

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2009



Cap sur la nouveauté
et le changement

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE 

Des solutions qui nous transportent



Édition

Service des communications
Réseau de transport de la Capitale

ISBN 978-2-921925-45-7

Dépôt légal – Bibliothèque nationale
du Québec, 2010

Conception graphique et mise en page
Les Dompteurs de souris

Photographie de la page couverture
Stéphane Groleau

L'utilisation du masculin sert
uniquement à alléger le texte

Ce document est imprimé sur
un papier de fibres recyclées à 100%



TABLE DES MATIÈRES

Message du président	2
Message du directeur général.....	4
Portrait du RTC en 2009.....	6
Le centre Métrobus ouvre ses portes, les articulés entrent en scène	11
Le réseau Métrobus prend de l'ampleur	13
La satisfaction de nos clients : une volonté manifeste.....	14
Le plan stratégique 2005-2014 : concrétisé à plus de 50%.....	22
Le conseil d'administration.....	25
Le comité de direction.....	26
L'organigramme	28
Un merci à nos partenaires.....	29
Les états financiers	33

MESSAGE DU PRÉSIDENT



Raymond Dion

Credits: Gilles Fréchette

On m'a confié la présidence du conseil d'administration du Réseau de transport de la Capitale à la fin de l'année 2009. De nouveaux élus ont également joint ce conseil au même moment. Rapidement, nous avons découvert un personnel dynamique et dévoué cherchant avant toute chose à prévoir et à satisfaire les attentes de la clientèle du transport en commun.

Ce rapport illustre bien les multiples réalisations menées en ce sens ainsi que les actions visant à moderniser le transport en commun et à convaincre de nouveaux utilisateurs. Surtout, ce document marque la somme de travail effectué par tout le personnel du RTC et dont les résultats sont probants. De fait, le Plan stratégique de développement des services 2005-2014 est concrétisé à plus de 50 % et la croissance annuelle moyenne de l'achalandage s'établit à 4,3 % depuis le début de sa mise en œuvre. Le nombre de passages a ainsi bondi de plus de 6 millions entre 2005 et 2009, passant de 38 à 44,5 millions.

Les prochaines années seront encore plus mouvementées et les attentes seront grandes à l'égard du RTC, puisqu'il se situe au cœur des projets qui verront le jour à la suite des orientations proposées dans le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec. La population se prononcera sur ces orientations à l'automne 2010 et les actions retenues seront incluses dans la vision stratégique du RTC. Les objectifs de ce plan au regard du transport en commun sont ambitieux, soit d'en doubler la part modale. Conscients de la place névralgique qu'occupe le transport en commun, tant des points de vue économique, social et environnemental, nous redoublerons d'efforts et relèverons les défis qui se présenteront au cours des prochaines années.

Je veux remercier mes collègues du conseil d'administration et les membres du comité de direction pour la qualité de leur travail et pour leur complicité. Un merci spécial à tout le personnel du RTC pour sa volonté et son acharnement à rendre la ville encore plus accessible, dotée d'un service de transport collectif moderne et efficace.

Je termine en soulignant que, outre la contribution majeure des employés, le RTC n'aurait pu faire état de telles performances sans l'appui soutenu de la Ville de Québec et des autres paliers de gouvernement, maintenant bien engagés à soutenir le transport en commun dans un objectif de développement durable.

A handwritten signature in black ink, reading "Raymond Dion". The signature is fluid and cursive, with the first name "Raymond" and the last name "Dion" clearly distinguishable.

Raymond Dion, président

MESSAGE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL



Normand Carrier

Crédits: Gilles Fréchette

Le transport en commun à Québec progresses rapidement et selon les prévisions

Développer le transport collectif dans l'agglomération de Québec, le rendre plus moderne, plus attrayant pour séduire encore plus d'utilisateurs, voilà ce qui nous anime. Le *Plan stratégique de développement des services 2005-2014* en cours de réalisation indique d'ailleurs comment nous y parviendrons.

Nous sommes très fiers du travail accompli jusqu'à maintenant. Pensons à l'arrivée de la carte à puce comme mode de paiement, aux minibus électriques qui desservent l'arrondissement historique de Québec et au service estival de navettes permettant de visiter de nombreux points d'intérêt le long de la promenade Samuel-De Champlain jusqu'à la Baie de Beauport.

En 2009, nous avons franchi un autre pas important, particulièrement avec la mise en service des autobus articulés pouvant transporter beaucoup plus de clients sur les lignes Métrobus, et ce, de façon plus confortable. Soulignons que la population apprécie d'autant plus le visuel du véhicule arborant un « look » avant-gardiste.

Les autobus articulés, d'une longueur de 60 pieds, n'auraient pu être mis en service sans la construction d'un nouveau centre de service pour les remiser et les entretenir. Érigé dans le parc industriel Armand-Viau, le centre Métrobus ouvrait ainsi ses portes à la fin de l'année. Il a été construit selon des normes rigoureuses d'efficacité énergétique et de pratiques écologiques en plus d'être doté d'équipements de haute technologie assurant une plus haute performance relative à la gestion du parc autobus.

De surcroît, beaucoup d'énergie a été déployée pour faire avancer d'autres projets inscrits au plan stratégique : construction de stations tempérées, élaboration des plans et devis pour mettre en place une quatrième ligne à haute fréquence, le Métrobus 803, et accessibilité à la carte OPUS pour les aînés et les étudiants.

Le RTC a redoublé d'ardeur pour améliorer la qualité des services. Plus de 30 000 heures additionnelles ont servi à hausser la fiabilité, à développer les services eXpress et réguliers dans différents secteurs de l'agglomération, dont Beauport, Charlesbourg, Neufchâtel, Loretteville, Lebourgneuf, Vanier et Saint-Émile.

L'année 2009 a aussi été marquée par la création d'un groupe d'experts nommés par la Ville de Québec pour développer les orientations qui guideront le développement de modes d'urbanisation et de transport les plus efficaces dans une perspective de développement durable, et ce, à l'horizon 2020. Le RTC a accordé une collaboration soutenue et constructive à ce groupe de travail. L'an prochain, le RTC révisera donc son plan stratégique pour tenir compte des recommandations formulées.

Enfin, je me joins à mes collègues du comité de direction pour exprimer notre reconnaissance aux membres du conseil d'administration pour la qualité de leur contribution et de leur appui. Nous tenons aussi à souligner l'importance du travail de tous les employés du RTC dont la complicité est essentielle à l'atteinte des objectifs visant à renforcer la place du transport en commun à Québec. Nous avons également une pensée pour tous nos partenaires qui nous accordent leur confiance pour aller encore plus loin.

Bonne lecture !

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Carrier'.

Normand Carrier, directeur général

PORTRAIT DU RTC EN 2009



QUELQUES CHIFFRES*

1 478 employés

891 personnel chauffeur

297 personnel de l'entretien

290 personnel administratif et de soutien

572 autobus

109 parcours

8 terminus

1 198 abribus**

10 stations tempérées

4 700 zones d'arrêts

22 Parc-O-Bus

857 km de réseau

42,3 km de voies réservées

64 600 clients par jour

44,5 M de passages par année

* Au 31 décembre 2009

** Comprend tous les abribus sur le territoire desservi, incluant ceux appartenant à des partenaires.

MISSION

Le Réseau de transport de la Capitale a pour mission de permettre aux citoyens de mieux vivre la ville par un transport collectif de qualité, au meilleur coût pour la collectivité. Ce faisant, le RTC contribue à un environnement sain et à un aménagement urbain de qualité, tout en soutenant le développement économique, social et culturel de la région.

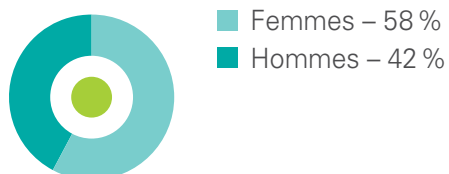
Territoire desservi

Le RTC assure le transport collectif dans l'agglomération de Québec, laquelle compte environ 542 969 personnes. Certains services sont exploités par des entreprises externes en vertu de contrats les liant au RTC. C'est le cas pour le Service de transport adapté de la Capitale (STAC). Il existe aussi des ententes avec les municipalités de Boischatel et Shannon pour y offrir le service.

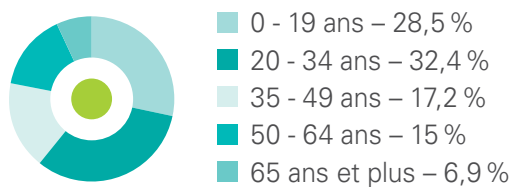
Source: Institut de la statistique du Québec, 2009

PROFIL DE LA CLIENTÈLE

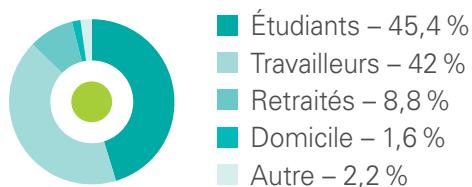
Répartition hommes / femmes



Répartition selon l'âge



Une clientèle active



Source: Transports Québec, Enquête *Origine destination 2006*

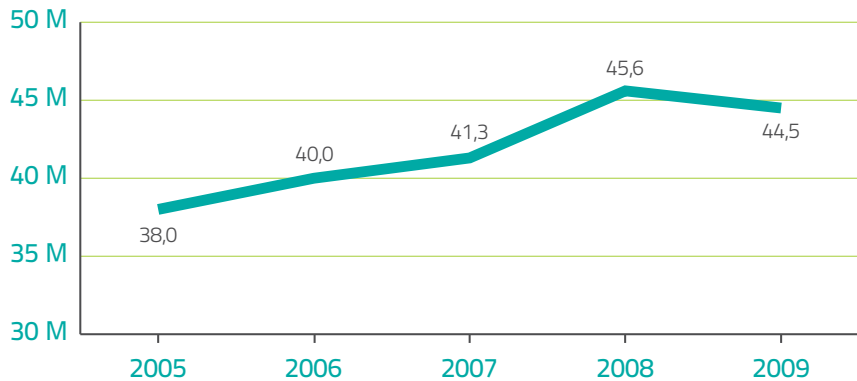




Maintenant 44,5 millions de passagers

Le RTC termine l'année 2009 en ayant transporté 44,5 millions de passagers. Bien qu'il s'agisse d'une diminution de 2,4 % par rapport à l'année précédente, ces résultats demeurent satisfaisants. De fait, la ville de Québec a célébré en 2008 son 400^e anniversaire et une quantité impressionnante d'activités ont attiré des foules spectaculaires. Il fallait donc s'attendre à ce contrecoup inévitable. Cependant, en comparant avec l'année 2007, on constate une croissance annuelle de 3,8 % d'utilisateurs.

ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE 2005 – 2009



La croissance annuelle moyenne de l'achalandage s'établit à 4,3 % entre 2005 et 2009.

Source : Direction de la planification et du marketing, RTC

DES SERVICES DE QUALITÉ AUX MEILLEURS COÛTS



Métrobus

Un moyen efficace d'accéder aux centres d'activité

Service à haute fréquence desservant les principaux centres d'activité. Les autobus circulent sur des voies réservées principalement.

Lignes 800, 801 et 802, 7 jours sur 7.



leBus

Un service à proximité de chez vous

Liaison entre les quartiers résidentiels et les centres d'activité, desservant les principaux boulevards et les artères locales.

Parcours 1 à 99, 7 jours sur 7.

Parcours 100 à 199, en semaine aux heures de pointe.



Un lien rapide vers le travail ou les études

Lien rapide entre les secteurs résidentiels et le centre-ville de Québec ou le centre de Sainte-Foy. Les autobus empruntent les autoroutes.

Parcours 200 à 399, en semaine aux heures de pointe principalement.



Une façon écolo de se déplacer dans le Vieux-Québec

Minibus électriques non polluants et très silencieux faisant la navette entre le Manège militaire et la Gare fluviale.

En service 7 jours sur 7.



Couche-tard

Couche-tard

Départs ajoutés sur certains parcours en fin de soirée les vendredis et samedis.



PARC-O-BUS

Parc-O-Bus

Stationnements gratuits permettant de garer sa voiture pour utiliser les services du RTC. On compte plus d'une vingtaine de Parc-O-Bus disséminés dans l'agglomération de Québec.



Crédits : Pierre Villeneuve

SOURCES DE REVENUS

Les sources de revenus du RTC proviennent principalement de la contribution des villes, constituant l'agglomération de Québec, et de la clientèle. Le RTC compte aussi sur d'autres sources, telles que les subventions du gouvernement du Québec et la taxe sur l'immatriculation. Il perçoit également des revenus provenant de la vente de publicité à l'intérieur et à l'extérieur des autobus.

SOURCES DE FINANCEMENT EN 2009

Agglomération de Québec	47,5 %
Clientèle	33,6 %
Subventions gouvernementales	10,2 %
Immatriculation	6,3 %
Autres revenus	2,4 %

Source: Direction des services administratifs, RTC



Crédits: Stéphane Griveau

GRILLE DE TARIFS

	2009	2008*
Tarif Général		
Abonnement mensuel	71,55\$	71,55\$
Billet	2,45\$	2,45\$
Monnaie	2,60\$	2,60\$
Tarif Étudiant, 18 ans et moins		
Abonnement mensuel	48,00\$	48,00\$
Billet	1,70\$	1,70\$
Tarif Étudiant +		
Abonnement mensuel	48,00\$	48,00\$
Billet	2,45\$	2,45\$
Tarif Aîné		
Abonnement mensuel	32,95\$	32,95\$
Billet	1,70\$	1,70\$
Autre tarif		
Laissez-passer 1 jour	6,45\$	6,45\$

* Tarifs à partir du 1^{er} septembre 2008. Le RTC avait dû augmenter les tarifs en cours d'année en raison d'une hausse significative du coût du carburant. Malgré les investissements majeurs présents et à venir pour renforcer la place du transport en commun dans la capitale, les tarifs n'ont pas été majorés en 2009.



Le parc autobus

Le parc autobus du RTC compte 572 véhicules, dont 548 autobus conventionnels, 16 articulés et 8 minibus électriques. Soucieux de garder un parc de véhicules en excellente condition, le RTC suit attentivement l'évolution de son plan de gestion. Encore cette année, 25 nouveaux autobus, dont les nouveaux articulés, se sont ajoutés. Au 31 décembre 2009, l'âge moyen des autobus s'élevait à 7 ans.

Le coût net d'un autobus conventionnel se chiffre à 455 000\$. Celui d'un articulé s'élève à 698 000\$, alors qu'un minibus électrique coûte 355 000\$. Pour chaque autobus neuf, le gouvernement du Québec octroie une subvention de 50 % du coût d'achat.



LE CENTRE MÉTROBUS OUVRE SES PORTES, LES ARTICULÉS ENTRENT EN SCÈNE

Le RTC mise beaucoup sur l'ouverture du centre Métrobus pour accroître la performance des lignes Métrobus, déjà très populaires auprès de la clientèle.

Érigé dans le parc industriel Armand-Viau et d'une superficie de 18 000 m², le nouveau centre Métrobus est fonctionnel depuis décembre 2009. Il a été conçu pour remiser et entretenir les autobus articulés qui desserviront les lignes Métrobus progressivement. **Une soixantaine de véhicules articulés seront sur la route d'ici la fin de 2010.**

Construit selon des normes rigoureuses d'efficacité énergétique et de pratiques écologiques

Construit au coût de 42 M\$, dont 31 M\$ subventionnés par le ministère des Transports du Québec, le centre Métrobus respecte les normes de la certification LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), que décerne le Conseil du bâtiment durable du Canada. Cet organisme reconnaît les projets de bâtiments ayant démontré un engagement envers la durabilité en répondant à des normes de performance élevées.





Les employés du RTC et leur famille ont pu découvrir le tout nouveau centre Métrobus et se familiariser avec les nouveaux équipements à l'occasion d'une journée « portes ouvertes » en novembre 2009.

Votre place à bord de l'articulé

- 48 places assises et 60 debout
- Luminosité accrue
- Sièges plus confortables
- Aménagement facilitant la circulation à bord
- Aération améliorée
- Caméra de sécurité
- Support à vélo

Le centre Métrobus

Un aménagement écologique

- Bâti de façon à protéger le milieu humide
- Faible rejet des eaux pluviales vers le réseau municipal
- Eaux pluviales récupérées pour le lavage des autobus
- Situé à l'intérieur d'un rayon de 400 m d'un parcours d'autobus
- Nombre restreint de stationnements pour les automobiles
- Aménagements favorisant l'utilisation du vélo

Économie d'énergie

- Système de chauffage géothermique
- Système de chauffage avec récupérateurs de chaleur
- Mur solaire
- Économie annuelle de 150 000 \$

Matériaux et ressources

- Collecte et entreposage du papier, carton, verre, plastique et métal
- Utilisation de matériaux recyclés (7,5 % du coût total)
- 75 % des déchets de construction détournés des sites d'enfouissement

Qualité – environnement intérieur

- Utilisation de matériaux à faibles émissions
- Lumière naturelle
- Utilisation de verre augmentant la luminosité
- Contrôles automatiques de la température, des gaz carboniques et de l'air

Un centre doté d'équipements modernes et de haute technologie

Pour élever nos performances, de nouveaux équipements de haute technologie ont été acquis. Entre autres, **un système informatisé d'aide à la logistique offre un appui solide au RTC en ce qui a trait à l'affectation des autobus auprès des chauffeurs, à la maintenance et à l'entretien des véhicules.**

Les véhicules articulés

Plus de confort, plus de places pour la clientèle

La clientèle apprécie le confort de ce nouveau véhicule, particulièrement en raison d'une plus grande fluidité. Entre autres, le nouveau design des sièges et des barres d'appui a été repensé, rendant l'allée plus large que dans les autobus réguliers. S'ajoute une nouvelle fenestration à l'arrière offrant plus de luminosité. L'articulé compte 48 places assises comparativement à 34 dans un autobus régulier. Leur arrivée contribuera grandement à hausser la qualité du service sur les lignes Métrobus 800 et 801.

LE RÉSEAU MÉTROBUS PREND DE L'AMPLEUR

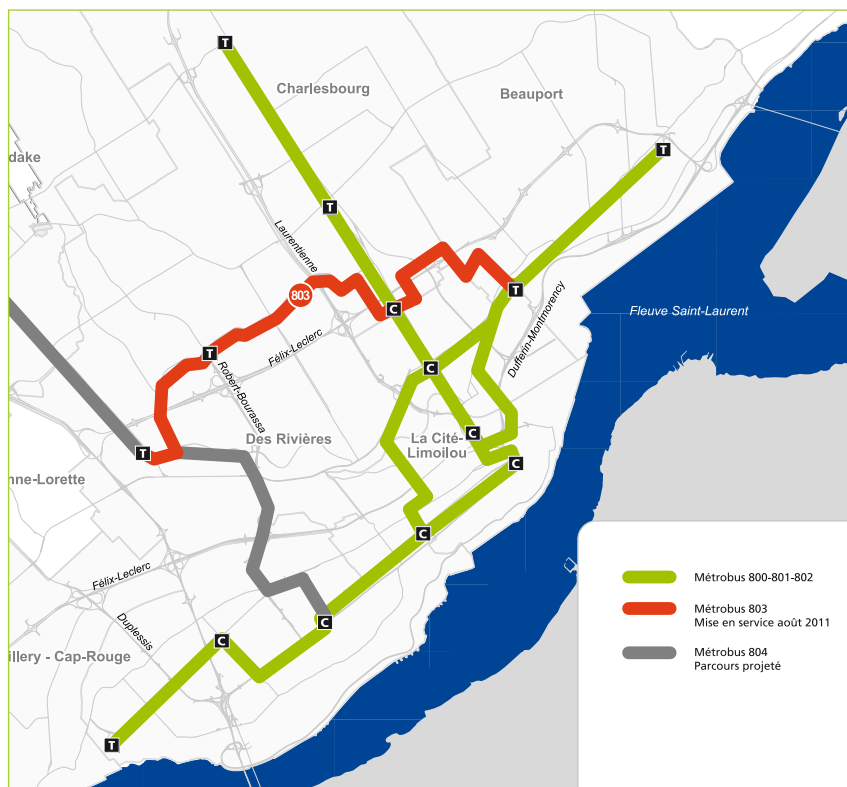
De concert avec la Ville de Québec, le RTC poursuit ses actions visant à créer un réseau de transport en commun structurant, notamment en renforçant et en introduisant de nouvelles lignes Métrobus de manière à ceinturer l'agglomération de Québec.

C'est ainsi qu'en 2008, la troisième ligne Métrobus 802, reliant Montcalm, Vanier, Limoilou et D'Estimauville, a été mise en service.

Si on compare l'achalandage de l'ancien parcours 12, remplacé en 2008 par le Métrobus 802, on remarque une augmentation de 25 %.

Bientôt une quatrième ligne : le 803

En 2009, les plans et devis ainsi que les appels d'offres pour réaliser les travaux d'implantation du Métrobus 803 ont été réalisés. Cette quatrième ligne à haute fréquence reliera les terminus Les Saules et Beauport en empruntant, notamment le boulevard Lebourgneuf. Les travaux débiteront au printemps 2010 pour une mise en service en août 2011. Un peu plus tard, une cinquième ligne Métrobus complétera le réseau structurant en reliant Loretteville, Les Saules et Sainte-Foy.



Le Métrobus 802 connaît un franc succès! Depuis son implantation en août 2008, il compte près de 7 500 montées par jour en semaine, soit 25 % de plus que l'ancien parcours 12.



Crédits : Stéphane Frédérick

LA SATISFACTION DE NOS CLIENTS: une volonté manifeste



Station tempérée

Ces nouvelles stations se situent de part et d'autre du boulevard Hamel, à proximité de Place Fleur-de-Lys, ainsi que sur la rue Calixa-Lavallée dans Montcalm.

30 000 heures de service ajoutées

Encore une fois cette année, la clientèle a profité de nombreuses améliorations au service. Globalement, c'est 30 000 heures de service de plus sur une base annuelle. Il s'agit là d'un investissement de 2,5 M\$. Entre autres, soulignons l'ajout des premiers autobus articulés sur la ligne Métrobus 801 et la création de trois nouveaux parcours eXpress.

Également, l'offre des départs sur l'ensemble du réseau taxibus a été majorée. Le tout nouveau taxibus à Lac-Saint-Charles, secteur des Épinettes-Rouges, en est un exemple. Ce taxibus se greffe à ceux offerts à Shannon et à Boischatel.

De meilleures conditions d'attente

En 2009, **le RTC a introduit un concept innovateur de station tempérée plus confortable** pour les gens attendant l'autobus. Des stations ont ainsi été aménagées selon ce nouveau concept dans trois zones d'arrêt très achalandées du Métrobus 802. Entre autres, ces lieux conservent une température agréable en hiver. En été, l'air y circule plus aisément. La fenestration abondante offre aussi une meilleure visibilité, tant pour les clients que pour le chauffeur à bord du véhicule.

Des améliorations notables aux autobus réguliers – série 2009

Quinze autobus conventionnels, de la deuxième série 2009 Novabus, ont été livrés au RTC cette année. En montant à bord, la clientèle peut apprécier les améliorations apportées : une porte d'entrée et une allée plus larges, une luminosité abondante, notamment en raison d'un nouveau recouvrement de plancher plus lumineux, une forme de siège repensée pour un meilleur confort ainsi qu'une couleur de siège plus éclatante arborant la signature de l'entreprise. L'espace perdu à l'arrière de l'autobus, qui camouflait le moteur et les radiateurs, n'existe plus. Ces deux équipements, déplacés à un autre endroit, ont permis d'ajouter des sièges supplémentaires. Enfin, la zone réservée à un fauteuil roulant est maintenant située à l'avant.

Maintenant un centre d'information au centre-ville

Situé rue Saint-Joachim, le nouveau centre d'information a ouvert ses portes le 5 janvier 2009. L'endroit est moderne, invitant et permet l'accès aux personnes à mobilité réduite.

À peine une année après son ouverture, plus de 15 000 usagers du transport en commun y ont effectué une visite. On peut s'y procurer tous les documents et les outils d'information utiles pour faciliter ses déplacements. Ce lieu est tout désigné pour recevoir des renseignements personnalisés ou pour obtenir la carte OPUS, la faire remplacer en cas de perte, de vol ou de défectuosité.



QUELQUES CHIFFRES

	2009	2008
Appels reçus au Service à la clientèle	415 248	531 231
Visites – Centres d'information		
Lebourgneuf	9 707	N/D
Centre-ville	15 666	N/D
Objets trouvés dans les autobus	10 918	10 497

Un partenariat avec Desjardins rend possible le retour de la navette du littoral

Grâce à un partenariat avec Desjardins, le RTC a remis en service la navette estivale pour la population de Québec ainsi que pour les nombreux touristes. L'entente de trois ans assure un service de transport flexible, abordable, rapide, sept jours par semaine pour accéder à de nombreux lieux d'intérêt le long du fleuve Saint-Laurent.

En 2009, le trajet de la navette Desjardins a été prolongé jusqu'au centre de Sainte-Foy pour faciliter la correspondance avec les lignes Métrobus 800-801 et le parcours 87. Huit autobus aux couleurs de Desjardins ont assuré la navette entre la route de l'Église, à Sainte-Foy, et le terminus Beauport. Rappelons que ce projet a vu le jour à l'initiative de la Commission de la capitale nationale du Québec en 2008.



Votre place dans la NAVETTE



Desjardins



RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE

Des solutions qui nous transportent

Une entente de trois ans (2009 à 2011) entre le RTC et Desjardins favorise le retour de la navette du littoral.

« Informez-vous sans détour »

Planifier ses déplacements lorsqu'il y a des travaux

Le RTC tient à faire connaître ses façons de procéder lorsque des travaux ou des bris d'infrastructures urbaines l'obligent à détourner certains parcours. D'autant plus que ces événements se produisent souvent à la dernière minute. De là l'importance de sensibiliser les utilisateurs du transport en commun sur nos méthodes de gestion et sur les outils mis à leur disposition pour les informer.

C'est dans cette optique que le RTC lançait, en 2009, la campagne « Informez-vous sans détour ». Cette campagne invite la clientèle à être attentive au symbole identifiant les détours, à consulter les avis à notre clientèle sur Internet et, idéalement, à s'inscrire au Club courriel pour recevoir les avis de changements. La première étape de sensibilisation a porté ses fruits, puisque le nombre d'abonnés au Club courriel a augmenté de façon significative en 2009.



**Travaux routiers
Informez-vous
sans détour**

Pour des déplacements mieux planifiés durant les chantiers :

- Repérez ce symbole sur le réseau
- Consultez les Avis à notre clientèle sur Internet
- Mieux encore! Inscrivez-vous à notre Club courriel www.rtcquebec.ca

Renseignements :
www.rtcquebec.ca
418 627-2511

RTC
RESEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE
Des solutions qui nous transportent

Des efforts soutenus sont menés pour annoncer rapidement à la clientèle les détours occasionnés par les travaux routiers.

Le Web et Trajecto

Consultations élevées lors de modifications aux services

Le site web du RTC est hautement consulté, notamment lorsqu'il y a des changements importants apportés aux services. On remarque également un nombre record de demandes d'itinéraires sur *Trajecto* à ces occasions.

Le planificateur d'itinéraires sur mesure *Trajecto*, mis en ligne à la fin de l'année 2008, **permet à un utilisateur du transport en commun de planifier un déplacement le plus efficacement possible**. Il suffit d'indiquer un lieu de départ et un lieu d'arrivée et *Trajecto* fournit une proposition d'itinéraire et un horaire détaillé.

Une vaste campagne publicitaire a été diffusée en mai 2009 pour mousser les avantages de ce planificateur d'itinéraires sur mesure, accessible sur Internet.

SUR LE WEB

	2009	2008
Visites par jour – Internet	6 478	6 364
Visites par jour – Trajecto	2 135	1 833
Membres du Club courriel	4 137	3 684

OPUS pour les aînés et les étudiants

Après avoir introduit avec succès la carte OPUS auprès de la clientèle de catégorie « Général » en 2008, le RTC a poursuivi ses actions visant à doter d'une carte OPUS l'ensemble de sa clientèle détenant un abonnement mensuel.

Cet abonnement sur OPUS est donc offert aux aînés depuis le printemps 2009 et aux étudiants depuis le mois d'août de la même année. Uniquement entre les mois de juillet et de septembre, quelque 63 000 cartes ont été délivrées aux étudiants. Cette vaste opération a été menée en étroite collaboration, entre autres, avec les commissions scolaires, les cégeps et l'Université Laval. En 2010, le billet sera intégré à la carte OPUS. Une nouvelle carte à puce pour les utilisateurs occasionnels sera également offerte.



L'abonne BUS gagne en popularité

On compte maintenant 78 entreprises offrant le programme L'abonne BUS à quelque 8 000 travailleurs, une augmentation de 18 % par rapport à 2008.

Pour sa part, *L'abonne BUS*, offert aux étudiants de la région, a connu une hausse de 22 % en 2009 comparativement à l'année précédente. Au-delà de 4 748 étudiants détiennent cet abonnement.

Rappelons que *L'abonne BUS* est un programme d'abonnement au transport en commun pour une longue période. On peut y adhérer chez certains employeurs de la région ou, pour la clientèle étudiante, dans les établissements suivants: Cégep de Sainte-Foy, Collège F.-X.-Garneau, Cégep Limoilou, Université Laval. *L'abonne BUS* donne droit à des rabais et à plusieurs autres avantages.



Une promotion active

Chaque année, le RTC met en valeur les avantages du transport en commun pour convaincre plus de gens de prendre l'autobus. Une foule d'actions ont été accomplies encore en 2009. Parmi elles :

- Campagne publicitaire pour promouvoir l'*Avantage Famille* durant la relâche.
- Campagne télévisuelle automnale visant à positionner le transport en commun comme un choix intelligent.
- Campagne radio en décembre pour mousser *L'abonne BUS Étudiant*.
- L'Escouade RTC a effectué 20 sorties et rencontré près de 2 500 personnes.
- Tout au long de la *Semaine des transports collectifs et alternatifs*, le RTC a visité des employeurs de Québec.
- De nombreuses promotions ciblées, principalement chez les employeurs et dans les quartiers résidentiels, ont permis à quelque 1 000 automobilistes d'essayer l'autobus gratuitement.

Plusieurs partenaires se joignent au RTC pour mousser l'utilisation du transport en commun.



DuProprio.com
sans commission

PALAIS
M()NTCALM



Journée « En ville, sans ma voiture ! » le 22 septembre

Le RTC participe au mouvement mondial « En ville, sans ma voiture ! ». Durant cette journée, la population est invitée à laisser l'auto à la maison et à prendre l'autobus, à pédaler ou à marcher.



Sécurité routière

Le RTC accorde une très haute importance à la sécurité routière. Les nombreuses activités organisées pour le personnel chauffeur en témoignent. Formation continue et *Semaine de la sécurité routière* en sont quelques exemples.



Campagne diffusée sur les autobus à l'occasion de *La Semaine de la sécurité routière* qui se tenait du 1^{er} au 5 juin 2009

Opération Voies réservées

Dans le cadre de la *Semaine de la sécurité routière*, le RTC a mis sur pied une campagne de sensibilisation auprès de la population pour le respect des voies réservées. Une soixantaine d'employés se sont postés dans une trentaine d'endroits le long des voies réservées.





Crédits: Pierre Villeneuve

En été, jusqu'à 2 700 personnes par jour montent à bord de l'un ou l'autre des minibus électriques.

Prix d'excellence pour le RTC

Le 28 mai 2009, l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) décernait au RTC le prix Communication grand public pour sa campagne de promotion durant les Fêtes du 400^e de la ville de Québec. À l'occasion de cet événement, les organisateurs ont souligné l'impact des retombées de la campagne auprès de la population pour favoriser l'utilisation du transport en commun.

L'AQTR a aussi remis le prix Environnement à la Ville de Québec pour le minibus électrique Écolobus. Rappelons que sa mise en service dans le Vieux-Québec a nécessité l'expertise de membres du personnel du RTC.



Le siège Baultar présente des caractéristiques uniques qui élimineront à la source les risques de blessures au dos pour le personnel chauffeur.

Le siège Baultar

Gagnant du Prix Innovation de la Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST)

Le 7 octobre 2009, le RTC a remporté le Prix innovation de la Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST) pour son siège Baultar. Cette récompense est le fruit d'une étroite collaboration entre les représentants de l'employeur et les travailleurs du RTC. Le siège Baultar présente des caractéristiques uniques, novatrices et complètement révolutionnaires qui élimineront à la source les risques de blessures au dos.

Le RTC, lauréat de la région de Québec, est en lice pour le Gala national qui se tiendra au printemps 2010.

CONSUMPTION DE DIESEL – Autobus du RTC

ANNÉE	KILOMÈTRES PARCOURUS	LITRES CONSOMMÉS	LITRES / 100 KM
2002	21 943 775	13 121 742	59,9
2003	22 168 194	13 038 000	58,8
2004	21 988 902	12 444 000	56,5
2005	22 599 580	12 610 000	55,9
2006	23 060 478	12 897 307	55,9
2007	23 633 407	13 496 164	57,1
2008	23 849 914	14 743 090	57,0
2009	26 549 335	15 188 001	57,02

Source: Direction des opérations, RTC

L'Entretien

	2009	2008
Kilométrage parcouru par l'ensemble des autobus	26,5 millions	25,8 millions
Litres de carburant diesel consommés	15,1 millions	14,7 millions
Bons de travail exécutés; immeubles, réseau et véhicules	82 546	64 969
Nettoyages d'autobus effectués (lavage intérieur)	1 395	1 450
Moyenne de bon fonctionnement (MDBF)*	5 492 km	4 811 km

* Indique le nombre de kilomètres parcourus par les autobus entre deux pannes ayant perturbé le service offert à la clientèle.

Source: Direction des opérations, RTC

Des pneus gonflés à l'azote

Les pneus d'autobus sont désormais gonflés à l'azote. Avec ce gaz, la pression à l'intérieur des pneus demeure constante, ce qui permet de réduire la force de résistance au roulement. L'azote a l'avantage de réduire la consommation de carburant et d'élever la durée de vie des pneus. Voilà un autre geste pour protéger l'environnement.



LE PLAN STRATÉGIQUE 2005-2014: concrétisé à plus de 50%



Le *Plan stratégique de développement des services 2005-2014* est maintenant réalisé à plus de 50 %. Le RTC souhaite atteindre une part modale de 13 % en 2014, soit un achalandage d'environ 52 millions de déplacements par année. Depuis 2005, les nouveautés sont nombreuses pour satisfaire davantage notre clientèle et susciter l'intérêt de nouveaux utilisateurs, notamment :

- arrivée de minibus électriques et d'autobus articulés
- remplacement des titres de transport en carton par une carte à puce
- mise en ligne d'un planificateur d'itinéraires sur Internet
- construction du centre Métrobus et implantation de la ligne 802
- aménagement de stations d'attente tempérées
- inauguration d'un nouveau centre d'information au centre-ville

Groupe sur la mobilité durable

Soucieux de contribuer activement à rendre la ville de Québec encore plus attrayante et respectueuse de l'environnement, le RTC accorde son appui au groupe de travail ayant le mandat d'établir les orientations qui guideront le développement de modes de transport efficaces et durables. Dans cette optique, en plus de collaborer au volet aménagement du territoire, le RTC est responsable du volet transport collectif. Le groupe de travail déposera son rapport au printemps 2010.

Pour optimiser nos performances

Mise de l'avant d'une démarche qualité

En 2008, le RTC a confirmé son engagement à répondre davantage aux attentes de sa clientèle en rédigeant sa première politique qualité. Celle-ci encadre désormais ses actions pour améliorer la performance de l'entreprise au regard de la qualité des services offerts à la clientèle, et ce, tout en assurant une progression constante de ses façons de faire.

Rapidement après avoir développé sa politique, le RTC a entrepris une démarche structurée pour améliorer ses services. La démarche vise neuf critères de qualité importants pour sa clientèle, des critères énoncés lors de divers sondages. Ceux-ci sont ensuite évalués par des clients mystères quatre fois par année. Des indicateurs internes sont également analysés.

Les renseignements recueillis permettent de mesurer les performances de l'entreprise et ainsi corriger ses méthodes de travail pour s'ajuster aux besoins de la clientèle. En 2009, beaucoup d'efforts ont été déployés, particulièrement pour optimiser ses performances en ce qui a trait à la qualité de la conduite du personnel chauffeur et de la sécurité.

LES NEUF CRITÈRES DE QUALITÉ

- 1. Des horaires respectés**
- 2. Un personnel courtois**
- 3. Un véhicule conduit de façon agréable et sécuritaire**
- 4. Des autobus et des équipements accessibles et propres**
- 5. Des équipements propres sur le réseau (arrêts, abribus, terminus)**
- 6. De l'information sur les services**
- 7. De l'information sur les perturbations**
- 8. De l'information accessible à distance (Internet, centre d'appels, etc.)**
- 9. Des déplacements confortables (moins de surcharge)**



Le RTC a lancé une campagne de sensibilisation à bord des autobus. Celle-ci vise, non seulement à faire connaître nos engagements envers les clients, mais aussi à demander leur appui pour y arriver.



Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs

Une grande étape franchie en 2009

Le RTC a entrepris, il y a quelque temps, les démarches pour implanter un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV). Ce système permettra, entre autres, d'élever la fiabilité du service en améliorant le respect de l'horaire et des correspondances. Ces démarches sont complexes et de longue haleine. Une étape importante a été franchie en 2009 par l'accord de principe du ministère des Transports du Québec en ce qui a trait à notre demande de subvention pour ce projet. Le RTC a ainsi terminé l'appel d'homologation et procédera à un appel d'offres en vue d'acquiescer les équipements nécessaires à l'implantation du SAEIV en 2010. On prévoit la mise en fonction de ce système d'ici 2013.

La croissance se poursuit et le RTC recrute...

L'augmentation des heures de service et les départs à la retraite, entre autres, ont amené l'équipe de dotation du RTC à étudier plus de 6 300 curriculum vitae et à réaliser au-delà de 800 entrevues pour pourvoir 240 postes (incluant les mouvements de personnel).

Le RTC a engagé 78 nouveaux chauffeurs en 2009 et a lancé un concours en juin afin de combler 80 postes en 2010.

Engagé dans la communauté

Fidèle à ses habitudes, le RTC et son personnel démontrent leur engagement social envers la communauté de Québec en participant à diverses œuvres caritatives, notamment auprès de Centraide et de la Croix-Rouge. Une campagne de sollicitation s'est tenue du 23 novembre au 4 décembre 2009. Les sommes recueillies, comparables à l'an dernier, ont totalisé 27 545\$, soit 20 628\$ versés à Centraide et 6 917\$ versés à la Croix-Rouge.

Également, le RTC a participé à la campagne de financement de Moisson Québec en leur offrant une visibilité publicitaire sur les panneaux extérieurs des autobus.

Par ailleurs, chaque année, le RTC permet à des organismes de solliciter son personnel dans ses locaux. En 2009: la Fondation des maladies du cœur, la fondation Mira, la Société canadienne du cancer (vente de la jonquille), la Société canadienne de la sclérose en plaques (campagne de l'œillet), la Société Alzheimer et les Déjeuners du bonheur.

10 000\$ remis à la fondation Caecitas

Pour une seconde fois, la direction du RTC et le Club social des employés du RTC ont organisé un tournoi de golf dont les profits ont été remis à la fondation Caecitas. Le tournoi s'est tenu le 28 août 2009, au Mont Tourbillon à Lac-Beauport, où 160 joueurs ont participé. L'argent amassé a servi à financer la formation de huit personnes non-voyantes en vue de faciliter leur intégration sur le marché du travail.



Sur la photo, de gauche à droite et de haut en bas: Christiane Bois, Patrick Paquet, Ginette Picard-Lavoie, François Côté, Mélanie Rodrigue, François Picard, Marie France Trudel et Raymond Dion. Absent: Émile Loranger.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration du RTC est composé de neuf membres, dont sept élus et deux membres choisis parmi les résidents du territoire de l'agglomération, soit un usager du transport en commun et un autre des services adaptés aux personnes handicapées. C'est le conseil d'agglomération de Québec qui nomme les membres.

Au 31 décembre 2009, le conseil d'administration était formé des personnes suivantes :

Raymond Dion, président,
conseiller, arrondissement de La Haute-Saint-Charles

Marie France Trudel, vice-présidente,
conseillère, arrondissement de Beauport

Christiane Bois, conseillère,
arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge

François Côté, utilisateur des services adaptés aux personnes handicapées

Patrick Paquet, conseiller, arrondissement des Rivières

François Picard, conseiller, arrondissement des Rivières

Ginette Picard-Lavoie, conseillère, arrondissement de La Cité-Limoilou

Émile Loranger, maire de L'Ancienne-Lorette

Mélanie Rodrigue, utilisatrice des services de transport en commun

M^e Josée Perron agit à titre de secrétaire du conseil.

LE COMITÉ DE DIRECTION

Direction générale

Normand Carrier

Pour mener à bien la mission et la vision de l'entreprise, le directeur général, Normand Carrier, est entouré des membres du comité de direction. Son adjointe administrative, Nicole Lépine, agit comme secrétaire du comité. Elle assure également le suivi des dossiers du directeur général et du président. Les responsables du Service des communications ainsi que du Secrétariat général et Service juridique, rattachés à la Direction générale, sont membres du comité de direction également.

Direction de la planification et du marketing

Pierre Bouvier

Cette direction est responsable de définir l'offre de service du transport collectif. Elle coordonne les contrats de transport visant l'exploitation des services hors de son territoire. Elle développe les produits, les équipements et les infrastructures dédiés à la clientèle en plus d'assurer l'information à la clientèle et la commercialisation des produits et des services. Enfin, cette direction traite les diverses demandes de la clientèle.

Direction des opérations

Gérard Pavée

Cette direction est responsable de l'exploitation des services et de l'entretien des autobus et des immeubles. À ce titre, elle gère toutes les activités quotidiennes pour offrir un service de transport fiable et de qualité. Elle voit à la disponibilité et à la fiabilité des autobus en assurant un entretien de qualité, et ce, au quotidien. Elle applique la réglementation sur le transport public et les programmes d'entretien préventif et correctif du parc autobus. La gestion des infrastructures et l'entretien des édifices et des équipements sur le réseau relèvent aussi de cette direction.

Pour remplir sa mission, la Direction des opérations compte sur l'appui des Services techniques, de l'Ingénierie et du Support aux opérations, en plus d'une équipe qui voit à la planification, à l'organisation du service et au contrôle des coûts. Finalement, elle est responsable d'appliquer les politiques en matière de sécurité routière et d'exploitation des véhicules lourds.

Direction des ressources humaines

Hilaire Boudreau

La Direction des ressources humaines a le mandat de favoriser un climat organisationnel sain en fournissant aux gestionnaires des services-conseils en matière de dotation, de formation, de relations de travail, de santé et de sécurité au travail, en plus d'administrer les avantages sociaux.



Sur la photo, de gauche à droite, de haut en bas: Hilaire Boudreau, Josée Perron, Pierre Coulombe, Gérard Pavée, Pierre Bouvier, Daniel Tremblay, Claude Lévesque, Normand Carrier et Nicole Lépine

Direction des services administratifs

Pierre Coulombe

La Direction des services administratifs fournit à l'organisation les services requis concernant l'approvisionnement, les technologies de l'information et la gestion financière. Elle gère le portefeuille d'assurances générales, la paie, le service d'imprimerie et le réseau de distribution des titres de transport. Son directeur est le trésorier de l'entreprise et, à ce titre, s'acquitte des responsabilités qui lui incombent selon la *Loi sur les sociétés de transport en commun*. Il agit aussi comme président du comité de retraite.

Direction du support stratégique et des projets

Daniel Tremblay

Cette direction joue un rôle important dans l'élaboration et le suivi des objectifs stratégiques de l'entreprise, dans son développement organisationnel et dans la prise en charge de certains projets. De plus, elle a le mandat de mettre en œuvre une approche qualité, d'apporter sa contribution pour améliorer la performance de l'entreprise en plus de coordonner les activités de vigie en matière d'innovation et de développement durable.

Service des communications

Claude Lévesque

Ce service a la responsabilité de faire la promotion du RTC dans son environnement externe, notamment auprès des élus, des divers acteurs économiques et des partenaires stratégiques aux plans local, régional et national. Il assure les relations avec les médias et joue un rôle-conseil en matière de communication auprès des gestionnaires.

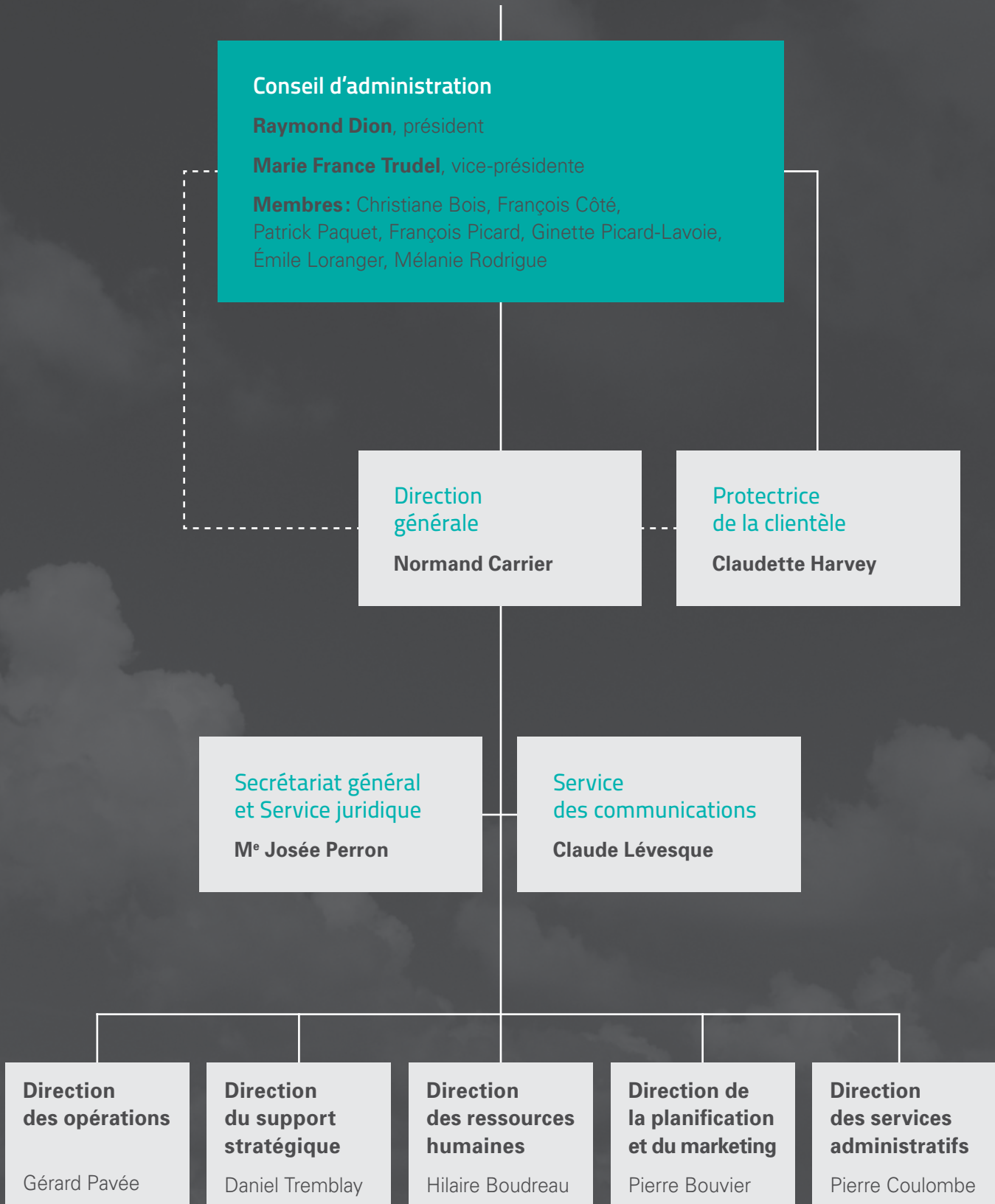
Le Secrétariat général et Service juridique

M^e Josée Perron

Le Secrétariat général et Service juridique est responsable de tous les aspects juridiques de l'organisation dont notamment la rédaction des contrats, les opinions juridiques, le conseil juridique auprès des directions et les litiges. Il gère la judiciarisation des dossiers de plaintes en application des règlements du RTC. Il est le gardien des documents et archives du RTC et, à ce titre, il assume la responsabilité de la gestion documentaire. La Secrétaire générale assiste aux réunions du conseil d'administration, en dresse le procès-verbal et émet les extraits de résolution nécessaires à la bonne marche des affaires du RTC. Elle est également responsable de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels au sein du RTC.

L'ORGANIGRAMME

Agglomération de Québec



MERCI À NOS PARTENAIRES

- Accès transports viables
- Agence métropolitaine de transport (AMT)
- Association canadienne du transport urbain (ACTU)
- Association québécoise de lutte contre la pollution (AQLPA)
- Association québécoise du transport et des routes (AQTR)
- Association du transport urbain du Québec (ATUQ)
- Baultar ERGO
- Carnaval de Québec
- Carrefour Neufchâtel
- Centre de formation en transport de Charlesbourg
- Centre de formation professionnelle Wilbrod-Bherer
- Centre National du Transport Avancé
- Commission de la capitale nationale
- Commission scolaire de la Capitale
- Commission scolaire des Découvreurs
- Commission scolaire des Premières-Seigneuries
- Communauté métropolitaine de Québec (CMQ)
- Communauto
- Desjardins
- Expo Québec
- Festival d'été de Québec
- Fêtes de la Nouvelle-France
- Fondation Maurice Tanguay
- Galeries de la Canardière
- Gestev
- Gouvernement du Canada
- Gouvernement du Québec
- Grand Rire
- Grand Théâtre de Québec
- Grands Feux Loto-Québec
- Hydro-Québec
- La Vie Sportive
- Les Capitales
- Les Promenades Beauport
- Ministère des Transports du Québec
- Mobili.T
- Municipalité de Boischatel
- Palais Montcalm
- Parc Aquarium du Québec
- Port de Québec
- Réseau de transport de Longueuil





Crédits: Eric Labbé

- Rues de Québec.com
- Service de police de la Ville de Québec
- Société de transport de Laval
- Société de transport de Lévis
- Société de transport de Montréal
- Société de transport de l'Outaouais
- Société de transport de Sherbrooke
- Société de transport de Trois-Rivières
- Société des traversiers du Québec
- Université Laval
- Ville de Québec
- Vivre en Ville

Partenaires de *L'abonne BUS*

- Assemblée Nationale du Québec
- Autorité des marchés financiers
- Beenox
- BMO – Banque de Montréal
- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
- CADEUL
- Caisses populaires Desjardins de Québec
- Cégep de Sainte-Foy
- Centre de services partagés du Québec
- CHUQ
- Collège François-Xavier-Garneau
- Commission administrative des régimes de retraite et d'assurances
- Commission de la Capitale nationale du Québec
- Commission de la fonction publique
- Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST)
- Commission des lésions professionnelles
- Commission des normes du Travail
- Commission des transports du Québec
- Communauté métropolitaine de Québec
- Communauto
- Conseil du Trésor
- Coopérative de solidarité de services à domicile de Québec
- Coopsco F.-X.-Garneau
- Coopsco Sainte-Foy
- Croissance travail
- Dépanneur universitaire
- Desjardins – Caisse du personnel de l'Administration et des Services publics
- École nationale d'administration publique
- Exfo
- Fonds de recherche sur la nature et les technologies/
Fonds de recherche sur la société et la culture
- Frima Studio
- Héma-Québec
- Industrielle Alliance
- Institut national de santé publique du Québec

- Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec
- Hôtel Delta
- Infoglobe
- Institut de la statistique du Québec
- Institut national de la recherche scientifique
- L'Assemblée nationale
- L'Union Canadienne Cie d'Assurances
- La Capitale Assurance générale
- La Capitale MFG inc.
- Le Pavois
- Le Soleil
- Longtail Studios
- Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
- Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport
- Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale
(inclut Ministère de la Famille, des Aînés et de la Condition féminine)
- Ministère de la Culture et des Communications
- Ministère de la Justice
- Ministère de la Santé et des Services sociaux
- Ministère de la Sécurité publique
- Ministère des Affaires municipales et des Régions
- Ministère des Finances
- Ministère des Relations internationales
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
- Ministère des Services gouvernementaux
- Ministère des Transports du Québec
- Ministère Développement durable, Environnement et Parcs
- Ministère Développement économique, Innovation et Exportation
- Ministère du Conseil exécutif
- Ministère du Travail
- Office des professions du Québec
- Office québécois de la langue française
- Protecteur du citoyen
- Régie de l'assurance maladie du Québec
- Régie des alcools, des courses et des jeux
- Régie des rentes du Québec
- Registraire des entreprises
- Revenu Québec
- Société d'habitation du Québec
- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)
- Société de la faune et des parcs du Québec
- Société immobilière du Québec
- Société Radio-Canada (SRC)
- SSQ – Assurances générales
- SSQ – Société d'assurance-vie
- Taleo Canada (Recruitsoft)
- Tourisme Québec
- Tribunal administratif du Québec
- Université Laval
- Vérificateur général du Québec
- Ville de Québec



0328

RTC

REYAS DE TRANSPORT DE LA CAPITAL



Autobuses eléctricos de la capital

© 2014



ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009

Rapports

Rapport du vérificateur –
Vérificateur général de la Ville de Québec 34

Rapport des vérificateurs externes –
Mallette..... 35

États financiers

État consolidé des résultats 36

Renseignements complémentaires

Excédent (déficit) de fonctionnement
à des fins fiscales consolidé..... 37

Excédent (déficit) d'investissement
à des fins fiscales consolidé..... 38

État consolidé de la situation financière..... 39

État consolidé de la variation
des actifs financiers nets (dette nette) 40

État consolidé des flux de trésorerie..... 41

Notes complémentaires
aux états financiers consolidés 42

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Aux membres du conseil d'administration
du Réseau de transport de la Capitale,

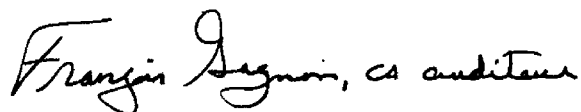
J'ai vérifié l'état consolidé de la situation financière du **RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE** au 31 décembre 2009, les états consolidés des résultats, de la variation des actifs financiers nets (dette nette) et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Organisme. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Organisme au 31 décembre 2009 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de ses actifs financiers nets (de la dette nette) et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Le budget a été préparé par l'Organisme sur la base d'hypothèses comptables et financières; conséquemment, je n'exprime pas d'opinion sur ce budget.

Le vérificateur général de la Ville de Québec,



François Gagnon, CA, auditeur
Québec, le 23 février 2010

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux membres du conseil d'administration
du Réseau de transport de la Capitale,

Nous avons vérifié l'état consolidé de la situation financière du **RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE** au 31 décembre 2009, les états consolidés des résultats, de la variation des actifs financiers nets (de la dette nette) et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Organisme. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Organisme au 31 décembre 2009 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de ses actifs financiers nets (de la dette nette) et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Le budget a été préparé par l'Organisme sur la base d'hypothèses comptables et financières; conséquemment, nous n'exprimons pas d'opinion sur ce budget.

*Mallette*¹

Mallette
SENCRL
Comptables agréés

Québec, Canada
Le 23 février 2010

¹ CA auditeur permis n° 7474

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre

	Budget Modifié 2009 (note 18) \$	2009 \$	2008 \$
Revenus			
Fonctionnement			
Contribution de l'agglomération de la Ville de Québec	78 801 210	78 801 210	70 256 350
Taxe sur l'immatriculation	10 125 220	10 493 610	10 440 589
Transferts	17 715 094	16 931 624	13 944 585
Utilisateurs	58 790 996	55 710 040	54 823 353
Contrats de service	1 131 700	1 143 139	1 268 741
Autres revenus	2 388 078	2 809 888	3 678 839
	168 952 298	165 889 511	154 412 457
Investissement			
Transferts	–	32 383 317	35 783 290
	–	32 383 317	35 783 290
	168 952 298	198 272 828	190 195 747
Charges			
Salaires	82 722 810	82 327 889	77 205 927
Avantages sociaux	13 439 138	14 123 000	12 050 390
Avantages sociaux futurs (note 13)	3 758 670	(17 731 100)	5 753 800
Carburant	13 799 800	12 715 023	15 538 161
Chauffage, électricité, téléphone	1 729 410	1 604 996	1 451 759
Coûts d'emploi	3 524 440	3 451 978	3 374 435
Coûts de financement - intérêts	8 395 292	6 880 912	6 070 995
Entretien et opérations des véhicules	9 583 380	10 468 352	9 213 493
Entretien et réparations des bâtiments	2 740 500	2 398 026	2 183 814
Frais généraux	15 898 679	16 031 117	14 542 106
Amortissement	473 291	24 295 828	21 635 203
Imprévus	2 419 983	–	–
	158 485 393	156 566 021	169 020 083
Excédent de l'exercice	10 466 905	41 706 807	21 175 664
Excédent accumulé au début de l'exercice		93 055 595	71 879 931
Excédent accumulé à la fin de l'exercice		134 762 402	93 055 595

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales consolidé

Exercice terminé le 31 décembre

	Budget Modifié 2009 (note 18) \$	2009 \$	2008 \$
Excédent de l'exercice	10 466 905	41 706 807	21 175 664
Moins : revenus d'investissement	–	(32 383 317)	(35 783 290)
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	10 466 905	9 323 490	(14 607 626)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	473 291	24 295 828	21 635 203
Produit de cession	12 000	107 202	128 077
Perte sur cession	5 852	209 425	266 258
	491 143	24 612 455	22 029 538
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement (note 11)	–	347 113	672 923
Remboursement de la dette à long terme	(12 170 958)	(12 190 706)	(9 927 394)
	(12 170 958)	(11 843 593)	(9 254 471)
Affectations			
Activités d'investissement	(354 140)	(382 558)	(1 353 439)
Excédent (déficit) accumulé :			
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	1 931 630	1 343 903	2 754 206
Montant à pourvoir dans le futur	(364 580)	(364 613)	(356 668)
	1 212 910	596 732	1 044 099
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	–	22 689 084	(788 460)

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales consolidé

Exercice terminé le 31 décembre

	Budget 2009	2009	2008
	\$	\$	\$
Revenus d'investissement			
Transferts - Infrastructures Canada-Québec	28 159 000	18 036 753	13 611 315
Transferts - Agglomération de la Ville de Québec	–	1 052 130	–
Transferts - Service de la dette	39 847 000	13 294 434	22 171 975
	68 006 000	32 383 317	35 783 290
Conciliation à des fins fiscales			
Acquisition d'immobilisations			
Administration générale	(4 962 000)	(2 545 255)	(2 158 495)
Transport	(97 893 000)	(58 484 830)	(57 672 115)
	(102 855 000)	(61 030 085)	(59 830 610)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	34 494 860	17 231 711	23 198 500
Affectations			
Activités de fonctionnement	354 140	382 558	1 353 439
	34 849 000	17 614 269	24 551 939
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	–	(11 032 499)	504 619

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre

	2009	2008
	\$	\$
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	671 691	929 019
Débiteurs (note 4)	92 393 529	96 570 177
Actif au titre des avantages sociaux futurs (note 13)	27 860 800	1 673 700
	120 926 020	99 172 896
PASSIFS		
Emprunt temporaire, taux préférentiel plus 0,75 %	280 000	–
Créditeurs et charges à payer (note 6)	34 615 004	29 925 134
Revenus reportés (note 7)	4 406 960	1 661 042
Dettes à long terme (note 8)	156 570 655	146 809 262
	195 872 619	178 395 438
ACTIFS FINANCIERS NETS (DETTE NETTE)	(74 946 599)	(79 222 542)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (note 9)	203 554 582	167 136 952
Stocks de fournitures (note 10)	5 121 664	4 528 195
Frais payés d'avance	1 032 755	612 990
	209 709 001	172 278 137
EXCÉDENT ACCUMULÉ (note 12)	134 762 402	93 055 595
Engagements contractuels (note 14)		
Éventualités (note 15)		

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS (dette nette)

Exercice terminé le 31 décembre

	2009	2008
	\$	\$
Excédent de l'exercice	41 706 807	21 175 664
Variation des immobilisations		
Acquisition	(61 030 085)	(59 830 610)
Amortissement	24 295 828	21 635 203
Produit de cession	107 202	128 077
Perte sur cession	209 425	266 258
	(36 417 630)	(37 801 072)
Variation des stocks de fournitures	(593 469)	185 093
Variation des frais payés d'avance	(419 765)	210 974
	(1 013 234)	396 067
Variation des actifs financiers nets (dette nette)	4 275 943	(16 229 341)
Actifs financiers nets (dette nette) au début de l'exercice	(79 222 542)	(62 993 201)
Actifs financiers nets (dette nette) à la fin de l'exercice	(74 946 599)	(79 222 542)

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre

	2009	2008
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	41 706 807	21 175 664
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	24 295 828	21 635 203
Perte sur cession d'immobilisations	209 425	266 258
	24 505 253	21 901 461
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	4 176 648	(27 961 115)
Actif au titre des avantages sociaux futurs	(26 187 100)	1 867 400
Créditeurs et charges à payer	4 689 870	8 404 911
Revenus reportés	2 745 918	213 305
Stocks de fournitures	(593 469)	185 093
Frais payés d'avance	(419 765)	210 974
	(15 587 898)	(17 079 432)
	50 624 162	25 997 693
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition	(61 030 085)	(59 830 610)
Produit de cession	107 202	128 077
	(60 922 883)	(59 702 533)
Activités de financement		
Variation nette des emprunts temporaires	280 000	-
Émission de dettes à long terme	30 850 000	45 996 000
Remboursement de la dette à long terme	(21 161 000)	(16 773 000)
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme	72 393	(135 988)
	10 041 393	29 087 012
Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(257 328)	(4 617 828)
Encaisse au début	929 019	5 546 847
Encaisse à la fin	671 691	929 019

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

1. Statut de l'organisme municipal

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) est constitué et régi en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun. Il offre un service de transport en commun sur tout le territoire de l'agglomération de Québec comptant 543 000 personnes.

2. Principales conventions comptables

Présentation des états financiers consolidés

Les états financiers consolidés sont dressés en tenant compte des directives du *Manuel de la présentation de l'information financière municipale au Québec* publié par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

A) Périmètre comptable

Les états financiers consolidés regroupent les comptes du RTC et de l'organisme contrôlé faisant partie de son périmètre comptable, soit le Service de transport adapté de la Capitale (STAC). Depuis le 1^{er} janvier 2007, les états financiers de cet organisme sont consolidés aux états financiers du RTC.

B) Comptabilité d'exercice

La comptabilisation des transactions s'effectue selon la méthode de comptabilité d'exercice. En vertu de cette méthode, les éléments de revenus, de charges, d'actif et de passif sont comptabilisés au cours de l'exercice où ont lieu les faits et les transactions leur donnant lieu.

Les charges comprennent le coût des biens consommés et des services obtenus au cours de l'exercice et incluent l'amortissement annuel du coût des immobilisations.

C) Utilisation d'estimations

La préparation d'états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction ait recours à des estimations et à des hypothèses qui ont une incidence sur les montants de l'actif et du passif comptabilisés et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers, ainsi que sur les montants comptabilisés des revenus et charges au cours de l'exercice. Les résultats réels pourraient différer des résultats estimatifs.

D) Stocks

Les stocks se composent des pièces de rechange mécaniques, des fournitures de bureau et des titres de transport qui seront consommés dans le cours normal des activités au cours des prochains exercices financiers. Ces stocks sont évalués au moindre du coût et de la valeur nette de réalisation et sont comptabilisés au coût établi selon la méthode de l'épuisement successif.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

2. Principales conventions comptables (suite)

E) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Le coût comprend les frais financiers capitalisés pendant la période de construction ou d'amélioration. Les immobilisations en cours de construction ou d'amélioration ne font pas l'objet d'amortissement avant leur mise en service.

Les immobilisations sont amorties, à l'exception des terrains, en fonction de leur durée de vie utile estimative selon les méthodes, et les durées et le taux suivants :

	Méthode	Durées ou taux
Infrastructures:		
Voies réservées, chemin, pavage	Linéaire	20 ans
Parcs d'incitation	Linéaire	20 ans
Terminus	Linéaire	20 ans
Améliorations locatives	Linéaire	20 ans
Bâtiments:		
Bâtisse	Linéaire	40 ans
Abribus	Linéaire	20 ans
Améliorations locatives	Linéaire	15 ans
Véhicules:		
Autobus électriques	Linéaire	10 ans
Autobus neufs	Décroissant	22 %
Autobus neufs pour le transport adapté	Linéaire	5 ans
Autobus usagés âgés de plus de 5 ans	Linéaire	5 ans
Autobus usagés âgés de moins de 5 ans	Linéaire	10 ans
Autobus reconstruits	Linéaire	6 ans
Véhicules légers	Linéaire	5 ans
Ameublement et équipement de bureau:		
Logiciels et équipements informatiques	Linéaire	5 ans
Ameublement	Linéaire	10 ans
Équipement de télécommunications	Linéaire	10 ans
Machinerie, outillage et équipement:		
Machinerie	Linéaire	15 ans
Outillage	Linéaire	5 ans
Équipement	Linéaire	20 ans

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

2. Principales conventions comptables (suite)

F) Les revenus de transferts

Les revenus de transferts sont comptabilisés aux états financiers dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu aux transferts dans la mesure où ils ont été autorisés, ont satisfait à des critères d'admissibilité et ont fait l'objet d'estimations raisonnables.

G) Avantages sociaux futurs

En plus des prestations de retraite, ces avantages comprennent notamment :

- Les avantages complémentaires de retraite comme la couverture des soins de santé et l'assurance-vie offertes aux retraités ;
- Les coûts reliés aux employés ayant le statut de personnes en incapacité professionnelle.

La dépense de fonctionnement est établie selon la comptabilité d'exercice intégrale de manière à attribuer le coût des prestations constituées aux exercices au cours desquels les services correspondants sont rendus par les salariés participants. Se rajoutent, à titre de frais de financement, les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées, moins le rendement espéré des actifs du régime.

Un actif ou un passif au titre des avantages sociaux futurs est présenté à l'état de la situation financière pour refléter l'écart à la fin de l'exercice entre la valeur des obligations au titre des prestations constituées et la valeur des actifs du régime, net des gains et pertes actuariels non amortis et net d'une provision pour moins-value dans le cas d'un actif, s'il y a lieu.

Les obligations au titre des prestations constituées sont calculées de façon actuarielle selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services avec projection des salaires futurs à partir du taux d'actualisation fixé et des hypothèses les plus probables de la direction en matière d'évolution des salaires, de roulement du personnel, d'âge de départ à la retraite des participants, d'évaluation des coûts futurs et d'autres facteurs actuariels.

Aux fins du calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs, ceux-ci sont évalués en date du 31 décembre 2009 selon la méthode à la valeur marchande redressée sur une période de cinq ans et sans reconnaître immédiatement une partie des gains et pertes actuariels de l'exercice.

Les gains et les pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA) des salariés participants. L'amortissement débute dans l'exercice subséquent à celui de la comptabilisation du gain ou de la perte.

Le coût des services passés découlant d'une modification de régime est passé immédiatement en charge à la dépense de fonctionnement. Il fait l'objet d'un montant à pourvoir dans le futur.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

2. Principales conventions comptables (suite)

H) Dette à long terme

Les frais d'émission liés à la dette à long terme sont reportés et amortis sur la durée de chaque emprunt concerné selon la méthode linéaire. Le solde non amorti est inclus aux frais reportés liés à la dette à long terme. La dette à long terme est présentée nette de ces frais reportés à l'état de la situation financière.

I) Frais payés d'avance

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

J) Montants à pourvoir dans le futur

Les montants à pourvoir dans le futur correspondent à des dépenses de fonctionnement comptabilisées dans l'exercice ou antérieurement. Ils sont créés aux fins suivantes à la suite d'un choix exercé par le RTC et amortis selon les durées indiquées ci-dessous par affectation dans les activités financières de fonctionnement à des fins fiscales.

Mesures transitoires relatives au passage à la comptabilité d'exercice au 1^{er} janvier 2000

- Vacances et bonis de retraite amortis sur une période de vingt ans.

Avantages sociaux futurs

- Le déficit comptabilisé initialement au 1^{er} janvier 2007 est amorti sur une période de dix ans, soit la durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA) des employés.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

3. Modifications de méthodes comptables

Le RTC a adopté en 2009 un nouveau modèle de présentation basé sur le concept de la dette nette de même que de nouvelles normes en matière de présentation des immobilisations, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

Ces modifications de méthodes comptables ont été appliquées rétroactivement en retraitant les états financiers de l'exercice précédent.

À la suite des modifications de méthodes comptables qui ont été appliquées rétroactivement en retraitant les états financiers de l'exercice précédent, l'amortissement annuel du coût des immobilisations d'un montant de 21 635 203\$ a été pris en compte dans les charges de 2008 et l'acquisition d'immobilisations d'un montant de 59 830 610\$, n'étant plus une charge, y a été retranchée de manière à présenter les charges selon les nouvelles normes.

Les charges sont par conséquent établies uniquement à des fins de fonctionnement.

Ces redressements n'ont aucun effet sur l'excédent accumulé du RTC au 1^{er} janvier 2009.

	2009	2008
	\$	\$
4. Débiteurs		
Gouvernement du Canada et ses entreprises	1 597 789	1 323 113
Gouvernement du Québec et ses entreprises	85 608 379	88 929 466
CSST	3 470 258	4 321 058
Divers	1 717 103	1 996 540
	<hr/>	<hr/>
	92 393 529	96 570 177
	<hr/>	<hr/>
Montant à recouvrer du gouvernement du Québec pour le remboursement de la dette à long terme ¹ (note 8)	73 605 821	69 378 245

¹ Montant inclus dans les débiteurs du gouvernement du Québec et ses entreprises

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

5. Facilité de crédit

L'Organisme dispose d'une facilité de crédit d'un montant autorisé de 20 000 000\$ portant intérêt au taux préférentiel, renouvelable annuellement.

6. Crédoiteurs et charges à payer

	2009 \$	2008 \$
Ville de Québec	4 268 836	4 412 574
Fournisseurs	10 808 608	8 735 526
Salaires et retenues à la source	18 413 745	15 587 108
Intérêts courus sur la dette à long terme	1 123 815	1 189 926
	34 615 004	29 925 134

7. Revenus reportés

Revenus de titres de transport	560 656	453 580
Transferts - Mesure transitoire MTQ	721 097	851 432
Transferts - Fonds vert	1 177 870	-
Transferts - Sofil	1 664 613	-
Transferts - Frais d'émission et refinancement	282 724	356 030
	4 406 960	1 661 042

8. Dette à long terme

Obligations et billets en monnaie canadienne		
Taux d'intérêt de 1,1 % à 6,4 %		
Échéant de 2010 à 2024	157 412 000	147 723 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(841 345)	(913 738)
	156 570 655	146 809 262

Les versements estimatifs sur la dette à long terme pour les prochains exercices sont les suivants :

	\$
2010 -	23 777 000
2011 -	21 884 000
2012 -	20 883 000
2013 -	20 429 000
2014 -	16 324 000
2015 et suivantes	54 115 000
	157 412 000

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

9. Immobilisations corporelles

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	9 772 136	209 637	–	9 981 773
Bâtiments	37 461 695	29 730 226	760 067	66 431 854
Véhicules	236 426 627	35 034 374	11 543 633	259 917 368
Ameublement et équipement de bureau	19 351 242	2 289 864	203 872	21 437 234
Machinerie, outillage et équipement	13 964 187	6 567 685	2 007	20 529 865
Terrains	8 390 463	279 701	–	8 670 164
	<u>325 366 350</u>	<u>74 111 487</u>	<u>12 509 579</u>	<u>386 968 258</u>
Immobilisations en cours	26 984 038	(13 081 402)	–	13 902 636
	<u>352 350 388</u>	<u>61 030 085</u>	<u>12 509 579</u>	<u>400 870 894</u>
Amortissement cumulé				
Infrastructures	6 746 314	368 897	–	7 115 211
Bâtiments	19 687 254	992 619	718 421	19 961 452
Véhicules	144 036 580	20 439 440	11 286 328	153 189 692
Ameublement et équipement de bureau	9 975 360	1 867 385	186 410	11 656 335
Machinerie, outillage et équipement	4 767 928	627 487	1 793	5 393 622
	<u>185 213 436</u>	<u>24 295 828</u>	<u>12 192 952</u>	<u>197 316 312</u>
Valeur nette comptable	<u>167 136 952</u>			<u>203 554 582</u>

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

	2009	2008
	\$	\$
10. Stocks de fournitures		
Pièces de rechange	5 049 038	4 485 370
Fournitures de bureau	41 020	42 825
Titres de transport	31 606	–
	<hr/>	<hr/>
	5 121 664	4 528 195
	<hr/>	<hr/>
11. Financement à long terme des activités de fonctionnement		
Frais d'émission	231 537	421 972
Frais de financement	94 766	203 553
Frais de refinancement	20 810	47 398
	<hr/>	<hr/>
	347 113	672 923
	<hr/>	<hr/>

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

	2009	2008
	\$	\$
12. Excédent (déficit) accumulé		
Excédent de fonctionnement non affecté	22 705 710	6 055 886
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	7 647 911	2 925 826
Montant à pourvoir dans le futur	(3 074 508)	(3 439 121)
Financement des investissements en cours	(11 982 390)	(923 163)
Investissement net dans les éléments à long terme	119 465 679	88 436 167
	134 762 402	93 055 595
Ventilation des différents éléments :		
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés		
Excédent de fonctionnement affecté	6 648 090	1 882 769
Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés	156 052	129 322
Frais d'émission financés à long terme	843 769	913 735
	7 647 911	2 925 826
Montant à pourvoir dans le futur		
Salaires et avantages sociaux	(2 216 098)	(2 458 081)
Avantages sociaux futurs	(858 410)	(981 040)
	(3 074 508)	(3 439 121)
Financement des investissements en cours		
Investissement à financer	(13 045 966)	(5 541 584)
Financement non utilisé	1 063 576	4 618 421
	(11 982 390)	(923 163)
Investissement net dans les éléments à long terme		
Éléments d'actif		
Immobilisations	203 554 582	167 136 952
Éléments de passif		
Dettes à long terme	156 570 655	146 809 262
Frais reportés liés à la dette à long terme	841 345	913 738
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(73 605 821)	(69 378 245)
	83 806 179	78 344 755
Autres éléments	282 724	356 030
	84 088 903	78 700 785
	119 465 679	88 436 167

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

	2009	2008
	\$	\$
12. Excédent (déficit) accumulé (suite)		
Analyse de la variation des différents éléments :		
Excédent de fonctionnement non affecté		
Solde au début de l'exercice	6 055 886	4 985 646
Redressement aux exercices antérieurs	–	4 736 900
Solde redressé au début de l'exercice	6 055 886	9 722 546
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	22 689 084	(788 460)
Affectations et virements		
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	(6 039 260)	(2 878 200)
	16 649 824	(3 666 660)
Solde à la fin de l'exercice	22 705 710	6 055 886
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés		
Solde au début de l'exercice	2 925 826	2 793 035
Affectations et virements		
Activités de fonctionnement	(1 343 903)	(2 754 206)
Excédent de fonctionnement non affecté	6 039 260	2 878 200
Financement des investissements en cours	26 728	8 797
	4 722 085	132 791
Solde à la fin de l'exercice	7 647 911	2 925 826
Montant à pourvoir dans le futur		
Solde au début de l'exercice	(3 439 121)	(3 795 789)
Diminution de l'exercice	364 613	356 668
Solde à la fin de l'exercice	(3 074 508)	(3 439 121)

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

	2009	2008
	\$	\$
12. Excédent (déficit) accumulé (suite)		
Analyse de la variation des différents éléments: (suite)		
Financement des investissements en cours		
Solde au début de l'exercice	(923 163)	(1 418 985)
Excédent d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(11 032 499)	504 619
Affectations et virements		
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	(26 728)	(8 797)
	(11 059 227)	495 822
Solde à la fin de l'exercice	(11 982 390)	(923 163)
Investissement net dans les éléments à long terme		
Solde au début de l'exercice	88 436 167	64 579 124
Variation de l'exercice	31 029 512	23 857 043
Solde à la fin de l'exercice	119 465 679	88 436 167

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

13. Avantages sociaux futurs

Le Régime de retraite des employés du Réseau de transport de la Capitale est capitalisé et prévoit le versement de prestations basées sur le nombre d'années de service et le salaire moyen des cinq années les mieux rémunérées des employés couverts. Les rentes des retraités sont ajustées le 1^{er} janvier de chaque année selon l'augmentation de l'indice des prix à la consommation pour l'année écoulée, moins 3 %.

L'évaluation actuarielle effectuée en date du 31 décembre 2007 établissait le surplus actuariel à 28 374 000 \$, un degré de solvabilité de 103 % et une valeur des obligations constituées de 367 548 000 \$. La prochaine évaluation actuarielle est prévue au 31 décembre 2010.

Les régimes non capitalisés comprennent les avantages complémentaires de retraite, tels que la couverture de soins de santé et d'assurance-vie et les coûts reliés aux employés ayant le statut de personnes en incapacité professionnelle.

	Régime capitalisé	Régimes non capitalisés	Total 2009	Total 2008
	\$	\$	\$	\$
Conciliation de l'actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs				
Actif (passif) au début de l'exercice	15 227 800	(13 554 100)	1 673 700	3 541 100
Dépenses de fonctionnement	19 701 200	(1 970 100)	17 731 100	(5 753 800)
Cotisations versées par l'employeur	7 390 800	–	7 390 800	2 701 500
Prestations versées par l'employeur	–	1 065 200	1 065 200	1 184 900
Actif (passif) à la fin de l'exercice	42 319 800	(14 459 000)	27 860 800	1 673 700

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

13. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régimes non capitalisés	
	2009	2008	2009	2008
	\$	\$	\$	\$
Situation actuarielle aux fins de comptabilisation				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	402 511 200	411 742 000	–	–
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(400 017 300)	(365 251 000)	(17 782 900)	(16 681 000)
Situation actuarielle nette : excédent (déficit) de comptabilisation	2 493 900	46 491 000	(17 782 900)	(16 681 000)
Pertes actuarielles non amorties	42 319 800	15 227 800	3 323 900	3 126 900
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs avant provision pour moins-value	44 813 700	61 718 800	(14 459 000)	(13 554 100)
Provision pour moins-value	(2 493 900)	(46 491 000)	–	–
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	42 319 800	15 227 800	(14 459 000)	(13 554 100)

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

13. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régimes non capitalisés	
	2009	2008	2009	2008
	\$	\$	\$	\$
Situation actuarielle aux fins de comptabilisation des régimes dont la valeur des obligations excède la valeur des actifs				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	402 511 200	411 742 000	–	–
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(400 017 300)	(365 251 000)	–	(16 621 000)
Situation actuarielle nette : excédent (déficit) de comptabilisation	2 493 900	46 491 000	–	(16 621 000)
Dépenses de fonctionnement				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	9 887 500	10 051 200	706 700	1 261 500
Coût des services passés découlant d'une modification du régime	17 657 100	–	–	–
Cotisations salariales des employés	(2 883 800)	(3 238 800)	–	–
	24 660 800	6 812 400	706 700	1 261 500
Amortissement des pertes actuarielles	1 480 400	528 400	361 000	422 300
Variation de la provision pour moins-value	(43 997 100)	(96 200)	–	–
Dépenses (revenus) de fonctionnement excluant les intérêts	(17 855 900)	7 244 600	1 067 700	1 683 800
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	24 276 800	25 944 700	902 400	815 000
Rendement espéré des actifs	(26 122 100)	(29 934 300)	–	–
Intérêts créditeurs nets	(1 845 300)	(3 989 600)	902 400	815 000
Dépenses (revenus) de fonctionnement de l'exercice	(19 701 200)	3 255 000	1 970 100	2 498 800

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

13. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régimes non capitalisés	
	2009	2008	2009	2008
	\$	\$	\$	\$
Conciliation de la valeur des actifs				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice précédent	411 742 000	418 897 200	–	–
Cotisations totales versées aux régimes au cours de l'exercice	9 887 500	5 940 300	–	–
Prestations versées au cours de l'exercice	(17 055 100)	(17 961 100)	–	–
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	26 122 100	29 934 300	–	–
Valeur espérée des actifs à la fin de l'exercice	430 696 500	436 810 700	–	–
Perte survenue dans l'exercice sur le rendement des actifs	(28 185 300)	(25 068 700)	–	–
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	402 511 200	411 742 000	–	–
Conciliation de la valeur des obligations au titre des prestations constituées				
Valeur des obligations à la fin de l'exercice précédent	365 251 000	361 812 600	16 681 000	16 463 700
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	9 887 500	10 051 200	706 700	1 261 500
Coût des services passés découlant d'une modification du régime	17 657 100	–	–	–
Prestations versées au cours de l'exercice	(17 055 100)	(17 961 100)	(1 065 200)	(1 184 900)
Intérêts débiteurs sur les obligations	24 276 800	25 944 700	902 400	815 000
Valeur espérée des obligations à la fin de l'exercice	400 017 300	379 847 400	17 224 900	17 355 300
Pertes (gains) survenus dans l'exercice sur les obligations	–	(14 596 400)	558 000	(674 300)
Valeur des obligations à la fin de l'exercice	400 017 300	365 251 000	17 782 900	16 681 000

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

13. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régimes non capitalisés	
	2009	2008	2009	2008
	\$	\$	\$	\$
Conciliation des pertes actuarielles non amorties				
Perte survenue dans l'exercice sur le rendement des actifs	(28 185 300)	(25 068 700)	–	–
Gains (pertes) survenus dans l'exercice sur les obligations	–	14 596 400	(558 000)	674 300
Amortissement au cours de l'exercice	1 093 300	528 400	361 000	422 300
<hr/>				
Variation au cours de l'exercice des pertes non amorties	(27 092 000)	(9 943 900)	(197 000)	1 096 600
Pertes non amorties au début de l'exercice	(15 227 800)	(5 283 900)	(3 126 900)	(4 223 500)
<hr/>				
Pertes non amorties à la fin de l'exercice	(42 319 800)	(15 227 800)	(3 323 900)	(3 126 900)

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

13. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régimes non capitalisés	
	2009	2008	2009	2008
Hypothèses d'évaluation actuarielle de comptabilisation				
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,40 %	6,40 %	5,19 %	5,29 %
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	6,40 %	6,40 %	S.O.	S.O.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,20 %	3,20 %	3,20 %	3,20 %
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,20 %	2,20 %	3,12 %	3,12 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	S.O.	S.O.	11,50 %	10,00 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	S.O.	S.O.	5,50 %	6,00 %
Taux de croissance du coût des soins dentaires (fin d'exercice)	S.O.	S.O.	4,50 %	5,00 %
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	S.O.	S.O.	7	5

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

14. Engagements contractuels

Le RTC a procédé à un appel d'offres conjoint avec d'autres sociétés de transport du Québec et s'est engagé pour les années 2010 à 2012 pour l'achat de trente-six (36) autobus réguliers et quarante-sept (47) autobus articulés. La valeur résiduelle de cet engagement est estimée à 52 656 000\$, lequel est subventionnable de 50 % ou 84,5 % selon le programme d'aide du ministère des Transports.

D'autre part, le RTC a signé certains contrats en biens et services pour un montant de près de 31 367 000\$ réparti sur les cinq prochaines années ainsi que des ententes pour la réalisation de travaux d'investissement pour près de 28 300 000\$.

15. Éventualités

Au 31 décembre 2009, le RTC avait des poursuites en dommages-intérêts totalisant 880 000\$ ainsi que des réclamations en litiges pour 1 800 000\$. Dans l'éventualité où il y aurait obligation d'acquitter ces réclamations, en tout ou en partie, le RTC pourra utiliser en premier lieu le passif inscrit aux livres et, par la suite, les ressources financières disponibles ou prévues à son budget annuel de fonctionnement, à un règlement d'emprunt à cet effet ou engager une perte d'opération dans l'année où les jugements seront connus ou soit une combinaison de ces différentes possibilités. Le RTC ne peut toutefois, à ce jour, déterminer le montant final pour lequel il pourrait être tenu responsable.

16. Compétences municipales déléguées ou assumées

Le RTC a un conseil d'administration nommé par l'agglomération de la Ville de Québec.

Au cours de l'exercice 2009, le RTC a reçu une contribution d'un montant de 78 801 210\$ de l'agglomération de Québec.

Au 31 décembre 2009, des obligations et des engagements du RTC pour des montants de 83 158 000\$ et de 112 323 000\$ respectivement sont garantis par l'agglomération de Québec.

17. Chiffres comparatifs

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés pour se conformer à la présentation de l'exercice courant.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Exercice terminé le 31 décembre 2009

18. Budget 2009

Les chiffres du budget qui apparaissent à des fins de comparaison sont ceux adoptés originalement par le conseil d'administration et modifiés par la suite pour tenir compte des virements de crédits et des changements de présentation effectués comme ils sont énumérés ci-après :

	Budget initial 2009	Virement de crédits	Changements présentation	Budget modifié
	\$	\$	\$	\$
Revenus de fonctionnement				
Contribution de l'agglomération				
la Ville de Québec	78 801 210	–	–	78 801 210
Taxe sur l'immatriculation	10 125 220	–	–	10 125 220
Transferts	17 715 094	–	–	17 715 094
Utilisateurs	58 790 996	–	–	58 790 996
Contrats de service	1 131 700	–	–	1 131 700
Autres revenus	2 388 078	–	–	2 388 078
Total des revenus de fonctionnement	168 952 298	–	–	168 952 298
Charges				
Salaires	82 827 740	(106 950)	2 020	82 722 810
Avantages sociaux	12 658 998	(21 650)	801 790	13 439 138
Avantages sociaux futurs	3 758 670	–	–	3 758 670
Carburant	13 799 800	–	–	13 799 800
Chauffage, électricité, téléphone	1 729 410	–	–	1 729 410
Contribution au transport adapté	–	–	–	–
Coûts d'emploi	4 437 250	(135 000)	(777 810)	3 524 440
Coûts de financement - intérêts	8 395 292	–	–	8 395 292
Entretien et opérations des véhicules	9 583 380	–	–	9 583 380
Entretien et réparations des bâtiments	2 700 040	40 460	–	2 740 500
Frais généraux	15 364 699	277 280	256 700	15 898 679
Amortissement	473 291	–	–	473 291
Imprévus	2 526 583	(106 600)	–	2 419 983
Total des dépenses de fonctionnement	158 255 153	(52 460)	282 700	158 485 393
Excédent de l'exercice	10 697 145	52 460	(282 700)	10 466 905
Conciliation à des fins fiscales				
Remboursement de la dette à long terme	(12 170 958)	–	–	(12 170 958)
Activités d'investissement	189 463	(52 460)	–	137 003
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	1 648 930	–	282 700	1 931 630
Montant à pourvoir dans le futur	(364 580)	–	–	(364 580)
	(10 697 145)	(52 460)	282 700	(10 466 905)
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	–	–	–	–



720, rue des Rocailles
Québec (Québec) G2J 1A5

Administration: 418 627-2351
Service à la clientèle: 418 627-2511

rtcquebec.ca