

# Rapport d'activité 2011



Toujours plus près de nos clients

## Édition

Service des communications  
Réseau de transport de la Capitale

ISBN : 2-921925-47-8

Dépôt légal – Bibliothèque nationale  
du Québec, 2012-06-27

## Concept graphique

Les Dompteurs de souris

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

Ce document est imprimé  
sur du papier recyclé.



# Table des matières

	<b>Page</b>
Mot du président	2
Mot du directeur général	4
Portrait du RTC en 2011	6
Toujours plus près de nos clients	14
L'entretien : une priorité	23
Toujours plus près de sa communauté	25
Plus près... de ses employés	35
Planifier pour mieux servir	37
Organigramme	43
Nos partenaires	44
Les états financiers	48

# Mot du président



En 2011, le RTC a fait un grand bond vers l'avant. La formule est un peu convenue, certes, mais tout à fait appropriée : lors des douze derniers mois, le RTC a fait un pas de géant pour se rapprocher de la population et de ses clients.

Nous sommes aujourd'hui plus près des gens de Québec et de nos usagers que nous ne l'avons jamais été. Les outils d'information RTCnomade, notre présence sur les médias sociaux, l'accessibilité de nos parcours les plus achalandés aux personnes en fauteuil roulant et l'implantation du Métrobus 803 ont tous contribué à rendre le transport en commun plus efficace et plus facile d'accès.

Ces nouveautés tombent à point, puisque la Ville de Québec a déposé en novembre son *Plan de mobilité durable*, un document de référence qui orientera les actions du RTC pour les décennies à venir.

Les défis que propose ce plan sont nombreux, le principal étant celui de l'achalandage : d'ici 2030, le RTC devra doubler sa part modale. Pour attirer de nouveaux clients et exploiter pleinement notre potentiel de croissance, nous devons revoir certaines de nos façons de faire. Cela implique qu'il faudra parfois faire les choses autrement, convaincre de nouveaux segments de la population ou de nouveaux secteurs de la ville d'adopter le transport en commun ; dans tous les cas, cependant, cela voudra dire offrir des services de qualité répondant aux demandes de la population.

Dans cette optique, plusieurs actions visant à préparer le RTC pour les défis du futur seront prises en 2012.

J'en profite pour souhaiter la bienvenue parmi nous à notre nouveau directeur général, M. Alain Mercier, un homme d'une grande expérience et d'une grande compétence. Gestionnaire reconnu en Amérique dans le domaine du transport, M. Mercier a tous les outils nécessaires pour mettre en œuvre les nombreux projets de grande envergure qui verront le jour au cours des prochaines années.

Je m'en voudrais également de ne pas souligner le départ à la retraite de M. Normand Carrier, qui a été directeur général du RTC pendant plus d'une décennie. Sous sa direction, notre société a fait un bond de géant en avant, passant d'une organisation en crise à une organisation moderne, performante et ouverte sur son milieu.

M. Carrier laisse à son successeur une organisation en pleine santé et équipée pour faire face aux défis de la mobilité durable. Je lui souhaite une retraite heureuse, à la hauteur de ses attentes.

Des défis ambitieux nous attendent au cours des prochaines années et nous sommes en excellente position pour les relever avec brio.

Raymond Dion  
Président



# Mot du directeur général



## Toujours plus près de nos clients

Pour le Réseau de transport de la Capitale, l'année 2011 a été témoin d'un grand rapprochement avec la clientèle. Nous sommes aujourd'hui en mesure de mieux répondre aux exigences de nos usagers, tant dans la façon de les rejoindre que dans le service offert au quotidien.

La dernière année a été particulièrement riche sur le plan des nouvelles plateformes de communication. Qu'on en juge : grâce à RTCnomade, nos clients peuvent maintenant s'informer à travers deux applications mobiles, un outil de requêtes SMS, un site Web mobile et un tout nouvel écran d'information installé en station tempérée. Nous avons même ouvert nos données aux développeurs Web.

Ces nouvelles plateformes s'ajoutent à celles déjà mises en place depuis plusieurs années (site Web, Trajecto), à notre entrée sur les médias sociaux (Facebook, Twitter et YouTube) et à notre collaboration avec Google Maps.

Tous ces outils constituent un éventail de choix inégalé permettant à nos clients de s'informer de manière instantanée et à chaque étape de leurs déplacements.

Parallèlement à ces grandes avancées dans la communication avec la clientèle, nous nous sommes rapprochés avec succès d'une toute nouvelle partie de la population. Nous avons en effet rendu nos deux lignes les plus achalandées, les Métrobus 800 et 801, accessibles aux personnes en fauteuil roulant, en plus d'offrir l'age-nouillement avant sur tous nos véhicules. Ces mesures plairont sans aucun doute aux personnes handicapées et à celles dont la mobilité est réduite, mais également aux personnes âgées et aux parents qui prennent l'autobus avec une poussette, par exemple.

Elles sont sans contredit un grand pas en avant vers notre objectif clairement affiché, celui de rendre nos services accessibles à tous et à toutes dans un horizon de 15 à 20 ans.

Quatre nouveaux titres ont également été lancés en 2011 : les laissez-passer 2 jours, 7 jours, ÉtéBUS et Groupe. Grâce à ces nouveautés, nous sommes encore plus collés sur la réalité de nos clients.

Finalement, dernière grande réalisation, mais non la moindre : nous avons implanté le Métrobus 803, reliant les terminus Beauport et Les Saules, une quatrième ligne haute fréquence s'ajoutant à l'ossature de notre réseau.

Au plan personnel, il s'agissait de ma dernière année comme directeur général. Après 13 années de service au RTC et plus de 40 ans de carrière, le moment était venu pour moi de partir à la retraite. Je profite donc de cette tribune pour remercier chaleureusement tous ceux et celles avec qui j'ai eu l'occasion de travailler au cours de cette période.

Un merci tout particulier aux employés du RTC et à nos partenaires les plus proches, la Ville de Québec en tête. Ce fut un véritable plaisir de travailler avec vous.

Merci pour cette belle aventure et à la prochaine.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Lamer', written in a cursive style.

# Portrait du RTC en 2011

## Mission

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





## Territoire desservi

Le RTC assure le transport collectif dans l'agglomération de Québec, laquelle compte environ 557 750 personnes. Certains services sont exploités par des entreprises externes en vertu de contrats les liant au RTC. C'est notamment 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 un service de transport en commun.



## Quelques chiffres\*

### 1 544 employés

- 920 personnel chauffeur
- 314 personnel de l'entretien
- 310 personnel administratif et de soutien

### 600 véhicules

- 524 véhicules standards (40 pieds)
- 67 véhicules articulés
- 1 véhicule hybride
- 8 minibus électriques (Écolobus)

### 4 610 zones d'arrêts

- 1 115 abribus
- 22 Parc-O-Bus
- 12 stations tempérées

### 110 parcours

- 10 terminus

### 880 kilomètres de réseau

- 46,8 kilomètres de voies réservées

### 45 M de passages par année

- 117 000 clients différents par mois\*\*

\* Au 31 décembre 2011

\*\* Enquête Léger marketing, 2011.





## Profil de la clientèle



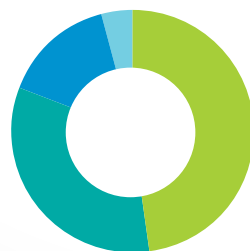
### Répartition selon le sexe

- Femmes : 53 %
- Hommes : 47 %



### Répartition selon l'âge

- 16-24 : 34 %
- 25-34 : 21 %
- 35-44 : 11 %
- 45-54 : 13 %
- 55-64 : 11 %
- 65 et + : 10 %



### Répartition selon le type d'occupation

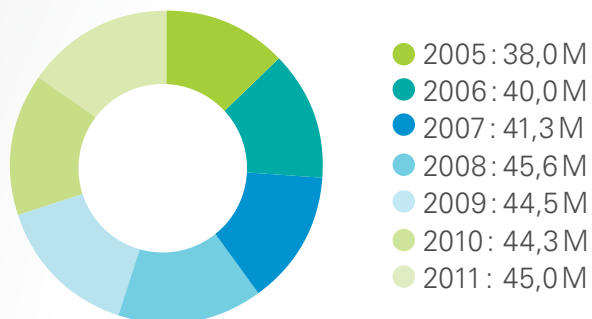
- Travailleurs : 48 %
- Étudiants : 33 %
- Retraités : 15 %
- Autres : 4 %

Source : *Enquête Léger marketing sur les clientèles actuelles et potentielles du RTC*, mars 2011.

# Achalandage

## 45M de passages en 2011

En 2011, l'achalandage a connu une croissance de 1,5 % par rapport à 2010; le nombre de passages total s'est établi à 45 millions. La croissance a été plus prononcée lors des quatre derniers mois de l'année (2,1 %), ce qui laisse présager une tendance à la hausse plus forte pour 2012. Depuis 2005, la croissance annuelle moyenne s'établit maintenant à 2,9 %.



## Le 16 juillet 2011, une soirée record

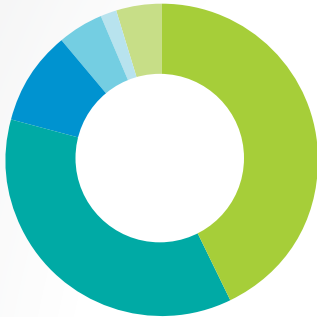
Le Festival d'été 2011 restera dans les annales. Lors du passage du groupe Metallica, le 16 juillet, environ 64 000 ont été comptabilisées le soir du spectacle. Il s'agit d'une des soirées les plus achalandées de l'histoire du RTC.

Durant les onze jours du festival, le RTC a transporté plus de 250 000 personnes.

## Sources de financement en 2011

Les revenus du RTC se sont élevés à 198,8 M\$ en 2011. Ces revenus proviennent principalement de l'agglomération de Québec et de la clientèle. Parmi les autres sources de financement, on retrouve notamment les subventions du gouvernement du Québec, la taxe sur l'immatriculation et les revenus publicitaires découlant de l'affichage à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules.

Toutes proportions gardées, ce sont les revenus liés aux subventions gouvernementales qui ont le plus augmenté en 2011.



- Agglomération de Québec : 47,2 %
- Clientèle : 29,9 %
- Subventions gouvernementales : 10,8 %
- Immatriculation : 5,2 %
- Autres revenus : 1,8 %
- Excédent de fonctionnement affecté : 5,1 %

## Grille de tarifs

	2011	2010
<b>Tarif Général</b>		
– Laissez-passer mensuel	74,75\$	73,10\$
– Laissez-passer 7 jours	25,50\$	-
– Billet	2,55\$	2,50\$
– Monnaie	2,75\$	2,60\$
<b>Tarif 18 ans et moins</b>		
– Laissez-passer mensuel	50,25\$	49,05\$
– Laissez-passer 7 jours	18\$	-
– Billet	1,80\$	1,75\$
<b>Tarif Étudiant +</b>		
– Laissez-passer mensuel	50,25\$	49,05\$
– Laissez-passer 7 jours	18\$	-
– Billet	2,55\$	2,50\$
<b>Tarif Aîné</b>		
– Laissez-passer mensuel	34,50\$	33,65\$
– Laissez-passer 7 jours	18\$	-
– Billet	1,80\$	1,75\$
<b>Autres tarifs</b>		
– Laissez-passer 1 jour	6,85\$	6,70\$
– Laissez-passer 2 jours	11,25\$	-
– Laissez-passer ÉtéBUS	70,25\$	-
– Billet de groupe « 6 à 11 ans »	18\$	-
– Écolobus	1\$	1\$



## Plusieurs nouveaux titres, plus de flexibilité pour les clients

Le 2 mai dernier, le RTC a introduit quatre nouveaux titres pour offrir plus de flexibilité et répondre aux besoins de ses clients. Les voici :

### Nouveaux titres

Laissez-passer 2 jours	<ul style="list-style-type: none"><li>– Valide deux jours à compter de son activation dans l'autobus</li><li>– Rabais : 18 % par rapport à l'achat de deux laissez-passer 1 jour</li></ul>
Laissez-passer 7 jours	<ul style="list-style-type: none"><li>– Valide 7 jours consécutifs à compter de son activation dans l'autobus</li></ul>
ÉtéBus	<ul style="list-style-type: none"><li>– Valide pour les mois de juillet et août (exclusif aux clients de 18 ans et moins)</li><li>– Rabais de 30 % par rapport à deux laissez-passer mensuels</li></ul>
Groupe	<ul style="list-style-type: none"><li>– Valide pour 10 enfants âgés de 6 à 11 ans et un adulte accompagnateur</li></ul>



# Des services pour tous les besoins



**Métrobus**

## Métrobus

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

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**. Les autobus circulent principalement sur des **voies réservées**.

Lignes : 800, 801, 802 et 803, 7 jours sur 7.



**leBus**

## leBus

### Un service à proximité de chez vous

Ce service couvre l'ensemble du territoire et assure la **liaison entre les quartiers résidentiels et les centres d'activité**. Les autobus desservent 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**

## eXpress

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

Les autobus **empruntent les autoroutes** et offrent un lien direct entre les secteurs résidentiels et le centre-ville de Québec et le centre de Sainte-Foy.

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



**Écolobus**

## Écolobus

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

Minibus électriques non polluants et très silencieux, circulant dans l'arrondissement historique.

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

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.



Toujours plus près  
de nos clients







### Un nouveau-né dans la famille Métrobus : le 803

Le 20 août dernier, une nouvelle ligne à haute fréquence du RTC entrait en fonction : le Métrobus 803, qui relie les terminus Les Saules et Beauport. Ce quatrième parcours Métrobus s'ajoute au réseau structurant du RTC, qui encadrera, à terme, l'agglomération de Québec.

D'une longueur de 15 kilomètres, dont 7 sur voies réservées, il dessert 66 arrêts et un bassin de population estimé à 61 000 personnes.

La clientèle du Métrobus 803 profite de plusieurs aménagements spéciaux, dont le tout nouveau terminus Galeries de la Capitale. Entièrement accessible aux personnes en fauteuil roulant, ce nouveau carrefour du transport en commun offre aux usagers une station tempérée avec écran d'information et Internet sans fil.

### Les lignes Métrobus 800-801 : plus de confort pour les usagers

Depuis février, les lignes Métrobus 800 et 801 sont entièrement desservies par des véhicules articulés. Ces véhicules ont une capacité plus importante avec 48 places assises et offrent plus de confort aux usagers. Leur intérieur est spacieux, aéré et lumineux.

De plus, leur look distinctif les rend facilement identifiables et leur permet de se tailler une place unique sur les routes de Québec.

Le RTC compte aujourd'hui sur un parc de 67 articulés. Il en recevra 20 de plus en 2012.

### 37 000 heures de plus pour mieux vous servir

À l'automne, le RTC ajoutera plus de 37 000 heures de service pour mieux répondre aux besoins de sa clientèle. La plus grande partie de cette majoration a été dévolue au Métrobus 803 et aux parcours qui lui sont adjacents, mais d'autres améliorations significatives ont aussi été apportées ailleurs sur le réseau.

Des départs ont notamment été ajoutés sur 8 parcours eXpress et sur les Métrobus 800, 801 et 802. Près d'une dizaine de parcours leBus ont également été bonifiés.



Le président Raymond Dion lors du lancement du parcours Métrobus 803.



### **RTCnomade : l'information qui vous suit partout**

Le RTC lançait en octobre RTCnomade, une toute nouvelle gamme d'outils d'information instantanée. Grâce à ceux-ci, les clients du RTC peuvent maintenant accéder à l'information pertinente partout où ils se trouvent et à toutes les étapes de leurs déplacements.

RTCnomade se décline en plusieurs plateformes :

- Un outil de requêtes d'horaires personnalisées par SMS
- Deux applications mobiles : une sur iPhone, une sur Android
- Un projet pilote d'écran d'information au terminus Galeries de la Capitale
- Un site Web mobile

Avec ces nouvelles plateformes technologiques, le RTC a décidément pris le virage technologique et offre aujourd'hui sur une gamme d'outils d'information qui répond aux besoins de tous ses clients.

### **Une présence sur les médias sociaux**



Facebook, Twitter et YouTube font désormais partie du paysage du transport en commun à Québec. Depuis l'été 2011, le RTC s'est en effet joint à la grande conversation qui se déroule sur les médias sociaux. Au plus grand bonheur de ses usagers, qui sont nombreux à nous suivre et à interagir avec nous à travers ces nouveaux canaux de communication instantanée (les statistiques de fréquentation figurent à la page suivante).

Les usages des médias sociaux sont nombreux : conversations en temps réel avec les usagers sur Facebook, perturbations et communiqués sur Twitter et vidéos publicitaires sur YouTube n'en sont que quelques exemples.

Quelques campagnes promotionnelles ont été lancées presque exclusivement sur les médias sociaux et se sont avérées des succès populaires.

### **Données ouvertes : le RTC facilite le travail des développeurs**



Dans son virage technologique, le RTC est devenu l'une des premières sociétés de transport au Québec à offrir les données sur ses arrêts, ses horaires et ses parcours aux développeurs Web et aux créateurs d'applications mobiles. Depuis octobre, ceux-ci peuvent télécharger tout à fait gratuitement un fichier leur donnant accès à tous ces renseignements dans deux formats standardisés, GTFS et Shapefile. De quoi nourrir les développeurs et se rapprocher encore davantage de nos clients.

## Internet sans fil : deux projets pilotes

Le RTC a lancé le 1<sup>er</sup> décembre deux projets pilotes d'Internet sans fil, l'un au terminus Galeries de la Capitale, l'autre à bord de deux autobus.

Ce projet visait à recueillir des données sur l'utilisation que les clients du transport en commun font de cette technologie. Le projet s'est avéré très populaire : en quelques semaines seulement la borne installée au terminus Galeries de la Capitale s'est hissée parmi les plus populaires de la ville, selon l'organisme et partenaire Zap Québec.

Le projet pilote a également permis de préciser quel type de technologie convient le mieux à l'usage qu'en fait le RTC. Une fois toutes les données en main, le RTC se penchera sur la suite des choses au cours de l'année 2012.

## Nombre de visites par jour sur les outils Web

Outil	2011	2010	Augmentation
Site Web	9 646	7 963	17,4 %
Trajecto*	2 946	2 442	20,6 %
Site mobile**	1 410	-	-

\* Les mois d'octobre et de novembre ont été exclus en raison d'un problème technique

\*\* Depuis sa mise en ligne le 12 octobre 2011.

## Nombre de téléchargements des applications mobiles

Application	Téléchargements	Moyenne par jour
iPhone*	7 251	90,6
Android**	1 930	96,5

\* Depuis le 12 octobre 2011

\*\* Depuis le 11 décembre 2011

## Nombre de requêtes d'horaires SMS

	Nombre de requêtes	Moyenne par jour
Requêtes SMS	8 260	103,3



## Plus près de tous nos clients



### **Les Métrobus 800 et 801 accessibles aux personnes en fauteuil roulant**

Le 18 juin marquait un jalon important pour l'accessibilité universelle au RTC : ses parcours structurants les plus achalandés ont été rendus accessibles aux personnes en fauteuil roulant !

Tous les autobus articulés circulant sur les lignes Métrobus 800 et 801, les deux plus fréquentées du réseau, sont aujourd'hui équipés d'une rampe rétractable et d'un espace désigné permettant à une personne en fauteuil roulant de monter à bord.

En date du 31 décembre 2011, 109 des 172 arrêts situés sur ces deux parcours étaient accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Tout près de 900 montées à bord ont été enregistrées depuis la mise en opération des rampes d'accès.

Le RTC offre ainsi une plus grande latitude aux personnes en fauteuil roulant dans leurs déplacements, notamment vers les grands générateurs d'emploi et d'études situés le long des axes Métrobus 800 et 801 : l'Université Laval, les centres commerciaux du boulevard Laurier, la colline Parlementaire, etc. Ce service s'ajoute à ceux offerts par le Service de transport adapté de la Capitale (STAC).



### **L'agenouillement : partout, pour tous**

Une autre mesure d'accessibilité universelle importante a été mise en place en 2011 par le RTC : l'agenouillement avant des autobus à planchers bas. Disponible sur tous les parcours et à tous les arrêts, cette mesure vise à faciliter la montée à bord des personnes dont la mobilité est réduite de façon permanente ou temporaire. Aînés, femmes enceintes, parents avec poussettes, personnes en béquilles et autres pourront ainsi demander au chauffeur d'abaisser l'autobus pour y monter plus facilement.

### **Transport adapté métropolitain**

À la demande du RTC, le Service de transport adapté de la Capitale (STAC) a conclu des ententes avec les services de transport adapté des quatre autres territoires de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ). Depuis le 1<sup>er</sup> novembre, les utilisateurs du STAC peuvent maintenant effectuer un déplacement depuis le territoire desservi par le STAC vers Lévis, la MRC de La Jacques-Cartier, la MRC de l'Île d'Orléans et celle de La-Côte-de-Beaupré.

Ce projet pilote est soutenu financièrement par le ministère des Transports du Québec et la CMQ. La Société de transport de Lévis, la Société des traversiers du Québec, le Transport collectif de La Jacques-Cartier et PLUMobile y participent.

# Des infrastructures toujours plus confortables



La station tempérée Place Ste-Foy.

## Un nouveau terminus accessible

Le RTC a inauguré plusieurs nouvelles infrastructures en 2011, la plus importante étant certainement le terminus Galeries de la Capitale.

Construit en appliquant les principes d'accessibilité universelle, ce nouveau terminus est l'un des aménagements principaux effectués le long du parcours du Métrobus 803. Il compte une station tempérée moderne et confortable, dans laquelle a été installé le tout premier écran d'information numérique. C'est également cet endroit que le RTC a choisi pour mener son projet pilote d'Internet sans fil.

## Les stations tempérées se multiplient au profit des utilisateurs

Dans l'objectif d'offrir toujours plus de confort à sa clientèle, le RTC et ses partenaires ont poursuivi la construction de stations tempérées. En plus de celle du terminus Galeries de la Capitale, deux stations ont vu le jour en 2011 : la station Place Ste-Foy, qui a été officiellement inaugurée en février, et la station Jules-Dallaire, qui a accueilli ses premiers clients au début du mois de décembre. Ces deux édifices ont été entièrement financés par nos partenaires, Place Ste-Foy et Cominar, et ont eux aussi été construits en respectant les principes d'accessibilité universelle.





Les travaux à l'atelier de mécanique mineure se sont échelonnés de juin à août.

## Travaux majeurs à l'atelier de mécanique mineure

### **Une cure de jeunesse pour plus d'efficacité**

À l'été, le RTC a procédé à des travaux de grande ampleur dans l'un des plus grands ateliers de réparation du centre administratif, celui de la mécanique mineure. L'atelier a été complètement fermé pendant deux mois.

Les douze vérins hydrauliques qui s'y trouvent ont été remplacés par des vérins neufs, développés en partie par l'équipe de maintenance des infrastructures et l'ingénierie du RTC.

Grâce à un effort collectif et un travail de coordination exemplaire, aucun retard dans l'entretien des autobus n'a été observé durant cette période. Les mécaniciens de l'atelier de mécanique mineure bénéficient aujourd'hui d'un atelier plus propre et plus moderne.



L'atelier de mécanique mineure se distingue par sa grande propreté et la disposition optimale du matériel depuis la mise en place de la méthode japonaise 5S.

### **5S : une méthode qui fait son chemin**

L'équipe de l'atelier de mécanique mineure a profité des travaux de réfection pour réaménager complètement son espace de travail selon la méthode d'organisation japonaise dite des « 5S ». Cette méthode vise à promouvoir l'efficacité et la sécurité grâce à une organisation optimale de l'espace de travail, des machines, du matériel et des outils.

Tous les outils ont été triés, l'emplacement de chacune des machines a été réévalué et l'espace de travail soumis à une analyse par une équipe formée de contremaître et de mécaniciens d'expérience.

L'atelier se distingue maintenant par sa grande propreté et la disposition optimale du matériel, qui sont appréciées des mécaniciens qui y travaillent.

## **Les « 5S » :**

- **Seiri** : éliminer
- **Seiso** : nettoyer
- **Seiton** : ranger
- **Seiketsu** : standardiser
- **Shitsuke** : respecter



# L'entretien : une priorité

## Kilométrage parcouru et consommation d'essence

Les autobus du RTC ont parcouru plus de 27,5 M de kilomètres en 2011, avec une consommation moyenne de carburant de 59,33 litres aux 100 kilomètres (incluant les articulés). Le nombre de kilomètres parcourus par les autobus articulés a presque doublé par rapport à l'année précédente, les parcours Métrobus 800 et 801 étant entièrement desservis par ce type de véhicules depuis février.





### Kilomètres parcourus et consommation d'essence

Année	Kilométrage parcouru	Litres consommés	Litres/100 km
2005	22 599 580	12 610 000	55,9
2006	23 040 176	12 897 307	56,0
2007	23 617 848	13 496 164	57,1
2008	25 807 105	14 743 090	57,1
2009	26 535 988	15 188 001	57,3
2010 (articulés)	27 035 492 (2 419 983)	15 952 805 (1 760 921)	59,0 (72,77)
2011 (articulés)	27 557 629 (4 630 265)	16 350 771 (3 440 695)	59,33 (74,31)

### L'entretien : la moyenne de bon fonctionnement

	2010	2011
Moyenne de bon fonctionnement (MDBF)*	5 268 km	5 740 km

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

# Toujours plus près de sa communauté

## Des campagnes de promotion à l'année

Le RTC s'efforce constamment de promouvoir ses services et le transport en commun. Plusieurs campagnes de publicité et de promotion sont orchestrées tout au long de l'année pour faire connaître ses nouveaux services et les nombreux avantages du transport en commun. Voici un résumé des principales campagnes réalisées en 2011, notamment grâce à la participation financière du ministère des Transports du Québec.



<b>Janvier</b>	
<b>Février</b>	Campagne de soutien à la radio (Bus ton quotidien)
<b>Mars</b>	Promotion ciblée chez les employeurs
<b>Avril</b>	Campagne de soutien à la radio (Bus ton quotidien)
<b>Mai</b>	Campagne publicitaire sur les nouveaux titres (télévision, radio, Web, en points de vente et affichage), promotion ciblée par quartier
<b>Juin</b>	Campagne publicitaire sur les événements de l'été (journal, radio, affichage, Web) Campagne publicitaire sur la navette Desjardins (journal, radio, affichage, Web)
<b>Juillet</b>	Campagne publicitaire sur les événements de l'été (journal, radio, affichage, Web) Campagne publicitaire sur la navette Desjardins (journal, radio, affichage, Web)
<b>Août</b>	Campagne publicitaire sur les événements de l'été (journal, radio, affichage, Web) Campagne publicitaire sur la navette Desjardins (journal, radio, affichage, Web) Campagne publicitaire et promotionnelle pour le lancement du nouveau Métrobus 803 (journal, radio, affichage Zoom média, abribus), promotion ciblée avec essais gratuit chez les employeurs le long du parcours 803
<b>Septembre</b>	Campagne sur le Web pour le renouvellement du statut Étudiant plus avec le Concours « Wassup dans le Sud! », Placement publicitaire pour le Métrobus 803, campagne « plusfrequent.com », promotion ciblée par quartiers et lancement du programme Complicité au Musée de la civilisation
<b>Octobre</b>	Promotion ciblée par quartier
<b>Novembre</b>	Placement publicitaire pour le Programme complicité et le Métrobus 803 Promotion ciblée par quartier
<b>Décembre</b>	Campagne publicitaire RTCnomade (radio, par affichage, en points de vente et sur téléphones portables)



Les employés du RTC sont allés à la rencontre des usagers le 15 juin dernier.  
Sur la photo: Réjean Landry, chauffeur

### **À la rencontre de nos clients...**

En plus de ses campagnes de publicité, le RTC se déplace pour aller rencontrer ses usagers et les personnes susceptibles d'adhérer au transport en commun. Au cours de l'été 2011, l'Escouade RTC a échangé avec plus de 3 700 personnes lors de 25 sorties.

Près d'une trentaine de stands d'information et de promotion diverses ont également été tenus en cours d'année, dont 23 chez des employeurs de Québec et le reste dans des institutions scolaires ou d'autres lieux. Près de 500 cartes d'essai ont été distribuées, et plus de 25 % des gens en ayant fait l'essai ont adopté le transport en commun !

Plusieurs journées de stands destinés aux personnes en fauteuil roulant ont également été organisées lorsque les Métrobus 800 et 801 ont été rendus accessibles afin de les accompagner dans ce nouveau service.

Dans l'objectif de mieux connaître les besoins de ses utilisateurs, le RTC a mis en ligne 21 sondages différents en plus d'en réaliser deux directement sur le réseau. Ces données permettent de mieux ajuster nos services aux besoins de la clientèle.

### **...jusque dans la rue**

Le 15 juin, une soixantaine d'employés du RTC sont sortis afin d'échanger avec les clients. Ils se sont dispersés aux quatre coins du réseau lors de la pointe du matin, sur l'heure du dîner et à la pointe de soir pour informer les clients, leur poser des questions et discuter avec eux.

On estime que plus de 3 000 clients ont été rencontrés. Le sujet utilisé pour amorcer les discussions : les nouveaux titres 2 jours, 7 jours, Groupe et ÉtéBus lancés plus tôt dans l'année.

Le président et le directeur général, M. Raymond Dion et Normand Carrier, ont eux aussi passé quelques heures à discuter avec la clientèle.



### **Une nouvelle Enquête Origine Destination pour mieux connaître la clientèle**

Dans l'objectif de mieux connaître les habitudes de ses usagers et de sa clientèle potentielle, le RTC a participé en 2011 à une nouvelle Enquête Origine Destination. Les résultats de cette vaste enquête serviront notamment à planifier l'offre de services au cours des prochaines années.

Commandée par le ministère des Transports du Québec, cette grande enquête vise à mettre en lumière les habitudes de transport des habitants de la grande région de Québec.

Près de 38 000 ménages ont participé à ce coup de sonde, qui comprenait également des enquêtes ciblées (enquêtes-cordons par photographies de plaques d'immatriculation et comptage des passagers à bord des autobus) le long de plusieurs artères de la région. Près de 10 % de l'agglomération de Québec et de Chaudière-Appalaches a été sondée.

L'analyse des résultats sera disponible en décembre 2012.

### Une cure de jeunesse pour *Du jaune au bleu*

Le programme *Du jaune au bleu* a connu une véritable cure de jeunesse.

Le programme, dont l'objectif est de favoriser une transition sécuritaire entre le transport scolaire et le transport en commun, a accueilli cette année une nouvelle vedette : Max ! Personnage central de 10 capsules d'une trentaine de secondes chacune, Max est un élève du secondaire entièrement créé en animation 3D.

Il remplace la vidéo qui était utilisée depuis une dizaine d'années déjà en plus d'intégrer plusieurs nouveautés à la formation, dont l'utilisation de la carte OPUS. En 2011, plus de 135 classes et 4 000 élèves de première secondaire ont été rencontrés par les chauffeurs formateurs qui prennent part annuellement à cette activité.



### Une infolettre pour tenir nos partenaires informés

Depuis juin, le RTC a une nouvelle façon de communiquer avec ses partenaires : une infolettre.

Créée spécialement pour transmettre des renseignements à nos partenaires lors des grandes annonces, elle a été expédiée à cinq reprises entre juin et décembre 2011.





## Le RTC et ses employés brillent



### La transformation des Métrobus récompensée à l'AQTR

À l'occasion de son dernier gala des Grands prix d'excellence en transport, l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) a récompensé le RTC pour son travail d'amélioration du service Métrobus en lui décernant le prix Reconnaissance.

Le dossier de candidature, intitulé « Les Métrobus 800 et 801 : un service moderne au cœur de la Capitale », misait notamment sur l'utilisation d'un parc de véhicules articulés dédiés à ces deux parcours. La nouvelle image distinctive associée à ce service était également au centre de la candidature, tout comme la construction de stations tempérées, la modernisation des infrastructures liées à ces parcours et l'entrée en service du centre Métrobus.



## Prix Reconnaissance : l'ATUQ récompense l'accessibilité des Métrobus 800 et 801

La compétence de l'équipe responsable du projet d'accessibilité des Métrobus 800 et 801 aux personnes en fauteuil roulant a été soulignée par l'Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ).

Le comité a reçu le prix Reconnaissance, visant à souligner la contribution exceptionnelle d'un employé ou d'un groupe d'employés, lors du dernier congrès annuel qui avait lieu à Lévis au mois d'octobre.



Le président Raymond Dion a récompensé le comité composé de Alain Villeneuve, chef de la supervision, Géraldine Sénécal, agente de gestion de l'information, Benoît Mimeault, agent en développement et planification, Katy Lévesque, inspecteur, Michel Chassé, chef de l'entretien Métrobus et Écolobus, Josée Bouchard, chargée de projet. Absents au moment de la remise : Diane Savard, conseillère en communication, Robert Tardif, superviseur, Jean-François Fortin, coordonnateur à l'exploitation, Louis Hamel, chauffeur, et Pierre Villeneuve, coordonnateur du bureau de contrôle.

## Un programme de développement également récompensé

Une autre employée du RTC, Susan Sebert, a reçu un prix Reconnaissance au congrès annuel de l'ATUQ. Mme Sebert, récemment retraitée, a participé avec des représentants de sept autres sociétés de transport et de l'Université Laval à la mise sur pied d'un programme de formation pour les gestionnaires de premier niveau. Plus de 400 gestionnaires de partout au Québec ont suivi cette formation depuis sa création.



## Un acteur impliqué dans son milieu



### Un merci spécial à nos partenaires de L'abonne BUS

Le 20 septembre, le RTC a profité de la Semaine des transports collectifs et actifs pour souligner l'engagement et la contribution de plusieurs entreprises de Québec au développement durable.

Tout près de 100 personnes se sont présentées à cette activité, à laquelle tous nos partenaires de L'abonne BUS avaient été conviés. Une plaque leur a été remise au cours de cette soirée au Musée de la civilisation.

En 2011, 86 entreprises de Québec ont offert L'abonne BUS à leurs employés. Plus de 8 400 travailleurs ont bénéficié du programme, en hausse de 4,8 % par rapport à 2010. Du côté de L'abonne BUS étudiants, la hausse s'est située à 1,6 %, pour dépasser les 9 000 utilisateurs, sur deux sessions, dans les 5 établissements scolaires membres du programme : le Collège François-Xavier-Garneau, le Cégep de Sainte-Foy, l'Université Laval, le Cégep Limoilou et le Collège Mérici.



### La fondation Monique Fitz-Back : pour mieux vivre la ville

Le RTC a encore une fois appuyé la Fondation Monique Fitz-Back dans son projet «Un transport pour mieux vivre la ville», qui vise à sensibiliser les jeunes à l’impact de leurs choix de moyen de transport sur les émissions de gaz à effet de serre.

Il favorise l’expression artistique des élèves du primaire en favorisant la communication de leur vision des transports via les arts graphiques.



### Journée gratuite dans le cadre de la Semaine des transports collectifs et actifs

Le RTC a offert le transport gratuitement à toute la population de Québec lors de la journée du 22 septembre. Cette activité faisait partie de la programmation de la Semaine des transports collectifs et actifs, auprès de laquelle le RTC s’implique activement chaque année.



### **Près de 38 000\$ pour Centraide et la Croix-Rouge**

Comme chaque année, le RTC et ses employés ont été très généreux envers plusieurs organismes communautaires, notamment Centraide et la Croix-Rouge.

Tout près de 38 000\$ ont été amassés pour ces deux organismes à travers leur campagne de financement annuelle, une hausse de près de 20 % par rapport à l'année précédente. Plus de 27 000\$ ont ainsi été remis à Centraide, le reste étant destiné à la Croix-Rouge.

Le RTC permet par ailleurs à plusieurs organismes de solliciter ses employés à l'intérieur de ses locaux. Cette année encore, la Fondation des maladies du cœur, 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 pour amasser des fonds.

# Plus près... de ses employés

## Ressources humaines : toujours en croissance

Afin de continuer à offrir un service de qualité, pour faire face à la croissance du nombre d'heures de service et pour remplacer les départs à la retraite, le RTC procède annuellement à plusieurs embauches. En 2011, il a notamment accueilli 27 nouveaux chauffeurs.

Au total, 104 postes ont été pourvus, dont 25 par des ressources provenant de l'externe. Les 79 autres postes ont été dotés à l'interne. La Direction des ressources humaines a reçu 4 686 candidatures et a réalisé 296 entrevues d'embauche.



### **La formation : ingrédient essentiel au succès**

Le RTC encourage le développement des compétences de tous ses employés puisque chacun d'eux, par ses idées, son savoir-faire et son savoir-être, contribue chaque jour à la satisfaction des clients et au succès du transport en commun.

Orienté vers la performance, le RTC a déployé en 2011 près de 55 000 heures de formation continue pour l'ensemble de son personnel, priorisée selon des plans personnels de développement et les grands objectifs d'entreprise. La formation continue des chauffeurs, les mises à niveau techniques pour le personnel de l'entretien et la formation spécialisée pour les gestionnaires témoignent de cette offre de cours diversifiée et axée sur le développement des compétences.

### **Le Défi Kilo-Santé : trois éditions couronnées de succès**

La santé de nos employés nous tient à cœur. C'est pourquoi le RTC a mis sur pied en 2011 le Défi Kilo-Santé, qui vise à aider les participants à améliorer leur santé.

Imaginé par un chauffeur et le comité santé et sécurité, le Défi Kilo-Santé prend la forme d'un concours entre quatre équipes de cinq personnes, l'objectif étant de perdre du poids et d'améliorer le plus possible sa condition physique sur une période de trois mois. L'encadrement comprend notamment un programme d'entraînement complet et un suivi diététique.

Mise en branle le 23 mai, l'initiative s'est avérée un tel succès populaire que deux autres éditions ont été ajoutées en cours d'année.

### **Récompenser l'excellence**

Plusieurs prix récompensant l'excellence des employés sont distribués annuellement parmi les employés les plus performants et les plus engagés. Encore en 2011, le prix Noviciat a été offert à la meilleure recrue parmi chacune des cohortes de nouveaux chauffeurs.

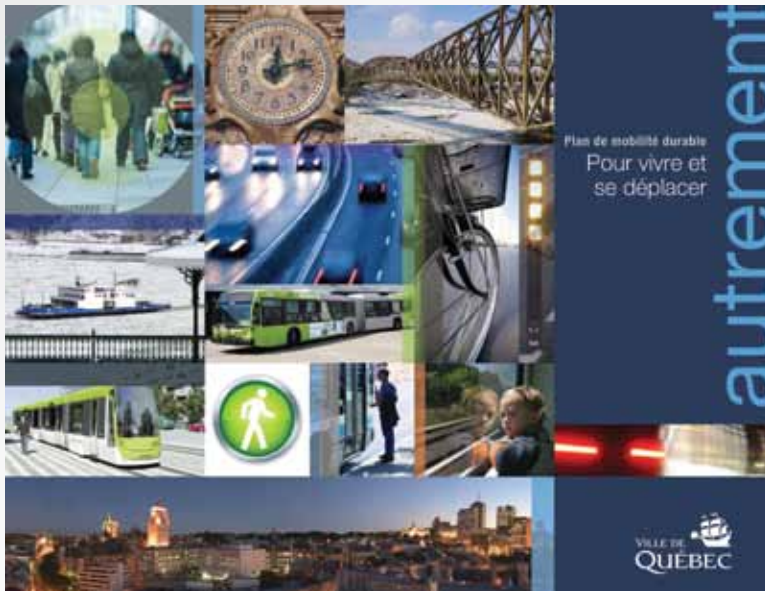
De même, le prix Richard-Maher a été remis cette année au gestionnaire de premier niveau ayant le plus contribué au développement d'un climat propice aux bonnes relations de travail. Félicitations à M. Jean Jobin, récipiendaire 2011.



M. Jean Jobin, récipiendaire 2011  
du prix Richer-Maher.

# Planifier pour mieux servir





## Plan de mobilité durable de la Ville de Québec : se déplacer autrement

Le 9 novembre, la Ville de Québec déposait son *Plan de mobilité durable*, un document qui guidera ses actions en matière de transport au cours des prochaines décennies.

Cette date est donc à marquer d'une pierre blanche : c'est à partir de ce plan que le RTC orientera son développement jusqu'en 2031.

Le *Plan de mobilité durable* prône un développement urbain responsable et met l'accent sur la densification urbaine et l'importance d'un réseau de transport collectif efficace et performant.

Pour le RTC, l'un des éléments les plus significatifs de cette annonce est la confirmation que le gouvernement du Québec financera une étude de faisabilité pour l'implantation d'un tramway.

Le RTC disposera d'une enveloppe maximale de 5 M\$ pour produire cette étude, qui détaillera les besoins et contraintes techniques de la mise en place d'un tramway dans les rues de la capitale. Les premières démarches en ce sens devraient avoir lieu en 2012.

### Un nouveau Plan stratégique en préparation

Dans le sillon du dépôt du *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec, le RTC a commencé à revoir sa propre planification stratégique afin de répondre aux orientations et aux objectifs proposés par la Ville.

La démarche s'est amorcée en 2011 et devrait se poursuivre durant une portion de l'année 2012, au cours de laquelle il devrait être déposé aux membres du 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

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 2011, 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.



De gauche à droite: Nicole Lépine, Hilaire Boudreau, Josée Perron, Martin Labbé, Normand Carrier, Pierre Coulombe, Carole Brousseau, Daniel Tremblay et Gérard Pavée.

## Le comité de direction

### **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**

#### **Daniel Tremblay (intérim)**

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'acquies 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

### Carole Brousseau (intérim)

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.

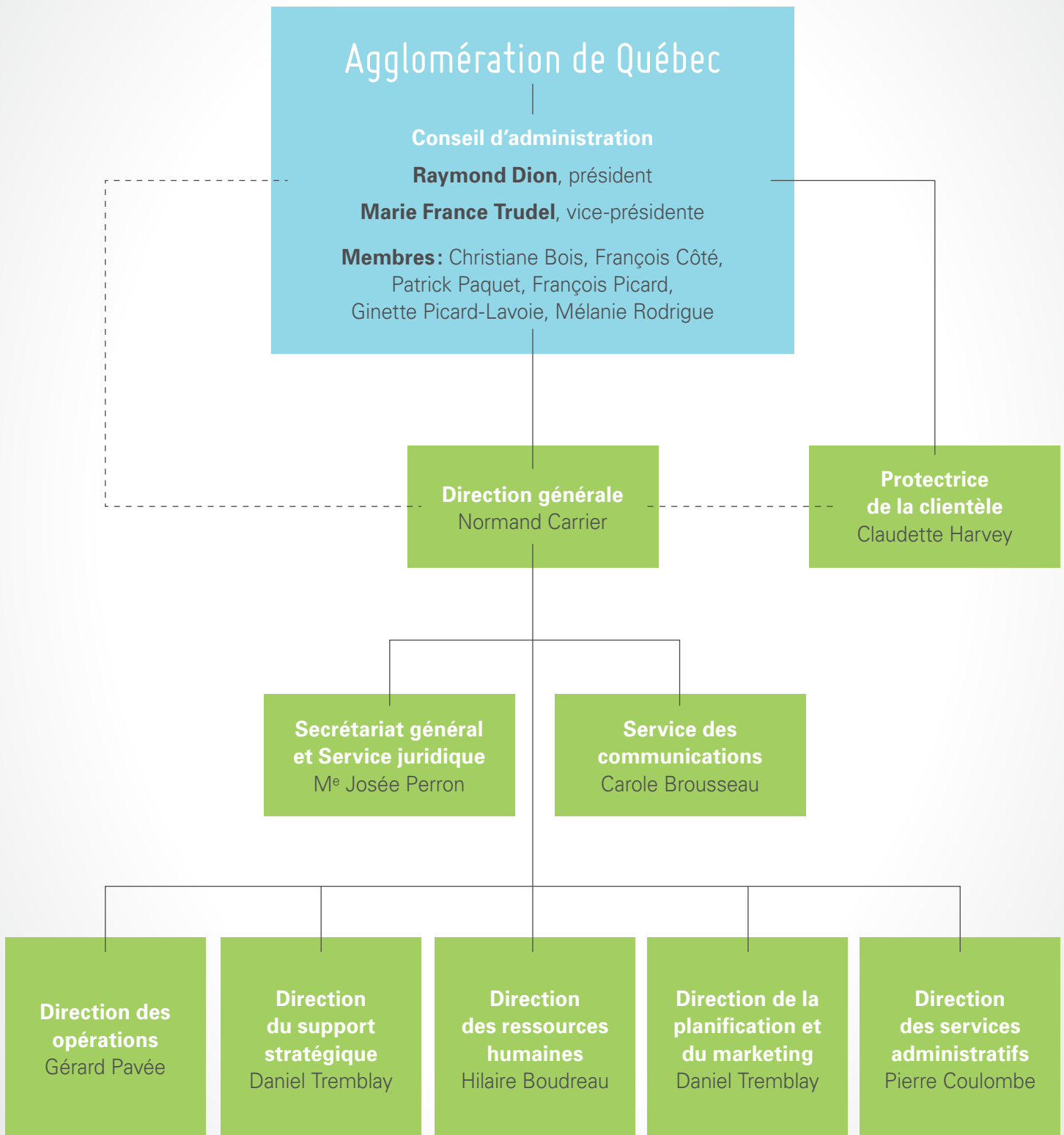
## Le Secrétariat général et Service juridique

### 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.



# L'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

- Agence de Revenu du Québec
- Autorité des marchés financiers
- BEENOX Inc
- BMO – Banque de Montréal
- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
- Caisses populaires Desjardins de Québec
- Centre de santé et services sociaux de la Vieille – Capitale 1
- Centre des services partagés (Ministère des Services gouvernementaux)
- Cégep de Limoilou
- Cégep de Sainte-Foy
- CHUQ
- Collège François-Xavier Garneau
- Collège Mérici
- Commission administrative des régimes de retraite et d'assurances
- Commission de la Fonction publique
- Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST)
- Commission des Lésions professionnelles





- Commission des Normes du Travail
- Commission des transports du Québec
- Communauté métropolitaine de Québec
- Communauto
- Conseil des arts et des lettres
- Conseil du Trésor
- Coopérative de Solidarité de services à domicile de Québec
- Croissance Travail de la Famille, des Aînés) des Services publics
- Desjardins – Caisse du personnel de l'Administration et École Nationale d'Administration publique (ENAP)
- Exfo
- Financière agricole
- Fonds de recherche sur la nature et la technologie / Fonds de recherche sur la société et la culture (FRNT-FRSC) – FRNT-FRSC
- Frima studio
- Héma Québec
- Hilton Québec
- Hôtel Delta
- Industrielle Alliance
- Industrielle Alliance, Assurance auto et Habitation inc.
- Infoglobe
- Institut de la statistique du Québec
- Institut national de la recherche scientifique
- Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)
- Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec
- Investissement Québec
- IX Média
- L'Assemblée-Nationale
- 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 l'Immigration et des Communautés culturelles
- Ministère de la Culture, des Communications et de la condition fém.



- Ministère de la Justice
- Ministère de la Santé et des Services sociaux
- Ministère de la Sécurité publique
- Ministère des Affaires municipales et des Régions
- Ministère des Finances
- Ministère des Relations internationales
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
- Ministère des 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
- Québec International
- Régie de l'Assurance-maladie du Québec
- Régie des alcools, des courses et des jeux
- Régie des rentes du Québec
- Ressources naturelles et de la Faune
- Société d'habitation du Québec
- Société de l'Assurance automobile du Québec (SAAQ)
- Société immobilière du Québec
- Société Radio-Canada
- SSQ – Assurances générales
- SSQ – Société d'assurance-vie
- Taleo Canada (Recruitsoft)
- Tourisme Québec
- Tribunal administratif du Québec
- Ubisoft Divertissement Inc
- Université Laval
- Vérificateur général du Québec
- Ville de Québec



# États financiers consolidés

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011



# Table des matières

<b>Rapports</b>	<b>Page</b>
Rapport du vérificateur général de la Ville de Québec	50
Rapport de l'auditeur indépendant - Raymond Chabot Grant Thornton	52
<b>États financiers</b>	
État consolidé des résultats	54
Renseignements complémentaires consolidés	
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	55
Excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales	56
État consolidé de la situation financière	57
État consolidé de la variation de la dette nette	58
État consolidé des flux de trésorerie	59
<b>Notes complémentaires aux états financiers consolidés</b>	<b>60</b>

# 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 2011, 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

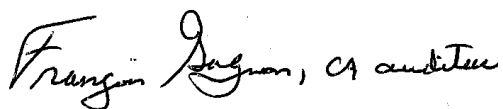
À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Réseau de transport de la Capitale et de l'organisme qui est sous son contrôle au 31 décembre 2011, ainsi que des résultats de leurs activités, de la variation de 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 8, 9, 20 et 21, 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 29 février 2012

# Rapport de l'auditeur indépendant

## Aux administrateurs de Réseau de transport de la Capitale,

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de **RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE** qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2011 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 comme 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 planifiions et réalisions 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'entité 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'entité. 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 au 31 décembre 2011 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de la dette nette et de ses 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 le Réseau de transport de la Capitale sur la base d'hypothèses comptables et financières; conséquemment, nous n'exprimons aucune opinion sur ce sujet.

## Observations

Sans pour autant modifier notre opinion, nous attirons l'attention sur le fait que le Réseau de transport de la Capitale inclut dans des états financiers 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 8, 9, 20 et 21, portent sur l'établissement de l'excédent de l'exercice et de la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales.

## Autre point

Les états financiers de l'exercice terminé le 31 décembre 2010 présentés aux fins de comparaison ont été audités par un autre auditeur indépendant, qui a exprimé une opinion non modifiée en date du 1<sup>er</sup> mars 2011.

*Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C. R. L.*<sup>1</sup>

Lévis

Le 29 février 2012

1. Comptable agréé auditeur permis n°18585

# État consolidé des résultats

## Exercice terminé le 31 décembre

	Budget Modifié 2011 (note 16) \$	2011 \$	2010 \$
<b>Revenus</b>			
<b>Fonctionnement</b>			
Contribution de l'agglomération de la Ville de Québec	93 766 640	93 766 640	86 595 260
Taxe sur l'immatriculation	10 319 530	10 363 833	10 406 097
Transferts	22 768 580	21 538 508	18 886 567
Utilisateurs	61 168 170	59 440 821	56 261 352
Contrats de service	1 138 100	1 322 386	1 127 957
Autres revenus	3 296 320	3 242 302	3 142 287
	192 457 340	189 674 490	176 419 520
<b>Investissement</b>			
Transferts	66 382 864	19 363 675	33 649 809
	66 382 864	19 363 675	33 649 809
	258 840 204	209 038 165	210 069 329
<b>Charges</b>			
Salaires	91 874 110	93 154 760	87 858 430
Avantages sociaux	15 005 250	14 316 461	14 997 204
Avantages sociaux futurs (note 12)	16 373 500	14 760 200	10 882 000
Carburant	13 566 330	14 649 455	11 919 804
Chauffage, électricité, téléphone	1 767 460	1 695 071	1 497 202
Coûts d'emploi	3 691 590	3 227 526	3 436 684
Coûts de financement - intérêts	8 533 330	7 000 988	6 753 937
Entretien et opérations des véhicules	10 743 880	9 988 191	9 993 232
Entretien et réparations des bâtiments	3 055 550	2 595 057	2 410 160
Frais généraux	18 696 520	17 245 086	16 302 908
Services spéciaux	757 000	575 763	–
Amortissement	32 801 708	34 379 723	28 777 661
Imprévus	2 948 890	–	–
	219 815 118	213 588 281	194 829 222
<b>Excédent (déficit) de l'exercice</b>	<b>39 025 086</b>	<b>(4 550 116)</b>	<b>15 240 107</b>
Excédent accumulé au début de l'exercice		150 002 509	134 762 402
<b>Excédent accumulé à la fin de l'exercice</b>		<b>145 452 393</b>	<b>150 002 509</b>



# Excédent de fonctionnement consolidé à des fins fiscales

## Exercice terminé le 31 décembre

	Budget Modifié 2011 (note 16) \$	2011 \$	2010 \$
<b>Excédent (déficit) de l'exercice</b>	39 025 086	(4 550 116)	15 240 107
Moins: revenus d'investissement	(66 382 864)	(19 363 675)	(33 649 809)
<b>Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales</b>	(27 357 778)	(23 913 791)	(18 409 702)
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<b>Immobilisations</b>			
Amortissement	32 801 708	34 379 723	28 777 661
Produits de cession	4 000	269 661	83 423
Perte sur cession	2 000	160 910	136 349
	32 807 708	34 810 294	28 997 433
<b>Prêt à long terme à titre d'investissement</b>			
Remboursement du prêt	189 800	-	-
	189 800	-	-
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités de fonctionnement (note 10)	-	383 517	462 481
Remboursement de la dette à long terme	(15 350 600)	(14 832 192)	(13 370 231)
	(15 350 600)	(14 448 675)	(12 907 750)
<b>Affectations</b>			
Activités d'investissement	(312 330)	(539 981)	(522 273)
Excédent accumulé:			
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	10 404 190	10 041 741	4 882 379
Montants à pourvoir dans le futur	(380 990)	(351 735)	(351 735)
	9 710 870	9 150 025	4 008 371
	27 357 778	29 511 644	20 098 054
<b>Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales</b>	-	<b>5 597 853</b>	<b>1 688 352</b>

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

## Exercice terminé le 31 décembre

	Budget Modifié 2011 (note 16) \$	2011 \$	2010 \$
<b>Revenus d'investissement</b>			
Transferts - Infrastructures Canada-Québec	12 234 746	5 651 785	14 743 662
Transferts - Service de la dette	54 148 118	13 711 890	18 906 147
<b>Excédent d'investissement consolidé de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales</b>	<b>66 382 864</b>	<b>19 363 675</b>	<b>33 649 809</b>
<b>Conciliation à des fins fiscales</b>			
<b>Acquisition d'immobilisations</b>			
Administration générale	(14 141 750)	(1 774 436)	(3 026 370)
Transport	(90 391 740)	(26 780 003)	(58 270 896)
	(104 533 490)	(28 554 439)	(61 297 266)
<b>Autres investissements</b>			
Placement dans une société en nom collectif	–	(72 330)	–
<b>Financement</b>			
Financement à long terme des activités d'investissement	37 838 296	16 566 593	24 584 372
<b>Affectations</b>			
Réserves financières et fonds réservés	–	88 925	–
Activités de fonctionnement	312 330	539 981	522 273
	38 150 626	17 123 169	25 106 645
<b>Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales</b>	<b>–</b>	<b>7 932 405</b>	<b>(2 540 812)</b>

# État consolidé de la situation financière

## Au 31 décembre

	2011	2010
	\$	\$
<b>Actifs financiers</b>		
Encaisse	18 123 361	12 504 105
Débiteurs (note 3)	101 417 522	104 230 603
Placement à long terme	72 330	–
Actif au titre des avantages sociaux futurs (note 12)	18 373 300	25 441 600
	137 986 513	142 176 308
<b>Passifs</b>		
Créditeurs et charges à payer (note 5)	38 795 120	48 420 478
Revenus reportés (note 6)	9 136 892	9 476 508
Dette à long terme (note 7)	181 413 909	176 689 040
	229 345 921	234 586 026
<b>Dette nette</b>	<b>(91 359 408)</b>	<b>(92 409 718)</b>
<b>Actifs non financiers</b>		
Immobilisations (note 8)	229 598 560	235 854 415
Stocks de fournitures (note 9)	5 784 311	5 462 241
Autres actifs non financiers	1 428 930	1 095 571
	236 811 801	242 412 227
<b>Excédent accumulé (note 11)</b>	<b>145 452 393</b>	<b>150 002 509</b>
Engagements contractuels (note 13)		
Éventualités (note 14)		

# État consolidé de la variation de la dette nette

## Exercice terminé le 31 décembre

	2011	2010
	\$	\$
<b>Excédent (déficit) de l'exercice</b>	<b>(4 550 116)</b>	<b>15 240 107</b>
Variation des immobilisations		
Acquisitions	(28 554 439)	(61 297 266)
Amortissement	34 379 723	28 777 661
Produit de cession	269 661	83 423
Perte sur cession	160 910	136 349
	<b>6 255 855</b>	<b>(32 299 833)</b>
Variation des stocks de fournitures	(322 070)	(340 577)
Variation des autres actifs non financiers	(333 359)	(62 816)
	<b>(655 429)</b>	<b>(403 393)</b>
<b>Variation de la dette nette</b>	<b>1 050 310</b>	<b>(17 463 119)</b>
Dette nette au début de l'exercice	(92 409 718)	(74 946 599)
<b>Dette nette à la fin de l'exercice</b>	<b>(91 359 408)</b>	<b>(92 409 718)</b>

# État consolidé des flux de trésorerie

## Exercice terminé le 31 décembre

	2011	2010
	\$	\$
<b>Activités de fonctionnement</b>		
Excédent (déficit) de l'exercice	(4 550 116)	15 240 107
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	34 379 723	28 777 661
Perte sur cession d'immobilisations	160 910	136 349
	<u>34 540 633</u>	<u>28 914 010</u>
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	2 813 081	(11 837 074)
Actif au titre des avantages sociaux futurs	7 068 300	2 419 200
Créditeurs et charges à payer	(9 625 358)	13 805 474
Revenus reportés	(339 616)	5 069 548
Stocks de fournitures	(322 070)	(340 577)
Autres actifs non financiers	(333 359)	(62 816)
	<u>(739 022)</u>	<u>9 053 755</u>
	<u>29 251 495</u>	<u>53 207 872</u>
<b>Activités d'investissement en immobilisations</b>		
Acquisition	(28 554 439)	(61 297 266)
Produit de cession	269 661	83 423
	<u>(28 284 778)</u>	<u>(61 213 843)</u>
<b>Activités de placement</b>		
Émission ou acquisition de prêts, de placement à long terme et de participation dans des entreprises municipales	(72 330)	-
	<u>(72 330)</u>	<u>-</u>
<b>Activités de financement</b>		
Variation nette des emprunts temporaires	-	(280 000)
Émission de dettes à long terme	30 662 000	43 953 000
Remboursement de la dette à long terme	(25 913 000)	(23 777 000)
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme	(24 131)	(57 615)
	<u>4 724 869</u>	<u>19 838 385</u>
<b>Augmentation de l'encaisse</b>	5 619 256	11 832 414
<b>Encaisse au début</b>	<u>12 504 105</u>	<u>671 691</u>
<b>Encaisse à la fin</b>	<u>18 123 361</u>	<u>12 504 105</u>

Les liquidités sont composées de l'encaisse.

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

### 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 la Ville de Québec comptant approximativement 562 000 personnes.

### 2. Principales conventions 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'actifs et de passifs sont comptabilisés au cours de l'exercice où surviennent 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 charges au cours de l'exercice. Les résultats réels pourraient différer des résultats estimatifs.

#### D) Stocks de fournitures

Les stocks se composent des pièces de rechange mécaniques, les fournitures de bureau, des titres chaux 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 2011

### 2. Principales conventions comptables (suite)

#### E) Immobilisations

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

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

	Méthodes	Durées ou taux
<b>Infrastructures :</b>		
Voies réservées, chemin, 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

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation ne contribue plus à la capacité du RTC de fournir des services ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation est inférieure à sa valeur nette comptable, son coût est réduit pour refléter la baisse de valeur. Les moins-values nettes sur les immobilisations sont imputées aux résultats de l'exercice. Aucune reprise de valeur n'est constatée.

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

### 2. Principales conventions comptables (suite)

#### 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.

#### 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 2011 selon la méthode à la valeur marchande redressée sur une période de cinq ans et sans reconnaître immédiatement une partie des gains et pertes actuariels de l'exercice.

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

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



# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

### 2. Principales conventions comptables (suite)

#### H) Dette à long terme

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

#### I) Autres actifs non financiers

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.

#### J) Placement dans une société en nom collectif

Le RTC comptabilise sa participation dans une société en nom collectif selon la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation.

#### K) 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.

#### L) Instruments financiers dérivés

Le RTC utilise périodiquement des contrats de swaps sur marchandises pour se couvrir des fluctuations du prix du carburant. Les gains et pertes qui y sont reliés sont constatés dans l'état des résultats au cours de la période où ils sont réalisés et sont présentés avec la charge relative à ces marchandises.

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
<b>3. Débiteurs</b>		
Gouvernement du Canada et ses entreprises	845 099	1 385 435
Gouvernement du Québec et ses entreprises	96 029 965	97 972 800
CSST	1 052 273	2 337 070
Divers	3 490 185	2 535 298
	<hr/> 101 417 522	<hr/> 104 230 603
Montant à recouvrer du gouvernement du Québec pour le remboursement de la dette à long terme <sup>1</sup> (note 7)	<hr/> 84 802 577	<hr/> 82 127 713

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

#### 4. Facilité de crédit

Depuis août 2011, le RTC dispose d'une facilité de crédit auprès d'une institution financière pour un montant autorisé de 25 000 000\$ portant intérêt à un taux préférentiel (3 %) renouvelable annuellement.

	2011	2010
	\$	\$
<b>5. Créiteurs et charges à payer</b>		
Ville de Québec	3 524 220	10 405 429
Fournisseurs	8 030 966	14 923 000
Salaires et retenues à la source	25 858 598	21 845 499
Intérêts courus sur la dette à long terme	1 381 336	1 246 550
	<hr/> 38 795 120	<hr/> 48 420 478

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

### 6. Revenus reportés

Revenus de titres de transport	1 359 265	1 265 883
Transferts - Mesure transitoire MTO	400 573	581 046
Transferts - Fonds vert	–	1 092 915
Transferts - Sofil	6 934 166	6 231 426
Transferts - Dette comptant	81 379	
Transferts - Frais d'émission et refinancement	361 509	305 238
	<hr/>	<hr/>
	9 136 892	9 476 508

### 7. Dette à long terme

Obligations et billets en monnaie canadienne		
Taux d'intérêt moyen pondéré de 2,58 %		
Échéant de 2012 à 2026	182 337 000	177 588 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(923 091)	(898 960)
	<hr/>	<hr/>
	181 413 909	176 689 040

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

2012 -	28 118 000	\$
2013 -	27 936 000	
2014 -	24 034 000	
2015 -	21 952 000	
2016 -	24 769 000	
2017 et suivantes -	55 528 000	
	<hr/>	
	182 337 000	

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

### 8. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustements	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
<b>Coût</b>				
Infrastructures	16 840 400	17 089 586	–	33 929 986
Bâtiments	72 734 072	3 710 874	122 260	76 322 686
Véhicules	296 763 341	8 618 236	9 388 587	295 992 990
Ameublement et équipement de bureau	24 101 599	1 516 599	579 641	25 038 557
Machinerie, outillage et équipement	17 603 443	1 661 143	14 836	19 249 750
Terrains	9 027 429	703 365	50 039	9 680 755
	437 070 284	33 299 803	10 155 363	460 214 724
Immobilisations en cours	15 513 104	–	4 745 364	10 767 740
	<u>452 583 388</u>	<u>33 299 803</u>	<u>14 900 727</u>	<u>470 982 464</u>
<b>Amortissement cumulé</b>				
Infrastructures	7 447 570	695 401	–	8 142 971
Bâtiments	21 756 531	1 885 520	127 716	23 514 335
Véhicules	167 734 764	28 543 409	9 026 686	187 251 487
Ameublement et équipement de bureau	13 617 162	2 385 887	566 723	15 436 326
Machinerie, outillage et équipement	6 172 946	869 506	3 667	7 038 785
	216 728 973	34 379 723	9 724 792	241 383 904
<b>Valeur nette comptable</b>	<u>235 854 415</u>			<u>229 598 560</u>

### Immobilisations louées

La rubrique infrastructures inclut des immobilisations louées en vertu de contrats de location-acquisition, au titre de voies réservées d'un coût de 17 M\$, lesquelles sont amorties selon la même convention comptable que les infrastructures immobilisées.

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
<b>9. Stocks de fournitures</b>		
Pièces de rechange	5 289 256	5 175 993
Diesel	221 795	234 968
Titres de transport	249 023	22 943
Fournitures de bureau	24 237	28 337
	<hr/>	<hr/>
	5 784 311	5 462 241

## 10. Financement à long terme des activités de fonctionnement

Frais d'émission	374 022	399 849
Frais de financement	9 495	62 632
	<hr/>	<hr/>
	383 517	462 481

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
<b>11. Excédent accumulé</b>		
Excédent de fonctionnement non affecté	8 304 854	2 494 062
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	14 320 772	24 665 532
Montants à pourvoir dans le futur	(2 371 038)	(2 722 773)
Financement des investissements en cours	(6 589 641)	(14 523 202)
Investissement net dans les éléments à long terme	131 787 446	140 088 890
	<b>145 452 393</b>	<b>150 002 509</b>
<b>Ventilation des différents éléments :</b>		
<b>Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés</b>		
Excédent de fonctionnement affecté	13 408 688	23 610 520
Soldes disponibles des règlements d'emprunt fermés	-	156 052
Frais d'émission financé à long terme	912 084	898 960
	14 320 772	24 665 532
<b>Montant à pourvoir dans le futur</b>		
Salaires et avantages sociaux	(1 757 888)	(1 986 993)
Avantages sociaux futurs	(613 150)	(735 780)
	(2 371 038)	(2 722 773)
<b>Financement des investissements en cours</b>		
Investissement à financer	(11 076 730)	(16 949 780)
Financement non utilisé	4 487 089	2 426 578
	(6 589 641)	(14 523 202)
<b>Investissement net dans les éléments à long terme</b>		
<b>Éléments d'actifs</b>		
Immobilisations	229 598 560	235 854 415
Placement - Société en nom collectif	72 330	-
	229 670 890	235 854 415
<b>Éléments de passif</b>		
Dettes à long terme	181 413 909	176 689 040
Frais reportés liés à la dette à long terme	923 091	898 960
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(84 802 577)	(82 127 713)
	97 534 423	95 460 287
Autres éléments	349 021	305 238
	97 883 444	95 765 525
	131 787 446	140 088 890

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

	2011	2010
	\$	\$
<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	2 494 062	22 705 710
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	5 597 853	1 688 352
Affectation et virements		
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	212 939	(21 900 000)
	5 810 792	(20 211 648)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>8 304 854</b>	<b>2 494 062</b>
<b>Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés</b>		
Solde au début de l'exercice	24 665 532	7 647 911
Affectation et virements		
Activités de fonctionnement	(10 130 665)	(4 882 379)
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	(214 095)	21 900 000
	(10 344 760)	17 017 621
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>14 320 772</b>	<b>24 665 532</b>
<b>Montant à pourvoir dans le futur</b>		
Solde au début de l'exercice	(2 722 773)	(3 074 508)
Diminution de l'exercice	351 735	351 735
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>(2 371 038)</b>	<b>(2 722 773)</b>
<b>Financement des investissements en cours</b>		
Solde au début de l'exercice	(14 523 202)	(11 982 390)
Déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	7 932 405	(2 540 812)
Affectation et virements		
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	1 156	-
	7 933 561	(2 540 812)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>(6 589 641)</b>	<b>(14 523 202)</b>
<b>Investissement net dans les éléments à long terme</b>		
Solde au début de l'exercice	140 088 890	119 465 679
Variation de l'exercice	(8 301 444)	20 623 211
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>131 787 446</b>	<b>140 088 890</b>

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

### 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 2010 établissait le déficit actuariel à 18,8 M\$, un degré de solvabilité de 82,4% et une valeur des obligations constituées de 416 534 900\$. La prochaine évaluation actuarielle est prévue au 31 décembre 2013.

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	Régime non capitalisé	Total 2011	Total 2010
	\$	\$	\$	\$
<b>Conciliation de l'actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs</b>				
Actif (passif) au début de l'exercice	40 930 600	(15 489 000)	25 441 600	27 860 800
Dépenses de fonctionnement	(12 629 300)	(2 130 600)	(14 759 900)	(10 882 000)
Cotisations versées par l'employeur	6 680 800		6 680 800	7 358 300
Prestations versées par l'employeur		1 010 800	1 010 800	1 104 500
<b>Actif (passif) à la fin de l'exercice</b>	<b>34 982 100</b>	<b>(16 608 800)</b>	<b>18 373 300</b>	<b>25 441 600</b>

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2011	2010	2011	2010
	\$	\$	\$	\$
<b>Situation actuarielle aux fins de comptabilisation</b>				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	396 967 100	404 825 700	–	–
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(416 534 900)	(418 309 600)	(20 706 700)	(19 536 400)
Situation actuarielle nette: déficit de comptabilisation	(19 567 800)	(13 483 900)	(20 706 700)	(19 536 400)
Pertes actuarielles non amorties	54 549 900	54 414 500	4 097 900	4 047 400
<b>Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice</b>	<b>34 982 100</b>	<b>40 930 600</b>	<b>(16 608 800)</b>	<b>(15 489 000)</b>



# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

### 12. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2011	2010	2011	2010
	\$	\$	\$	\$
<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	396 967 100	404 825 700	–	–
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(416 534 900)	(418 309 600)	(20 706 700)	(19 536 400)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	(19 567 800)	(13 483 900)	(20 706 700)	(19 536 400)
<b>Dépenses de fonctionnement</b>				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	9 375 600	10 383 900	889 600	807 500
Cotisations salariales des employés	(3 105 800)	(3 025 600)	–	–
	6 269 800	7 358 300	889 600	807 500
Amortissement des pertes actuarielles	5 509 700	4 042 700	374 100	411 800
Variation de la provision pour moins-value		(2 493 900)	–	–
Dépenses de fonctionnement excluant les intérêts	11 779 500	8 907 100	1 263 700	1 219 300
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	26 379 400	25 374 500	866 900	915 200
Rendement espéré des actifs	(25 529 600)	(25 534 100)	–	–
Intérêts créditeurs nets	849 800	(159 600)	866 900	915 200
Dépenses de fonctionnement de l'exercice	12 629 300	8 747 500	2 130 600	2 134 500

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

### 12. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2011	2010	2011	2010
	\$	\$	\$	\$
<b>Conciliation de la valeur des actifs</b>				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice précédent	404 825 700	402 511 200	–	–
Cotisations totales versées aux régimes au cours de l'exercice	9 786 600	10 383 900	1 010 800	1 104 500
Prestations versées au cours de l'exercice	(21 637 200)	(17 466 100)	(1 010 800)	(1 104 500)
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	25 529 600	25 534 100	–	–
Valeur espérée des actifs à la fin de l'exercice	418 504 700	420 963 100	–	–
Pertes survenues dans l'exercice sur le rendement des actifs	(21 537 600)	(16 137 400)		
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	396 967 100	404 825 700	–	–
<b>Conciliation de la valeur des obligations au titre des prestations constituées</b>				
Valeur des obligations à la fin de l'exercice précédent	418 309 600	400 017 300	19 536 400	17 782 900
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	9 375 600	10 383 900	889 800	807 500
Prestations versées au cours de l'exercice	(21 637 200)	(17 466 100)	(1 010 800)	(1 104 500)
Intérêts débiteurs sur les obligations	26 379 400	25 374 500	866 700	915 200
Valeur espérée des obligations à la fin de l'exercice	432 427 400	418 309 600	20 282 100	18 401 100
Pertes (gains) survenus dans l'exercice sur les obligations	(15 892 500)		424 600	1 135 300
Valeur des obligations à la fin de l'exercice	416 534 900	418 309 600	20 706 700	19 536 400
<b>Conciliation des pertes actuarielles non amorties</b>				
Pertes survenues dans l'exercice sur le rendement des actifs	(5 645 100)	(16 137 400)	–	–
Gains survenus dans l'exercice sur les obligations			(424 600)	(1 135 300)
Amortissement au cours de l'exercice	5 509 700	4 042 700	374 100	411 800
Variation au cours de l'exercice des pertes non amorties	(135 400)	(12 094 700)	(50 500)	(723 500)
Pertes non amorties au début de l'exercice	(54 414 500)	(42 319 800)	(4 047 400)	(3 323 900)
Pertes non amorties à la fin de l'exercice	(54 549 900)	(54 414 500)	(4 097 900)	(4 047 400)

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

### 12. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2011	2010	2011	2010
	\$	\$	\$	\$
<b>Hypothèses d'évaluation actuarielle de comptabilisation</b>				
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,50 %	6,40 %	3,80 %	4,70 %
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	6,50 %	6,40 %	6,40 %	6,40 %
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,50 %	3,20 %	3,20 %	3,20 %
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,50 %	2,20 %	2,20 %	2,20 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	7,00 %	7,00 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	3,00 %	3,00 %
Taux ultime de croissance du coût des soins dentaires (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	3,00 %	3,00 %
Durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA)	12 ans	11 ans	9 ans	9 ans
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	14	15

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

### 13. Engagements contractuels

#### a) Contrat d'acquisition d'autobus urbains

Le RTC a procédé à un appel d'offres conjoint avec d'autres sociétés de transport du Québec et s'est engagé pour les cinq prochaines années à faire l'achat de 124 autobus. La valeur résiduelle de cet engagement est estimée à 90,1 M\$, lequel est subventionnable à 50 % selon le programme d'aide du ministère des Transports.

#### b) Contrat de service et d'acquisition

Le RTC a signé certains contrats de service pour un montant de près de 35 M\$ réparti sur les cinq prochaines années ainsi que des ententes pour la réalisation de travaux d'investissement pour près de 38,8 M\$.

#### c) Contrat d'approvisionnement en carburant

Le RTC a négocié un contrat d'approvisionnement en carburant auprès d'un fournisseur, lequel comporte une durée prédéterminée et représente un montant de 14,5 M\$. Afin de se prémunir des variations de prix, le RTC a négocié des ententes (contrats de swaps) avec des institutions financières. Pour la durée totale de ces ententes, soit de janvier à décembre 2012, le RTC s'est engagé à acheter une quantité de 15 millions de litres à prix fixe qui représente une somme d'environ 11,8 M\$.

### 14. Éventualités

Au 31 décembre 2011, le RTC a des poursuites en dommages-intérêts totalisant 880 000\$ ainsi que des réclamations en litiges pour 1 430 000\$. Dans l'éventualité où il y aurait obligation d'acquitter ces réclamations, en tout ou en partie, le RTC pourra utiliser en premier lieu le passif inscrit aux livres et, par la suite, les ressources financières disponibles ou prévues à son budget annuel de fonctionnement, à un règlement d'emprunt à cet effet ou engager une perte d'opération dans l'année où les jugements seront connus ou soit une combinaison de ces différentes possibilités. Le RTC ne peut toutefois, à ce jour, déterminer le montant final pour lequel il pourrait être tenu responsable.

Les résultats de l'évaluation actuarielle du régime de retraite du RTC au 31 décembre 2010 ont été révisés. Sur la base de ces informations, les cotisations 2009 et 2010 versées par l'employeur pour les coûts du service courant ont été globalement excédentaires de 2 589 000\$. Ce montant sera éventuellement récupéré par le RTC en fonction de la situation financière du régime de retraite.

### 15. Compétences municipales déléguées ou assumées

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

Au cours de l'exercice 2011, le RTC a reçu une contribution d'un montant de 93,8 M\$ de l'agglomération de la Ville de Québec.

Au 31 décembre 2011, des obligations et des engagements du RTC pour des montants de 97,5 M\$ et de 164 M\$ respectivement sont garantis par l'agglomération de la Ville de Québec.

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

### 16. Budget 2011

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 2011	Virement de crédits	Changement présentation	Budget modifié
	\$	\$	\$	\$
<b>Revenus</b>				
Contribution de l'agglomération de Québec	93 766 640		–	93 766 640
Taxe sur l'immatriculation	10 319 530	–	–	10 319 530
Transferts	22 768 580	–	–	22 768 580
Utilisateurs	61 168 170	–	–	61 168 170
Contrats de service	1 138 100	–	–	1 138 100
Autres revenus	3 296 320	–	–	3 296 320
<b>Total des revenus</b>	<b>192 457 340</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>192 457 340</b>
<b>Dépenses de fonctionnement</b>				
Salaires	91 788 590		85 520	91 874 110
Avantages sociaux	14 983 240		22 010	15 005 250
Avantages sociaux futurs	16 373 500		–	16 373 500
Carburant	13 566 330		–	13 566 330
Chauffage, électricité, téléphone	1 787 460		(20 000)	1 767 460
Contribution au transport adapté	(12 000)	12 000	–	–
Coûts d'emploi	3 809 120		(117 530)	3 691 590
Coûts de financement - intérêts	8 533 330		–	8 533 330
Entretien et opérations des véhicules	10 738 880		5 000	10 743 880
Entretien et réparations des bâtiments	3 055 550		–	3 055 550
Frais généraux	18 633 320		63 200	18 696 520
Services spéciaux	757 000		–	757 000
Amortissement	32 801 708		–	32 801 708
Imprévus	2 960 890	(12 000)	–	2 948 890
<b>Total des dépenses de fonctionnement</b>	<b>219 776 918</b>	<b>–</b>	<b>38 200</b>	<b>219 815 118</b>
<b>Excédent (déficit) de l'exercice</b>	<b>(27 319 578)</b>	<b>–</b>	<b>(38 200)</b>	<b>(27 357 778)</b>

# Notes complémentaires aux états financiers consolidés

## Exercice terminé le 31 décembre 2011

### 16. Budget 2011 (suite)

#### Conciliation à des fins fiscales

Amortissement	32 801 708		–	32 801 708
Produit et perte sur cession	6 000		–	6 000
Remboursement de la dette à long terme	(15 160 800)	–	–	(15 160 800)
Activités d'investissement	(313 930)		1 600	(312 330)
Fonds réservés	367 690	–	36 600	404 290
Surplus accumulé affecté	9 999 900	–	–	9 999 900
Montant à pourvoir dans le futur	(380 990)	–	–	(380 990)
	<hr/>			
	27 319 578	–	38 200	27 357 778
	<hr/>			
<b>Surplus de l'exercice à des fins fiscales</b>	–	–	–	–





720, des Rocailles  
Québec (Québec) G2J 1A5

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

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