

# RAPPORT D'ACTIVITÉ 2010



En route vers la  
**MOBILITÉ DURABLE**

# TABLE DES MATIÈRES

|  |    |
|--|----|
| Le message du président .....                                | 2  |
| Le message du directeur général.....                         | 4  |
| Un portrait du RTC en 2010 .....                             | 6  |
| Un premier autobus hybride<br>sur les routes de Québec ..... | 13 |
| Le service à la clientèle, une priorité .....                | 14 |
| Le RTC se fait voir .....                                    | 20 |
| Présent et engagé dans sa communauté .....                   | 25 |
| Un acteur économique majeur pour la capitale.....            | 28 |
| Le conseil d'administration.....                             | 30 |
| Le comité de direction .....                                 | 31 |
| Organigramme.....  | 34 |
| Nos partenaires.....   | 35 |
| Les états financiers .....                                   | 39 |

## Édition

Service des communications

Réseau de transport de la Capitale

ISBN: 978-2-921925-46-4

Dépôt légal – Bibliothèque nationale  
du Québec, 2011

### Concept graphique

Boum! Communication Graphique

L'utilisation du masculin sert uniquement  
à alléger le texte.

Imprimé sur du Rolland Enviro100 satin, contenant  
100 % de fibres postconsommation, certifié *Choix  
environnemental*, *Procédé sans chlore*, ainsi que *FSC*.  
Recyclé et fabriqué au Québec par Cascades à partir  
d'énergie biogaz.



# MESSAGE DU PRÉSIDENT



## En route vers la mobilité durable

Le futur, pour le Réseau de transport de la Capitale, c'est demain. Alors que l'année 2010 en a été une de continuité, avec une amélioration de notre offre de services calquée sur le *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*, le RTC se retrouve maintenant tourné vers la mobilité durable.

Notre organisation sera appelée à jouer un rôle de plus en plus névralgique dans le tissu économique et social de l'agglomération de Québec. Le transport en commun constitue de plus en plus clairement l'avenir de la mobilité et les problèmes de circulation majeurs qui ont ponctué 2010 n'ont fait que nous le rappeler quotidiennement.

L'année 2011 sera celle du *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec. Avec lui viendra non seulement une redéfinition de ce que nous entendons par transport collectif, mais également de ce que nous attendons de lui. Le RTC sera au cœur de ce projet porteur et devra démontrer qu'il peut, en plus d'offrir un service de qualité, devenir un véritable agent de mobilité capable de rassembler les acteurs de différents milieux autour d'un seul objectif : faire de Québec un modèle en matière de mobilité durable.

Notre organisation doit être la pierre angulaire d'un développement meilleur, concerté, qui intégrera autant l'aménagement du territoire et l'urbanisation que les nouveaux modes de transport collectif.

C'est un défi de taille qui attend le RTC. Cependant, j'ai une confiance absolue en notre organisation, en nos employés et en notre capacité à sans cesse nous renouveler pour offrir à la population ce qu'elle attend de nous : que nous soyons un acteur de changement.

Je tiens à remercier la Ville de Québec et les différents paliers de gouvernement qui nous offrent année après année un appui soutenu.

Bien sûr, tout cela serait inutile sans nos partenaires et nos usagers, de plus en plus nombreux et fidèles. Merci à vous de contribuer à notre succès ; c'est pour vous que nous travaillons avec acharnement, jour après jour, afin de faire du RTC une véritable force motrice à l'aube de cette nouvelle ère de mobilité durable.

Raymond Dion, président

# MESSAGE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL



## De solides bases pour l'avenir

En 2010, le Réseau de transport de la Capitale a tracé la trajectoire que suivra notre virage vers la mobilité durable et nous sommes fiers du travail accompli.

Nous avons procédé à l'inauguration officielle du centre Métrobus. Cette infrastructure moderne, bâtie pour répondre aux normes environnementales LEED, abrite maintenant un parc d'articulés suffisant pour desservir entièrement les lignes Métrobus 800 et 801.

La ligne 800, d'ailleurs, a été prolongée jusqu'au Parc de la Chute-Montmorency, où le nombre de départs a été multiplié par quatre. Près de 30 000 heures de service ont été ajoutées sur notre réseau en 2010.

Les travaux d'aménagement préalables à l'implantation de la ligne Métrobus 803, dans le secteur Lebourgneuf, sont presque terminés. Cette nouvelle ligne structurante entrera en service dès août 2011.

Notre clientèle bénéficie aujourd'hui d'une station tempérée supplémentaire grâce à une entente avec Place Ste-Foy et de nouvelles entreprises se sont jointes à notre programme L'abonne Bus. Non seulement ces partenariats avec le privé contribuent-ils à rendre le transport en commun encore plus attrayant pour les travailleurs de notre région, mais ils démontrent aussi clairement l'intérêt que la communauté lui porte.

Le nombre de consultations de notre site Internet a atteint des sommets historiques, une preuve éclatante que notre clientèle se tourne de plus en plus vers de nouveaux outils de communications. C'est d'ailleurs un de nos objectifs principaux pour l'année qui commence : se rapprocher de nos

usagers et leur faciliter la vie grâce à de nouvelles plateformes technologiques.

Finalement, nous avons accueilli un tout premier véhicule à motorisation hybride sur nos parcours. Les résultats obtenus jusqu'ici sont très prometteurs.

Bref, le RTC a continué à progresser de belle façon vers l'atteinte de ses objectifs, mais surtout, nous avons su bâtir de solides fondations pour notre prochain grand défi : la mobilité durable.

Je tiens à remercier chaleureusement tous nos employés et partenaires pour la fructueuse année qui vient de se terminer. Je ne peux que les encourager à continuer dans la même veine : de beaux défis, à la hauteur de nos capacités, se profilent à l'horizon. Merci également à nos usagers, véritable raison d'être de nos efforts. Nous continuerons à faire de notre mieux pour être à la hauteur de vos attentes.

Normand Carrier, directeur général

# PORTRAIT DU RTC EN 2010

## 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.

## Quelques chiffres\*

**1 542** employés  
921 personnel chauffeur  
311 personnel de l'entretien  
310 personnel administratif et de soutien

**590** véhicules  
524 autobus standards (40 pieds) / **57** autobus articulés  
8 minibus électriques / **1** autobus hybride

**108** parcours\*\*  
**9** terminus

**1 086** abribus  
**11** stations tempérées

**4 609** zones d'arrêts  
**22** Parc-O-Bus

**868** km de réseau  
**30,2** km de voies réservées

**71 760** clients par jour  
**44,3** M de passages par année

\* En date du mois de décembre 2010

\*\* Plus l'Écolobus et la Navette Desjardins (400)

## Territoire desservi

Le RTC assure le transport collectif dans l'agglomération de Québec, laquelle compte environ 557 750 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.

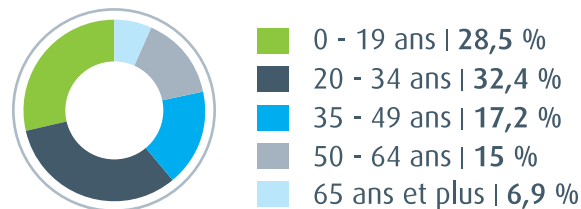
Source: Institut de la statistique du Québec, décembre 2010

## Profil de la clientèle

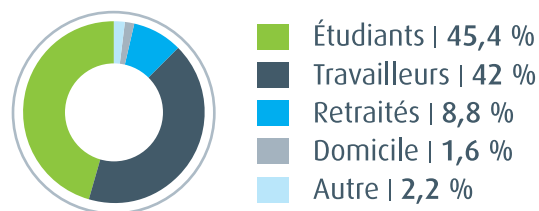
### Répartition hommes / femmes



### Répartition selon l'âge



### Une clientèle active



Source: Enquête Origine destination 2006

## Grille de tarifs

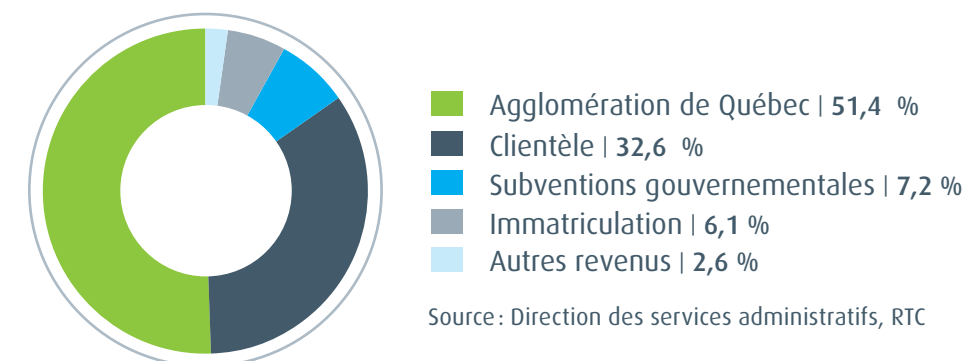
|                                  | 2010     | 2009     |
|----------------------------------|----------|----------|
| <b>Tarif Général</b>             |          |          |
| Abonnement mensuel               | 73,10 \$ | 71,55 \$ |
| Billet                           | 2,50 \$  | 2,45 \$  |
| Monnaie                          | 2,60 \$  | 2,60 \$  |
| <b>Tarif « 18 ans et moins »</b> |          |          |
| Abonnement mensuel               | 49,05 \$ | 48,00 \$ |
| Billet                           | 1,75 \$  | 1,70 \$  |
| <b>Tarif Étudiant +</b>          |          |          |
| Abonnement mensuel               | 49,05 \$ | 48,00 \$ |
| Billet                           | 2,50 \$  | 2,25 \$  |
| <b>Tarif Aîné</b>                |          |          |
| Abonnement mensuel               | 33,65 \$ | 32,95 \$ |
| Billet                           | 1,75 \$  | 1,70 \$  |
| <b>Autre tarif</b>               |          |          |
| Laissez-passer 1 jour            | 6,70 \$  | 6,45 \$  |
| Écolobus                         | 1 \$*    | Gratuit  |

\* Tarif à partir du 5 juillet 2010.

## Sources de revenus

Les revenus du RTC s'élevaient à 168,4 M\$ en 2010. Les sources de revenus proviennent principalement de la contribution des villes constituant l'agglomération de Québec et de la clientèle. Proportionnellement aux autres sources de revenus, c'est la contribution de l'agglomération qui a le plus augmenté. Le RTC compte aussi sur d'autres sources de financement, dont 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 2010

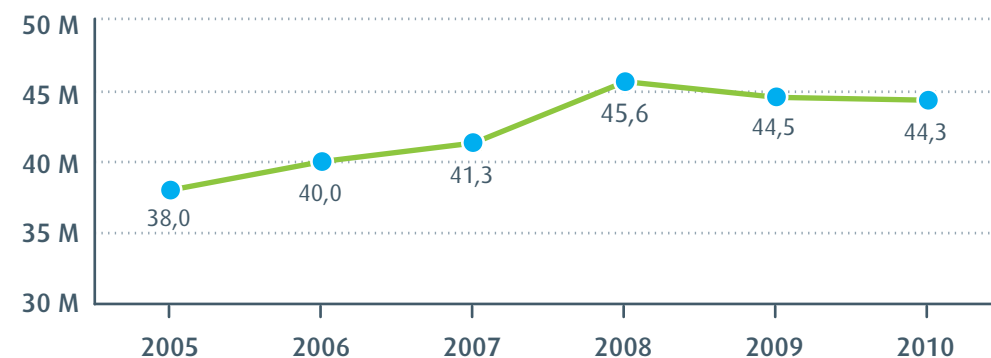


Source: Direction des services administratifs, RTC

## 44,3 millions de passagers transportés en 2010

Le RTC termine l'année 2010 en ayant transporté 44,3 millions de passagers, un léger recul de 0,4 % par rapport à l'année précédente. Le nombre de passages s'est donc à peu près stabilisé à un peu plus de 4 millions après l'augmentation substantielle de 2008 attribuable aux événements du 400<sup>e</sup> anniversaire de la Ville de Québec. En regardant la tendance depuis 2005, on constate une croissance annuelle moyenne de 3,3 %.

## Évolution de l'achalandage 2005 - 2010 (en millions de passages)



La croissance annuelle moyenne de l'achalandage s'établit à 3,3 % entre 2005 et 2010.

Source : Direction de la planification et du marketing, RTC



## Des services pour tous les besoins



### Métrobus

**Un moyen efficace d'accéder aux centres d'activité**

Métrobus

Métrobus est le service par excellence pour accéder efficacement aux principaux centres d'activité de la ville. Il s'agit d'un service à haute fréquence circulant principalement sur des voies réservées.

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



### leBus

**Un service à proximité de chez vous**

leBus

Ce service couvre l'ensemble du territoire et assure la liaison entre les quartiers résidentiels et les centres d'activité. Il dessert 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.



### eXpress

**Un lien rapide vers le travail ou les études**

eXpress

Il emprunte les autoroutes et offre un lien direct entre les secteurs résidentiels et le centre-ville de Québec ou le centre de Sainte-Foy.

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



### écolobus

**Une façon écolo de se déplacer dans le Vieux-Québec**

écolobus

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 22 Parc-O-Bus disséminés un peu partout dans l'agglomération de Québec.

## Le parc autobus

Le parc autobus du RTC compte 590 véhicules, dont 524 autobus standards, 57 articulés, 8 minibus électriques et un véhicule hybride. Soucieux de garder un parc de véhicules en excellente condition, le RTC suit attentivement l'évolution de son plan de gestion. Cette année, le RTC a procédé à l'achat de 43 nouveaux véhicules : 27 articulés (dont 10 ont été reçus début 2011), 15 véhicules standards et un hybride. À la fin de l'année, l'âge moyen des véhicules s'élève à 7,6 ans.

Le prix d'un autobus standard se chiffre à 512 000 \$, tandis que celui de l'autobus hybride s'élève à 783 000 \$. Ces deux modèles sont subventionnés à 50 % par le ministère du Transport du Québec. Les véhicules articulés, quant à eux, coûtent chacun 787 000 \$, assumés à 84,5 % par le MTQ.



# UN PREMIER AUTOBUS HYBRIDE SUR LES ROUTES DE QUÉBEC

*Conscient de sa responsabilité en matière d'environnement, le RTC a poursuivi son virage vert en introduisant cette année son premier véhicule hybride.*

Moins énergivore que sa contrepartie entièrement propulsée par un moteur diesel, l'autobus hybride a effectué ses premiers tours de roue dans les rues de Québec le 23 juillet. Il a été officiellement présenté au public le 22 septembre dans le cadre de la journée internationale « En ville sans ma voiture ».

Ce véhicule, assemblé par Nova Bus, est mû à la fois par un moteur diesel et une motorisation électrique. Les batteries alimentant celui-ci se rechargent durant la décélération du véhicule.

En plus de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ce nouveau véhicule améliore également le confort de nos usagers : sa transmission est séquentielle et donc d'une douceur inégalée.

*Le dévoilement du premier véhicule hybride à l'automne dernier a attiré bien des curieux.*





# LE SERVICE À LA CLIENTÈLE, UNE PRIORITÉ

## Un plan d'amélioration des services de 2,5 millions \$

La qualité des services est la pierre angulaire de la popularité du transport en commun et le RTC en est conscient. En août 2010, un plan d'une valeur de 2,5 millions de dollars a été lancé afin d'améliorer les services offerts aux usagers du transport en commun.

### Ajout d'heures de service

Tout près de 30 000 heures de service annuel ont été ajoutées à partir du 21 août. Cette bonification s'est notamment traduite par une fréquence de passage accrue sur la ligne 800, qui est passée à 10 minutes en période de pointe en semaine, et par l'ajout de départs sur les parcours eXpress en semaine. En tout, une vingtaine de parcours ont été touchés par ce plan d'amélioration des services.

### Prolongement du parcours 800

Afin de mieux desservir l'est du territoire, le trajet du Métrobus 800 a été prolongé jusqu'au pont de Boischatel (Parc de la Chute-Montmorency). Cette nouvelle portion a permis de multiplier par quatre le nombre de départs dans le quartier des Chutes-Montmorency. Par ailleurs, des aménagements ont été réalisés dans les aires d'attente, notamment au terminus, afin de les rendre plus confortables et plus agréables.



Le Métrobus 800 a été prolongé jusqu'au pont de Boischatel.

### Des partenariats payants

Le RTC a signé en 2010 un partenariat avec une deuxième entreprise privée, Place Ste-Foy, afin de doter son réseau d'une station tempérée supplémentaire. La station a ouvert ses portes aux usagers à la fin de l'année 2010.

Financée et entretenue par Place Ste-Foy, cette nouvelle station au look moderne est conçue pour favoriser le confort des usagers. Elle est chauffée afin de demeurer au-dessus du point de congélation en hiver et l'air y circule plus aisément en été. La fenestration abondante permet également aux usagers et aux chauffeurs d'avoir une meilleure visibilité que dans les stations traditionnelles.

Cette nouvelle station est le fruit d'un partenariat avec Place Ste-Foy. Elle est située devant Place Ste-Foy, tout juste devant le magasin Simons, et est notamment desservie par les Métrobus 800 et 801.

### La boutique virtuelle ouvre ses portes

Dans le but de rendre la vie toujours plus facile à ses clients, le RTC a lancé au mois de novembre sa toute nouvelle boutique virtuelle. Ayant pignon sur rue sur son site Web, celle-ci permet aux usagers de mettre la main sur sept différents articles pratiques et identifiés aux couleurs du RTC : un sac utilitaire, une bouteille d'eau en inox, une tasse de voyage pour les boissons chaudes, un parapluie, une couverture, un sac à bandoulière et un coussin d'estrade. Évidemment, l'offre de produits pourrait être enrichie selon la demande.





## Le boulevard Lebourgneuf revampé en prévision du 803

Des travaux majeurs ont été réalisés par la Ville de Québec dans le secteur du boulevard Lebourgneuf en prévision de l'arrivée du nouveau Métrobus 803. Un carrefour giratoire a notamment été aménagé à l'intersection Saint-Jacques, De Celles et Lebourgneuf. Des voies réservées qui seront en fonction plus tard ont également été mises en place sur plusieurs kilomètres et un terminus temporaire a été aménagé aux Galeries de la Capitale pendant les travaux qui y ont lieu. Le RTC a participé de façon active à la création du calendrier des travaux afin de minimiser autant que possible les impacts négatifs sur sa clientèle.

## VéloBus : une nouvelle façon de rouler vert

Le RTC a profité de l'entrée en fonction des premiers autobus articulés pour offrir un nouveau service à ses usagers adeptes de la bicyclette : VéloBus. Entre le 1<sup>er</sup> mai et le 31 octobre, des supports à vélos ont été rendus disponibles gratuitement sur tous les véhicules articulés. Ce service est donc accessible à tous les arrêts desservis par des autobus articulés. Cette expérience d'intermodalité a été un franc succès et sera reconduite dès l'ouverture des pistes cyclables au printemps 2011.

● Le service VéloBus a été un franc succès et sera de retour le 1<sup>er</sup> mai 2011.

## La navette Desjardins, partie intégrante du paysage estival

La navette Desjardins fait maintenant partie intégrante du paysage estival de la capitale. Encore une fois cette année, cette navette qui s'étend du terminus Beauport à la route de l'Église (Sainte-Foy) a sillonné le boulevard Champlain entre le 1<sup>er</sup> juin et le 11 octobre. Offert à un tarif avantageux (3\$ par adulte, 1,50\$ par enfant), le populaire service peut être utilisé à volonté au cours d'une même journée.

## Le passage à la carte à puce se poursuit

Terminé, le carton ! Le premier octobre 2010, le RTC a poursuivi l'intégration des titres en carton sur carte à puce. Les cartes à puce Occasionnelle (CPO) et OPUS pourront maintenant être exploitées à leur plein potentiel.

À la fin de 2010, seul le laissez-passer 1 jour était donc toujours disponible en format carton. Il sera remplacé en 2011.

La CPO est l'alternative à la carte OPUS pour les utilisateurs occasionnels : on peut y charger 4, 8 ou 12 billets électroniques de catégorie « Général ». Elle est cependant non rechargeable.

Grâce au passage à la carte à puce, le RTC élargira bientôt la gamme de titres offerts à ses usagers. Des nouveautés sont prévues en 2011.

## L'abonne BUS toujours aussi populaire

La popularité de *L'abonne BUS* ne se dément pas : en 2010, plus de 8 000 travailleurs ont profité du programme via 78 partenaires privés, une hausse de près de 3 %.

Pour sa part, *L'abonne BUS* étudiant a encore une fois rencontré le succès escompté : près de 9 000 abonnements ont été enregistrés cette année pour les sessions d'automne et d'hiver dans les 5 établissements d'enseignement participants. Le Collège Mérici a adhéré au programme en 2010, rejoignant ainsi l'Université Laval, le Cégep de Sainte-Foy, le Collège F.-X.-Garneau et le Cégep Limoilou (deux campus).

Rappelons que *L'abonne BUS* est un programme d'abonnements au transport en commun pour une longue période. Il donne droit à des rabais et à plusieurs autres avantages.



## Une année record pour nos outils informatiques

La popularité des outils informatiques du RTC ne se dément pas : tant le site Web que l'outil de planification des itinéraires Trajecto ont connu une année record en 2010, signe qu'ils répondent à un besoin bien réel de la clientèle.

|                             | 2009  | 2010  | Augmentation |
|-----------------------------|-------|-------|--------------|
| Visites par jour – site Web | 6 478 | 7 963 | 23 %         |
| Visites par jour – Trajecto | 2 135 | 2 442 | 14 %         |

Le nombre d'abonnés à Mon RTC a également augmenté de manière significative en 2010, tout comme celui des usagers inscrits au Club courriel. Un peu plus de 5 200 usagers recevaient ainsi les avis de changement au réseau dans leur boîte de messagerie électronique à la fin 2010, une augmentation appréciable de 26 % par rapport à l'année précédente.

## Le service à la clientèle en chiffres

|  | 2009    | 2010     |
|--|---------|----------|
| Appels reçus au service à la clientèle | 415 248 | 375 065* |
| Visites aux centres d'information :    |         |          |
| - Lebourgneuf                          | 9 707   | 17 151   |
| - Centre-ville                         | 15 666  | 25 668   |
| Objets trouvés                         | 10 918  | 13 736   |
| Cartes OPUS trouvées                   | n/d     | 2 074    |

\* Total estimé.

Le nombre de visites au centre Lebourgneuf et à celui du centre-ville a augmenté de façon substantielle en 2010, signe que la clientèle s'approprie ces deux nouveaux centres de service pour la carte à puce. L'augmentation au centre Lebourgneuf représente une hausse de 66 %, tandis que celle observée au centre-ville est de l'ordre de 94 %.

Parmi tous les objets trouvés rapportés au centre Lebourgneuf, 21,7 % ont été réclamés par leur propriétaire. Quant aux cartes OPUS retrouvées, plus de 35 % d'entre elles ont été récupérées.

## Kilométrage parcouru, consommation et entretien

### La consommation moyenne en légère hausse

| Année            | Kilométrage parcouru   | Litres consommés       | Litres/100 km |
|------------------|------------------------|------------------------|---------------|
| 2003             | 22 168 194             | 13 038 000             | 58,80         |
| 2004             | 21 988 902             | 12 444 000             | 56,50         |
| 2005             | 22 599 580             | 12 610 000             | 55,90         |
| 2006             | 23 040 176             | 12 897 307             | 56,00         |
| 2007             | 23 617 848             | 13 496 164             | 57,10         |
| 2008             | 25 807 105             | 14 743 090             | 57,10         |
| 2009             | 26 535 988             | 15 188 001             | 57,30         |
| 2010 (articulés) | 27 035 492 (2 419 983) | 15 952 805 (1 760 921) | 59,00 (72,77) |

Le nombre de litres consommés aux 100 kilomètres a subi une hausse significative pour la première fois depuis de nombreuses années. C'est l'introduction des véhicules articulés sur le réseau qui explique cette hausse : ces autobus sont plus longs et plus lourds que les autobus standards. Ils ont une plus grande capacité et consomment en conséquence davantage d'essence. La consommation moyenne du reste du parc s'est élevée à 57,65 litres / 100 km.

### L'entretien

|   | 2009          | 2010           |
|---|---------------|----------------|
| Nombre de kilomètres parcourus                            | 26,5 millions | 27,04 millions |
| Litres de diesel consommés                                | 15,1 millions | 15,95 millions |
| Bons de travail exécutés (immeubles, réseau et véhicules) | 82 546        | 115 616        |
| Nettoyages intérieurs effectués                           | 1 395         | 1 369          |
| Moyenne de bon fonctionnement (MDBF)*                     | 5 492 km      | 5 268 km       |

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



# LE RTC SE FAIT VOIR



## Une promotion active

Chaque année, le RTC met tout en œuvre pour promouvoir activement le transport en commun et ses nombreux avantages. Plusieurs campagnes de publicité et de promotion visant à faire connaître ses services ont été réalisées tout au long de l'année, notamment grâce à la participation financière du ministère des Transports du Québec.

|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>Février</b>     | Campagne pour les services eXpress avec la promotion « Le bus chanceux »  |
| <b>Avril</b>       | Campagne promotionnelle de Trajecto (radios, affichage et Web) et campagne du service Métrobus (affichage, radio, Web et dépliant promotionnel dans 150 000 foyers) |
| <b>Juin à août</b> | Campagne publicitaire sur les événements de l'été   |
| <b>Juillet</b>     | Campagne publicitaire sur la navette Desjardins (radios, journaux et Web)   |
| <b>Septembre</b>   | Campagne publicitaire pour la confirmation du statut Étudiant plus et promotion des services eXpress à la radio   |
| <b>Octobre</b>     | Campagne publicitaire pour les billets sur cartes à puce  |
| <b>Décembre</b>    | Campagne de promotion « Le bus chanceux des Fêtes »   |

En plus de ces campagnes, l'Escouade RTC a effectué 14 sorties sur le réseau et rencontré environ 4 600 personnes. Plus de 2 000 autres usagers potentiels ont été approchés dans le cadre de la promotion Grands Feux et 16 journées de stand ont été tenues chez des employeurs de la région.

## Un partenariat innovateur avec Voir

En novembre, une entente d'un an a été conclue avec le journal *Voir*. L'hebdomadaire culturel offre gratuitement au RTC une pleine page de publicité à chaque parution, en échange de quoi le RTC distribue des exemplaires du journal dans la plupart de ses véhicules en service. Le *Voir* s'est également engagé à placer des liens vers le site du RTC sur son site Web. Cette entente fait suite à un projet pilote de sept mois qui s'est avéré un franc succès.

Huit de ces publicités ont été diffusées en 2010 et l'entente se poursuivra en 2011.



Voici l'une des publicités qui ont été diffusées dans le *Voir* en 2010 grâce à l'entente entre le RTC et l'hebdomadaire culturel.

## Plusieurs partenaires

Plusieurs partenaires se joignent au RTC pour mousser l'utilisation du transport en commun, dont le Carrefour international de théâtre, le Théâtre Périscope, le Festival d'été de Québec, le Festival Grand Rire de Québec, Les Grands Feux Loto-Québec et les Capitales de Québec.



## Le centre Métrobus à l'honneur

Le centre Métrobus a été mis à l'honneur le 25 avril lors de son inauguration officielle. Celle-ci a eu lieu en présence de plusieurs distingués invités : les ministres Josée Verner (fédéral) et Sam Hamad (provincial), le député de Vanier, Patrick Huot, et le maire de Québec, Régis Labeaume.

● *Le 25 avril, la population a été invitée à découvrir le centre Métrobus à l'occasion d'une journée portes ouvertes. L'activité a été un franc succès.*

L'événement a été précédé par une pelletée de terre symbolique pour lancer officiellement les travaux de la ligne Métrobus 803. La population a ensuite été invitée à visiter le centre Métrobus lors de la journée portes ouvertes. Près de 2 000 personnes se sont déplacées pour venir apprécier la modernité des installations et les caractéristiques du bâtiment écologiquement responsable.



● *Raymond Dion, président du RTC et conseiller de Loretteville, Patrick Huot, député de Vanier, Régis Labeaume, maire de Québec, Josée Verner, ministre des Affaires intergouvernementales et députée de Louis-Saint-Laurent, Sam Hamad, ministre provincial des Transport et responsable de la région de la Capitale-Nationale et François Picard, conseiller du district Lebourgneuf et membre du CA du RTC, lors de la pelletée de terre symbolique pour le Métrobus 803.*

## Le RTC et ses employés brillent

### Le prix de l'employeur de l'année CMA décerné au RTC

Le 21 avril, le RTC a reçu le prix « Employeur de l'année CMA » pour sa contribution au rayonnement du titre CMA (comptable en management accrédité). Il compte parmi ses employés six personnes possédant l'accréditation CMA.

● *Raymond Dion, président du RTC, recevant le prix « Employeur de l'année CMA » des mains de Simon Langevin, de l'Industrielle Alliance.*



### Le développement du SIAL récompensé par l'ATUQ

La performance de l'équipe derrière la création du Système informatisé d'aide à la logistique (SIAL), développé en moins de six mois, a été récompensée : l'Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ) lui a offert le prix Reconnaissance à l'occasion de son congrès annuel, qui se tenait en octobre. Le SIAL est un logiciel offrant un appui à la répartition, la logistique, la maintenance et l'entretien.



● *Bernard Plante, chargé de projet, Martin Labbé, directeur du centre Métrobus, Philippe Gagnon, programmeur-analyste, et Jean-Baptiste Beck, contremaître à la logistique au centre Métrobus, lors de la réception du prix Reconnaissance de l'ATUQ. Absent au moment de la photo : Gaston Matte, contremaître, qui faisait également partie de l'équipe.*

## Une présence nationale

### Les Écolobus font un tabac au G8

Le RTC s'est fait remarquer lors du passage des grands dirigeants mondiaux au G8, qui avait lieu en juin à Muskoka, en Ontario. Quatre employés s'y sont rendus avec deux Écolobus, avec comme mandat de transporter les représentants « jeunesse » de l'événement et de desservir le parcours entre l'hôtel et les copropriétés situées à l'intérieur du périmètre de sécurité. Les Écolobus s'y sont distingués : ils étaient les uniques autobus électriques et les seuls à pouvoir transporter des passagers en fauteuil roulant.

- Les Écolobus ont été remarqués lors du G8. Sur la photo : Serge Petitclerc, chauffeur, Benoît Robitaille, mécanicien, Denis Dorion, chauffeur, et Guy Descôteaux, inspecteur.

### Huit employés du RTC aux Jeux olympiques de Vancouver

Le RTC a permis à huit de ses employés de vivre le rêve olympique en les envoyant donner un coup de main à l'organisation des Jeux de Vancouver. Cinq chauffeurs, un répartiteur, un mécanicien et une préposée au service ont ainsi été prêtés au comité organisateur pour la durée des Jeux.



- Les employés qui ont représenté fièrement le RTC aux Jeux olympiques de Vancouver : Martin Morin, mécanicien, Chantale Lacasse, chauffeur, Louis Légaré, chauffeur, Pascale Hamel, chauffeur, Marlaine Julien, chauffeur, Martine Bisson, chauffeur, et Luc-André Roy, répartiteur. Absente sur la photo : Nathalie Poirier, préposée au service.

# PRÉSENT ET ENGAGÉ DANS SA COMMUNAUTÉ

## Plusieurs partenaires pour la promotion du transport en commun

### Sécurité routière

Chaque année, l'implication du RTC dans l'organisation de la Semaine de la sécurité routière témoigne de l'importance qu'il accorde à la sécurité des usagers de la route. De nombreuses activités de prévention ont été réalisées en 2010, dont certaines avec la collaboration du Service de police de la Ville de Québec.

Le RTC a également profité de l'occasion pour souligner l'excellence en sécurité routière de 23 de ses chauffeurs au cours des 5, 10 et 15 dernières années.

Le RTC a rendu hommage à ses chauffeurs s'étant démarqués par leur professionnalisme lors de la Semaine de la sécurité routière.



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

Le RTC participe activement au mouvement mondial « En ville, sans ma voiture ! ». Ce jour-là, la population est invitée à laisser l'auto à la maison et à prendre l'autobus, à pédaler ou à marcher. En 2010, le RTC a profité de cette journée internationale pour dévoiler officiellement son tout premier véhicule hybride.





## Jour de la Terre

Pas moins de 10 000 billets gratuits ont été offerts par le RTC dans le cadre de la campagne « Amène un ami » du Jour de la Terre. Ces billets ont été distribués les 19, 20 et 21 avril le long des parcours les plus achalandés afin d'inciter les usagers à inviter un ami, un collègue ou une connaissance à faire l'essai du transport en commun. Cette activité se déroule simultanément à l'échelle provinciale dans toutes les sociétés de transport.

## Fondation Monique Fitz-Back

Le RTC est l'un des premiers partenaires à s'être associé au projet « Un transport pour mieux vivre » de la Fondation Monique Fitz-Back. Ce projet vise à sensibiliser les jeunes à l'impact de leurs choix en transport sur les émissions de gaz à effet de serre (GES). Il s'appuie sur l'expression artistique des jeunes en favorisant la communication de leur vision par une multitude de moyens (dessin, photographie, multimédia, etc.)



Voici les œuvres des gagnants du concours de dessins organisé dans les écoles primaires par la Fondation Monique-Fitz-Back.

## Printemps des Poètes

À l'occasion du Printemps des Poètes, qui avait lieu tout le mois de mars, des artistes ont eu l'occasion de déclamer quelques vers dans les véhicules du RTC. Une façon originale d'égayer le parcours des utilisateurs grâce à l'art!

Plusieurs poètes ont égayé la journée des utilisateurs du RTC à l'occasion du Printemps des Poètes, en mars.

# Toujours en croissance

## Le RTC recrute

Avec une offre toujours plus grande et un nombre d'heures de service qui augmente année après année, le RTC doit procéder à l'embauche de personnel supplémentaire pour continuer à assurer un service de qualité.

En raison de cette croissance et des départs à la retraite, le RTC a accueilli 78 nouveaux chauffeurs en 2010.

L'équipe de dotation a également reçu un peu plus de 3 500 candidatures et procédé à près de 250 entrevues d'embauche afin de pourvoir quelque 95 postes autres que ceux de chauffeur. De plus, 38 mouvements de personnel interne au sein de la division de l'entretien ont eu lieu.

## La formation : au cœur de notre avenir

Le RTC supporte et encourage le développement des compétences pour tous ses employés. Pour ce faire, il a préconisé, en 2010, des mises à niveau techniques, le développement des habiletés liées au savoir-être ainsi que l'acquisition de connaissances permettant d'être précurseur dans notre offre client. Ainsi, près de 60 000 heures de formation continue ou de perfectionnement ont été offertes au cours de l'année. Parmi les nombreux thèmes abordés se retrouvent la gestion du personnel, le leadership, les nouvelles technologies, la gestion du stress, la prévention de la violence, la mobilité durable, la gestion de projet et l'accessibilité universelle.

Par ailleurs, un nouveau prix récompensant l'excellence chez les nouveaux chauffeurs a été introduit en 2010. Il s'agit du prix Noviciat, qui est remis au meilleur élément de chacun des groupes de formation. Cinq prix ont ainsi été décernés parmi les 78 recrues formées cette année.

## Une organisation impliquée dans sa communauté

Cette année encore, le RTC et ses employés se sont avérés très généreux en s'engageant auprès de diverses œuvres caritatives, notamment Centraide et la Croix-Rouge. Les sommes amassées pour ces deux organismes se sont élevées à plus de 30 000 \$, soit 23 395 \$ pour Centraide et 8 431 \$ pour la Croix-Rouge. Près de 4 000 \$ ont également été remis à la Fondation Gilles Kègle grâce à une généreuse initiative des employés des Ressources humaines.

Le RTC permet par ailleurs à des organismes de solliciter ses employés à l'intérieur de ses installations. Cette année, la Fondation des maladies du cœur, la fondation Mira, la Société canadienne du cancer (jour de la jonquille), la Société Alzheimer de Québec, les Déjeuners du bonheur et la Société canadienne de la sclérose en plaques ont profité de cette opportunité.



# UN ACTEUR ÉCONOMIQUE MAJEUR POUR LA CAPITALE

*L'Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ) a fait paraître en 2010 une étude économique approfondie intitulée Impacts économiques et contribution au développement durable – Réseau de transport de la Capitale. Cette étude démontre le rôle crucial que joue le RTC dans la province et dans la Capitale, non seulement comme acteur du développement durable, mais aussi comme moteur d'activité économique.*

## Les impacts économiques provinciaux

En 2009, le RTC a injecté plus de 209 millions de dollars dans l'économie du Québec. Ses dépenses soutenaient 2 094 emplois directs et indirects et généraient une valeur ajoutée de 150,6 millions de dollars. La variation entre la valeur ajoutée et les dépenses initiales s'est établie à 72 %. Les activités du RTC ont également généré des recettes fiscales de 30,9 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et de 12 millions de dollars pour le gouvernement fédéral.

|                                   | Effets totaux         |
|-----------------------------------|-----------------------|
| Main d'œuvre                      | 2 094 personnes-année |
| Salaires                          | 108,9 M\$             |
| Valeur ajoutée                    | 150,6 M\$             |
| Revenus du gouvernement du Québec | 13,7 M\$              |
| Parafiscalité québécoise          | 17,2 M\$              |
| Revenus du gouvernement du Canada | 9,2 M\$               |
| Parafiscalité canadienne          | 2,8 M\$               |

## Les impacts économiques régionaux

Selon l'Institut de la statistique du Québec et Abscisse recherche, le seuil minimal de richesse générée par le RTC a été de 103,2 millions de dollars dans la région de la Capitale-Nationale. Les activités de la société auraient ainsi été responsables de 1 464 emplois.

## Contribution au développement durable

Quotidiennement, 12,4 % des résidents de Québec optaient pour le transport en commun pour au moins un de leurs déplacements lors de la réalisation de l'étude; cette proportion monte à 13 % en ce qui concerne les déplacements vers le travail. Près de 80 % du territoire desservi par le réseau routier est accessible par le transport en commun, et 97 % des ménages sont situés à moins de 500 mètres du réseau du RTC.

En diminuant le nombre d'utilisateurs de l'auto-solo, le RTC permet de réduire la consommation de ressources non renouvelables et l'émission de GES. Dans la région de Québec, le transport en commun permet chaque jour :

- De réduire de 656 000 le nombre de kilomètres parcourus par des automobiles;
- D'économiser 56 900 litres d'essence;
- D'éviter l'émission de 145 tonnes de CO<sup>2</sup>
- De réduire de 38 000 le nombre de places de stationnement nécessaires.

Le transport en commun est également une solution économique, avec un coût quotidien huit fois moins élevé que l'automobile.





# LE CONSEIL D'ADMINISTRATION



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.

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 2010, le conseil d'administration était formé des personnes suivantes :

**Raymond Dion**, président, conseiller du district Loretteville, arrondissement de La Haute-Saint-Charles

**Marie France Trudel**, vice-présidente, conseillère du district Sainte-Thérèse-de-Lisieux, arrondissement de Beauport

**Christiane Bois**, conseillère du district de la Cité-Universitaire, arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge

**François Côté**, utilisateur des services adaptés aux personnes handicapées

**Patrick Paquet**, conseiller du district de Neufchâtel, arrondissement des Rivières

**François Picard**, conseiller du district de Lebourgneuf, arrondissement des Rivières

**Ginette Picard-Lavoie**, conseillère du district Maizerets-Lairet, arrondissement de La Cité-Limoilou

**Mélanie Rodrigue**, utilisatrice des services de transport en commun

**M<sup>e</sup> Josée Perron** agit à titre de secrétaire du conseil.

# LE COMITÉ DE DIRECTION



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

## Direction générale

### Normand Carrier et Nicole Lépine

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 du service de 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 intègre deux divisions, celles de l'Exploitation et de l'Entretien. La Division de l'exploitation gère toutes les activités quotidiennes pour offrir un service de transport fiable et de qualité. Pour sa part, la Division de l'entretien 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 la Division de l'entretien.

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.

## 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.

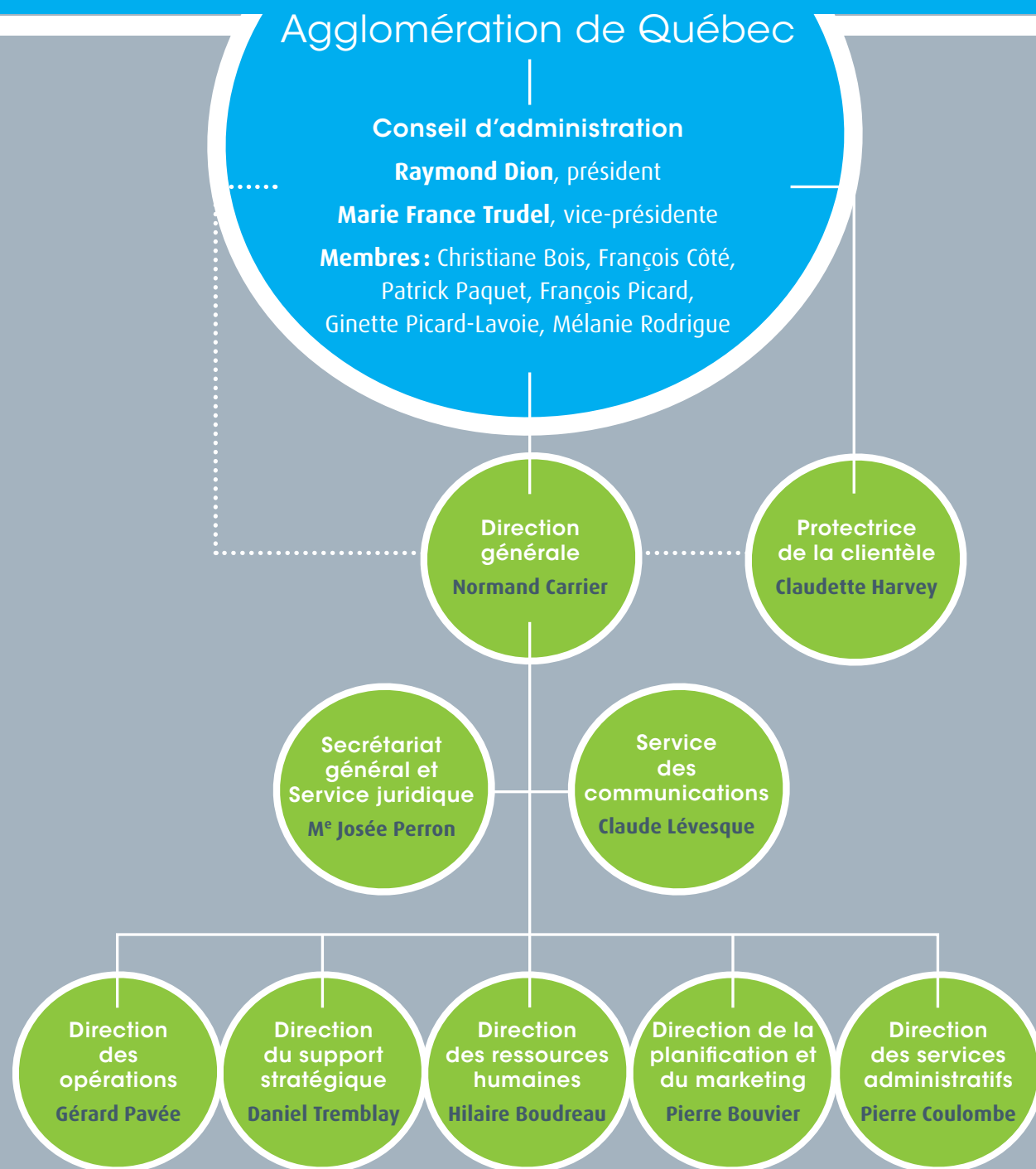
## Le Secrétariat général et Service juridique

### M<sup>e</sup> 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.

# ORGANIGRAMME

# 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
- 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
- Les 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
- Le Cirque du Soleil
- Les Capitales
- Les Galeries Charlesbourg
- Les Promenades Beauport
- Ministère des Transports du Québec
- Mobili.T
- Municipalité de Boischatel
- Palais Montcalm
- Parc Aquarium du Québec
- Place Ste-Foy
- Port de Québec
- Réseau de transport de Longueuil
- 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 inc.
- BMO – Banque de Montréal
- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
- CADEUL
- Caisse Desjardins de l'Administration et des Services publics
- Caisses populaires Desjardins de Québec
- Cégep de Limoilou
- Cégep de Sainte-Foy
- Centre de services partagés du Québec
- CHUQ
- Collège François-Xavier-Garneau
- Collège Mérici
- 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
- Commission des lésions professionnelles
- Commission des normes du Travail
- Commission des transports du Québec
- Communauté métropolitaine de Québec
- Communauto
- Conseil des arts et des lettres
- Conseil du Trésor
- Coopérative de solidarité de services à domicile de Québec
- Croissance travail
- Dépanneur universitaire
- 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, Assurances et services financiers inc.
- Institut national de santé publique du Québec
- Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec
- Hôtel Delta Québec
- Infoglobe
- Institut de la statistique du Québec
- Institut national de la recherche scientifique
- Investissement Québec

- L'Union Canadienne Cie d'Assurances
- La Capitale Assurance générale
- La Capitale MFQ inc.
- Le Pavois
- Le Soleil
- 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
- Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine
- Ministère de la Famille et des Aînés
- Ministère de la Justice
- Ministère de la Santé et des Services sociaux
- Ministère de la Sécurité publique
- Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
- 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
- Société immobilière du Québec
- Société Radio-Canada
- SSQ – Assurances générales
- SSQ – Société d'assurance-vie
- Taleo Canada/Corporate Taleo
- Tourisme Québec
- Tribunal administratif du Québec
- Ubisoft Divertissement inc.
- Université Laval
- Vérificateur général du Québec
- Ville de Québec



# TABLE DES MATIÈRES

## ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

### Rapports

|  |    |
|--|----|
| Rapport du vérificateur général de la Ville de Québec..... | 40 |
| Rapport des vérificateurs externes .....                   | 42 |

### États financiers

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| États consolidés des résultats ..... | 44 |
|--------------------------------------|----|

### Renseignements complémentaires :

|   |    |
|---|----|
| Excédent (déficit) consolidé de fonctionnement à des fins fiscales..... | 45 |
| Déficit consolidé d'investissement à des fins fiscales.....             | 46 |
| État consolidé de la situation financière.....                          | 47 |
| État consolidé de la variation de la dette nette .....                  | 48 |
| État consolidé des flux de trésorerie .....                             | 49 |

### Notes complémentaires

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| aux états financiers consolidés..... | 50 |
|--------------------------------------|----|

# RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL

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

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints du **RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE** et de l'organisme qui est sous son contrôle, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2010, et les états consolidés des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

### Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

### Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'Organisme portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Organisme. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

### Opinion

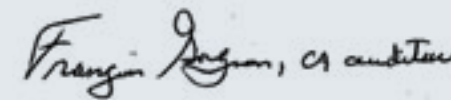
À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Réseau de transport de la Capitale et de l'organisme qui est sous son contrôle au 31 décembre 2010, ainsi que des résultats de leurs activités, de la variation de leur dette nette et de leurs flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

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.

### Observations

Sans pour autant modifier mon opinion, j'attire l'attention sur le fait que le Réseau de transport de la Capitale inclut dans ses états financiers consolidés certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et présentées aux pages 44, 45, 57 et 58, portent sur l'établissement de l'excédent de l'exercice et de la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales.

Le vérificateur général de la Ville de Québec,



François Gagnon, CA auditeur

Québec, le 1<sup>er</sup> mars 2011

# RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints du **RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE** et de l'organisme qui est sous son contrôle, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2010, et les états consolidés des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

### Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

### Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en oeuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'Organisme portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Organisme. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

### Opinion

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Réseau de transport de la Capitale et de l'organisme qui est sous son contrôle au 31 décembre 2010, ainsi que des résultats de leurs activités, de la variation de leur dette nette et de leurs flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

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.

### Observations

Sans pour autant modifier notre opinion, nous attirons l'attention sur le fait que le Réseau de transport de la Capitale inclut dans ses états financiers consolidés certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et présentées aux pages 44, 45, 57 et 58, portent sur l'établissement de l'excédent de l'exercice et de la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales.



Mallette  
SENCRL  
Comptables agréés

Québec, Canada  
Le 1<sup>er</sup> mars 2011

# État consolidé des résultats

Exercice terminé le 31 décembre

|   | Budget<br>Modifié 2010<br>(note 16)<br>\$ | 2010<br>\$         | 2009<br>\$         |
|---|---|--------------------|--------------------|
| <b>Revenus</b>                                  |   |                    |                    |
| <b>Fonctionnement</b>                           |   |                    |                    |
| Contribution de l'Agglomération de Québec       | 86 595 260                                | 86 595 260         | 78 801 210         |
| Taxe sur l'immatriculation                      | 10 414 800                                | 10 406 097         | 10 493 610         |
| Transferts                                      | 19 203 370                                | 18 886 567         | 16 931 624         |
| Utilisateurs                                    | 59 883 700                                | 56 261 352         | 55 710 040         |
| Contrats de service                             | 1 123 700                                 | 1 127 957          | 1 143 139          |
| Autres revenus                                  | 2 879 380                                 | 3 142 287          | 2 809 888          |
|   | 180 100 210                               | 176 419 520        | 165 889 511        |
| <b>Investissement</b>                           |   |                    |                    |
| Transferts                                      | 44 931 000                                | 33 649 809         | 32 383 317         |
|   | 44 931 000                                | 33 649 809         | 32 383 317         |
|   | 225 031 210                               | 210 069 329        | 198 272 828        |
| <b>Charges</b>                                  |   |                    |                    |
| Salaires  | 86 980 150                                | 87 858 430         | 82 327 889         |
| Avantages sociaux                               | 14 329 130                                | 14 997 204         | 14 123 000         |
| Avantages sociaux futurs (note 12)              | 11 944 300                                | 10 882 000         | (17 731 100)       |
| Carburant                                       | 12 826 550                                | 11 919 804         | 12 715 023         |
| Chauffage, électricité, téléphone               | 1 876 990                                 | 1 497 202          | 1 604 996          |
| Coûts d'emploi                                  | 3 919 130                                 | 3 436 684          | 3 451 978          |
| Coûts de financement - intérêts                 | 7 172 511                                 | 6 753 937          | 6 880 912          |
| Entretien et opérations des véhicules           | 10 266 891                                | 9 993 232          | 10 468 352         |
| Entretien et réparations des bâtiments          | 2 953 010                                 | 2 410 160          | 2 398 026          |
| Frais généraux                                  | 17 479 455                                | 16 302 908         | 16 031 117         |
| Amortissement                                   | 26 691 470                                | 28 777 661         | 24 295 828         |
| Imprévus  | 2 625 382                                 | -                  | -                  |
|   | 199 064 969                               | 194 829 222        | 156 566 021        |
| <b>Excédent de l'exercice</b>                   | <b>25 966 241</b>                         | <b>15 240 107</b>  | <b>41 706 807</b>  |
| Excédent accumulé au début de l'exercice        |   | 134 762 402        | 93 055 595         |
| <b>Excédent accumulé à la fin de l'exercice</b> |   | <b>150 002 509</b> | <b>134 762 402</b> |

# Excédent de fonctionnement consolidé à des fins fiscales

Exercice terminé le 31 décembre

|  | Budget<br>Modifié 2010<br>(note 16)<br>\$ | 2010<br>\$          | 2009<br>\$        |
|--|---|---------------------|-------------------|
| <b>Excédent de l'exercice</b>  | 25 966 241                                | 15 240 107          | 41 706 807        |
| Moins: revenus d'investissement  | (44 931 000)                              | (33 649 809)        | (32 383 317)      |
| <b>Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales</b> | <b>(18 964 759)</b>                       | <b>(18 409 702)</b> | <b>9 323 490</b>  |
| <b>Conciliation à des fins fiscales</b>  |   |                     |                   |
| <b>Immobilisations</b>   |   |                     |                   |
| Amortissement  | 26 691 470                                | 28 777 661          | 24 295 828        |
| Produit de cession   | 4 000                                     | 83 423              | 107 202           |
| Perte sur cession  | 2 000                                     | 136 349             | 209 425           |
|  | 26 697 470                                | 28 997 433          | 24 612 455        |
| <b>Financement</b>   |   |                     |                   |
| Financement à long terme des activités de fonctionnement (note 10)                               | 15 629                                    | 462 481             | 347 113           |
| Remboursement de la dette à long terme   | (13 395 991)                              | (13 370 231)        | (12 190 706)      |
|  | (13 380 362)                              | (12 907 750)        | (11 843 593)      |
| <b>Affectations</b>  |   |                     |                   |
| Activités d'investissement   | (410 290)                                 | (522 273)           | (382 558)         |
| Excédent accumulé:   |   |                     |                   |
| Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés   | 6 408 411                                 | 4 882 379           | 1 343 903         |
| Montants à pourvoir dans le futur  | (350 470)                                 | (351 735)           | (364 613)         |
|  | 5 647 651                                 | 4 008 371           | 596 732           |
| <b>Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales</b>                              | <b>-</b>                                  | <b>1 688 352</b>    | <b>22 689 084</b> |



# Déficit d'investissement consolidé à des fins fiscales

Exercice terminé le 31 décembre

|   | Budget<br>2010 | 2010               | 2009                |
|---|----------------|--------------------|---------------------|
|   | \$             | \$                 | \$                  |
| <b>Revenus d'investissement</b>                                   |                |                    |                     |
| Transferts - Infrastructures Canada-Québec                        | 11 711 980     | 14 743 662         | 18 036 753          |
| Transferts - Agglomération de Québec                              | -              | -                  | 1 052 130           |
| Transferts - Service de la dette                                  | 33 219 020     | 18 906 147         | 13 294 434          |
|   | 44 931 000     | 33 649 809         | 32 383 317          |
| <b>Conciliation à des fins fiscales</b>                           |                |                    |                     |
| <b>Acquisition d'immobilisations</b>                              |                |                    |                     |
| Administration générale   | (10 969 000)   | (3 026 370)        | (2 545 255)         |
| Transport   | (58 117 765)   | (58 270 896)       | (58 484 830)        |
|   | (69 086 765)   | (61 297 266)       | (61 030 085)        |
| <b>Financement</b>  |                |                    |                     |
| Financement à long terme des activités d'investissement           | 23 745 475     | 24 584 372         | 17 231 711          |
| <b>Affectations</b>   |                |                    |                     |
| Activités de fonctionnement                                       | 410 290        | 522 273            | 382 558             |
|   | 24 155 765     | 25 106 645         | 17 614 269          |
| <b>Déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales</b> | <b>-</b>       | <b>(2 540 812)</b> | <b>(11 032 499)</b> |

# État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre

|   | 2010                | 2009                |
|---|---------------------|---------------------|
|   | \$                  | \$                  |
| <b>ACTIFS FINANCIERS</b>                              |                     |                     |
| Encaisse  | 12 504 105          | 671 691             |
| Débiteurs (note 3)                                    | 104 230 603         | 92 393 529          |
| Actif au titre des avantages sociaux futurs (note 12) | 25 441 600          | 27 860 800          |
|   | 142 176 308         | 120 926 020         |
| <b>PASSIFS</b>  |                     |                     |
| Emprunt temporaire                                    | -                   | 280 000             |
| Créditeurs et charges à payer (note 5)                | 48 420 478          | 34 615 004          |
| Revenus reportés (note 6)                             | 9 476 508           | 4 406 960           |
| Dettes à long terme (note 7)                          | 176 689 040         | 156 570 655         |
|   | 234 586 026         | 195 872 619         |
| <b>DETTE NETTE</b>                                    | <b>(92 409 718)</b> | <b>(74 946 599)</b> |
| <b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>                          |                     |                     |
| Immobilisations corporelles (note 8)                  | 235 854 415         | 203 554 582         |
| Stocks de fournitures (note 9)                        | 5 462 241           | 5 121 664           |
| Frais payés d'avance                                  | 1 095 571           | 1 032 755           |
|   | 242 412 227         | 209 709 001         |
| <b>EXCÉDENT ACCUMULÉ (note 11)</b>                    | <b>150 002 509</b>  | <b>134 762 402</b>  |

Engagements contractuels (note 13)

Éventualités (note 14)

# État consolidé de la variation de la dette nette

Exercice terminé le 31 décembre

|   | 2010                | 2009                |
|---|---------------------|---------------------|
|   | \$                  | \$                  |
| <b>Excédent de l'exercice</b>                             | <b>15 240 107</b>   | <b>41 706 807</b>   |
| Variation des immobilisations                             |                     |                     |
| Acquisition   | (61 297 266)        | (61 030 085)        |
| Amortissement   | 28 777 661          | 24 295 828          |
| Produit de cession  | 83 423              | 107 202             |
| Perte sur cession   | 136 349             | 209 425             |
|   | (32 299 833)        | (36 417 630)        |
| Variation des stocks de fournitures                       | (340 577)           | (593 469)           |
| Variation des frais payés d'avance                        | (62 816)            | (419 765)           |
|   | (403 393)           | (1 013 234)         |
| <b>Variation des actifs financiers nets (dette nette)</b> | <b>(17 463 119)</b> | <b>4 275 943</b>    |
| Dette nette au début de l'exercice                        | (74 946 599)        | (79 222 542)        |
| <b>Dette nette à la fin de l'exercice</b>                 | <b>(92 409 718)</b> | <b>(74 946 599)</b> |

# État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre

|  | 2010              | 2009             |
|--|-------------------|------------------|
|  | \$                | \$               |
| <b>Activités de fonctionnement</b>   |                   |                  |
| Excédent de l'exercice   | 15 240 107        | 41 706 807       |
| Éléments sans effet sur la trésorerie  |                   |                  |
| Amortissement  | 28 777 661        | 24 295 828       |
| Perte sur cession d'immobilisations  | 136 349           | 209 425          |
|  | 28 914 010        | 24 505 253       |
| Variation nette des éléments hors caisse   |                   |                  |
| Débiteurs  | (11 837 074)      | 4 176 648        |
| Actif au titre des avantages sociaux futurs  | 2 419 200         | (26 187 100)     |
| Créditeurs et charges à payer  | 13 805 474        | 4 689 870        |
| Revenus reportés   | 5 069 548         | 2 745 918        |
| Stocks de fournitures  | (340 577)         | (593 469)        |
| Frais payés d'avance   | (62 816)          | (419 765)        |
|  | 9 053 755         | (15 587 898)     |
|  | 53 207 872        | 50 624 162       |
| <b>Activités d'investissement en immobilisations</b>                               |                   |                  |
| Acquisition  | (61 297 266)      | (61 030 085)     |
| Produit de cession   | 83 423            | 107 202          |
|  | (61 213 843)      | (60 922 883)     |
| <b>Activités de financement</b>  |                   |                  |
| Variation nette de l'emprunt temporaire  | (280 000)         | 280 000          |
| Émission de dettes à long terme  | 43 953 000        | 30 850 000       |
| Remboursement de la dette à long terme   | (23 777 000)      | (21 161 000)     |
| Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme                    | (57 615)          | 72 393           |
|  | 19 838 385        | 10 041 393       |
| <b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b> | <b>11 832 414</b> | <b>(257 328)</b> |
| <b>Encaisse au début</b>   | <b>671 691</b>    | <b>929 019</b>   |
| <b>Encaisse à la fin</b>   | <b>12 504 105</b> | <b>671 691</b>   |

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

## 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 557 750 personnes.

## 2. Principales méthodes comptables

### Présentation des états financiers consolidés

Les états financiers consolidés sont dressés selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public 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).

#### 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 normes comptables canadiennes pour le secteur public 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 à titre de revenus et de charges au cours de l'exercice. Les résultats réels pourraient différer des résultats estimatifs.

#### D) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures se composent des pièces de rechange mécaniques, des fournitures de bureau, des titres de transport et du diesel qui seront consommés dans le cours normal des activités au cours des prochains exercices financiers. Ces stocks sont évalués au moindre du coût ou 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 2010

## 2. Principales méthodes 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 ou le taux suivants :

|  | Méthode     | Durées ou taux |
|--|-------------|----------------|
| <b>Infrastructures :</b>                     |             |                |
| Voies réservées, chemins, pavage             | Linéaire    | 20 ans         |
| Parcs d'incitation                           | Linéaire    | 20 ans         |
| Terminus                                     | Linéaire    | 20 ans         |
| Améliorations locatives                      | Linéaire    | 20 ans         |
| <b>Bâtiments :</b>                           |             |                |
| Bâtisse                                      | Linéaire    | 40 ans         |
| Abribus                                      | Linéaire    | 20 ans         |
| Améliorations locatives                      | Linéaire    | 15 ans         |
| <b>Véhicules :</b>                           |             |                |
| 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          |
| <b>Ameublement et équipement de bureau :</b> |             |                |
| Logiciels et équipements informatiques       | Linéaire    | 5 ans          |
| Ameublement                                  | Linéaire    | 10 ans         |
| Équipement de télécommunications             | Linéaire    | 10 ans         |
| <b>Machinerie, outillage et équipement :</b> |             |                |
| Machinerie                                   | Linéaire    | 15 ans         |
| Outillage                                    | Linéaire    | 5 ans          |
| Équipement                                   | Linéaire    | 20 ans         |

### F) 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.

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

## 2. Principales méthodes comptables (suite)

### 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 moinsvalue 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 2010 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.

### 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 pour des services dont le RTC bénéficiera au cours des prochains exercices. Ces frais seront imputés aux charges au moment où le RTC bénéficiera des services acquis.

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

## 2. Principales méthodes comptables (suite)

### 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<sup>er</sup> janvier 2000

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

Avantages sociaux futurs

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

|  | 2010              | 2009             |
|--|-------------------|------------------|
|  | \$                | \$               |
| <b>3. Débiteurs</b>  |                   |                  |
| Gouvernement du Canada et ses entreprises  | 1 385 435         | 1 597 789        |
| Gouvernement du Québec et ses entreprises  | 97 972 800        | 85 608 379       |
| CSST   | 2 337 070         | 3 470 258        |
| Divers   | 2 535 298         | 1 717 103        |
|  | <hr/> 104 230 603 | <hr/> 92 393 529 |
| Montant à recouvrer du gouvernement du Québec pour le remboursement de la dette à long terme <sup>1</sup> (note 7) | 82 127 713        | 73 605 821       |

<sup>1</sup> Montant inclus dans les débiteurs du gouvernement du Québec et ses entreprises

## 4. Facilité de crédit

Le RTC dispose d'une facilité de crédit d'un montant autorisé de 20 000 000 \$ garantie par l'Agglomération de Québec portant intérêt à un taux préférentiel, renouvelable annuellement.

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

|   | 2010<br>\$         | 2009<br>\$         |
|---|--------------------|--------------------|
| <b>5. Créiteurs et charges à payer</b>  |                    |                    |
| Ville de Québec   | 10 405 429         | 4 268 836          |
| Fournisseurs  | 14 923 000         | 10 808 608         |
| Salaires et retenues à la source  | 21 845 499         | 18 413 745         |
| Intérêts courus sur la dette à long terme   | 1 246 550          | 1 123 815          |
|   | <u>48 420 478</u>  | <u>34 615 004</u>  |
| <b>6. Revenus reportés</b>  |                    |                    |
| Revenus de titres de transport  | 1 265 883          | 560 656            |
| Transferts - Mesure transitoire MTQ   | 581 046            | 721 097            |
| Transferts - Fonds vert   | 1 092 915          | 1 177 870          |
| Transferts - Sofil  | 6 231 426          | 1 664 613          |
| Transferts - Frais d'émission et refinancement  | 305 238            | 282 724            |
|   | <u>9 476 508</u>   | <u>4 406 960</u>   |
| <b>7. Dette à long terme</b>  |                    |                    |
| Obligations et billets en monnaie canadienne  |                    |                    |
| Taux d'intérêt de 1,1% à 5,9%   |                    |                    |
| Échéant de 2011 à 2025  | 177 588 000        | 157 412 000        |
| Frais reportés liés à la dette à long terme   | (898 960)          | (841 345)          |
|   | <u>176 689 040</u> | <u>156 570 655</u> |
| Les versements estimatifs sur la dette à long terme pour les prochains exercices sont les suivants: |                    |                    |
|   |                    | \$                 |
| 2011 -  |                    | 25 913 000         |
| 2012 -  |                    | 25 068 000         |
| 2013 -  |                    | 24 774 000         |
| 2014 -  |                    | 20 755 000         |
| 2015 -  |                    | 19 118 000         |
| 2016 et suivantes   |                    | <u>61 960 000</u>  |
|   |                    | <u>177 588 000</u> |

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

## 8. Immobilisations corporelles

|                                     | Solde<br>au début<br>\$ | Cession /<br>Ajustements<br>\$ | Solde<br>à la fin<br>\$ |
|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------|
| <b>Coût</b>                         |                         |                                |                         |
| Infrastructures                     | 9 981 773               | -                              | 16 840 400              |
| Bâtiments                           | 70 867 515              | 67 174                         | 72 734 072              |
| Véhicules                           | 259 917 368             | 9 392 524                      | 296 763 341             |
| Ameublement et équipement de bureau | 21 443 243              | 120 025                        | 24 101 599              |
| Machinerie, outillage et équipement | 16 088 195              | 3 827                          | 17 603 443              |
| Terrains                            | 8 730 411               | -                              | 9 027 429               |
|                                     | <u>387 028 505</u>      | <u>9 583 550</u>               | <u>437 070 284</u>      |
| Immobilisations en cours            | 13 842 389              | 1 222                          | 15 513 104              |
|                                     | <u>400 870 894</u>      | <u>9 584 772</u>               | <u>452 583 388</u>      |
| <b>Amortissement cumulé</b>         |                         |                                |                         |
| Infrastructures                     | 7 115 211               | -                              | 7 447 570               |
| Bâtiments                           | 19 961 452              | 39 867                         | 21 756 531              |
| Véhicules                           | 153 189 692             | 9 226 754                      | 167 734 764             |
| Ameublement et équipement de bureau | 11 656 335              | 97 118                         | 13 617 162              |
| Machinerie, outillage et équipement | 5 393 622               | 1 261                          | 6 172 946               |
|                                     | <u>197 316 312</u>      | <u>9 365 000</u>               | <u>216 728 973</u>      |
| <b>Valeur nette comptable</b>       | <u>203 554 582</u>      |                                | <u>235 854 415</u>      |

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

|   | 2010             | 2009             |
|---|------------------|------------------|
|   | \$               | \$               |
| <b>9. Stocks de fournitures</b>                                     |                  |                  |
| Pièces de rechange  | 5 175 993        | 5 049 038        |
| Diesel  | 234 968          | -                |
| Titres de transport   | 22 943           | 31 606           |
| Fournitures de bureau   | 28 337           | 41 020           |
|   | <u>5 462 241</u> | <u>5 121 664</u> |
| <b>10. Financement à long terme des activités de fonctionnement</b> |                  |                  |
| Frais d'émission  | 399 849          | 231 537          |
| Frais de financement  | 62 632           | 94 766           |
| Frais de refinancement  | -                | 20 810           |
|   | <u>462 481</u>   | <u>347 113</u>   |

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

|  | 2010                | 2009                |
|--|---------------------|---------------------|
|  | \$                  | \$                  |
| <b>11. EXCÉDENT ACCUMULÉ</b>   |                     |                     |
| Excédent de fonctionnement non affecté   | 2 494 062           | 22 705 710          |
| Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés   | 24 665 532          | 7 647 911           |
| Montants à pourvoir dans le futur  | (2 722 773)         | (3 074 508)         |
| Financement des investissements en cours   | (14 523 202)        | (11 982 390)        |
| Investissement net dans les éléments à long terme  | 140 088 890         | 119 465 679         |
|  | <b>150 002 509</b>  | <b>134 762 402</b>  |
| <b>Ventilation des différents éléments:</b>  |                     |                     |
| <b>Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés</b>                                  |                     |                     |
| Excédent de fonctionnement affecté   | 23 610 520          | 6 648 090           |
| Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés  | 156 052             | 156 052             |
| Frais d'émission financés à long terme   | 898 960             | 843 769             |
|  | <u>24 665 532</u>   | <u>7 647 911</u>    |
| <b>Montant à pourvoir dans le futur</b>  |                     |                     |
| Salaires et avantages sociaux  | (1 986 993)         | (2 216 098)         |
| Avantages sociaux futurs   | (735 780)           | (858 410)           |
|  | <u>(2 722 773)</u>  | <u>(3 074 508)</u>  |
| <b>Financement des investissements en cours</b>  |                     |                     |
| Investissement à financer  | (16 949 780)        | (13 045 966)        |
| Financement non utilisé  | 2 426 578           | 1 063 576           |
|  | <u>(14 523 202)</u> | <u>(11 982 390)</u> |
| <b>Investissement net dans les éléments à long terme</b>                                     |                     |                     |
| Élément d'actif  |                     |                     |
| Immobilisations  | 235 854 415         | 203 554 582         |
| Éléments de passif   |                     |                     |
| Dette à long terme   | 176 689 040         | 156 570 655         |
| Frais reportés liés à la dette à long terme  | 898 960             | 841 345             |
| Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme | (82 127 713)        | (73 605 821)        |
|  | <u>95 460 287</u>   | <u>83 806 179</u>   |
| Autres éléments  | 305 238             | 282 724             |
|  | <u>95 765 525</u>   | <u>84 088 903</u>   |
|  | <u>140 088 890</u>  | <u>119 465 679</u>  |

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

|  | 2010                | 2009                |
|--|---------------------|---------------------|
|  | \$                  | \$                  |
| <b>11. EXCÉDENT ACCUMULÉ (suite)</b>                         |                     |                     |
| <b>Analyse de la variation des différents éléments:</b>      |                     |                     |
| <b>Excédent de fonctionnement non affecté</b>                |                     |                     |
| Solde au début de l'exercice                                 | 22 705 710          | 6 055 886           |
| Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales | 1 688 352           | 22 689 084          |
| Affectations et virements                                    |                     |                     |
| Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés         | (21 900 000)        | (6 039 260)         |
|  | (20 211 648)        | 16 649 824          |
| <b>Solde à la fin de l'exercice</b>                          | <b>2 494 062</b>    | <b>22 705 710</b>   |
| <b>Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés</b>  |                     |                     |
| Solde au début de l'exercice                                 | 7 647 911           | 2 925 826           |
| Affectations et virements                                    |                     |                     |
| Activités de fonctionnement                                  | (4 882 379)         | (1 343 903)         |
| Excédent de fonctionnement non affecté                       | 21 900 000          | 6 039 260           |
| Financement des investissements en cours                     | -                   | 26 728              |
|  | 17 017 621          | 4 722 085           |
| <b>Solde à la fin de l'exercice</b>                          | <b>24 665 532</b>   | <b>7 647 911</b>    |
| <b>Montant à pourvoir dans le futur</b>                      |                     |                     |
| Solde au début de l'exercice                                 | (3 074 508)         | (3 439 121)         |
| Diminution de l'exercice                                     | 351 735             | 364 613             |
| <b>Solde à la fin de l'exercice</b>                          | <b>(2 722 773)</b>  | <b>(3 074 508)</b>  |
| <b>Financement des investissements en cours</b>              |                     |                     |
| Solde au début de l'exercice                                 | (11 982 390)        | (923 163)           |
| Déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales   | (2 540 812)         | (11 032 499)        |
| Affectations et virements                                    |                     |                     |
| Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés         | -                   | (26 728)            |
|  | (2 540 812)         | (11 059 227)        |
| <b>Solde à la fin de l'exercice</b>                          | <b>(14 523 202)</b> | <b>(11 982 390)</b> |
| <b>Investissement net dans les éléments à long terme</b>     |                     |                     |
| Solde au début de l'exercice                                 | 119 465 679         | 88 436 167          |
| Variation de l'exercice                                      | 20 623 211          | 31 029 512          |
| <b>Solde à la fin de l'exercice</b>                          | <b>140 088 890</b>  | <b>119 465 679</b>  |

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

## 12. 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<sup>er</sup> 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 suivant l'exercice se terminant le 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 2010        | Total 2009        |
|---|-------------------|-------------------------|-------------------|-------------------|
|   | \$                | \$                      | \$                | \$                |
| <b>Conciliation de l'actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs</b> |                   |                         |                   |                   |
| Actif (passif) au début de l'exercice   | 42 319 800        | (14 459 000)            | 27 860 800        | 1 673 700         |
| Dépenses de fonctionnement  | (8 747 500)       | (2 134 500)             | (10 882 000)      | 17 731 100        |
| Cotisations versées par l'employeur   | 7 358 300         | -                       | 7 358 300         | 7 390 800         |
| Prestations versées par l'employeur   | -                 | 1 104 500               | 1 104 500         | 1 065 200         |
| <b>Actif (passif) à la fin de l'exercice</b>                                  | <b>40 930 600</b> | <b>(15 489 000)</b>     | <b>25 441 600</b> | <b>27 860 800</b> |

|   | Régime capitalisé | Régimes non capitalisés | Total 2010          | Total 2009          |
|---|-------------------|-------------------------|---------------------|---------------------|
|   | 2010              | 2009                    | 2010                | 2009                |
|   | \$                | \$                      | \$                  | \$                  |
| <b>Situation actuarielle aux fins de comptabilisation</b>                             |                   |                         |                     |                     |
| Valeur des actifs à la fin de l'exercice  | 404 825 700       | 402 511 200             | -                   | -                   |
| Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice    | (418 309 600)     | (400 017 300)           | (19 536 400)        | (17 782 900)        |
| Situation actuarielle nette: excédent (déficit) de comptabilisation                   | (13 483 900)      | 2 493 900               | (19 536 400)        | (17 782 900)        |
| Pertes actuarielles non amorties  | 54 414 500        | 42 319 800              | 4 047 400           | 3 323 900           |
| Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs avant provision pour moins-value | 40 930 600        | 44 813 700              | (15 489 000)        | (14 459 000)        |
| Provision pour moins-value  | -                 | (2 493 900)             | -                   | -                   |
| <b>Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice</b>    | <b>40 930 600</b> | <b>42 319 800</b>       | <b>(15 489 000)</b> | <b>(14 459 000)</b> |

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

## 12. Avantages sociaux futurs (suite)

|  | Régime capitalisé |               | Régimes non capitalisés |              |
|--|-------------------|---------------|-------------------------|--------------|
|  | 2010              | 2009          | 2010                    | 2009         |
|  | \$                | \$            | \$                      | \$           |
| <b>Situation actuarielle aux fins de comptabilisation des régimes dont la valeur des obligations excède la valeur des actifs</b> |                   |               |                         |              |
| Valeur des actifs à la fin de l'exercice   | 404 825 700       | 402 511 200   | -                       | -            |
| Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice   | (418 309 600)     | (400 017 300) | (19 536 400)            | (17 782 900) |
| Situation actuarielle nette : excédent (déficit) de comptabilisation   | (13 483 900)      | 2 493 900     | (19 536 400)            | (17 782 900) |
| <b>Dépenses de fonctionnement</b>  |                   |               |                         |              |
| Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice   | 10 383 900        | 9 887 500     | 807 500                 | 706 700      |
| Coût des services passés découlant d'une modification du régime  | -                 | 17 657 100    | -                       | -            |
| Cotisations salariales des employés  | (3 025 600)       | (2 883 800)   | -                       | -            |
|  | 7 358 300         | 24 660 800    | 807 500                 | 706 700      |
| Amortissement des pertes actuarielles  | 4 042 700         | 1 480 400     | 411 800                 | 361 000      |
| Variation de la provision pour moins-value   | (2 493 900)       | (43 997 100)  | -                       | -            |
| Dépenses (revenus) de fonctionnement excluant les intérêts   | 8 907 100         | (17 855 900)  | 1 219 300               | 1 067 700    |
| Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées  | 25 374 500        | 24 276 800    | 915 200                 | 902 400      |
| Rendement espéré des actifs  | (25 534 100)      | (26 122 100)  | -                       | -            |
| Intérêts créditeurs nets   | (159 600)         | (1 845 300)   | 915 200                 | 902 400      |
| Dépenses (revenus) de fonctionnement de l'exercice   | 8 747 500         | (19 701 200)  | 2 134 500               | 1 970 100    |

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

## 12. Avantages sociaux futurs (suite)

|   | Régime capitalisé |              | Régimes non capitalisés |             |
|---|-------------------|--------------|-------------------------|-------------|
|   | 2010              | 2009         | 2010                    | 2009        |
|   | \$                | \$           | \$                      | \$          |
| <b>Conciliation de la valeur des actifs</b>   |                   |              |                         |             |
| Valeur des actifs à la fin de l'exercice précédent                                    | 402 511 200       | 411 742 000  | -                       | -           |
| Cotisations totales versées aux régimes au cours de l'exercice                        | 10 383 900        | 9 887 500    | -                       | -           |
| Prestations versées au cours de l'exercice  | (17 466 100)      | (17 055 100) | -                       | -           |
| Rendement espéré des actifs pour l'exercice   | 25 534 100        | 26 122 100   | -                       | -           |
| Valeur espérée des actifs à la fin de l'exercice                                      | 420 963 100       | 430 696 500  | -                       | -           |
| Pertes survenues dans l'exercice sur le rendement des actifs                          | (16 137 400)      | (28 185 300) | -                       | -           |
| Valeur des actifs à la fin de l'exercice  | 404 825 700       | 402 511 200  | -                       | -           |
| <b>Conciliation de la valeur des obligations au titre des prestations constituées</b> |                   |              |                         |             |
| Valeur des obligations à la fin de l'exercice précédent                               | 400 017 300       | 365 251 000  | 17 782 900              | 16 681 000  |
| Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice                    | 10 383 900        | 9 887 500    | 807 500                 | 706 700     |
| Coûts des services passés découlant d'une modification du régime                      | -                 | 17 657 100   | -                       | -           |
| Prestations versées au cours de l'exercice  | (17 466 100)      | (17 055 100) | (1 104 500)             | (1 065 200) |
| Intérêts débiteurs sur les obligations  | 25 374 500        | 24 276 800   | 915 200                 | 902 400     |
| Valeur espérée des obligations à la fin de l'exercice                                 | 418 309 600       | 400 017 300  | 18 401 100              | 17 224 900  |
| Pertes survenues dans l'exercice sur les obligations                                  | -                 | -            | 1 135 300               | 558 000     |
| Valeur des obligations à la fin de l'exercice   | 418 309 600       | 400 017 300  | 19 536 400              | 17 782 900  |



# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

## 12. Avantages sociaux futurs (suite)

|  | Régime capitalisé |              | Régimes non capitalisés |             |
|--|-------------------|--------------|-------------------------|-------------|
|  | 2010              | 2009         | 2010                    | 2009        |
|  | \$                | \$           | \$                      | \$          |
| <b>Conciliation des pertes actuarielles non amorties</b>     |                   |              |                         |             |
| Pertes survenues dans l'exercice sur le rendement des actifs | (16 137 400)      | (28 185 300) | -                       | -           |
| Pertes survenues dans l'exercice sur les obligations         | -                 | -            | (1 135 300)             | (558 000)   |
| Amortissement au cours de l'exercice                         | 4 042 700         | 1 093 300    | 411 800                 | 361 000     |
| Variation au cours de l'exercice des pertes non amorties     | (12 094 700)      | (27 092 000) | (723 500)               | (197 000)   |
| Pertes non amorties au début de l'exercice                   | (42 319 800)      | (15 227 800) | (3 323 900)             | (3 126 900) |
| Pertes non amorties à la fin de l'exercice                   | (54 414 500)      | (42 319 800) | (4 047 400)             | (3 323 900) |

## 12. Avantages sociaux futurs (suite)

|  | Régime capitalisé |        | Régimes non capitalisés |         |
|--|-------------------|--------|-------------------------|---------|
|  | 2010              | 2009   | 2010                    | 2009    |
|  | \$                | \$     | \$                      | \$      |
| <b>Hypothèses d'évaluation actuarielle de comptabilisation</b>         |                   |        |                         |         |
| Taux d'actualisation (fin d'exercice)                                  | 6,40 %            | 6,40 % | 6,40 %                  | 5,19 %  |
| Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)          | 6,40 %            | 6,40 % | 6,40 %                  | 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 % | 2,20 %                  | 3,12 %  |
| Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice) | S.O.              | S.O.   | 11,50 %                 | 11,50 % |
| Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)  | S.O.              | S.O.   | 5,50 %                  | 5,50 %  |
| Taux ultime de croissance du coût des soins dentaires (fin d'exercice) | S.O.              | S.O.   | 4,50 %                  | 4,50 %  |
| Durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA)       | 11 ans            | 10 ans | 11 ans                  | 10 ans  |
| Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)           | S.O.              | S.O.   | 7                       | 7       |

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

## 13. 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 l'année 2011 pour l'achat de onze (11) autobus réguliers. La valeur résiduelle de cet engagement est estimée à 3 919 000 \$, lequel est subventionnable à 50 % selon le programme d'aide du ministère des Transports.

D'autre part, le RTC a signé certains contrats de service pour un montant de près de 38 634 000 \$ réparti sur les cinq prochaines années ainsi que des ententes pour la réalisation de travaux d'investissement pour près de 18 262 000 \$.

## 14. Éventualités

Au 31 décembre 2010, le RTC a des poursuites en dommages-intérêts totalisant 880 000 \$ ainsi que des réclamations en litiges pour 1 600 000 \$. 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 et 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.

## 15. Compétences municipales déléguées ou assumées

Le RTC a un conseil d'administration nommé par l'Agglomération de Québec.

Au cours de l'exercice 2010, le RTC a reçu une contribution d'un montant de 86 595 260 \$ de l'Agglomération de Québec.

Au 31 décembre 2010, des obligations et des engagements du RTC pour des montants de 95 460 287 \$ et de 60 815 000 \$ respectivement sont garantis par l'Agglomération de Québec.

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2010

## 16. Budget 2010

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 2010 | Virements de crédits | Changements de présentation | Budget modifié     |
|--|---------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------|
|  | \$                  | \$                   | \$                          | \$                 |
| <b>Revenus de fonctionnement</b>                         |                     |                      |                             |                    |
| Contribution de l'Agglomération de Québec                | 86 595 260          | -                    | -                           | 86 595 260         |
| Taxe sur l'immatriculation                               | 10 414 800          | -                    | -                           | 10 414 800         |
| Transferts   | 19 103 370          | -                    | 100 000                     | 19 203 370         |
| Utilisateurs   | 59 883 700          | -                    | -                           | 59 883 700         |
| Contrats de service                                      | 1 123 700           | -                    | -                           | 1 123 700          |
| Autres revenus   | 2 879 380           | -                    | -                           | 2 879 380          |
| <b>Total des revenus de fonctionnement</b>               | <b>180 000 210</b>  | <b>-</b>             | <b>100 000</b>              | <b>180 100 210</b> |
| <b>Charges</b>   |                     |                      |                             |                    |
| Salaires   | 86 977 690          | 2 460                | -                           | 86 980 150         |
| Avantages sociaux  | 14 328 390          | 740                  | -                           | 14 329 130         |
| Avantages sociaux futurs                                 | 11 944 300          | -                    | -                           | 11 944 300         |
| Carburant  | 12 826 550          | -                    | -                           | 12 826 550         |
| Chauffage, électricité, téléphone                        | 1 866 990           | -                    | 10 000                      | 1 876 990          |
| Coûts d'emploi   | 3 903 230           | -                    | 15 900                      | 3 919 130          |
| Coûts de financement - intérêts                          | 7 175 011           | -                    | (2 500)                     | 7 172 511          |
| Entretien et opérations des véhicules                    | 10 266 891          | -                    | -                           | 10 266 891         |
| Entretien et réparations des bâtiments                   | 2 963 010           | -                    | (10 000)                    | 2 953 010          |
| Frais généraux   | 17 318 185          | 6 000                | 155 270                     | 17 479 455         |
| Amortissement  | 26 691 470          | -                    | -                           | 26 691 470         |
| Imprévus   | 2 730 282           | (104 900)            | -                           | 2 625 382          |
| <b>Total des charges</b>                                 | <b>198 991 999</b>  | <b>(95 700)</b>      | <b>168 670</b>              | <b>199 064 969</b> |
| Excédent (déficit) de l'exercice                         | (18 991 789)        | 95 700               | (68 670)                    | (18 964 759)       |
| <b>Conciliation à des fins fiscales</b>                  |                     |                      |                             |                    |
| Amortissement  | 26 691 470          | -                    | -                           | 26 691 470         |
| Produit et perte sur cession                             | 6 000               | -                    | -                           | 6 000              |
| Remboursement de la dette à long terme                   | (13 395 991)        | -                    | -                           | (13 395 991)       |
| Activités d'investissement                               | (275 490)           | (95 700)             | (39 100)                    | (410 290)          |
| Financement à long terme des activités de fonctionnement | 15 629              | -                    | -                           | 15 629             |
| Fonds réservés   | 375 541             | -                    | -                           | 375 541            |
| Surplus accumulé affecté                                 | 5 925 100           | -                    | 107 770                     | 6 032 870          |
| Montant à pourvoir dans le futur                         | (350 470)           | -                    | -                           | (350 470)          |
|  | 18 991 789          | (95 700)             | 68 670                      | 18 964 759         |
| <b>Excédent de l'exercice à des fins fiscales</b>        | <b>-</b>            | <b>-</b>             | <b>-</b>                    | <b>-</b>           |



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

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

[rtcquebec.ca](http://rtcquebec.ca)