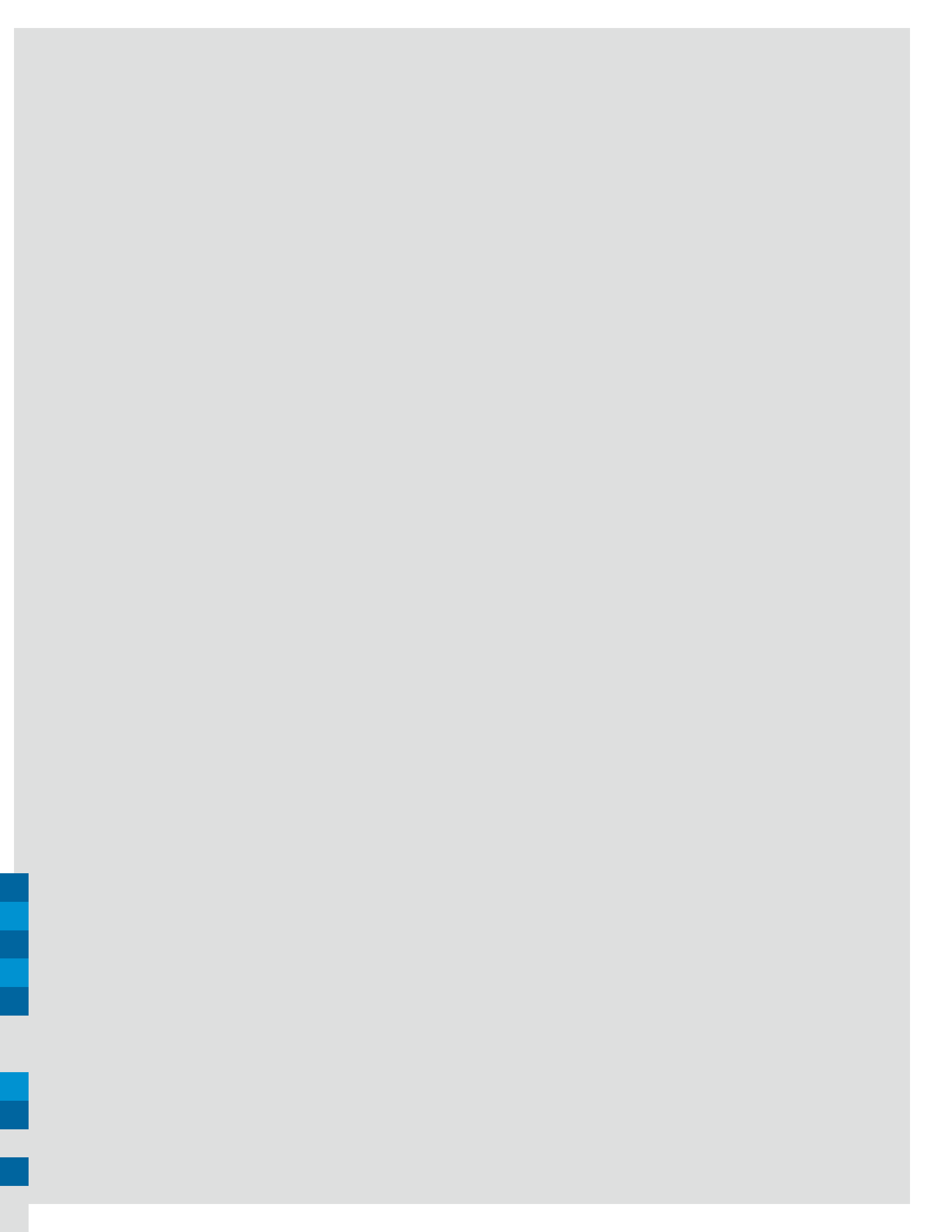
Dépôt légal – 2016

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 MALLETTTE .....	5
LA PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION .....	6
LE COMITÉ CONSULTATIF .....	6
LA STRUCTURE DE L'ORGANISATION ET LES RESSOURCES HUMAINES .....	7
L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI .....	9
LES DONNÉES GLOBALES .....	9
LES FAITS SAILLANTS .....	11
LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE 2015-2016 POUR CHACUN DES PRODUITS ET SERVICES .....	12
LES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE .....	15
LE PROFIL DU PARC DE VÉHICULES .....	16
LES ACQUISITIONS ET LES VENTES DE VÉHICULES .....	18
LES RÉALISATIONS EN 2015-2016 .....	19
LES PERSPECTIVES POUR 2016-2017 .....	33
LES ÉTATS FINANCIERS 2015-2016 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT .....	34



# LE MOT DU DIRECTEUR

L'année 2015-2016, fertile en défis de toutes sortes, nous aura permis de consolider les bases de notre gestion par résultats et d'amélioration continue.

Ainsi, la plupart des cibles de résultats convenues en début d'année ont été atteintes. Sur le plan financier, l'autofinancement est atteint, voire dépassé. Les coûts ont diminué et sont demeurés bien en-deçà de l'indice des prix à la consommation (IPC).

D'autre part, dans un contexte particulièrement difficile nécessitant la mise en place de certains changements organisationnels dans un but d'optimisation tant des ressources que des procédés, nous avons obtenu un taux de mobilisation du personnel de 73 %.

Au cours de cette dernière année, nous aurons réalisé la révision de notre planification stratégique, conforté et amélioré le système de coût de revient, colligé notre premier recueil d'information de gestion (RIG), regroupé l'information de la clientèle, assuré la mise en œuvre du volet exemplarité de l'État sur le plan de l'électrification des transports et procédé à des réorganisations administratives conséquentes aux objectifs de compressions.

Toutefois, nous aurons surtout et avant tout rempli notre nouvelle mission : « Offrir au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, et aux autres organismes publics du Québec, des services complets de gestion de parc de véhicules, selon les meilleures pratiques d'affaires, dans une perspective d'optimisation des ressources, de développement durable et d'électrification des transports. »

Je tiens à remercier tous les employés du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER). Grâce à la conjugaison de tous nos efforts et à notre détermination à offrir les meilleurs services au plus bas coût possible, nous avons livré ce qui était attendu de nous et nous pouvons en être fiers.



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

Original signé

PAUL-YVAN DESCHÊNES

Québec, septembre 2016

# LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Ce document constitue le 19<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 2015-2016.

La direction du CGER a maintenu, tout au long de l'année 2015-2016, des systèmes d'information et des mesures de contrôle destinés à assurer l'atteinte des objectifs de l'entente de gestion et du plan d'action.

De plus, la firme Mallette 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 2015-2016. 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 2015-2016* correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2016.

Original signé

PAUL-YVAN DESCHÊNES  
Le directeur

Original signé

STÉPHANE BÉLANGER  
Le chef du Service régional de Québec et de l'Est

Original signé

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

Original signé

MARC DESAUTELS  
Le chef du Service régional du Centre-du-Québec  
et de l'Abitibi

Original signé

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

Original signé

JEAN-CLAUDE TREMBLAY  
Le chef du Service régional de Montréal et de l'Ouest

Original signé

CÉLINE ROUTHIER  
La chef du Service du soutien à la gestion

# LE RAPPORT DE MISSION D'EXAMEN DE MALLETTE

Monsieur le Sous-ministre,

À la demande du ministère des Transports du Québec, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 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 2016, 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 responsabilité consiste à exprimer un avis sur le caractère plausible des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information fournis ainsi que sur la cohérence de l'information en nous basant sur les travaux réalisés au cours de notre examen.

Notre examen a été effectué conformément aux normes d'examen généralement reconnues du Canada. Nos travaux ont consisté essentiellement en demandes d'informations, procédures analytiques et entretiens portant sur les résultats, les indicateurs, les explications et l'information qui nous ont été fournis par le CGER. Notre examen ne visait pas à vérifier les systèmes de compilation, à évaluer le contrôle interne ni à effectuer des sondages. Un examen ne constitue pas un audit et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'audit sur les résultats, les indicateurs, les explications et l'information contenus dans le présent rapport.

Au terme de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que les résultats, les indicateurs, les explications et l'information contenus dans le rapport annuel de gestion, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, ne sont pas, dans tous leurs aspects significatifs, plausibles et cohérents.

*Mallette s.e.n.c.r.l.*<sup>1</sup>

Société de comptables professionnels agréés

Québec, Canada  
Le 28 septembre 2016

[1] CPA, auditrice, CA, permis de comptabilité publique no. 1222171

**Mallette S.E.N.C.R.L.**  
200-3075, chemin des Quatre-Bourgeois,  
Québec (Québec) G1W 5C4  
Tél. : 418 653-4431, Téléc. : 418 656-0800  
info.quebec@mallette.ca

## 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, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Il gère un parc de 10 044 véhicules et équipements connexes. De ce nombre, 8 224 véhicules et équipements lui appartiennent, tandis que les 1 820 autres sont entretenus et réparés selon une tarification horaire. Un réseau de 62 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 établis. 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, de la Mobilité durable et de l'Électrification 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 2015-2016, 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, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

## LA RENCONTRE DU COMITÉ CONSULTATIF 2015

MM. Marc-André Bois, chef du Service de l'ingénierie et des acquisitions, et Carl Gauthier, directeur de l'exploitation et des services à la clientèle au CGER, ont rencontré les membres du comité consultatif pour leur présenter les résultats atteints au regard du Plan d'action 2014-2015 ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le Plan d'action 2015-2016. Les membres se sont montrés satisfaits des résultats obtenus au cours de la dernière année.

Le comité a abordé plusieurs points d'information lors de cette rencontre. Parmi ceux-ci, on trouve les résultats du sondage sur la satisfaction de la clientèle, qui dépassent la cible fixée – à savoir que 96 % des clients se disent satisfaits, dont 39 % très satisfaits, par rapport à une cible de 94 % – le plan de formation des mécaniciens principalement orienté vers la formation sur l'entretien et la réparation des véhicules électriques et sur l'aspect hydraulique, l'amélioration notable de la gestion ISO où beaucoup d'activités de sensibilisation, d'amélioration et de transmission de connaissances ont été organisées dans un but d'amélioration continue, les efforts consacrés au dossier des pertes sur disposition et la poursuite de la réalisation du mandat d'électrification des transports.



# LA STRUCTURE DE L'ORGANISATION ET LES RESSOURCES HUMAINES

Le CGER est composé d'un centre administratif situé à Québec et de 62 ateliers de mécanique répartis dans 10 zones d'exploitation régionale. La clientèle peut donc bénéficier des services du CGER partout au Québec. La carte des régions où il offre ses services se trouve à la rubrique « Ateliers de mécanique » de son site Web au [www.cger.transports.gouv.qc.ca](http://www.cger.transports.gouv.qc.ca).

Au 31 mars 2016, l'organisation comptait 398 employés, dont 274 ouvriers. Le personnel du centre administratif et des bureaux régionaux est constitué de gestionnaires, de professionnels, dont les ingénieurs et les conseillers à la clientèle, ainsi que d'employés de bureau.



■ Le CGER compte 10 zones d'exploitation régionale ainsi que 62 ateliers de mécanique répartis sur tout le territoire québécois.

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

CATÉGORIE D'EMPLOI	PERMANENT 2016	PERMANENT 2015	OCCASIONNEL 2016	OCCASIONNEL 2015	TOTAL 2016	TOTAL 2015	% 2016	% 2015
Cadres	28	25	0	1	28	26	7,04	6,13
Professionnels	28	31	3	3	31	34	7,79	8,02
Fonctionnaires	41	45	24	29	65	74	16,33	17,45
Ouvriers	141	148	133	142	274	290	68,84	68,40
<b>TOTAL</b>	<b>238</b>	<b>249</b>	<b>160</b>	<b>175</b>	<b>398</b>	<b>424</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
<b>POURCENTAGE (%)</b>	<b>59,80</b>	<b>58,73</b>	<b>40,20</b>	<b>41,27</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>		

## EFFECTIF DU CGER PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE AU 31 MARS

UNITÉ ADMINISTRATIVE	TOTAL	
	2016	2015
Direction	10	8
Service du soutien à la gestion	32	33
Service de l'ingénierie et des acquisitions	19	25
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	9	17
Service régional de Québec et de l'Est	10	5
Zone de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	21	20
Zone du Bas-Saint-Laurent	18	15
Zone de Québec <sup>a</sup>	0	41
Zone de la Chaudière-Appalaches <sup>a</sup>	0	25
Zone de Québec-Chaudière-Appalaches	53	0
Zone de la Côte-Nord <sup>a</sup>	0	15
Zone du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau <sup>a</sup>	0	16
Zone du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau-Côte-Nord	33	0
Service régional du Centre-du-Québec et de l'Abitibi	7	6
Zone de la Mauricie-Centre-du-Québec-Lanaudière <sup>a</sup>	0	23
Zone de la Mauricie-Centre-du-Québec	26	0
Zone de l'Estrie	18	19
Zone de l'Est-de-l'Abitibi <sup>a</sup>	0	20
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi-Témiscamingue <sup>a</sup>	0	24
Zone de l'Abitibi-Témiscamingue	37	0
Fabrication	0	11
Service régional de Montréal et de l'Ouest	7	6
Zone de Montréal	30	36
Zone des Laurentides-Outaouais <sup>a</sup>	0	31
Zone des Laurentides-Outaouais-Lanaudière	40	0
Zone de la Montérégie	28	28
<b>TOTAL</b>	<b>398</b>	<b>424</b>

a Au cours de l'année financière 2015-2016, il y a eu fusion de ces zones, ce qui explique qu'aucune donnée n'y figure au 31 mars 2016.

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

CATÉGORIE D'EMPLOI	FEMMES 2016	FEMMES 2015	HOMMES 2016	HOMMES 2015	TOTAL 2016	TOTAL 2015	% 2016	% 2015
Cadres	1	1	27	25	28	26	7,04	6,13
Professionnels	12	12	19	22	31	34	7,79	8,02
Fonctionnaires	47	48	18	26	65	74	16,33	17,45
Ouvriers	2	3	272	287	274	290	68,84	68,40
<b>TOTAL</b>	<b>62</b>	<b>64</b>	<b>336</b>	<b>360</b>	<b>398</b>	<b>424</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
<b>POURCENTAGE (%)</b>	<b>15,58</b>	<b>15,09</b>	<b>84,42</b>	<b>84,91</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>		

## L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI

L'article 53 de la Loi sur la fonction publique prévoit que « Le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme peut procéder à la nomination d'une personne dès qu'elle est qualifiée et inscrite dans une banque de personnes qualifiées. Pour exercer son choix, le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme peut procéder à une évaluation complémentaire en fonction de la nature et des particularités de l'emploi à pourvoir.

Malgré le premier alinéa, le Conseil du trésor peut, par règlement, prévoir les cas et les circonstances suivant lesquels le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme ne peut procéder à une nomination avant que tous les candidats aient complété le processus de qualification. Si, parmi les personnes pouvant être choisies, une de celles-ci est visée par un programme d'accès à l'égalité ou par un plan d'embauche pour les personnes handicapées, le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme tient compte, lors de la nomination, des objectifs fixés par ce programme ou ce plan. Il tient aussi compte des objectifs d'embauche, déterminés par le Conseil du trésor, à l'égard des diverses composantes de la société québécoise. L'application du présent article ne peut faire l'objet d'un appel en vertu de l'article 35. »

## LES DONNÉES GLOBALES

### EMBAUCHE TOTALE EN 2015-2016

Nombre total de personnes embauchées	PERMANENT <sup>a</sup>	OCCASIONNEL <sup>b</sup>	ÉTUDIANT	STAGIAIRE	TOTAL
	1	56	42	–	99

Source du tableau : Données de la paie 27, fournies par le Secrétariat du Conseil du trésor.

a Inclut uniquement les recrutements.

b Inclut seulement les nouvelles entrées en fonction durant la période visée; elle exclut les employés occasionnels inscrits sur des listes de rappel ainsi que ceux déjà en fonction et dont le contrat est renouvelé.

## TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES EN 2015-2016

STATUT D'EMPLOI	NOMBRE DE MEMBRES DE GROUPES CIBLES EMBAUCHÉS					TAUX D'EMBAUCHE PAR STATUT D'EMPLOI (%)
	COMMUNAUTÉS CULTURELLES	ANGLOPHONES	AUTOCHTONES	PERSONNES HANDICAPÉES	TOTAL <sup>a</sup>	
Régulier	–	–	–	–	–	–
Occasionnel	2	–	–	1	3	5,36
Étudiant	1	–	–	–	1	2,38
Stagiaire	–	–	–	–	–	–
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>4,04</b>

Source du tableau : Compilation de données produites par le Secrétariat du Conseil du trésor.

a Total des employés membres d'au moins un groupe cible. Certains employés font partie de plus d'un groupe cible.

## ÉVOLUTION DU TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES SELON LE STATUT D'EMPLOI

	RÉGULIER (%)	OCCASIONNELS (%)	ÉTUDIANT (%)	STAGIAIRES (%)
2015-2016	–	5,36	2,38	–
2014-2015	20,0	3,03	–	–
2013-2014	3,51	4,60	–	–

Source du tableau : Compilation de données produites par le Secrétariat du Conseil du trésor.

## TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMIS L'EFFECTIF RÉGULIER SELON LES CATÉGORIES D'EMPLOIS AU 31 MARS 2016

	EFFECTIF RÉGULIER NOMBRE	COMMUNAUTÉS CULTURELLES		ANGLOPHONES		AUTOCHTONES		PERSONNES HANDICAPÉES	
		NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)	NOMBRE	TAUX (%)
Cadre	28	–	–	–	–	–	–	–	–
Professionnel	28	2	7,14	–	–	–	–	–	–
Fonctionnaire	41	1	2,44	–	–	–	–	2	4,88
Ouvrier	141	1	0,71	2	1,42	–	–	–	–
<b>TOTAL</b>	<b>238</b>	<b>4</b>	<b>1,68</b>	<b>2</b>	<b>0,84</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>2</b>	<b>0,84</b>

Source du tableau pour les groupes cibles : Solutions d'affaires en gestion intégrée des ressources (SAGIR).

# LES FAITS SAILLANTS

## PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Supportés par une firme externe référée par le Mouvement québécois de la qualité, des travaux de révision de la planification stratégique ont été réalisés au cours de la dernière année. Ceux-ci visent principalement à doter l'organisation d'une planification stratégique présentant des objectifs stimulants pour l'ensemble des employés tout en demeurant alignée aux orientations gouvernementales. Tous les gestionnaires du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) ont eu l'occasion de participer à des ateliers de travail. Le produit final sera déposé à l'automne 2016.

## RECUEIL D'INFORMATION DE GESTION

Un nouvel outil de référence a été préparé au cours de la dernière année. Il s'agit d'un document qui présente l'historique et l'évolution des données dans plusieurs domaines d'activité de l'organisation. Il est composé de rubriques distinctes : les ressources humaines, le parc de véhicules, les résultats financiers, la performance du CGER et les relations avec la clientèle. Ce document constitue un excellent outil de référence pour l'ensemble des employés, mais plus particulièrement pour les gestionnaires et les professionnels, car il présente de l'information factuelle et contextuelle sur un grand nombre de secteurs d'activité de l'organisation.

## INFORMATION CENTRALISÉE CLIENT – PHASE I (ICC)

Dans un but d'amélioration continue, le CGER a procédé au développement d'une application permettant de regrouper toutes les informations relatives à chacun des clients. Ce mandat a demandé la collaboration de plusieurs employés et était sous la supervision du Service du soutien à la gestion. La phase I de ce projet est maintenant disponible en ligne sur le site intranet du CGER. Une phase II est en développement et visera à rendre ces informations accessibles aux clients en 2016-2017.

## COÛT DE REVIENT

En amélioration continue, le système de coût de revient a été optimisé et inclut maintenant une répartition plus détaillée des coûts par activité. Également, son nouveau support informatique est plus performant et stable, et offre des possibilités accrues de manipulation de l'information, ce qui permet d'extraire un coût de revient par client, par atelier et par supercatégorie d'équipement.

## POLITIQUE SUR LA DISPOSITION DES VÉHICULES

Dans l'optique de réduction des montants des pertes sur disposition des années antérieures, le CGER a procédé à l'élaboration d'un processus ainsi que d'une politique établissant les balises à suivre lors de la disposition des véhicules afin de maximiser les résultats financiers sur ce plan. Après seulement quelques mois de mise en place, il ressort une nette amélioration des revenus à cet égard avec une diminution de plus de 50 % du montant des pertes sur disposition en comparaison avec celui de l'an dernier. L'optimisation de l'état mécanique du véhicule avant la revente et l'ajustement de quelques paramètres d'amortissement pour certaines catégories de véhicules sont quelques-unes des actions posées.

## VÉHICULES ÉLECTRIQUES

À l'automne 2015, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a fait connaître son nouveau Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, qui confie au CGER le mandat de l'électrification du parc automobile gouvernemental avec l'objectif d'intégrer 1 000 véhicules électriques d'ici 2020 au parc gouvernemental. Au 31 mars 2016, le CGER compte dans son inventaire 373 véhicules électriques ou hybrides rechargeables, soit un des plus grands inventaires de ce type de véhicules au Canada.



■ Avec son mandat d'électrifier le parc automobile du gouvernement, le CGER est fier de contribuer à mettre en place un environnement propice au transport électrique et de faire de l'État québécois un exemple à suivre.

## RÉORGANISATION ADMINISTRATIVE À LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES SERVICES À LA CLIENTÈLE

Dans un but d'optimisation des ressources, la Direction de l'exploitation et des services à la clientèle a entrepris une réorganisation administrative au cours de la dernière année. Celle-ci consiste, entre autres, à regrouper certaines zones et touche différents secteurs de cette direction. La première phase concerne principalement les services régionaux de Montréal et de l'Ouest et celui du Centre-du-Québec. Cette réorganisation a permis un réaménagement des ressources administratives afin de mieux répondre aux besoins de la clientèle tout en optimisant celles-ci.

# LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE 2015-2016 POUR CHACUN DES PRODUITS ET SERVICES

Le CGER offre les produits et les services suivants : la location clés en main, l'analyse en gestion de parc d'équipement roulant, la formation et l'évaluation des conducteurs, la réparation et l'entretien d'unités à taux horaire, les services de génie-conseil et la fourniture de carburant.

## LA LOCATION CLÉS EN MAIN

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 2016, le CGER avait 315 ententes de service de location clés en main actives, dont 235 avec des ministères et des organismes autres que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le secteur municipal. Ces ententes représentaient, à la même date, 6 830 véhicules et équipements connexes. En 2015-2016, le revenu annuel résultant de la location clés en main a atteint 91 043 776,04 \$.

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

TYPE D'ORGANISATION	ENTENTES 2015-2016	VÉHICULES 2015-2016	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2015-2016	ENTENTES 2014-2015	VÉHICULES 2014-2015	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2014-2015
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	30	4 131	1	29	4 103	1
Autres ministères	125	585	16	126	578	17
Organismes	47	231	21	45	217	18
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux	48	422	47	48	346	48
Organismes liés au réseau de l'éducation	14	43	14	12	26	12
Organismes municipaux	5	33	5	5	30	5
Municipalités	45	1 366	40	48	1 385	42
Organismes fédéraux et amérindiens	1	19	1	1	18	1
<b>TOTAL</b>	<b>315</b>	<b>6 830</b>	<b>145</b>	<b>314</b>	<b>6 703</b>	<b>144</b>

## ANALYSE EN GESTION DE PARC D'ÉQUIPEMENT ROULANT

En 2015-2016, le CGER n'a effectué aucune analyse en gestion de parc d'équipement roulant.

Par contre, l'analyse pour la Ville de Magog mentionnée au dernier rapport annuel a été facturée en 2015-2016 au montant de 14 400 \$.

## FORMATION ET ÉVALUATION DES CONDUCTEURS

Au cours de l'année, plusieurs unités du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, villes, municipalités ou organismes ont eu recours aux services de formation et d'évaluation. En tout, 17 types de formation ont été offerts à 349 participants pour un total de 38 séances de formation, dont 23 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 2015-2016, 70 présentations ont été données à 451 personnes de 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 II) ont eu lieu pour le Ministère au cours de l'été 2015, représentant 586,5 heures, auxquelles ont participé 391 candidats.

En 2015-2016, les revenus totaux découlant du Secteur de la formation des conducteurs s'élèvent donc à 116 675,90 \$.

Par ailleurs, pendant cette même période, le secteur de la formation des conducteurs a réalisé trois capsules vidéo de formation disponibles pour le personnel du CGER :

- Le système de régulation d'épandage Bosch 550;
- L'intervention en cas de déversement;
- Le système de changement de configuration du camion 13-3073.

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.

## RÉPARATION ET ENTRETIEN D'UNITÉS À TAUX HORAIRE

En 2015-2016, le CGER a réparé et entretenu 1 820 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 5 893 298,48 \$.

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

TYPE D'ORGANISATION	NOMBRE DE VÉHICULES 2015-2016	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2015-2016	NOMBRE DE VÉHICULES 2014-2015	NOMBRE D'ORGANISATIONS 2014-2015
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	325	1	292	1
Autres ministères	366	4	448	4
Organismes	819	11	955	12
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux	77	12	57	13
Organismes liés au réseau de l'éducation	51	7	67	7
Organismes municipaux	9	3	16	3
Municipalités	163	17	182	20
Organismes fédéraux et amérindiens	10	1	16	2
<b>TOTAL</b>	<b>1 820</b>	<b>56</b>	<b>2 033</b>	<b>62</b>

## LES SERVICES DE GÉNIE-CONSEIL

Le CGER met à la disposition du client une équipe d'ingénieurs et de techniciens expérimentés et compétents pour lui permettre de déterminer ses besoins techniques en matière d'équipement et de véhicules spécialisés, selon la particularité de ses activités. Cette équipe peut également préparer les devis et les spécifications techniques d'achat d'une unité requise par les activités de sa clientèle, inspecter une unité pour s'assurer de sa conformité aux devis d'achat, fournir les services d'ingénierie pour modifier ou adapter un équipement existant.

En 2015-2016, les organisations suivantes ont eu recours aux services de génie-conseil :

- Commission scolaire de Montréal (CSDM);
- Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec MTMDET;
- Municipalité de Déléage;
- Ville de Lévis;
- Agence du Revenu du Québec.



## FOURNITURE DE CARBURANT

### CONSOMMATION PAR TYPE DE CARBURANT

TYPE D'ORGANISATION	2015-2016			NOMBRE D'ORGANISATIONS	2014-2015			NOMBRE D'ORGANISATIONS
	ESSENCE (L)	DIESEL (L)	TOTAL (L)		ESSENCE (L)	DIESEL (L)	TOTAL (L)	
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	6 090 583	6 543 766	12 634 349	1	6 476 919	7 282 353	13 759 272	1
Autres ministères	353 718	40 132	393 850	6	360 392	38 291	398 683	8
Organismes	613 445	10 561	624 006	9	821 631	8 818	830 449	9
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux	75 837	24 428	100 265	24	56 939	38 268	95 207	23
Organismes liés au réseau de l'éducation	34 328	113 427	147 755	7	37 315	96 693	134 008	6
Organismes municipaux	2 349	2 500	4 849	3	2 847	1 587	4 434	2
Municipalités	19 548	75 901	95 449	9	87 189	148 826	236 015	10
Consommation par le CGER	185 125	68 232	253 357	1	241 232	91 175	332 407	1
<b>TOTAL</b>	<b>7 374 933</b>	<b>6 878 947</b>	<b>14 253 880</b>	<b>60</b>	<b>8 084 464</b>	<b>7 706 011</b>	<b>15 790 475</b>	<b>60</b>

## 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.



■ Le CGER est engagé à satisfaire sa clientèle en la plaçant au cœur de ses préoccupations et en s'assurant de lui offrir des produits et des services de qualité.

## 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 la manière dont 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.transports.gouv.qc.ca](http://www.cger.transports.gouv.qc.ca).

Les résultats pour l'année 2015-2016 au regard de ces engagements se trouvent dans la sous-section « Les résultats 2015-2016 des engagements spécifiques énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle » du présent document.

## LA GESTION DES PLAINTES

En 2015-2016, le CGER a reçu quatre plaintes, dont trois ont été formulées verbalement.

DESCRIPTION DE LA PLAINTÉ	NOMBRE
Le comportement du personnel	2
L'information reçue du personnel du CGER	1
Le service de dépannage mécanique 1 888-314-CGER	1
<b>TOTAL</b>	<b>4</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 2015-2016 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 8 224 unités au 31 mars 2016.

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

SUPERCATÉGORIE	LOCATION AU MTMDT		LOCATION À D'AUTRES CLIENTS		VÉHICULES DE PRÊT		VÉHICULES DISPONIBLES <sup>a</sup>		VÉHICULES UTILISÉS PAR LE CGER		TOTAL	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Véhicule léger	1 529	1 544	1 597	1 503	86	81	659	512	133	152	4 004	3 792
Camion	396	404	157	158	39	39	40	20	4	3	636	624
Matériel-outil remorqué	130	130	17	17	1	1	6	11	7	7	161	166
Matériel remorqué	232	233	33	33	-	-	9	5	7	5	281	276
Véhicule-outil	218	216	194	193	22	17	15	20	17	20	466	466
Équipement	1 575	1 526	653	649	136	147	183	193	25	22	2 572	2 537
Matériel divers	51	50	48	47	1	1	1	3	3	3	104	104
<b>TOTAL</b>	<b>4 131</b>	<b>4 103</b>	<b>2 699</b>	<b>2 600</b>	<b>285</b>	<b>286</b>	<b>913</b>	<b>764</b>	<b>196</b>	<b>212</b>	<b>8 224</b>	<b>7 965</b>

a Il est important de noter que plusieurs des véhicules qui ont été loués à court terme en 2014-2015 et en 2015-2016 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.

## 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, de la Mobilité durable et de l'Électrification 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, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS AU COURS DES TROIS DERNIÈRES ANNÉES, Y COMPRIS LES VÉHICULES UTILISÉS PAR LE CGER

CATÉGORIE	ÂGE MOYEN 2015-2016	ÂGE MOYEN 2014-2015	ÂGE MOYEN 2013-2014	DURÉE DE VIE OPTIMALE <sup>a</sup>
Automobile	4,9	4,0	4,2	9
Camionnette	3,9	3,6	3,7	9
Fourgonnette	4,9	4,7	4,9	11
Camion 6-roues	7,5	7,9	8,7	15
Camion 10-roues	5,1	5,9	6,7	10
Niveleuse	5,3	7,1	8,1	15
Chargeuse	7,3	7,6	7,6	15
Pelle	9,1	8,1	7,0	18

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

### POURCENTAGE DES VÉHICULES QUI ONT DÉPASSÉ LEUR DURÉE DE VIE OPTIMALE

CATÉGORIE	2015-2016	2014-2015	2013-2014
Automobile	2,6	0,9	1,37
Camionnette	2,8	1,9	2,79
Fourgonnette	0,3	1,0	1,80
Camion 6-roues	6,7	5,59	5,88
Camion 10-roues	14,3	24,9	35,52
Niveleuse	3,9	3,7	3,57
Chargeuse	5,1	7,8	6,25
Pelle	–	–	–

De 2013 à 2016, l'âge moyen pondéré des véhicules présentés au tableau précédent a légèrement varié de 4,8 à 4,7 ans. Le pourcentage de véhicules qui ont dépassé leur durée de vie optimale se situait entre 6,7 et 4 % durant cette même période.

## LES VÉHICULES À TAUX HORAIRE

En plus des 8 224 unités que possède le CGER, 1 820 véhicules et équipements connexes qui appartiennent 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 1 820 unités par supercatégorie de véhicules.

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

SUPERCATÉGORIE	NOMBRE DE VÉHICULES 2016	NOMBRE DE VÉHICULES 2015
Véhicule léger	1 281	1 523
Camion	62	63
Matériel-outil remorqué	174	137
Matériel remorqué	187	191
Véhicule-outil	37	45
Équipement	33	35
Matériel divers	46	39
<b>TOTAL</b>	<b>1 820</b>	<b>2 033</b>

## LES ACQUISITIONS ET LES VENTES DE VÉHICULES

### LES ACQUISITIONS

En 2015-2016, le CGER a acheté 659 véhicules et équipements connexes, dont la valeur totale se chiffre à 28 553 828 \$. De ce nombre, 403 ont été acquis pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de

l'Électrification des transports pour une somme de 18 459 373 \$. Le CGER a également fait l'acquisition de 256 véhicules et équipements connexes pour d'autres ministères ou organismes publics pour une somme de 10 094 455 \$.

### ACQUISITIONS SELON LA SUPERCATÉGORIE

SUPERCATÉGORIE	MTMDET ACQUISITIONS	MTMDET COÛT (\$)	AUTRES CLIENTS ACQUISITIONS	AUTRES CLIENTS COÛT (\$)	TOTAL ACQUISITIONS	TOTAL COÛT (\$)
Véhicule léger	146	4 782 800	193	6 052 096	339	10 834 896
Camion	30	4 165 389	12	1 472 341	42	5 637 730
Matériel-outil remorqué	8	409 816	–	–	8	409 816
Matériel remorqué	18	527 883	4	46 767	22	574 650
Véhicule-outil	15	3 215 111	6	1 099 514	21	4 314 625
Équipement	182	5 300 273	35	1 085 327	217	6 385 600
Matériel divers	4	58 101	6	338 410	10	396 511
<b>TOTAL</b>	<b>403</b>	<b>18 459 373</b>	<b>256</b>	<b>10 094 455</b>	<b>659</b>	<b>28 553 828</b>

## LES VENTES

En 2015-2016, le CGER a vendu 915 véhicules et équipements connexes pour une somme nette de 4 490 901,08 \$. Ces unités ont été vendues, soit qu'elles avaient dépassé leur durée de vie optimale ou que leur kilométrage total excédait la valeur maximale à partir de laquelle des réparations majeures doivent être effectuées. De ce nombre, 681 unités ont été vendues aux enchères publiques et ont rapporté

2 853 996,50 \$. Le CGER s'est également départi de 234 véhicules et équipements connexes lors d'autres ventes ou au moyen d'appels d'offres publics pour une somme de 1 636 904,58 \$.

Les sommes obtenues de la vente de véhicules et d'équipements connexes se sont chiffrées à 5 017 360,86 \$. De ces sommes, des frais de commission totalisant 526 459,78 \$ ont été acquittés.

## LES RÉALISATIONS EN 2015-2016

Dans son *Plan d'action 2015-2016*, le CGER s'est fixé 12 objectifs liés à ses axes d'intervention et à 7 grandes orientations.

### SYNTHÈSE DES RÉSULTATS OBTENUS POUR LES INDICATEURS

THÈME	OBJECTIF	CIBLE	RÉSULTAT
Satisfaction de la clientèle	Maintenir la satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2015-2016	Indicateur mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage sur la satisfaction de la clientèle sera réalisé en 2016-2017
Volume d'affaires	Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 \$ <sup>a</sup>	-1 029 667 \$
Mobilisation du personnel	Obtenir le taux de mobilisation du personnel	72 %	73 %
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 % <sup>b</sup>	1,98 %
Compétitivité des tarifs de location	Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	28 %
Performance financière	Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	107,13 %
Performance opérationnelle	Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	82,2 %
Contrôle des coûts d'exploitation	Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée <sup>c</sup> égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation (IPC)	≤ 0 %	4,36 % 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	100	86 <sup>d</sup>
Veille environnementale	Analyser et intégrer, selon le cas, de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental	4	4

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

b La cible visée demeure 2,5 % en tenant compte du taux imposé par le Conseil du trésor qui est de 1 %.

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

d À ce nombre s'ajoutent 9 véhicules qui ont été achetés avant le 31 mars 2016 pour un total de 95 véhicules électriques livrés et signés.

## LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS POUR LES INDICATEURS 2015-2016

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

#### SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir le taux de satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2015-2016	Pourcentage du taux de satisfaction de la clientèle	-	-

Cet indicateur est mesuré tous les deux ans.

### ORIENTATION 2 DEVENIR LE GESTIONNAIRE DE PARC DE VÉHICULES DES ORGANISMES PUBLICS

#### VOLUME D'AFFAIRES

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 \$ <sup>a</sup>	Augmentation des revenus totaux, excluant ceux provenant du carburant	-1 029 667 \$	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 2015-2016 et 2014-2015.

TYPE DE REVENUS	REVENUS (\$) 2015-2016	REVENUS (\$) 2014-2015
Locations	91 043 776	90 582 218
Réparations	5 893 299	6 667 023
Contributions du gouvernement du Québec	886 722	1 040 772 <sup>c</sup>
Autres revenus <sup>b</sup>	215 016	778 467
<b>TOTAL</b>	<b>98 038 813</b>	<b>99 068 480</b>

b Excluant la vente de biens achetés spécifiquement pour un client.

c Excluant la contribution pour la vente de biens achetés spécifiquement pour un client.

En excluant les revenus de vente de carburant et la vente de biens achetés spécifiquement pour un client, on constate pour 2015-2016 une diminution des revenus de 1 029 667 \$. Cette diminution est calculée en soustrayant les revenus de 2014-2015 de ceux de 2015-2016.

## ORIENTATION 3 PROMOUVOIR L'ACTION RESPONSABLE DE TOUS LES EMPLOYÉS POUR QU'ILS CONTRIBUENT À LA RÉUSSITE DU CGER

### MOBILISATION DU PERSONNEL

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Obtenir le taux de mobilisation du personnel	72 %	Taux de mobilisation du personnel	73 %	+1 %

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

Un questionnaire a été transmis à 389 employés en mars 2016. Au total, 345 personnes ont répondu, ce qui correspond à un taux de participation de 89 %. Parmi les répondants se trouvent 232 personnes de la catégorie d'emploi des ouvriers, 59 de celle des fonctionnaires, 30 de celle des professionnels, ingénieurs ou cadres à mandats spéciaux, et 24 gestionnaires.

Le CGER a utilisé le même questionnaire de sondage qu'en 2013-2014, qui comprenait 55 questions à choix de réponses, et 1 question additionnelle a été ajoutée afin de recueillir les commentaires des employés. Ces questions ont permis de mesurer 7 conditions de mobilisation, soit l'appartenance, l'organisation du travail, la supervision, la collaboration, l'expertise, la santé et la sécurité au travail ainsi que l'information.

### COMPARAISON DES TAUX DE MOBILISATION

ANNÉE	TAUX DE PARTICIPATION (%)	TAUX GLOBAL DE MOBILISATION (%)
2015-2016	89	73
2013-2014	88	76
2011-2012	82	71
2009-2010	86	71
2005-2006	54	74
2003-2004	62	73

### TAUX DE MOBILISATION PAR CONDITION DE MOBILISATION

CONDITION DE MOBILISATION	MOYENNE (%) 2015-2016
1 – L'appartenance	73,2
2 – L'organisation du travail	69,7
3 – La supervision	75,0
4 – La collaboration	77,9
5 – L'expertise	71,7
6 – La santé et la sécurité au travail	74,6
7 – L'information	66,6
<b>MOYENNE</b>	<b>72,7</b>

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

CONDITION DE MOBILISATION	GESTIONNAIRES (%)	PROFESSIONNELS, INGÉNIEURS OU CADRES AFFECTÉS À D'AUTRES MANDATS (%)	FONCTIONNAIRES (%)	OUVRIERS (%)	MOYENNE (%)
1 – L'appartenance	87,2	80,6	78,1	69,3	73,2
2 – L'organisation du travail	79,2	76,9	78,0	65,5	69,7
3 – La supervision	84,2	81,4	80,6	71,6	75,0
4 – La collaboration	84,8	81,7	84,2	75,0	77,9
5 – L'expertise	78,2	76,5	77,6	68,9	71,7
6 – La santé et la sécurité au travail	80,8	83,1	84,3	70,3	74,6
7 – L'information	83,2	78,5	73,7	61,3	66,6
<b>MOYENNE</b>	<b>82,5</b>	<b>79,8</b>	<b>79,5</b>	<b>68,8</b>	<b>72,7</b>

## 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	1,98 %	-0,52 %



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, aux honoraires des formateurs ainsi qu'aux frais de déplacement. Les autres frais relatifs à la formation constituent, quant à eux, les coûts indirects et correspondent au salaire des employés pour la durée de leur formation.

En 2015-2016, une somme de 429 514 \$ a été consacrée à la formation des employés sur une masse salariale totale de 21 705 636 \$, ce qui représente 1,98 % de celle-ci. Les coûts de formation se répartissent de la manière suivante :

TYPE DE FORMATION	COÛT (\$)	POURCENTAGE (%)
Administration	29 871	6,95
Mécanique	307 098	71,50
Santé et sécurité au travail	61 495	14,32
Gestion	31 050	7,23
<b>TOTAL</b>	<b>429 514</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 71,50 % de ses activités de formation au développement des habiletés techniques en mécanique, comme il l'avait prévu dans son plan d'action annuel.

## ORIENTATION 4 ÊTRE UN GESTIONNAIRE DE PARC RECONNU POUR SON EFFICIENCE 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	28 %	-2 %

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 2015*, qui offraient les plus bas tarifs dans les 59 subdivisions administratives du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

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

TYPE DE VÉHICULE	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2015-2016	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2014-2015	TAUX DU CGER (\$) 2015-2016	TAUX DU CGER (\$) 2014-2015	ÉCART (\$) 2015-2016	ÉCART (\$) 2014-2015	ÉCART (%) 2015-2016	ÉCART(%) 2014-2015
Véhicule de tourisme	903	923	593	601	310	322	34	35
Camionnette 4 x 2	1 116	1 134	842	747	274	387	25	34
Camionnette à 4 portières, 4 x 2	1 307	1 304	916	897	391	407	30	31
Fourgonnette compacte	1 147	1 199	874	768	273	431	24	36
<b>MOYENNE</b>							<b>28</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 28 % à ceux du marché en 2015-2016. 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 2015-2016	Véhicules de 2013 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* facturé selon un taux variant de 0,25 \$ à 0,39 \$ 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

\* 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 avec une limite de kilométrage de 30 000, 20 000 ou 10 000 km pour la période de six mois).

On a également comparé les taux de location à court terme avec limite de 30 000 km par période de location de six mois 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 30 000 km du CGER ont été inférieurs de 7 % en moyenne à ceux du marché en 2015-2016.

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

TYPE DE VÉHICULE	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2015-2016	TAUX MOYEN DU MARCHÉ (\$) 2014-2015	TAUX DU CGER (\$) 2015-2016	TAUX DU CGER (\$) 2014-2015	ÉCART (\$) 2015-2016	ÉCART (\$) 2014-2015	ÉCART (%) 2015-2016	ÉCART (%) 2014-2015
Véhicule de tourisme	903	923	776	846	127	77	14	8
Camionnette 4 x 2	1 116	1 134	1 080	1 056	36	78	3	7
Camionnette à 4 portières, 4 x 2	1 307	1 304	1 179	1 236	128	68	10	5
Fourgonnette compacte	1 147	1 199	1 140	1 053	7	146	1	12
<b>MOYENNE</b>							<b>7</b>	<b>8</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	107,13 %	+7,13 %

En 2015-2016, les revenus autonomes du CGER, en excluant la remise effectuée au MTMDET, sont de 112 506 031 \$, tandis que les dépenses se chiffrent à 105 013 692 \$. Le taux d'autofinancement atteint donc 107,13 %

## ORIENTATION 5

### ASSURER UNE GESTION EFFICACE DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

#### PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE

OBJECTIF	CIBLE	INDICATEUR	RÉSULTAT	ÉCART
Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	Pourcentage de productivité des ateliers de mécanique	82,2 %	+2,2 %

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 2015-2016, le résultat des heures productives travaillées (311 494 heures) divisées par les heures de travail disponibles (378 726 heures) atteint 82,2 %.

#### 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	4,36 % Inférieur

a Unité pondérée signifie ici unité 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 1,30 %.

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 2014-2015 (6 084 \$) de celui de l'année 2015-2016 (5 898 \$), puis en divisant ce nombre par le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2014-2015 (6 084 \$).

Le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein du CGER en 2015-2016 était donc de -3,06 %. Selon Statistique Canada, le taux de variation de l'indice des prix à la consommation se situait à 1,30 % pour la même période, ce qui donne un résultat de -4,36 %.

## 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	-

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

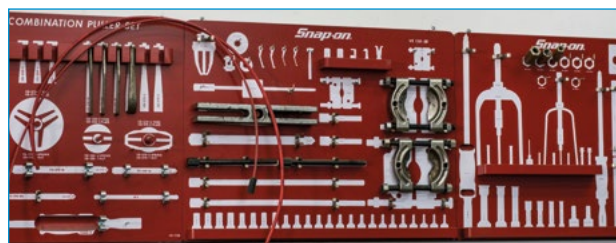
Bien que cet indicateur soit normalement lié aux ateliers, nous avons ciblé deux services pour l'année 2015-2016. Ces services sont directement liés à la Direction de l'exploitation et du service à la clientèle et ont un impact direct sur les opérations. L'intégration du Centre d'appels avec l'atelier de Québec et les services offerts aux ateliers par le Service régional de Montréal et de l'Ouest justifient leur prise en considération dans cet indicateur.

Les cinq endroits où la méthode Kaizen a été appliquée pour l'année financière 2015-2016 sont Victoriaville, Sherbrooke, Saint-Jean-Port-Joli, le Centre d'appels ainsi que le Service régional de Montréal et de l'Ouest.

Pour chacun de ces ateliers ou services, 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 2015-2016, le CGER a confié à ses gestionnaires régionaux la responsabilité d'assurer la tenue d'activités d'implantation basées sur une approche Kaizen pour leurs ateliers mécaniques ou services respectifs, et ce, en collaboration avec leur service régional respectif. Pour ce faire, une formation leur a été donnée afin qu'ils intègrent les principes et les fondements associés à cette approche.



- Le CGER est une organisation qui demeure continuellement à l'affût de façons de faire efficaces afin d'offrir un environnement de travail agréable, sécuritaire et, par le fait même, productif à ses employés. La méthode Kaizen en est un bel exemple. Voici un système de rangement des outils installé à l'atelier de Québec.

## ORIENTATION 6 MAINTENIR UNE VEILLE TECHNOLOGIQUE

### VEILLE TECHNOLOGIQUE

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

## Benne isolée à autonomie prolongée biénergie

En 2015-2016, le CGER a mis en service un camion 6 x 4 muni d'une benne isolée à autonomie prolongée biénergie. La benne d'une capacité de 4 m<sup>3</sup> est utilisée pour le transport de l'asphalte chaud lors des opérations de rapiéçage. La benne est munie de deux modes de chauffage qui permettent de prolonger la malléabilité du produit transporté sur une longue période. Le chauffage principal est assuré par deux brûleurs de 100 000 BTU chacun qui sont alimentés au diesel. Le chauffage auxiliaire est électrique et est alimenté par une prise électrique de 220 volts. Les systèmes de chauffage sont entièrement contrôlés par un automate programmable qui en assure aussi la sécurité. La benne est équipée d'une vis sans fin permettant l'acheminement du matériel et également d'un système multibenne qui peut être retiré rapidement et changer la vocation du camion. Le même camion est aussi utilisé en période hivernale pour effectuer des opérations de déneigement.

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

## Passerelle d'inspection sur remorque

La passerelle d'inspection sur remorque, le premier équipement de ce genre dans notre parc, est un équipement spécialisé, adapté aux travaux d'inspection, de construction, de réparation et de maintenance des ponts et des viaducs. Cette passerelle a l'avantage d'être polyvalente, car elle peut être remorquée rapidement par plusieurs véhicules. Elle est entièrement autonome et peut être contrôlée à distance par l'opérateur qui se trouve sous une structure. Une pompe hydraulique alimentée par une génératrice à essence lui fournit toute la puissance nécessaire pour se déplacer et se déployer, lui conférant ainsi une entière autonomie lorsqu'elle est installée sur le site. Des stabilisateurs sur roues motrices lui permettent d'effectuer les déplacements nécessaires au besoin, et ce, même lorsque la passerelle est déployée.



■ En tant que gestionnaire de parc de véhicules publics, le CGER est soucieux d'offrir à sa clientèle des véhicules et équipements performants répondant à leurs besoins

### 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	100	Nombre de véhicules électriques en service dans le parc gouvernemental	86 <sup>a</sup>	-14

a Pour l'année 2015-2016, le CGER a mis en service 86 véhicules et 9 bons de commande ont été signés, ce qui fait au total 95 véhicules électriques livrés ou signés en 2015-2016.

Le CGER compte un inventaire de 373 véhicules électriques ou hybrides rechargeables. De ce nombre, 337 sont en service dans les ministères et organismes, 25 sont en service dans les villes et 11 véhicules sont disponibles pour la location.

À ce jour, 405 bornes de recharge ont été installées, soit 383 pour les ministères et organismes et 22 pour des villes. Au cours de l'année financière 2015-2016, 115 bornes ont été installées et 40 étaient en cours d'installation au 31 mars 2016.

Le CGER joue un rôle d'expert-conseil auprès des clients dans l'installation de leurs bornes de recharge. Bien qu'il soit propriétaire de quelques bornes pour son utilisation, il n'est pas propriétaire de toutes les bornes ; chaque client est propriétaire de ses bornes.

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	-

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 2015-2016, il a donc continué d'assurer la mise en place de mécanismes qui s'intègrent à la Stratégie gouvernementale de développement durable visant l'amélioration du bilan environnemental de son parc de véhicules.

### Essieu PlowWheeler pour camion de déneigement

Le prototype testé est un essieu directeur ajouté entre un camion et ses équipements de déneigement avant afin de mieux répartir les charges et d'éliminer la surcharge produite par ces équipements sur l'essieu avant du camion. L'utilisation du PlowWheeler permet donc de préserver le réseau routier en plus de permettre l'utilisation de plus gros épandeurs. Ces derniers augmentent la charge utile transportée et permettent donc de diminuer le nombre de transports effectués, ce qui réduit les émissions de GES.



■ Désirant demeurer à l'avant-garde des innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique et l'amélioration de la productivité de sa clientèle, le CGER a collaboré au projet d'essai d'un essieu amovible entre le camion et ses équipements de déneigement pour résoudre les problématiques de répartition des charges.

### Essai du système E-Copilot

L'E-Copilot est un système électronique connecté au moteur du camion qui permet de gérer l'accélération réelle d'un camion sur la route. L'accélération d'un véhicule est en grande partie responsable de l'augmentation de la consommation de carburant. Ce nouveau système permet de limiter à la même accélération un camion, qu'il soit chargé ou vide. Le principal avantage est évidemment de permettre une meilleure économie de carburant comparativement à un autre système utilisé avec d'autres camions qui gère la puissance du camion en fonction de la charge transportée.

### Étude sur l'importance de maintenir les pneus à la pression d'air recommandée

Cette étude a permis de démontrer l'importance de respecter la pression d'air dans les pneus qui est recommandée par les fabricants et surtout d'en faire une vérification fréquente par la suite. La tenue de route, la performance de freinage et la durée de vie des pneus en sont augmentés tout en permettant une économie de carburant. Il a été démontré que les pneus de la plupart des véhicules au Ministère sont sous-gonflés et que la rectification de cette situation permettrait des économies instantanées en carburant qui sont estimées à 1,8 %.

### Étude sur l'utilisation d'un grade d'huile pour moteur 10W-30 plutôt que 15W-40

Cette étude a permis de vérifier la possibilité de changer le grade d'huile 15W-40 utilisé actuellement pour l'ensemble des camions lourds par un grade d'huile 10W-30 de nouvelle génération qui est plus fluide. Cette huile permettrait des économies de carburant difficilement quantifiables. Par contre, elle permettrait des intervalles allongés des vidanges d'huile recommandés par les fabricants. Des intervalles allongés en comparaison avec ceux établis au CGER permettraient de réduire notre consommation d'huile pour moteur et de générer moins d'huiles usées.

## LES RÉSULTATS 2015-2016 DES ENGAGEMENTS SPÉCIFIQUES ÉNONCÉS DANS LA DÉCLARATION DE SERVICES À LA CLIENTÈLE

### ENGAGEMENT 1

Offrir au client un service de qualité dans tous les ateliers de mécanique. Pour ce faire, répondre au client de façon courtoise et entretenir ou réparer son véhicule dans les délais convenus.

#### QUALITÉ DU SERVICE

NOMBRE TOTAL DE RÉPARATIONS ET D'ENTRETIENS	PLAINTES ENREGISTRÉES CONCERNANT LE SERVICE EN ATELIER	RÉSULTAT (%)
72 131	–	100

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. Aucune des plaintes déposées en 2015-2016 concernant les explications reçues du personnel des ateliers mécaniques ne se rattache à cet engagement.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2015-2016 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>	212	855	1 067
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date convenue avec le client <sup>b</sup>	178	710	888
Pourcentage de conformité (%)	83,9 %	83 %	83,2 %

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 1 067 véhicules livrés en 2015-2016 étaient conformes aux spécifications, mais 179 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.

Prendre note que les livraisons annuelles des véhicules en location de type court terme sont incluses dans le présent calcul.



## 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 (%)
2 207	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 2015-2016, 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	3	2	67
Plainte écrite	1	1	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 2015-2016 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.

### COUVERTURE DES COÛTS ADMINISTRATIFS

	2015-2016	2014-2015
Total des dépenses administratives (\$)	6 782 575	7 873 352
Total des revenus de location et des revenus générés par les travaux à taux horaire (\$)	96 937 075	97 249 242
<b>RÉSULTAT (%)</b>	<b>7,00</b>	<b>8,10</b>

### COÛT D'EXPLOITATION PAR UNITÉ PONDÉRÉE

	2015-2016	2014-2015
Coût des opérations d'entretien du parc du CGER (\$)	43 086 326	43 812 531
Nombre total d'unités pondérées <sup>a</sup>	7 305,17	7 201,56
<b>RÉSULTAT (\$ par unité pondérée)</b>	<b>5 898</b>	<b>6 084</b>

a Unité pondérée signifie ici unité ajustée en fonction de la période d'utilisation, soit unité active équivalent temps plein.

### COÛT DE REVIENT DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

	2015-2016	2014-2015
Total des coûts imputables aux opérations (\$)	31 012 445	32 285 167
Nombre d'heures de travail disponibles	378 726	424 616 <sup>b</sup>
<b>RÉSULTAT (\$ par heure)</b>	<b>81,89</b>	<b>76,03<sup>b</sup></b>

b Certains chiffres de l'exercice précédent ont été ajustés afin de rendre leur présentation uniforme.

# LES PERSPECTIVES POUR 2016-2017

Il y a plusieurs défis à relever pour l'année 2016-2017, plus précisément le maintien de la qualité des services à notre clientèle, l'augmentation de la visibilité de l'expertise, le mandat de l'organisation au regard du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports-volet exemplarité de l'État, la planification stratégique, le plan de mobilisation des employés, l'analyse de la performance de l'organisation au moyen de deux balisages, la révision de la tarification pour ne nommer que ceux-là.

En continuité de la phase I réalisée en 2015-2016 de la nouvelle application de l'information centralisée client (ICC), la phase II sera réalisée au cours de l'année 2016-2017. Elle consistera à rendre accessible aux clients toute l'information relative à leur dossier de parc de véhicules et d'équipements, loués ou entretenus au CGER.

Également, nous comptons faire des efforts importants afin que l'expertise de l'ensemble des employés soit connue et reconnue par notre clientèle et par les acteurs du milieu de la gestion de parc.

De plus, dans la continuation de son mandat, l'organisation poursuivra l'objectif gouvernemental en matière d'électrification des transports par la mise en service de 100 véhicules électriques supplémentaires et par le soutien et l'accompagnement des ministères et organismes, y compris ceux des réseaux de la santé et de l'éducation.

Autre dossier majeur à traiter en 2016-2017, celui de la révision de la planification stratégique. Les travaux sont déjà très avancés, et le dépôt de la planification stratégique 2016-2020 est prévu à l'automne 2016.

En ce qui a trait à la mobilisation du personnel, à partir des résultats obtenus à la suite du sondage effectué en mars 2016, des plans d'action annuels de mobilisation des employés seront élaborés et mis en œuvre au cours de la prochaine année afin d'assurer une amélioration continue du taux de mobilisation du personnel.

Le CGER procédera également à un exercice de mesure de sa performance. Pour ce faire, l'outil d'évaluation QUALImètre a été retenu. Administré par le Mouvement québécois de la qualité, il s'agit d'un instrument de mesure basé sur la gestion par résultats. Cet exercice permettra de poursuivre l'objectif d'amélioration continue des processus.

Aussi, le CGER a amorcé les travaux entourant la révision de la tarification et les poursuivra au cours de l'année 2016-2017. Il procédera à l'élaboration d'une politique qui uniformisera les processus relatifs à la tarification ainsi qu'une stratégie de révision des taux, cela dans un but ultime de livrer des produits et services au meilleur coût possible à l'ensemble de la clientèle.

# LES ÉTATS FINANCIERS 2015-2016 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

## RÉSULTATS ET EXCÉDENT – NON AUDITÉS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2016

REVENUS	BUDGET	2016	2015
Locations	90 085 476 \$	91 043 776 \$	90 582 218 \$
Réparations et entretien	6 299 507	5 893 299	6 667 023
Carburant	19 245 973	13 715 528	17 841 495
Contributions du gouvernement (note 4)	917 308	886 722	1 066 694
Autres	570 000	966 708	1 962 512
	117 118 264	112 506 033	118 119 942
Remises au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	–	(6 500 000)	(6 500 000)
	<b>117 118 264</b>	<b>106 006 033</b>	<b>111 619 942</b>
<b>FRAIS D'EXPLOITATION</b>			
Pièces et autres frais d'exploitation (note 5)	20 992 940	18 679 172	19 393 944
Carburant (note 5)	18 945 973	13 572 229	17 580 656
Salaires et avantages sociaux	20 231 989	19 247 844	19 554 805
Loyers et entretien d'immeubles	6 535 414	6 088 995	6 163 987
	66 706 316	57 588 240	62 693 392
<b>FRAIS D'ADMINISTRATION</b>			
Salaires et avantages sociaux	6 623 819	6 301 616	6 782 065
Loyers et entretien d'immeubles	501 169	466 935	483 553
Entretien informatique	886 658	549 570	570 446
Frais de bureau	269 347	166 947	213 427
Télécommunications	930 270	576 602	572 631
Déplacements	668 100	366 765	483 198
Contrats de service et honoraires professionnels	509 100	454 575	609 719
Publicité et communication	151 000	21 784	56 383
Perfectionnement	268 558	276 836	537 240
Autres	1 308 072	810 772	1 371 357
	12 116 093	9 992 402	11 680 019
<b>AMORTISSEMENT, MOINS-VALUE ET PERTE SUR DISPOSITION</b>			
Amortissement et moins-value du matériel roulant lourd	16 366 897	17 502 311	14 583 758
Amortissement du matériel roulant léger	13 472 779	13 347 265	13 051 182
Amortissement des réservoirs et pompes	191 195	189 414	273 962
Amortissement des autres immobilisations corporelles	470 670	466 285	484 335
Amortissement du développement informatique	171 688	57 448	104 541
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	362 376	359 000	974 577
	31 035 605	31 921 723	29 472 355
<b>FRAIS FINANCIERS</b>			
Intérêts sur marge de crédit	1 170 765	643 752	749 296
Intérêts sur dette à long terme	5 858 825	4 656 752	4 892 560
Amortissement des frais d'émission de la dette	194 660	178 210	178 467
Intérêts et frais bancaires	36 000	32 613	33 364
	7 260 250	5 511 327	5 853 687
	<b>117 118 264</b>	<b>105 013 692</b>	<b>109 699 453</b>
<b>EXCÉDENT</b>	–	992 341	1 920 489
<b>EXCÉDENT CUMULÉ au début</b>	8 401 254	10 321 743	8 401 254
<b>EXCÉDENT CUMULÉ à la fin</b>	<b>8 401 254 \$</b>	<b>11 314 084 \$</b>	<b>10 321 743 \$</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## SITUATION FINANCIÈRE – NON AUDITÉE

### AU 31 MARS 2016

<b>ACTIFS FINANCIERS</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Encaisse (découvert bancaire)	204 526 \$	(168 523) \$
Débiteurs (note 6)	8 869 359	14 194 658
Contributions à recevoir (note 7)	113 439	181 032
Travaux en cours	111 038	94 217
Frais d'émission reportés de la dette	875 394	782 745
	10 173 756	15 084 129
<b>PASSIFS</b>		
Créditeurs et charges à payer (note 9)	9 841 159	10 415 573
Intérêts courus à payer	929 849	1 121 905
Revenus perçus d'avance	2 290 197	2 805 826
Avances du Fonds de financement (note 10)	25 903 210	56 520 171
Dettes (note 11)	172 979 225	151 173 045
Contributions reportées (note 12)	881 749	1 318 412
	212 825 389	223 354 932
<b>DETTE NETTE</b>	<b>(202 651 633)</b>	<b>(208 270 803)</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Immobilisations corporelles (note 14)	209 516 063	213 727 406
Stocks de fournitures (note 15)	3 895 961	3 997 044
Frais payés d'avance	553 693	868 096
	213 965 717	218 592 546
<b>EXCÉDENT CUMULÉ</b>	<b>11 314 084 \$</b>	<b>10 321 743 \$</b>

#### OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (NOTE 16)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Original signé

PAUL-YVAN DESCHÊNES  
Administrateur du Fonds

Original signé

DENIS MARSOLAIS  
Sous-ministre des Transports, de la Mobilité durable  
et de l'Électrification des transports

## VARIATION DE LA DETTE NETTE – NON AUDITÉE DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2016

	BUDGET	2016	2015
<b>EXCÉDENT</b>	– \$	992 341 \$	1 920 489 \$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(45 813 800)	(32 287 562)	(54 304 418)
Amortissement et moins-value des immobilisations corporelles	30 673 229	31 562 723	28 497 778
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	362 376	359 000	974 577
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	2 250 789	4 577 182	8 637 159
	(12 527 406)	4 211 343	(16 194 904)
Acquisition de stocks de fournitures	(37 294 115)	(32 150 318)	(36 881 268)
Acquisition de frais payés d'avance	(1 238 793)	(553 693)	(868 096)
Utilisation de stocks de fournitures	37 294 115	32 251 401	36 974 600
Utilisation de frais payés d'avance	1 238 793	868 096	1 238 793
	–	415 486	464 029
<b>DIMINUTION (AUGMENTATION) DE LA DETTE NETTE</b>	(12 527 406)	5 619 170	(13 810 386)
<b>DETTE NETTE au début</b>	(204 496 533)	(208 270 803)	(194 460 417)
<b>DETTE NETTE à la fin</b>	<b>(217 023 939) \$</b>	<b>(202 651 633) \$</b>	<b>(208 270 803) \$</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## FLUX DE TRÉSORERIE – NON AUDITÉS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2016

	2016	2015
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>		
<b>Excédent</b>	992 341 \$	1 920 489 \$
Éléments sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement et moins-value des immobilisations corporelles	31 562 723	28 497 778
Stocks de fournitures	101 083	93 332
Frais payés d'avance	314 403	370 697
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	359 000	974 577
Virement des contributions reportées	(436 663)	(451 999)
Virement des frais d'émission reportés de la dette	178 210	178 467
Virement des revenus perçus d'avance	(540 136)	(558 229)
	31 538 620	29 104 623
Variation des actifs financiers et des passifs reliés à l'exploitation		
Débiteurs	5 325 299	1 818 407
Contributions à recevoir	67 593	542 274
Travaux en cours	(16 821)	59 600
Frais d'émission reportés liés aux dettes	(270 859)	(205 201)
Créditeurs et charges à payer	(574 414)	738 160
Intérêts courus à payer	(192 056)	(286 382)
	4 338 742	2 666 858
<b>Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation</b>	<b>36 869 703</b>	<b>33 691 970</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS</b>		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(32 287 562)	(54 304 418)
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	4 577 182	8 637 159
<b>Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement en immobilisations</b>	<b>(27 710 380)</b>	<b>(45 667 259)</b>
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Revenus perçus d'avance	24 507	324 734
Avances du Fonds de financement	(30 616 961)	22 169 163
Dettes effectuées	50 333 973	36 000 000
Dettes remboursées	(28 527 793)	(46 489 630)
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de financement</b>	<b>(8 786 274)</b>	<b>12 004 267</b>
<b>AUGMENTATION DE LA TRÉSORERIE</b>	<b>373 049</b>	<b>28 978</b>
<b>TRÉSORERIE au début</b>	<b>(168 523)</b>	<b>(197 501)</b>
<b>TRÉSORERIE à la fin</b>	<b>204 526</b>	<b>(168 523)</b>
Intérêts payés au cours de l'exercice	5 492 755 \$	5 928 393 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

### AU 31 MARS 2016

#### 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 des lois fédérale et provinciale de l'impôt sur le revenu, 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 doit être cohérente avec ce dernier.

La préparation des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige le recours à des estimations et des hypothèses. Ces dernières ont des incidences à l'égard de la comptabilisation des actifs et passifs, de la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que de la comptabilisation des revenus et des charges de l'exercice présentés dans les états financiers. Des estimations et hypothèses ont été utilisées pour évaluer les principaux éléments, soit la durée de vie utile des immobilisations, leur valeur résiduelle, etc. Les résultats réels peuvent différer des meilleures prévisions établies par la direction.

#### REVENUS

Les revenus de location sont constatés au fur et à mesure que les services sont rendus.

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

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

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

Les revenus et les contributions relatifs au financement des immobilisations reportés sont comptabilisés à titre de revenus lorsqu'ils sont autorisés par le cédant et que tous les critères d'admissibilité sont atteints, sauf s'ils sont assortis de stipulations qui créent une obligation répondant à la définition d'un passif. Si un passif est créé, la comptabilisation à titre de revenu a lieu au fur et à mesure que les stipulations relatives à ce passif sont rencontrées.

#### FRAIS D'EXPLOITATION ET AUTRES DÉPENSES

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

#### ACTIFS FINANCIERS

##### Trésorerie

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

##### 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.



# NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

## AU 31 MARS 2016

### 2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

#### 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 de la dette.

##### 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 fur et à mesure que les stipulations relatives à ce passif sont rencontrées.

##### Avantages sociaux futurs

###### Régimes de retraite

La comptabilité des régimes à cotisations déterminées est appliquée aux régimes interemployeurs à prestations déterminées gouvernementaux, 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 la méthode d'amortissement linéaire, en fonction de leur durée de vie utile en tenant compte d'une valeur résiduelle exprimée en pourcentage du coût.

Les immobilisations en cours de construction, de développement ou de 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.

	DURÉE DE VIE	VALEUR RÉSIDUELLE
Matériel et équipement	3 à 15 ans	0 % à 15 %
Développement informatique	5 ans	-
Améliorations locatives	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 rattache 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. MODIFICATION COMPTABLE

#### Révision d'estimations comptables

En 2015, la direction a révisé la durée de vie utile estimative d'une partie du matériel roulant lourd et de sa valeur résiduelle pour tenir compte de l'information additionnelle disponible. Par conséquent, la méthode d'amortissement d'une partie du matériel roulant lourd a été modifiée, passant de 15 ans à 13 ans et la valeur résiduelle passant de 12 % à 10 % à compter du 1<sup>er</sup> avril 2015. Ce changement a été appliqué prospectivement.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES AU 31 MARS 2016

### 4. CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT

Les contributions proviennent du gouvernement provincial. Ces sommes correspondent aux montants gagnés au cours de l'exercice et au virement des contributions reportées.

	2016	2015
Virement des contributions reportées, Véhicules électriques	436 663 \$	451 999 \$
Programme Roulez électrique	318 000	456 596
Programme Branché au travail	132 059	158 099
	<b>886 722 \$</b>	<b>1 066 694 \$</b>

### 5. FRAIS D'EXPLOITATION

#### PIÈCES ET AUTRES FRAIS D'EXPLOITATION

	2016	2015
Stocks au début	3 107 097 \$	2 928 215 \$
Achat de pièces, réparations externes, immatriculations et autres	18 650 707	19 572 826
Stocks à la fin	(3 078 632)	(3 107 097)
	<b>18 679 172 \$</b>	<b>19 393 944 \$</b>

#### CARBURANT

	2016	2015
Stocks au début	889 947 \$	1 162 161 \$
Achat de carburant, entretien et permis pétrolier	13 499 611	17 308 442
Stocks à la fin	(817 329)	(889 947)
	<b>13 572 229 \$</b>	<b>17 580 656 \$</b>

### 6. DÉBITEURS

	2016	2015
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	480 293 \$	4 308 590 \$
Autres ministères et organismes	3 882 892	4 314 384
Municipalités et autres	4 506 174	5 571 684
	<b>8 869 359 \$</b>	<b>14 194 658 \$</b>

### 7. CONTRIBUTIONS À RECEVOIR

	2016	2015
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles		
Programme Roulez électrique	80 000 \$	88 000 \$
Programme Branché au travail	33 439	93 032
	<b>113 439 \$</b>	<b>181 032 \$</b>

### 8. 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 2018. Le taux d'intérêt au 31 mars 2016 est de 2,70 % (2,85 % en 2015).

### 9. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2016	2015
Fournisseurs	9 027 748 \$	8 785 183 \$
Taxes de vente	418 242	485 784
Salaires et avantages sociaux	395 169	1 144 606
	<b>9 841 159 \$</b>	<b>10 415 573 \$</b>

### 10. 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 2017, 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 2016 est de 1,200 % (1,298 % en 2015).

# NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

## AU 31 MARS 2016

### 11. DETTES

	2016	2015
<b>FONDS DE FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC</b>		
<b>BILLETS PORTANT INTÉRÊTS À TAUX FIXE, REMBOURSABLES PAR VERSEMENT ANNUEL :</b>		
5,788 %, 725 583 \$, échéant le 16 juillet 2018	2 176 748 \$	2 902 331 \$
4,524 %, 300 000 \$, échu le 1 <sup>er</sup> décembre 2015, refinancé	–	1 500 000
4,855 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2016	1 000 000	2 000 000
4,813 %, 1 000 000 \$, échu le 1 <sup>er</sup> décembre 2015	–	1 000 000
5,065 %, 900 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2017	6 300 000	7 200 000
4,418 %, 400 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2017	3 200 000	3 600 000
4,542 %, 700 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2018	2 100 000	2 800 000
4,180 %, 540 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> juin 2017	4 860 000	5 400 000
4,060 %, 450 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2016, à refinancer	1 800 000	2 250 000
3,753 %, 985 714 \$, échu le 1 <sup>er</sup> octobre 2015	–	985 714
4,340 %, 750 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2019	3 000 000	3 750 000
3,203 %, 1 166 667 \$, échu le 1 <sup>er</sup> octobre 2015	–	1 166 667
4,775 %, 233 333 \$, échéant le 17 mai 2024	2 100 000	2 333 333
2,418 %, 1 000 000 \$, échu le 11 janvier 2016	–	1 000 000
3,724 %, 1 400 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2021	8 400 000	9 800 000
4,056 %, 600 000 \$, échéant le 16 juillet 2025	6 000 000	6 600 000
2,892 %, 1 000 000 \$, échu le 1 <sup>er</sup> octobre 2015	–	1 000 000
2,089 %, 450 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> juin 2017	900 000	1 350 000
3,122 %, 380 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2021	2 280 000	2 660 000
2,390 %, 433 333 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> juin 2018	4 766 667	5 200 000
2,140 %, 300 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2016	300 000	600 000
3,067 %, 400 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> septembre 2023	4 800 000	5 200 000
1,941 %, 2 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2017	4 000 000	6 000 000
1,752 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2016	1 000 000	2 000 000
2,757 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2018	3 000 000	4 000 000
2,857 %, 750 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> septembre 2023	9 750 000	10 500 000
2,857 %, 1 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> septembre 2023	8 000 000	9 000 000
2,611 %, 875 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2019	3 500 000	4 375 000
2,577 %, 1 500 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> septembre 2020	7 500 000	9 000 000
2,031 %, 1 750 000 \$, échéant le 21 août 2019	12 250 000	14 000 000
2,904 %, 2 000 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> septembre 2024	18 000 000	20 000 000
2,218 %, 333 333 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2020	1 666 666	2 000 000
1,935 %, 2 200 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> septembre 2025	22 000 000	–
1,577 %, 642 857 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2020	9 000 000	–
1,181 %, 300 000 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> décembre 2019	1 200 000	–
<b>BILLET PORTANT INTÉRÊTS À TAUX FIXE, REMBOURSABLE PAR VERSEMENT SEMESTRIEL :</b>		
1,493 %, 1 636 364 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> septembre 2021	18 000 000	–
	172 850 081	151 173 045
<b>SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES INFRASTRUCTURES</b>		
<b>EFFETS À PAYER PORTANT INTÉRÊTS À TAUX FIXE, REMBOURSABLES PAR MENSUALITÉS EN CAPITAL ET INTÉRÊT :</b>		
2,150 %, 453 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> novembre 2020	24 139 \$	–
2,150 %, 562 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> novembre 2020	29 940	–
2,150 %, 561 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> janvier 2021	30 897	–
2,150 %, 776 \$, échéant le 1 <sup>er</sup> février 2021	44 168	–
	129 144	–
	172 979 225 \$	51 173 045 \$

## NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES

### AU 31 MARS 2016

#### 11. DETTES (SUITE)

##### ÉCHÉANCIERS DE LA DETTE AU 31 MARS 2016 :

2017	29 662 670 \$
2018	36 242 452
2019	24 739 690
2020	23 664 690
2021	20 520 026
2022 et suivantes	38 149 697
	<b>172 979 225 \$</b>

#### 12. CONTRIBUTIONS REPORTÉES

	2016	2015
Solde au début	1 318 412 \$	1 770 411 \$
Virement	(436 663)	(451 999)
Solde à la fin	<b>881 749 \$</b>	<b>1 318 412 \$</b>

#### 13. 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) et au Régime de retraite des agents de la paix en services correctionnels (RRAPSC). Ces régimes sont des régimes interemployeurs à prestations déterminées, administrés par la Commission administrative des régimes de retraite et d'assurances, et comportent des garanties à la retraite et au décès. Le Fonds de gestion de l'équipement roulant contribue à ces régimes pour une somme égale aux cotisations versées par les participants. Les obligations du Fonds de gestion de l'équipement roulant envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

Les cotisations imputées aux opérations courantes s'élèvent à 1 491 359 \$ (1 551 232 \$ en 2015).

##### 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 424 285 \$ (166 255 \$ en 2015).

## NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES AU 31 MARS 2016

### 14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

COÛT	MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT	DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	2016
Solde au début	388 887 496 \$	2 878 868 \$	208 168 \$	391 974 532 \$
Acquisitions	32 103 014	184 548	–	32 287 562
Dispositions	(32 446 334)	–	–	(32 446 334)
Solde à la fin	388 544 176 \$	3 063 416 \$	208 168 \$	391 815 760 \$
<b>AMORTISSEMENT CUMULÉ</b>				
Solde au début	175 484 163 \$	2 554 795 \$	2 08 168 \$	178 247 126 \$
Amortissement	31 505 275	57 448	–	31 562 723
Dispositions	(27 510 152)	–	–	(27 510 152)
Solde à la fin	179 479 286	2 612 243	208 168	182 299 697
<b>VALEUR COMPTABLE NETTE</b>	<b>209 064 890 \$</b>	<b>451 173 \$</b>	<b>– \$</b>	<b>209 516 063 \$</b>

\* Comprend des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur, pour un montant total de 266 176 \$ en matériel et équipement. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

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)
Solde à la fin	388 887 496 \$	2 878 868 \$	208 168 \$	391 974 532 \$
<b>AMORTISSEMENT CUMULÉ</b>				
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)
Solde à la fin	175 484 163	2 554 795	208 168	178 247 126 \$
<b>VALEUR COMPTABLE NETTE</b>	<b>213 403 333 \$</b>	<b>324 073 \$</b>	<b>– \$</b>	<b>213 727 406 \$</b>

\* Comprend des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur, pour un montant total de 266 176 \$ en matériel et équipement. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON AUDITÉES AU 31 MARS 2016

### 15. STOCKS DE FOURNITURES

	2016	2015
Pièces	3 078 632 \$	3 107 097 \$
Carburant	817 329	889 947
	<b>3 895 961 \$</b>	<b>3 997 044 \$</b>

### 16. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

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

	2016	2015
Acquisitions d'immobilisations	10 819 131 \$	13 063 064 \$
Approvisionnement en biens et services	91 568	400 560
	<b>10 910 699 \$</b>	<b>13 463 624 \$</b>

### 17. APPARENTÉS

Certains services de soutien administratif et technique fournis par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification 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 à un contrôle conjoint. 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.

### 18. 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.

#### Dettes

Au 31 mars 2016, la juste valeur des dettes de 172 979 225 \$ (151 173 045 \$ au 31 mars 2015) s'établissait à 182 166 833 \$ (162 694 876 \$ au 31 mars 2015), 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.

