

RAPPORT D'ACTIVITÉ

20 12



Le transport en commun :
tout le monde y gagne!





Édition

Service des communications
Réseau de transport de la Capitale
ISBN : 978-2-921925-48-8

Dépôt légal – Mai 2013
Bibliothèque nationale du Québec, 2013

Concept graphique

Boum! Communication Graphique

L'utilisation du genre masculin
sert uniquement à alléger le texte.
Ce document est imprimé
sur du papier recyclé.

Table des matières

Mot du président	4
Mot du directeur général	5
Mission du RTC	6
Tout le monde y gagne!	7
Les clients	8
Le temps réel à portée de main : nomade temps réel	9
Projet de tramway : premier jalon posé	10
Titres de transport : des solutions pour tous	11
Information à la clientèle : plus de plateformes que jamais	13
Le service à la clientèle, toujours une priorité	15
Plus confortable, plus près de vous	16
Plus accessible	18
Les touristes et les festivaliers	20
Des services améliorés et performants	21
Une présence constante dans la ville	22
L'environnement, la société et l'économie	23
Le développement durable, un engagement	24
Moins de papier	25
Au cœur des événements	26
Nos employés	27
Un employeur de choix	28
On prépare l'avenir	28
La santé et la sécurité au premier plan	28
La compétence reconnue	29
La communauté	31
Impliqué auprès de partenaires	32
Un leader du transport	32
Le RTC rayonne à l'international	34
Des employés généreux	35
Portrait du RTC	36
Des services pour tous les besoins	43
L'organigramme	44
Merci à nos partenaires	49
États financiers consolidés	52



Message du président



Les investissements en transport en commun rapportent gros. Si certains en doutaient encore, l'année 2012 s'est chargée de nous le rappeler : l'achalandage s'est établi à 46,7 millions de passages, un record! La croissance annuelle a été de 3,8 %, du jamais vu depuis les célébrations du 400^e anniversaire de la ville de Québec. De plus en plus de gens choisissent le transport en commun.

Nos clients ne sont pas les seuls à en bénéficier : tous les citoyens de Québec profitent de l'essor du transport en commun, qui représente entre autres une solution à la congestion routière.

Le transport en commun offre aussi un appui de taille au développement de la ville : il contribue à l'aménagement de son territoire et structure son urbanisation. Tout le monde y gagne !

Ce rôle structurant sera d'ailleurs appelé à grandir au cours des prochaines années, puisqu'il est un élément central du *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec. Celui-ci continue à enrichir la réflexion et les analyses nécessaires à l'élaboration de notre nouveau plan stratégique, actuellement en préparation. Ce plan, un document clé pour le RTC, encadrera nos efforts pour les années à venir et nous préparera notamment à atteindre les cibles du *Plan de mobilité durable*. Le début de la réorganisation de notre réseau autour du projet de tramway, dont l'étude de faisabilité a commencé en 2012, en sera un élément important. En ce sens, un travail d'optimisation de nos ressources et de notre réseau est déjà amorcé.

Heureusement, le RTC peut compter sur les atouts nécessaires pour mener de front ses différents projets. Un nouveau directeur général, M. Alain Mercier, a été nommé au printemps. Jouissant d'une grande expérience en transport collectif, il saura sans aucun doute guider le RTC avec aplomb dans ce grand virage vers la mobilité durable.

Il succède à M. Normand Carrier, qui a choisi de prendre sa retraite après plus de 12 années à la tête du RTC. Gestionnaire chevronné, M. Carrier a laissé derrière lui une organisation performante et en excellente santé. Je tiens à le remercier personnellement pour son travail remarquable et lui souhaiter une retraite à la hauteur de ses attentes.

Merci à nos partenaires, particulièrement à la Ville de Québec et au ministère des Transports du Québec, qui nous appuient année après année et avec qui travailler est un plaisir. Un grand coup de chapeau également à chacun de nos employés, dont la compétence et l'engagement se ressentent dans tous les secteurs de l'organisation.

Merci à nos partenaires, particulièrement à la Ville de Québec et au ministère des Transports du Québec, qui nous appuient année après année et avec qui travailler est un plaisir. Un grand coup de chapeau également à chacun de nos employés, dont la compétence et l'engagement se ressentent dans tous les secteurs de l'organisation.

Mais surtout, un grand merci à nos clients et aux citoyens de Québec, qui nous font confiance quotidiennement et qui sont au cœur de ce grand projet collectif qu'est la mobilité durable.

A handwritten signature in black ink that reads "Raymond Dion". The signature is fluid and cursive, written in a professional style.

Raymond Dion
Président

Message du directeur général

C'est une grande fierté pour moi de faire partie de l'équipe du RTC. Rapidement, j'ai constaté la compétence des employés et leur motivation à offrir un service de qualité aux citoyens de Québec.

En 2012, l'évolution naturelle de l'entreprise a coïncidé avec le départ à la retraite de plusieurs personnes clés. Cela nous a forcé à nous projeter dans le futur pour nous imaginer l'organisation que nous voulons et, au bout du compte, nous a permis de nous renouveler. Ces changements ont insufflé une énergie nouvelle et sont stimulants pour toute l'entreprise.

Comme le RTC est un acteur social, économique et culturel incontournable à Québec, une de mes priorités cette année a été de resserrer encore davantage nos liens avec le milieu. Nous sommes plus près que jamais de nos partenaires, notamment de la Ville de Québec, avec qui nous travaillons en étroite collaboration.

En parallèle, nous avons offert beaucoup de nouveautés à nos clients en 2012. L'abonne BUS Perso permet maintenant à toute la population de bénéficier des avantages de nos programmes d'abonnement, auparavant réservés à certains travailleurs et étudiants. Une nouvelle catégorie d'utilisateurs a également été créée pour encourager les jeunes travailleurs à utiliser le transport en commun, celle de « Diplômé ».

Nous avons également amélioré de façon significative le service lors des soirs de grands spectacles, ce qui nous a permis, entre autres, de déplacer un festivalier sur cinq pendant le Festival d'été de Québec. Un service encore plus fluide attend nos clients en 2013. Les usagers du Métrobus 802 profitent aujourd'hui du confort et de l'espace de nos véhicules articulés; le parcours est d'ailleurs accessible aux personnes en fauteuil roulant depuis le mois d'août.

Je tiens à remercier mes collègues et les partenaires du RTC de l'accueil chaleureux qu'ils m'ont réservé. Le RTC est une organisation performante et bien préparée pour réaliser des projets porteurs pour le développement de la ville, notamment la desserte du Plateau centre de Sainte-Foy et l'optimisation de nos services. Nous avons toutes les raisons d'avoir confiance en l'avenir.



Alain Mercier
Directeur général



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.

Tout le monde y gagne!

Tous les citoyens de Québec bénéficient du transport en commun. En transportant des millions de personnes chaque année vers leurs lieux de travail, d'études ou de loisirs, le RTC est un acteur social incontournable à Québec. Il contribue notamment à :

- Améliorer la fluidité sur le réseau routier : chaque autobus plein équivaut à **40 voitures de moins** sur la route. Sans le transport en commun, **10 000 voitures supplémentaires** se dirigeraient vers la colline Parlementaire en pointe matinale seulement.
- Appuyer le développement de la ville.
- Faire un succès des grands événements : un festivalier sur cinq a choisi le RTC en 2012.
- Aider les employeurs au recrutement et au déplacement de leur main-d'œuvre.

Le transport en commun :

- une **solution** à la congestion routière;
- un choix de plus pour se déplacer **autrement**;
- une meilleure qualité de vie pour **tous les citoyens**;
- un appui au développement de la ville.





Tout le monde y gagne!

Les clients

Le temps réel à portée de main : nomade temps réel



Depuis deux ans, le RTC s'affaire à mettre en place un système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs, qui offrira notamment aux clients des horaires en temps réel. Le système devrait être opérationnel à partir de 2015. Plusieurs actions concrètes ont été menées en 2012.

nomade temps réel, c'est de l'information voyageurs en temps réel pour :

- Le site Web du RTC
- Tous les outils mobiles
- Des écrans d'information dans les bus
- Des bornes d'information à certains arrêts

Le temps réel a maintenant un nom : nomade temps réel ! Évocateur, rassembleur et cohérent avec la stratégie commerciale du RTC, le nouveau nom et le logo qui l'accompagnent ont vu le jour à l'été 2012.

Au mois de janvier, le contrat principal du projet a été octroyé à la firme française INÉO Systrans. L'entente comprend le matériel qui sera installé dans les autobus, le logiciel d'exploitation, 50 bornes d'information sur le réseau et un contrat de service de 10 ans.

En décembre, les premiers essais d'équipement ont été réalisés dans deux autobus. L'objectif : tester la disposition et la résistance de l'équipement, qui comprendra entre autres des écrans d'information pour la clientèle et une console pour le chauffeur. La phase de tests se poursuivra en 2013, cette fois sur une quinzaine de véhicules.

Pour tout savoir : rtcquebec.ca/tempsreel



Le pupitre chauffeur testé pour nomade temps réel.



Projet de tramway : premier jalon posé

Pierre angulaire du *Plan de développement durable* de la Ville de Québec, le projet de tramway a franchi une étape importante : trois consortiums ont été choisis pour réaliser l'étude de faisabilité, qui a débuté en juillet 2012.



Le 5 juillet : le président du RTC, Raymond Dion, et le maire de Québec, Régis Labeaume, étaient entourés du conseiller en planification, Pierre Bouvier, et du vice-président du comité exécutif, François Picard, lors du dévoilement des firmes qui réaliseront l'étude de faisabilité du projet de tramway.

Roche, SNC-Lavalin et **EGIS RAIL** seront responsables de la portion faisabilité technique de l'étude, **Groupe MMM** et **Deloitte** détermineront les modes de réalisation possibles ainsi que leur financement, tandis que **CIMA+**, **Aecom** et **SETEC** auront le mandat de mener l'étude d'impact. Les résultats devraient être livrés en 2014 et la décision d'aller de l'avant ou non sera prise par la suite par les autorités de la Ville de Québec.

Rappelons que le tramway répond à deux objectifs du *Plan de mobilité durable* : favoriser le transport collectif et participer au développement et à l'urbanisation du territoire.

Titres de transport : des solutions pour tous

L'abonne BUS Travailleur et L'abonne BUS Étudiant sont des programmes d'abonnement au transport en commun pour une période prolongée. Ils sont offerts par le RTC en collaboration avec plusieurs employeurs et institutions scolaires.

L'abonne BUS: encore plus de possibilités

Depuis l'automne 2012, tout le monde peut profiter de L'abonne BUS! Grâce au tout nouveau programme L'abonne BUS Perso, tous les clients peuvent désormais profiter de plusieurs avantages :

- inscription en ligne;
- offert à tous les clients (abonnement minimal de trois mois);
- paiement automatisé tous les mois;
- 50 % sur le laissez-passer mensuel pour le 12^e mois continu d'abonnement.

Pour leur part, les programmes L'abonne BUS Travailleur et L'abonne BUS Étudiant ont encore une fois connu une grande popularité en 2012. Dix employeurs et trois institutions scolaires supplémentaires se sont joints au programme.

Popularité des programmes L'abonne BUS en 2012

	Partenaires (employeurs et institutions scolaires)	Clients 2011	Clients 2012	Variation
L'abonne BUS Travailleur	95	8 400	9 384	+ 11,7 %
L'abonne BUS Étudiant	8	9 050	9 690	+ 7 %
L'abonne BUS Perso*	-	-	678	-

* Disponible depuis décembre 2012





Se déplacer à Montréal gratuitement

Depuis la fin 2012, les clients du RTC inscrits depuis 12 mois consécutifs à l'un des programmes L'abonne BUS peuvent utiliser gratuitement les services de la Société de transport de Montréal (STM). Il suffit d'en faire la demande. En contrepartie, le RTC offre la gratuité aux clients fidèles de la STM!

Un nouveau statut pour les jeunes diplômés

Le bus moins cher pour les jeunes travailleurs, c'est ce qu'offre le nouveau statut Diplômé. Les nouveaux diplômés de tous les niveaux (secondaire, professionnel, collégial et universitaire) peuvent bénéficier depuis juin des tarifs du statut Étudiant + pendant 12 mois en s'inscrivant dans l'année suivant leur graduation.

Quel titre est le plus avantageux?

Le RTC a mis en ligne à l'automne un calculateur de titres permettant de choisir, parmi le vaste éventail de tarifs, celui qui convient le mieux aux besoins des clients.

The screenshot shows the RTC website's calculator tool. At the top, there are navigation links: Accueil, À propos du RTC, Emploi, Nous joindre, Mon RTC, Plan du site, and FAQ. Below these are social media icons for Facebook, Twitter, and YouTube. The main header features the RTC logo and the slogan "Des solutions qui nous transportent". A navigation bar includes links for Services, Horaires et trajets, Tarifs, Transport adapté, Service clientèle, and Quoi de neuf? A search bar labeled "Trajecto" is also present. The calculator page is titled "Quel est le meilleur tarif pour vous?" and includes the subtext "Bien choisir son mode de paiement c'est faire des économies". It is divided into three steps, with the first step "Qui êtes-vous?" selected. The first step contains several radio button options: "Enfant de 5 ans et moins", "Personne de 5 à 18 ans (au 30 septembre de l'année en cours)", "Étudiant à temps plein de 19 ans et plus (au 30 septembre de l'année en cours)", "Aîné de 65 ans et plus", "Diplômé depuis moins de 12 mois et nouveau travailleur", and "Général (toute autre catégorie que celles déjà mentionnées)". Below the options is a note: "Cet outil permet de calculer le meilleur tarif pour vous, pour une période d'un mois uniquement." and a "Suivant" button. At the bottom, there is a "Titre" field and a copyright notice: "© Réseau de transport de la Capitale, Québec, Canada - Données ouvertes Politique d'accessibilité du site".

En quelques questions, le calculateur de titres propose la solution la plus avantageuse pour chaque client.

L'échange des cartes OPUS sans photo commence

En 2012, la première génération de cartes OPUS sans photo a atteint la fin de sa durée de vie, qui est de quatre ans. Le RTC a donc commencé l'échange de ces cartes. Une vaste campagne de communication a été déployée avec succès: plus de 6 400 clients du RTC ont échangé leur carte gratuitement. L'opération se poursuit, puisque des cartes OPUS arriveront à échéance chaque mois.



Information à la clientèle : plus de plateformes que jamais

En 2012, les applications mobiles du RTC ont été très populaires, comme en témoignent les statistiques de téléchargement. Le site Web mobile a connu une hausse de fréquentation importante (21 %), tout comme l'outil de requêtes d'horaires par SMS, introduit à l'automne 2011. Le nombre de « fans » du RTC sur les médias sociaux a également crû de façon importante.



Nombre de téléchargements des applications mobiles

Application	Au 1 ^{er} janvier 2012	Au 31 décembre 2012	Augmentation
iPhone*	13 410*	21 118	57,5 %
Android**	1 930**	11 394	486,7 %

* Appartient au RTC depuis août 2011.

** Offerte depuis décembre 2011.

Requêtes d'horaires par SMS

	2011	2012	Augmentation
Requêtes SMS	8 260*	103 987	1 159 %

* Offert depuis octobre 2011.

« Fans » sur les réseaux sociaux

	Au 31 décembre 2011	Au 31 décembre 2012	Augmentation
Facebook	1 861	2 524	35,6 %
Twitter	785	1 544	96,7 %

Nombre de visites par jour sur les outils Web

Outil	2011	2012
Site Web	9 646	7 619
Trajecto	2 946	2 860
Site mobile	1 410	1 710

La popularité des plateformes mobiles explique la baisse de fréquentation du site Web et de Trajecto, les deux plateformes en ligne « traditionnelles » du RTC. En 2013, le RTC entreprendra la refonte complète de son site Web afin de le moderniser et d'améliorer l'expérience de navigation pour les clients.

Des sondages Web pour mieux connaître la clientèle

Nouveauté en 2012 : des sondages ont été mis en ligne régulièrement sur le site Web du RTC pour sonder l'opinion des clients. L'objectif : mieux connaître leurs besoins et améliorer le service!

Des panneaux plus gros, plus colorés, plus faciles à lire

De nouveaux panneaux d'arrêt ont fait leur apparition sur le réseau du RTC en 2012. Les clients en bénéficient de plusieurs façons :

- plus larges de 3 pouces pour une meilleure visibilité;
- plus colorés pour mieux repérer le service;
- présence des marques de commerce pour faciliter le repérage;
- typographie plus grosse pour faciliter la lecture;
- pictogramme pour l'accessibilité des personnes en fauteuil roulant;
- adresse Web et code SMS clairement indiqués.



Un exemple des nouveaux panneaux que le RTC a commencé à installer en 2012.

Le service à la clientèle, toujours une priorité

Comme chaque année, le Service à la clientèle a répondu à plusieurs centaines de milliers de demandes au centre d'appels et dans ses deux centres d'information. L'arrivée de nouvelles plateformes, dont les applications mobiles, a toutefois entraîné une baisse du nombre d'appels. Quant aux centres d'information, de plus en plus de clients les découvrent et se les approprient.

Le Service à la clientèle en chiffres

	2011	2012	Variation
Appels reçus	363 410	313 505	- 13,7 %
Visites reçues au centre d'information Lebourgneuf	12 151	12 977	+ 6,8 %
Visites reçues au centre d'information du centre-ville	29 351	37 475	+ 27,7 %

Les objets trouvés

	2011	2012
Objets trouvés	14 602	14 678
Pourcentage d'objets récupérés	23 %	22 %

Un travail apprécié par les clients

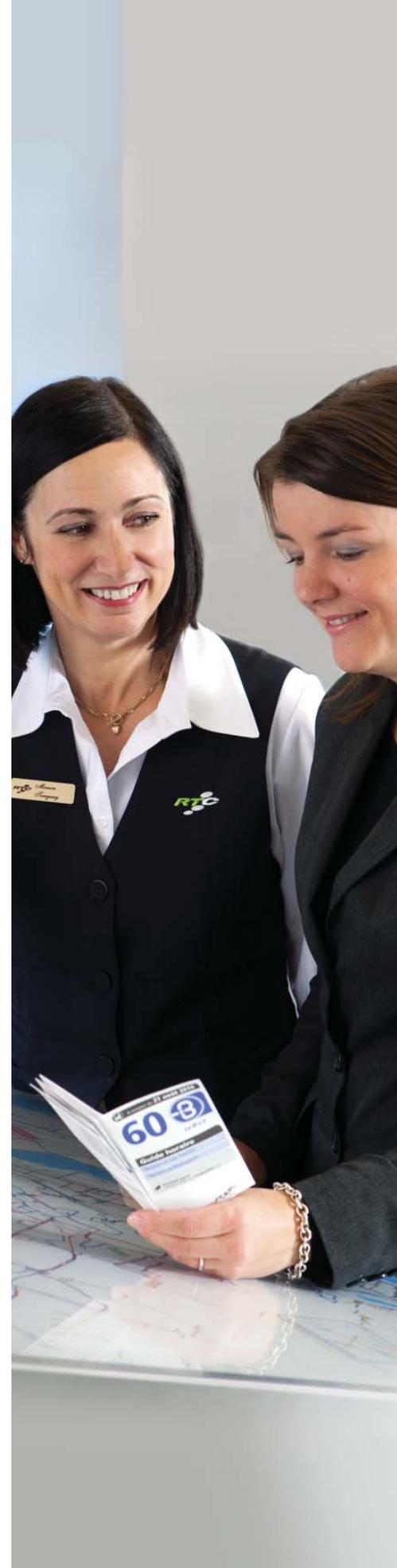
La qualité du service offert par les employés des centres d'information est particulièrement appréciée par la clientèle, comme en témoignent deux sondages réalisés par le RTC en fin d'année :

Satisfaction à l'égard d'une visite en centre d'information :

- 98,9 % des répondants se sont déclarés très satisfaits (68,2 %) ou satisfaits (30,7 %) de leur expérience;
- 76 % des clients ont été servis dans un délai de 5 minutes.

Satisfaction après le dépôt d'un commentaire au Service à la clientèle :

- 88 % des répondants se sont déclarés **très satisfaits** (30,5 %) ou **satisfaits** (57,5 %) de leur expérience.



Plus confortable, plus près de vous

Des articulés sur le Métrobus 802

Plus d'espace, plus de confort pour les utilisateurs du Métrobus 802, qui bénéficie depuis août de tous les avantages des véhicules articulés. Les personnes en fauteuil roulant profitent également de cette amélioration : près de 70 % des arrêts de ce parcours leur sont maintenant accessibles. Ce nombre augmentera progressivement au cours des prochaines années.

Le Métrobus 802 est un parcours à haute fréquence reliant la Haute-Ville au terminus Beauport. Il dessert notamment ExpoCité, deux centres commerciaux, des hôpitaux, l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec et l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale.

Plus d'espace au centre Métrobus

Le centre Métrobus s'agrandit pour faire face à la croissance des services. La construction de la deuxième phase a commencé en janvier 2012 et s'est terminée en décembre de la même année, dans le respect des coûts et de l'échéancier. Comme le bâtiment déjà existant, la phase II a été conçue et construite en respectant les normes du programme de certification pour les bâtiments écologiques à haut rendement LEED.



Le centre Métrobus peut maintenant abriter **127 autobus articulés**, soit près du double de sa capacité avant les travaux. Le RTC y abritera les véhicules articulés reçus au cours des prochaines années.



Une toute nouvelle salle de contrôle, centre nerveux du réseau, y sera inaugurée en 2013. Elle sera à la fine pointe de la technologie et prête pour l'arrivée de nomade temps réel.

Performance accrue pour les véhicules électriques

Après avoir été retirés du parcours Écolobus pendant quelques mois pour améliorer leur fiabilité technique, les minibus électriques sont retournés avec succès dans les rues du Vieux-Québec au mois de juin. Les usagers profitent non seulement d'une plus grande fiabilité grâce aux améliorations techniques, mais bénéficient aussi d'un service plus fréquent. De plus, le Château Frontenac, le Parlement de Québec et la gare du palais figurent maintenant sur le tracé de l'Écolobus, ce qui n'était pas le cas auparavant.





Plus accessible

En mars 2012, le RTC complétait son plan de développement 2012-2016, *Améliorer l'accessibilité du transport en commun régulier à Québec* (disponible sur le site Web du RTC).

Préparé en collaboration avec les membres du comité technique sur le transport des personnes handicapées et à mobilité réduite, ce plan a été déposé au ministère des Transports au printemps, puis approuvé en décembre.

Il propose quatre grands objectifs :

- développer les nouveaux services en appliquant les principes de conception universelle;
- adapter les services existants;
- améliorer la qualité des relations avec ces clientèles;
- intégrer les clientèles handicapées et à mobilité réduite aux activités régulières.

Les actions concrètes pour favoriser l'accessibilité universelle se multiplieront au cours des prochaines années. Elles s'ajouteront à celles qui sont en cours ou déjà implantées :

- l'accessibilité des parcours Métrobus 800, 801 et 802 et de l'Écolobus aux personnes en fauteuil roulant;
- l'agenouillement des autobus à plancher bas;
- le site Web et les outils d'information accessibles;
- une formation obligatoire d'une demi-journée intitulée « Servir une clientèle diversifiée » pour les chauffeurs, les répartiteurs et les inspecteurs.

Guide à la clientèle adapté : la plus grande diversité au Québec

Également en mars, le RTC dévoilait son *Guide à la clientèle* en médias adaptés. Le *Guide à la clientèle*, qui livre tous les renseignements nécessaires pour utiliser les services de transport en commun, est aujourd'hui offert gratuitement dans cinq adaptations afin de le rendre accessible à tous :

- langue des signes québécoise (LSQ);
- braille;
- audio (DAISY et MP3);
- grand format;
- Word.

C'est la première fois qu'une société de transport québécoise offre une si grande diversité d'adaptations.



M. Raymond Dion, président du RTC, Jean-Michel Bernier, administrateur du ROP03, et Michel de Mauraige, chef de la Commercialisation, en compagnie de Colby, chien-guide de M. Bernier, lors du lancement du *Guide à la clientèle* en médias adaptés.



Le RTC figure maintenant au Mur de la fierté dans le hall d'entrée de l'IRDPQ, en haut à droite de la mosaïque.

Un partenaire reconnu par le milieu

Le RTC et le Service de transport adapté de la Capitale (STAC) ont reçu, en octobre, le Prix partenariat de l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec (IRDPQ) à l'occasion de la Soirée de la fierté. Le Prix partenariat reconnaît les efforts du RTC et du STAC pour rendre leurs services accessibles à toute la population, en particulier aux personnes ayant une limitation fonctionnelle.



Le RTC a également participé activement à la Semaine québécoise des personnes handicapées, en juin, en mettant de l'avant plusieurs thèmes liés à l'accessibilité universelle sur son site Web et sur les médias sociaux.



Tout le monde y gagne!

Les touristes et les festivaliers

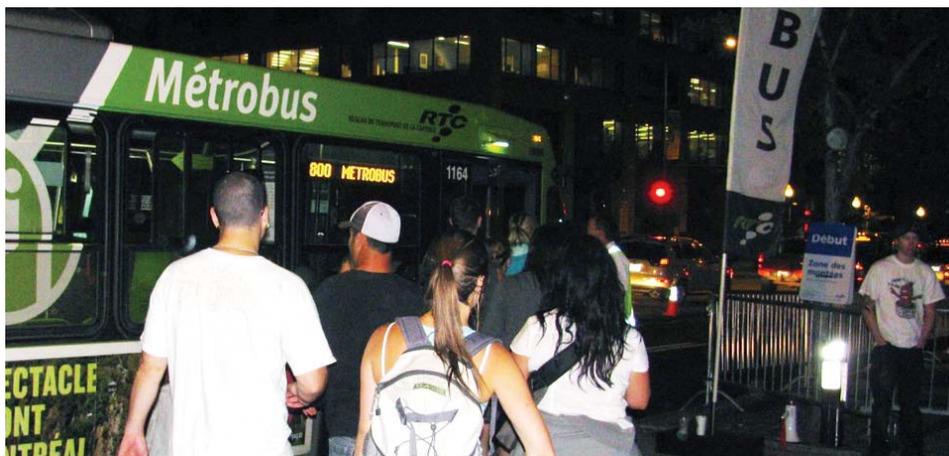
Des services améliorés et performants

Plusieurs nouveautés pour les grands spectacles

Les touristes et les citoyens de Québec ont profité d'un service plus rapide et plus efficace pendant les événements d'été, notamment grâce aux nouvelles zones de montée déployées les soirs de grands spectacles et à une nouvelle approche de communication.



Les zones de montée ont favorisé une montée à bord plus fluide et mieux ordonnée. Elles ont été utilisées pendant le Festival d'été de Québec (FEQ) et les spectacles de Roger Waters et Madonna.



Plusieurs nouveautés ont facilité le retour à la maison après les grands spectacles de l'été 2012.



Un site mobile guidait les festivaliers vers les zones de montée.

Un festivalier sur cinq dans les bus du RTC

Un festivalier sur cinq a choisi le transport en commun pour se rendre au Festival d'été, un succès retentissant pour le RTC. Il s'agit d'une augmentation de 10 % par rapport à 2011.



Crédit : Renaud Philippe

Le RTC a contribué au succès du Festival d'été de Québec.

Une présence constante dans la ville

En transportant un grand nombre de festivaliers et en contribuant à réduire la congestion autour des lieux de spectacles, le RTC participe activement à la réussite des grands événements estivaux qui font la renommée de Québec.

Soirées les plus achalandées de l'été 2012

LMFAO (6 juillet)	20 000 personnes
Bon Jovi (9 juillet)	22 000 personnes
Aerosmith (12 juillet)	20 000 personnes
Roger Waters (21 juillet)	21 500 personnes
Madonna (1 ^{er} septembre)	21 000 personnes

Le RTC est un incontournable à la réussite des événements qui ponctuent l'année à Québec. En 2012, il a notamment contribué au succès des événements suivants :

- Le Carnaval de Québec
- Le Red Bull Crashed Ice
- La Fête nationale
- Le Festival d'été de Québec
- Les Fêtes de la Nouvelle-France SAQ
- Le spectacle de Roger Waters
- Les Grands-Feux Loto-Québec
- Le spectacle de Madonna
- Bordeaux Fête le vin à Québec
- Le Grand Prix Cycliste de Québec
- Québecadabra



Tout le monde y gagne!



L'environnement, la société et l'économie

Le développement durable, un engagement

Développement durable : développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.

En 2012, le RTC a adhéré au développement durable en s'engageant à respecter le caractère indissociable de ses trois dimensions : économique, environnementale et sociale. Un comité constitué de représentants internes et externes a été mis sur pied pour structurer la démarche.

Trois enjeux propres au RTC ont été identifiés :



- Mobilité durable
- Action responsable
- Engagement

L'enjeu *Mobilité durable* vise à améliorer la mobilité des personnes en offrant un transport collectif de qualité, au meilleur coût, ainsi que de contribuer à un environnement sain et à un aménagement urbain de qualité.

Pour sa part, l'enjeu *Action responsable* vise à poser des actions responsables dans tous les aspects des activités du RTC afin de minimiser leur impact sur l'économie, l'environnement et la société.

Enfin, l'enjeu *Engagement* vise à favoriser l'engagement afin que les partenaires du RTC, son personnel, sa clientèle et la population en général adoptent des comportements de plus en plus responsables.

En 2013, le RTC souhaite cibler des orientations et des actions précises. Leur évolution sera mesurée grâce à des indicateurs de développement durable, identifiés par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), communs aux neuf grandes sociétés québécoises de transport du Québec. Ces indicateurs sont :

- les revenus;
- la masse salariale;
- la valeur économique directe;
- la consommation de carburant;
- les initiatives de réduction des GES;
- l'offre de service;
- l'achalandage;
- la longueur moyenne des déplacements;
- les kilomètres passagers;
- l'effectif permanent;
- la composition du parc de véhicules.

Moins de papier

Autre temps, autres mœurs! La clientèle d'aujourd'hui s'informe différemment, notamment via Internet et les plateformes mobiles. Au cours des dernières années, le RTC a multiplié les nouveaux outils d'information (site Web, site et applications mobiles, SMS, écran d'information, etc.).

Pour suivre cette tendance, le RTC a pris un virage responsable quant à la gestion de ses guides horaires imprimés. La période de distribution des guides horaires à bord des autobus s'échelonne dorénavant sur 8 semaines par saison: au-delà de cette période, ils ne sont plus distribués à bord des bus.

Les guides horaires imprimés demeurent toutefois disponibles en tout temps dans les centres d'information, les centres de service et les 220 points de vente du RTC.

L'objectif du RTC est de réduire de 40% le nombre de guides horaires imprimés annuellement.

Un dernier adieu aux billets en carton

Les billets en carton ont définitivement disparu de la circulation le 31 décembre 2012 pour faire place entièrement aux cartes à puce. Leur vente avait cessé en octobre 2010; les clients ont disposé d'un peu plus de deux ans pour écouler ceux qui leur restaient.



Au cœur des événements

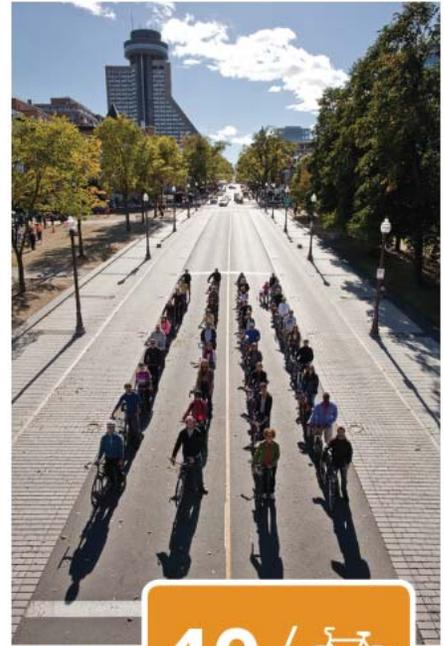
Dans le cadre de la Semaine des transports collectifs et actifs, du 16 au 22 septembre, le RTC a participé à la mise en valeur du transport en commun à Québec. Parmi ses avantages : la réduction de la congestion routière.



40 / 



40 / 



40 / 



Québec 2012 / www.transportsviables.org/question-despace
Photo: Renaud Philippe

Prise le 16 septembre dernier à l'occasion de la Semaine des transports collectifs et actifs, cette photo montre l'espace occupé par 40 personnes se déplaçant en autobus, en voiture ou en vélo.



La Journée sans voiture, célébrée le 22 septembre dernier, a été un succès populaire. À l'occasion de cette journée internationale, qui avait lieu un samedi, le RTC a offert la gratuité complète de ses services. L'activité a attiré beaucoup de clients, particulièrement sur les parcours en direction du Vieux-Québec.



Tout le monde y gagne!



Nos employés

« J'ai des possibilités d'avancement! »



Pascal
Chauffeur d'autobus urbain
au RTC depuis 2008,
anciennement représentant.

Nombreux postes de chauffeurs à combler
Pour plus de détails et postuler en ligne :
rtcquebec.ca/emploi

Une autre bonne raison de travailler au RTC !




Un employeur de choix

Pour combler les départs à la retraite et les besoins d'une entreprise en croissance, la Direction des ressources humaines a procédé en 2012 à l'embauche de 140 employés, répartis sur un peu plus de 80 concours.

On prépare l'avenir

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

Orienté vers la performance, le RTC a déployé en 2012 près de 40 000 heures de formation continue pour l'ensemble de son personnel, priorisée selon 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 diversifiée, axée sur le développement des compétences.

La santé et la sécurité au premier plan

Des employés en santé

La santé des employés est une priorité pour le RTC. Chaque année, plusieurs activités sont proposées afin que chacun puisse améliorer son mode de vie et sa santé. Par exemple, le très populaire Défi Kilo-Santé, mis sur pied en 2011, a été reconduit en 2012 avec autant de succès. Ce programme, qui vise à améliorer la santé des participants, prend la forme d'un concours à travers lequel les employés sont incités à perdre du poids et à améliorer leur condition physique. Il comprend notamment un programme d'entraînement et un suivi diététique complets.

La sécurité routière : au cœur de nos activités

La sécurité routière est une préoccupation constante au RTC. Des opérations de sensibilisation sont fréquemment organisées sur le réseau : respect des limites de vitesse, port de la ceinture de sécurité, utilisation du cellulaire au volant, etc. L'équipe de la Sécurité routière organise aussi chaque année une semaine thématique pendant laquelle plusieurs facettes du travail de chauffeur sont abordées.

En 2012, le dossier de conduite exemplaire de 22 chauffeurs a été souligné à cette occasion. Le *Bilan routier*, lancé pendant cette semaine, est excellent. Il nous indique notamment que :

- le nombre de plaintes de clients concernant le respect du Code de la sécurité routière a baissé de 42 %;
- trois accidents impliquant un piéton sont survenus en 2011 (contre 11 en 2010);
- le taux d'accidents s'est établi à 20,9 accidents par million de kilomètres, en baisse par rapport à 2010 (21,1).

La compétence reconnue

Des chauffeurs se distinguent

Plusieurs prix récompensant l'excellence sont distribués annuellement aux employés qui se sont distingués durant leur formation initiale. À titre d'exemple, le prix Noviciat, les prix Pattes de velours et le prix Ovila Maranda sont remis annuellement parmi les meilleurs nouveaux chauffeurs.

Un travail remarqué à l'Entretien

Le Prix Reconnaissance, remis annuellement par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), a été attribué en 2012 à une équipe de la Division de l'entretien ayant implanté avec un grand succès la démarche 5S dans l'atelier de mécanique mineure.



Sur la photo, de gauche à droite : Yvan Trempe (contremaître), Daniel Ouellet (mécanicien), Guy Bouchard (mécanicien), Jacques Beaulieu (mécanicien), Stéphane Hallé (contremaître) ont reçu le Prix Reconnaissance des mains de M. Raymond Dion, président du RTC, lors du colloque de l'ATUQ. Ont également participé au projet : Mario Méthot (mécanicien), Louis-Marie Jean (carrossier), Jacques Beaulieu (mécanicien), Jean-Sébastien Bureau (mécanicien) et Roger Bouffard (mécanicien).

Hommages aux bâtisseurs

Deux retraités du RTC ont également été honorés pour leur carrière et leur apport au transport en commun.

Normand Carrier, ancien directeur général à la retraite, a reçu le prix Antoine-Grégoire lors du colloque annuel de l'ATUQ, en octobre. Le prix est décerné à une personnalité marquante du transport en commun au Québec.



M. Jean-Jacques Beldié a remis le prix Antoine-Grégoire à Normand Carrier, directeur général, maintenant à la retraite.

Pierre Bouvier, directeur de la planification à la retraite, a quant à lui reçu le prestigieux Prix du service distingué, remis par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) à l'occasion de son congrès annuel d'automne.



Pierre Bouvier a reçu le Prix du service distingué, un hommage prestigieux, lors du congrès automnal de l'ACTU.



Tout le monde y gagne!

La communauté



Impliqué auprès de partenaires

Tout au long de l'année, le RTC unit ses efforts à ceux de ses partenaires pour faire la promotion du transport en commun. En 2012, mentionnons notamment le Musée de la civilisation, la Fondation Monique Fitz-Back, le Salon Mieux-Vivre et l'Hôtel de Glace (voir la liste complète en page 49).

Un leader du transport

Congrès d'automne de l'ACTU

En novembre, le RTC a accueilli l'ensemble des membres de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) à l'occasion de son congrès annuel d'automne. Ce congrès est un lieu privilégié d'échanges et de contacts entre les professionnels et les gestionnaires du transport collectif de partout au Canada.



Le salon Trans-Expo a attiré des fabricants de partout au monde pendant le congrès automnal de l'ACTU.

Pas moins de **500 congressistes** ont participé à cet événement, que le RTC avait reçu la dernière fois en 2007. Plusieurs séances de travail liées au transport collectif ont été offertes pendant ces cinq jours, sous le thème « **Mobilité durable - un mode de vie** ».

L'engagement de nos partenaires reconnu

L'engagement des membres du programme Complicité a quant à lui été souligné en novembre à l'occasion de la deuxième soirée Complicité. Ce programme regroupe les partenaires du RTC qui œuvrent au développement du transport collectif à Québec.



Une centaine de partenaires du RTC se sont déplacés au Musée de la civilisation, le 1^{er} novembre dernier, pour assister à la deuxième soirée Complicité.

À la suite d'un appel à tous lancé en juin, trois « Contributions exceptionnelles » ont été décernées à des entreprises ayant posé des actions spéciales favorisant l'utilisation du transport en commun lors de cette soirée.

Les contributions exceptionnelles

La Fondation Monique Fitz-Back

Organisation d'activités pédagogiques pour sensibiliser les jeunes de 5 à 12 ans aux moyens de transport alternatifs à l'auto en solo.

Le Hilton Québec

Création d'un Comité Vert dans le but de promouvoir un comportement écoresponsable et organisation d'une Semaine Verte pour sensibiliser à utiliser des transports verts.

Régie de l'assurance maladie du Québec (RAMQ)

Avoir fait connaître les avantages du transport en commun auprès de son personnel grâce à des outils développés à l'interne.

Le RTC rayonne à l'international

Nos publicités primées

La campagne publicitaire « De bonnes raisons de prendre le bus » a généré beaucoup d'intérêt de la part des clients et de la population. D'un ton humoristique, elle a été déclinée à la radio, à la télé et à l'imprimé.



Une des capsules de la campagne télé 2012 du RTC.

Elle n'est pas non plus passée inaperçue auprès des professionnels de l'industrie: une des publicités télé, diffusée sur les trois chaînes généralistes aux heures de grande écoute, a obtenu une reconnaissance internationale! Elle s'est hissée au 3^e rang du top 5 hebdomadaire du site *Adforum.com*, spécialisé en publicité et en marketing.

Pour couronner le tout, deux capsules télévisées ont été sélectionnées parmi les meilleures publicités de l'année par le magazine *Luzer Archive*, une sommité mondiale dans le domaine de la publicité et du marketing.

RTCnomade rend la ville de Québec intelligente!

Autre marque de reconnaissance internationale: le RTC a aidé la Ville de Québec à faire partie des sept villes les plus intelligentes au monde selon l'International Community Forum (ICF). Les outils d'information instantanée RTCnomade et le projet pilote d'Internet sans fil figuraient en bonne place dans la candidature présentée au jury de l'ICF par l'organisme Québec international. Le RTC a d'ailleurs fait partie du comité de réception qui a accueilli M. Louis Zacharilla, co-fondateur de l'ICF, à son arrivée à Québec.



Le président du RTC, M. Raymond Dion (à droite) a accueilli le co-fondateur de l'International Community Forum, M. Louis Zacharilla, lors de son passage à Québec.

Des employés généreux

En 2012, les employés du RTC ont encore une fois fait preuve d'une grande générosité envers les plus démunis. Près de 43 000 \$ ont été amassés pendant la campagne annuelle pour Centraide et la Croix-Rouge, une hausse d'environ 13 % par rapport à l'année précédente.

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 occasion pour amasser des fonds.

De plus, le RTC a donné un coup de main à d'autres activités comme la Grande Guignolée des médias et le Noël des enfants.



Croix-Rouge canadienne
Division du Québec



Portrait du RTC



L'entretien

Kilométrage parcouru et consommation d'essence

Les autobus du RTC ont parcouru plus de 28 millions de kilomètres en 2012. La consommation moyenne des autobus s'est établie à 58,48 litres aux 100 kilomètres (incluant les articulés), une baisse par rapport à 2011. Le nombre de kilomètres parcourus par les autobus articulés a encore une fois augmenté, puisque le parcours Métrobus 802 est desservi par ceux-ci depuis le mois d'août.

Kilomètres parcourus et consommation d'essence

Année	Kilométrage parcouru	Litres consommés	Litres/100 km
2006	23 040 176	12 897 307	56,00
2007	23 617 848	13 496 164	57,10
2008	25 807 105	14 743 090	57,10
2009	26 535 988	15 188 001	57,30
2010	27 035 492	15 952 805	59,00
articulés	2 419 983	1 760 921	72,77
2011	27 557 629	16 350 771	59,33
articulés	4 630 265	3 440 695	74,31
2012	28 036 782	16 395 703	58,78
articulés	4 989 746	3 716 571	74,48

Moyenne de bon fonctionnement (standards et articulés)

	2011	2012
Moyenne de bon fonctionnement (MDBF)*	5 740 km	7 035 km

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

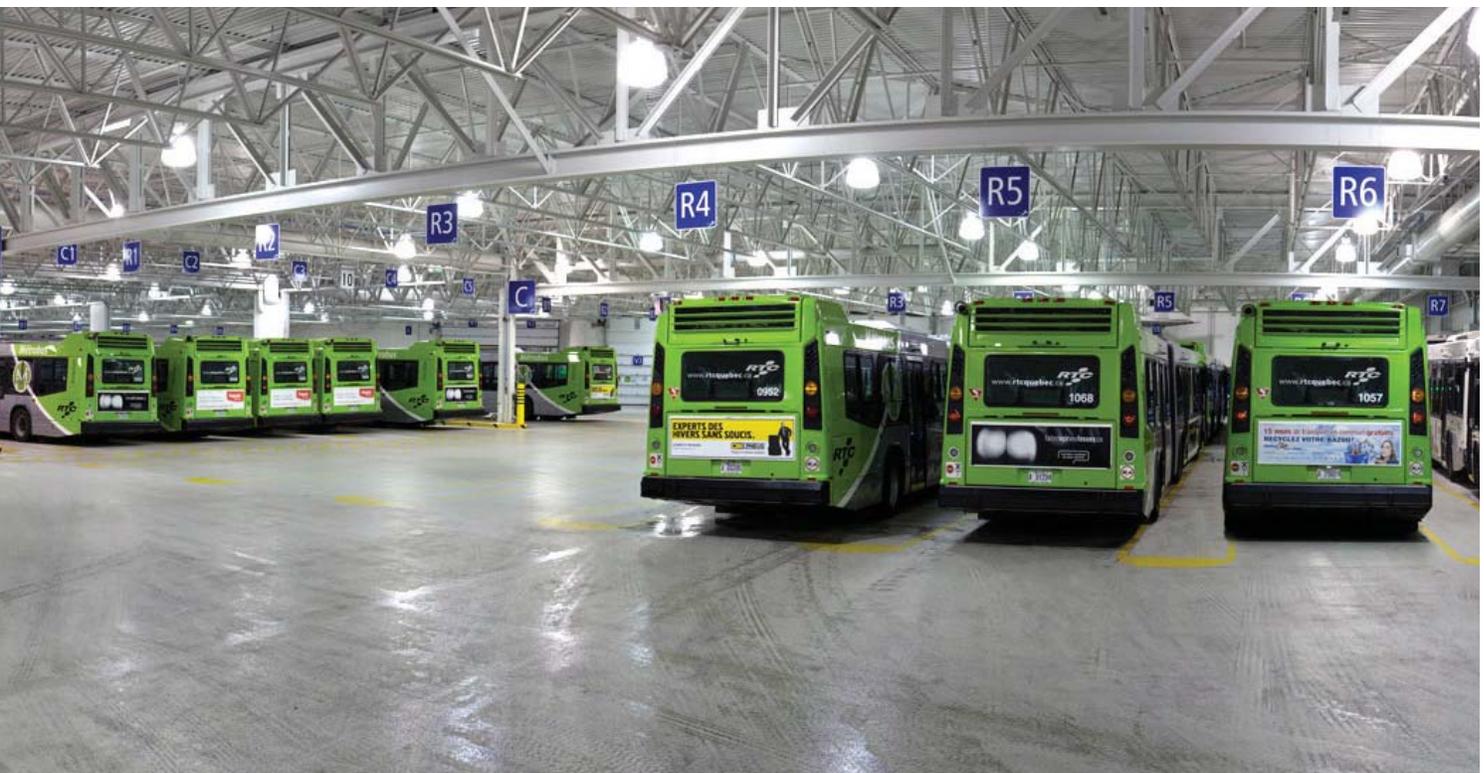


Territoire desservi

Le RTC assure le transport collectif dans l'agglomération de Québec, laquelle compte environ 560 752 personnes*. Certains services sont exploités par des entreprises externes en vertu de contrats les liant au RTC. C'est notamment le cas au 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.

Le parc autobus

Le parc autobus du RTC compte 622 véhicules, dont 526 autobus standards, 87 articulés, 8 minibus électriques et un véhicule hybride. Afin de conserver son parc en excellente condition, le RTC procède régulièrement à l'achat de nouveaux véhicules pour remplacer ceux qui ont atteint la fin de leur vie utile. En 2012, le RTC s'est procuré 20 articulés et 21 véhicules standards.



* Institut de la statistique du Québec, 2012

Quelques chiffres*

1 542 employés

909 personnel chauffeur

309 personnel entretien

324 personnel administratif et de soutien

622 véhicules

526 véhicules standards (40 pieds)

87 véhicules articulés

1 véhicule hybride

8 minibus électriques (Écolobus)

4 568 zones d'arrêts

1 111 abribus

21 Parc-O-Bus

14 stations tempérées

10 terminus

111 parcours

878 kilomètres de réseau

46,25 kilomètres de voies réservées

46,7 M de passages par année

117 000 clients différents par mois**

* Au 31 décembre 2012

** Enquête Léger marketing, 2011.



Profil de la clientèle*



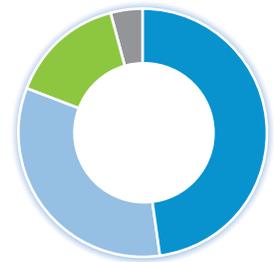
Répartition selon le sexe

- 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

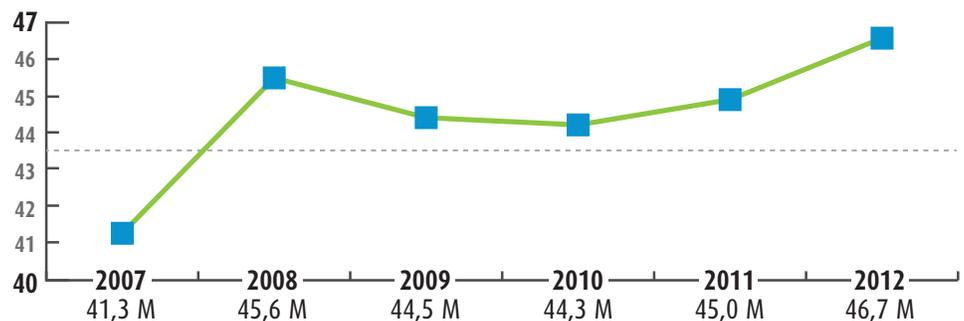
- Travailleurs: 48%
- Étudiants: 33%
- Retraités: 15%
- Autres: 4%

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

Achalandage record

46,7 M de passages en 2012

En 2012, l'achalandage a connu une importante croissance de 3,8 % par rapport à l'année précédente. Le RTC a transporté un total de 46,7 millions de personnes au cours de la dernière année. Il s'agit d'un achalandage record, avec plus d'un million de passages de plus qu'en 2008. Cette année-là, les festivités liées au 400^e anniversaire de la ville de Québec avaient généré un achalandage important, notamment lié au tourisme.



La hausse moyenne de l'achalandage sur 5 ans s'établit à 2,5 %.

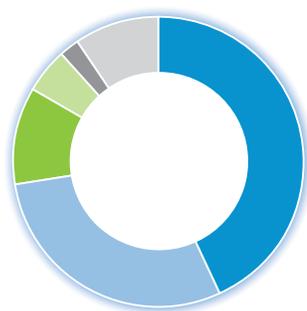


Grille de tarifs

	2011	2012
Tarif Général		
Laissez-passer mensuel	74,75 \$	76,75 \$
Laissez-passer 7 jours	25,50 \$	26,00 \$
Billet	2,55 \$	2,65 \$
Monnaie	2,75 \$	3,00 \$
Tarif 18 ans et moins		
Laissez-passer mensuel	50,25 \$	51,50 \$
Laissez-passer 7 jours	18,00 \$	18,50 \$
Billet	1,80 \$	1,85 \$
Tarif Étudiant +		
Laissez-passer mensuel	50,25 \$	51,50 \$
Laissez-passer 7 jours	18,00 \$	18,50 \$
Billet	2,55 \$	2,65 \$
Tarif Diplômé		
Laissez-passer mensuel	-	51,50 \$
Laissez-passer 7 jours	-	18,50 \$
Billet	-	2,65 \$
Tarif Aîné		
Laissez-passer mensuel	34,50 \$	35,50 \$
Laissez-passer 7 jours	18,00 \$	18,50 \$
Billet	1,80 \$	1,85 \$
Autres tarifs		
Laissez-passer 1 jour	6,85 \$	7,00 \$
Laissez-passer 2 jours	11,25 \$	11,50 \$
Laissez-passer ÉtéBUS	70,25 \$	72,50 \$
Billet de groupe « 6 à 11 ans »	18,00 \$	18,50 \$
Écolobus	1,00 \$	1,00 \$
Carte OPUS	6,00 \$	6,00 \$

Sources de revenus

Les revenus du RTC se sont élevés à 216,9 M\$ en 2012. Ils 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.



- Agglomération de Québec : 43,2%
- Clientèle : 29,3%
- Subventions gouvernementales : 11%
- Immatriculation : 4,9%
- Autres revenus : 2,3%
- Excédent de fonctionnement affecté : 9,3%



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 circulant principalement sur des voies réservées.

Parcours 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. Il dessert les principaux boulevards et les artères locales.

Parcours 1 à 99, 7 jours sur 7.

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



eXpress

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, faisant la navette entre le Château Frontenac et la Gare fluviale.

En service 7 jours sur 7.



Couche-tard

Couche-tard

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

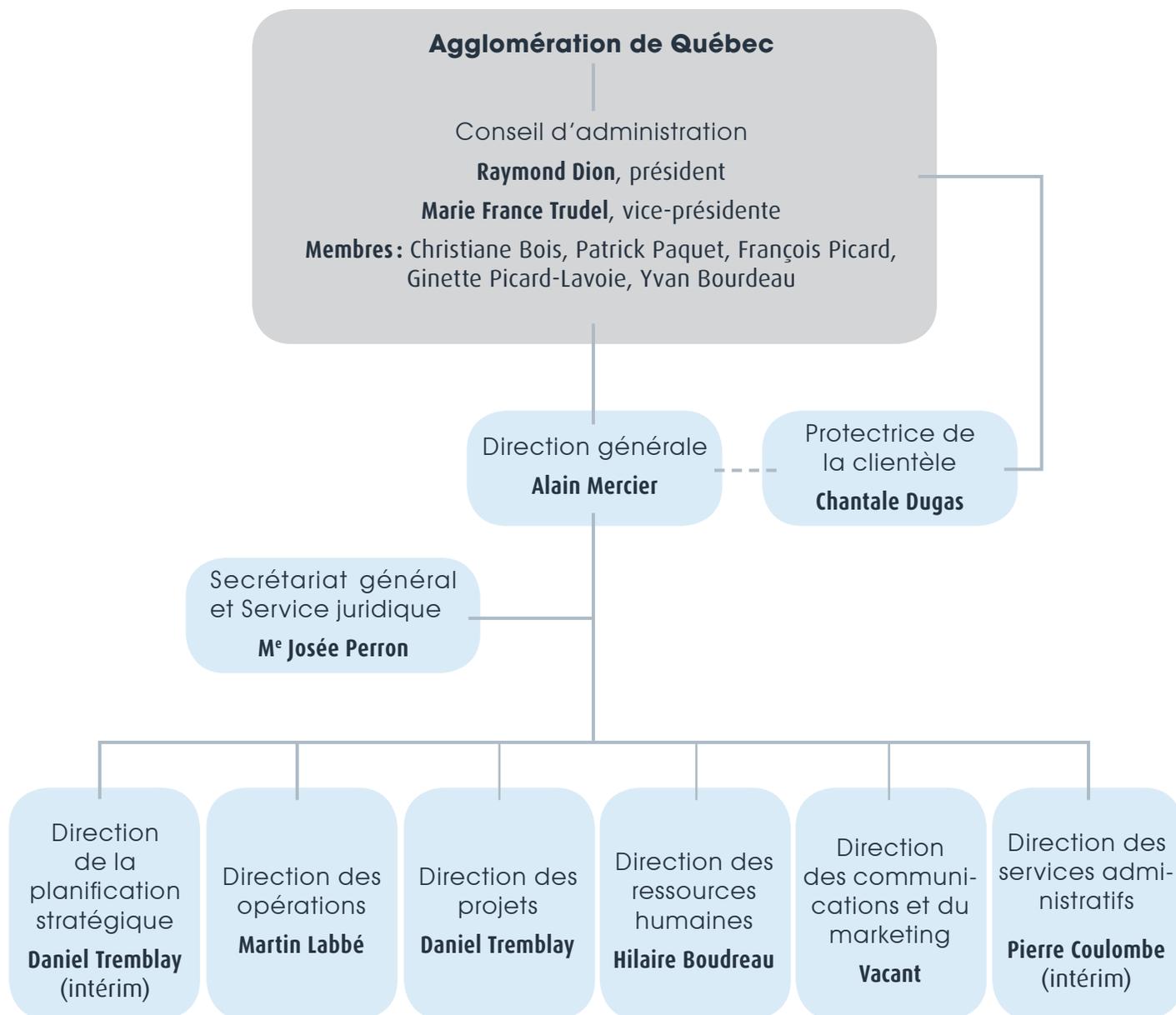


Parc-O-Bus

Stationnements gratuits permettant de garer sa voiture pour utiliser les services du RTC. On compte 21 Parc-O-Bus disséminés un peu partout dans l'agglomération de Québec.

L'organigramme

Au 31 décembre 2012



Le conseil d'administration



Sur la photo, de gauche à droite : François Picard, Ginette Picard-Lavoie, Raymond Dion, Marie France Trudel, Christiane Bois et Yvan Bourdeau. Absent de la photo : Patrick Paquet.

Au 31 décembre 2012, le conseil d'administration du RTC était formé de sept membres, dont six élus et un représentant des services de transport adapté. Habituellement, un représentant des usagers du transport en commun y siège aussi. C'est le conseil d'agglomération de Québec qui nomme les membres.

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

Yvan Bourdeau, 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

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

Le comité de direction



De gauche à droite : Nicole Lépine, Pierre Coulombe, Daniel Tremblay, Martin Labbé, Hilaire Boudreau, Michel de Mauraige, Carole Brousseau, Josée Perron et Alain Mercier.

Direction générale

Alain Mercier et Nicole Lépine

Pour mener à bien la mission et la vision de l'entreprise, le directeur général, Alain Mercier, 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. La chef du Secrétariat général et Service juridique, Josée Perron, est également membre du comité de direction.

Direction de la planification stratégique

Daniel Tremblay (intérim)

Cette direction est responsable de la planification du réseau et de son développement : orientations, parcours, planification stratégique à court, moyen et long termes, études diverses (par exemple celle sur le tramway). C'est également cette direction qui est responsable de l'accessibilité universelle, du développement durable et du développement organisationnel.

Direction des opérations

Martin Labbé

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, sécuritaire 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. La gestion des infrastructures ainsi que 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. Elle est également responsable de la gestion de la qualité.

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 (intérim)

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

Direction des projets

Daniel Tremblay

Cette direction est responsable de la mise en œuvre des grands projets de l'entreprise, tant en ce qui concerne le développement interne que celui des services. Elle est également responsable du développement et de l'aménagement des infrastructures.

Direction des communications et du marketing

Vacant

La Direction des communications et du marketing gère toutes les activités de communication interne et externe de l'entreprise. Elle a également la responsabilité de faire la promotion du RTC, notamment auprès de la population, des élus et des partenaires stratégiques. Cette direction assure les relations avec les médias et joue un rôle-conseil en matière de communication auprès des gestionnaires.

Elle est également responsable de faire la promotion du transport en commun, de gérer les activités de publicité et de marketing, d'assurer la présence en ligne de l'entreprise, de la production de tous les documents officiels et d'information ainsi que du développement des marchés. C'est également elle qui est responsable de la recherche de nouvelles sources de revenus, des programmes d'abonnement et de la tarification.

Finalement, la Direction des communications et du marketing est responsable du Service à la clientèle, incluant le centre d'appels, les relations avec la clientèle et les centres d'information.

Le Secrétariat général et Service juridique

M^e Josée Perron

Le Secrétariat général et Service juridique est responsable de tous les aspects juridiques de l'organisation, notamment de la rédaction des contrats, des opinions juridiques, du conseil juridique auprès des directions et des 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 ainsi que de la gestion des risques.

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
- Festival Grand Rire
- Fêtes de la Nouvelle-France
- Fondation Maurice Tanguay
- Galeries de la Canardière
- Galeries de la Capitale
- Gestev
- Gouvernement du Canada
- Gouvernement du Québec
- Grands Feux Loto-Québec
- Hydro-Québec
- 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
- 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 du programme Complicité

- Accès transports viables
- Autorité des marchés financiers
- Beenox inc.
- BMO Banque de Montréal
- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
- CADEUL
- Caisse Desjardins de l'Administration et des Services publics
- Caisse populaire Desjardins de Québec
- Cégep de Sainte-Foy
- Cégep Limoilou
- Centre de santé et services sociaux de la Vieille-Capitale
- Centre de services partagés du Québec
- Centre hospitalier universitaire de Québec
- Collège François-Xavier-Garneau
- Collège Mérici
- Commission administrative des régimes de retraite et d'assurances
- Commission de la capitale nationale du Québec
- Commission de la fonction publique
- Commission de la santé et de la sécurité du travail
- Commission des lésions professionnelles
- Commission des normes du travail
- Commission des transports du Québec
- Communauté métropolitaine de Québec
- Communauto
- Conseil des arts et des lettres du Québec
- Conservatoire de musique et d'art dramatique de Québec
- Coopérative de Solidarité de services à domicile de Québec
- Croissance Travail
- École Nationale d'Administration publique
- Exfo
- Fondation Monique-Fitz-Back
- Fonds québécois de la recherche sur la nature et les technologies/Fonds québécois de la recherche sur la société et la culture
- Frima Studio
- Héma Québec
- Hilton Québec
- Hôtel Delta Québec
- Industrielle Alliance, Assurance auto et habitation
- Industrielle Alliance, Assurance et services financiers
- Infoglobe

- Institut de la statistique du Québec
- Institut national de la recherche scientifique
- Institut national de santé publique du Québec
- Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec
- Investissement Québec
- Ixmédia
- La Capitale groupe financier
- La Financière agricole du Québec
- L'Assemblée nationale
- Le Pavois
- Le Soleil
- L'Union Canadienne, Compagnie d'Assurances
- 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 féminine
- 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
- Mobili T.
- Mouvement Desjardins
- 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
- Revenu Québec
- Secrétariat du Conseil du trésor
- Société d'habitation du Québec
- Société de l'assurance automobile du Québec
- Société immobilière du Québec
- Société Radio-Canada
- SSQ Assurances générales
- SSQ Société d'assurance-vie inc.
- Tribunal administratif du Québec
- TRYP Québec Hôtel PUR
- Ubisoft Divertissements inc.
- Université Laval
- Vérificateur général du Québec
- Ville de Québec
- Vision 7 Communications inc.





États financiers consolidés

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2012

Table des matières

Rapports

Rapport du vérificateur général de la Ville de Québec	54
Rapport de l'auditeur indépendant - Raymond Chabot Grant Thornton	56

États financiers

État consolidé des résultats	58
------------------------------------	----

Renseignements complémentaires consolidés

Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	59
Excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales	60
État consolidé de la situation financière	61
État consolidé de la variation de la dette nette	62
État consolidé des flux de trésorerie	63
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	64

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 2012, 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 2012, 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 59, 60, 70 et 71, 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 27 février 2013

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 du **RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE** qui comprennent l'état consolidé de la situation financière consolidées au 31 décembre 2012 et les états consolidés des résultats consolidés et de l'excédent accumulé, 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 conventions comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

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 planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en oeuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'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 conventions 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 2012 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 59, 60, 70 et 71, portent sur l'établissement de l'excédent de l'exercice et de la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales.

Raymond Chabot Grant Thornton S.E. N.C. R. L.¹

Lévis

Le 27 février 2013

¹ CPA auditeur, CMA permis de comptabilité publique n°A122005

État consolidé des résultats

Exercice terminé le 31 décembre

	Budget Modifié 2012	2012	2011
	(note 16)		
	\$	\$	\$
Revenus			
Fonctionnement			
Contribution de l'Agglomération de la Ville de Québec	93 766 640	93 717 000	93 766 640
Taxe sur l'immatriculation	10 613 270	10 565 556	10 363 833
Transferts	25 161 660	23 990 587	21 538 508
Utilisateurs	64 433 540	63 487 324	59 440 821
Contrats de service	1 187 800	1 288 795	1 322 386
Autres revenus	3 851 800	3 638 884	3 242 302
	199 014 710	196 688 146	189 674 490
Investissement			
Transferts	73 337 510	31 294 740	19 363 675
	73 337 510	31 294 740	19 363 675
	272 352 220	227 982 886	209 038 165
Charges			
Salaires	97 515 400	97 596 970	93 154 760
Avantages sociaux	15 224 760	14 487 823	14 316 461
Avantages sociaux futurs (note 11)	15 056 400	24 637 300	14 760 200
Carburant	16 900 770	16 762 108	14 649 455
Chauffage, électricité, téléphone	1 835 630	1 604 639	1 695 071
Coûts d'emploi	3 600 650	2 644 620	3 227 526
Coûts de financement - intérêts	8 991 660	7 111 061	7 000 988
Entretien et opérations des véhicules	10 273 400	10 356 195	9 988 191
Entretien et réparations des bâtiments	2 835 270	2 603 284	2 595 057
Frais généraux	18 879 960	18 042 177	17 820 849
Projets spéciaux	-	864 371	-
Amortissement	30 892 644	35 837 101	34 379 723
Imprévus	2 998 470	-	-
	225 005 014	232 547 649	213 588 281
Excédent (déficit) de l'exercice	47 347 206	(4 564 763)	(4 550 116)
Excédent accumulé au début de l'exercice		145 452 393	150 002 509
Excédent accumulé à la fin de l'exercice		140 887 630	145 452 393

Excédent de fonctionnement consolidé à des fins fiscales

Exercice terminé le 31 décembre

	Budget Modifié 2012 (note 16)	2012	2011
	\$	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	47 347 206	(4 564 763)	(4 550 116)
Moins : revenus d'investissement	(73 337 510)	(31 294 740)	(19 363 675)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(25 990 304)	(35 859 503)	(23 913 791)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	30 892 644	35 837 101	34 379 723
Produits de cession	15 000	29 605	269 661
Perte sur cession	-	1 050	160 910
	30 907 644	35 867 756	34 810 294
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	650 344	383 517
Remboursement de la dette à long terme	(15 838 680)	(16 102 711)	(14 832 192)
	(15 838 680)	(15 452 367)	(14 448 675)
Affectations			
Activités d'investissement	(275 280)	(380 128)	(539 981)
Excédent accumulé :			
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	11 548 350	20 177 724	10 041 741
Montants à pourvoir dans le futur	(351 730)	(400 294)	(351 735)
	10 921 340	19 397 302	9 150 025
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	3 953 188	5 597 853

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

Exercice terminé le 31 décembre

	Budget Modifié 2012 (note 16) \$	2012 \$	2011 \$
Revenus d'investissement			
Transferts - Infrastructures Canada-Québec	13 646 790	15 377 299	5 651 785
Transferts - Service de la dette	59 690 720	15 917 441	13 711 890
Excédent d'investissement consolidé de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	73 337 510	31 294 740	19 363 675
Conciliation à des fins fiscales			
Acquisition d'immobilisations			
Administration générale	(13 050 270)	(5 419 062)	(1 774 436)
Transport	(97 563 410)	(48 224 993)	(26 780 003)
	(110 613 680)	(53 644 055)	(28 554 439)
Autres investissements			
Placement dans une société en nom collectif	-	(46 581)	(72 330)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	37 000 890	21 093 215	16 566 593
Affectations			
Réserves financières et fonds réservés	-	-	88 925
Activités de fonctionnement	275 280	380 128	539 981
	37 276 170	21 426 762	17 123 169
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(922 553)	7 932 405

État consolidé de la situation financière

Au 31 décembre

	2012	2011
	\$	\$
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	12 780 155	18 123 361
Débiteurs (note 3)	110 370 305	101 417 522
Placement à long terme	118 911	72 330
Actif au titre des avantages sociaux futurs (note 11)	2 550 900	18 373 300
	<u>125 820 271</u>	<u>137 986 513</u>
PASSIFS		
Créditeurs et charges à payer (note 5)	37 634 875	38 795 120
Revenus reportés (note 6)	10 627 010	9 136 892
Dettes à long terme (note 7)	190 900 785	181 413 909
	<u>239 162 670</u>	<u>229 345 921</u>
DETTE NETTE	(113 342 399)	(91 359 408)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 8)	247 374 859	229 598 560
Stocks de fournitures (note 9)	5 917 603	5 784 311
Autres actifs non financiers	937 567	1 428 930
	<u>254 230 029</u>	<u>236 811 801</u>
EXCÉDENT ACCUMULÉ (note 10)	140 887 630	145 452 393
Engagements contractuels (note 12)		
Éventualités (note 13)		

État consolidé de la variation de la dette nette

Exercice terminé le 31 décembre

	2012	2011
	\$	\$
Déficit de l'exercice	(4 564 763)	(4 550 116)
Variation des immobilisations		
Acquisitions	(53 644 055)	(28 554 439)
Amortissement	35 837 101	34 379 723
Produit de cession	29 605	269 661
Perte sur cession	1 050	160 910
	(17 776 299)	6 255 855
Variation des stocks de fournitures	(133 292)	(322 070)
Variation des autres actifs non financiers	491 363	(333 359)
	358 071	(655 429)
Variation de la dette nette	(21 982 991)	1 050 310
Dette nette au début de l'exercice	(91 359 408)	(92 409 718)
Dette nette à la fin de l'exercice	(113 342 399)	(91 359 408)

État consolidé des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre

	2012	2011
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Déficit de l'exercice	(4 564 763)	(4 550 116)
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	35 837 101	34 379 723
Amortissement des frais reportés liés à la dette à long terme	916 584	887 953
Perte sur la cession d'immobilisations	1 050	160 910
	36 754 735	35 428 586
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(8 952 783)	2 813 081
Actif au titre des avantages sociaux futurs	15 822 400	7 068 300
Créditeurs et charges à payer	(1 160 245)	(9 625 358)
Revenus reportés	1 490 118	(339 616)
Stocks de fournitures	(133 292)	(322 070)
Autres actifs non financiers	491 363	(333 359)
	7 557 561	(739 022)
	39 747 533	30 139 448
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition	(53 644 055)	(28 554 439)
Produit de cession	29 605	269 661
	(53 614 450)	(28 284 778)
Activités de placement		
Émission ou acquisition de prêts, de placement à long terme et de participation dans des entreprises municipales	(46 581)	(72 330)
	(46 581)	(72 330)
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	37 661 000	30 662 000
Remboursement de la dette à long terme	(28 118 000)	(25 913 000)
Frais reportés liés à la dette à long terme	(972 708)	(912 084)
	8 570 292	3 836 916
Variation de l'encaisse	(5 343 206)	5 619 256
Encaisse au début	18 123 361	12 504 105
Encaisse à la fin	12 780 155	18 123 361

Les intérêts versés au cours de l'exercice totalisent 6 433 924 \$ (6 489 543 \$ en 2011).

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

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 551 000 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, des fournitures de bureau, des supports pour titres de transport et du diesel qui seront consommés dans le cours normal des activités au cours des prochains exercices financiers. Ces stocks sont évalués au moindre du coût ou de la valeur nette de réalisation et sont comptabilisés au coût établi selon la méthode du premier entré, premier sorti.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

2. Principales méthodes comptables (suite)

E) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. 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:

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

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.

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.

Les revenus autres que les revenus de transfert sont constatés lorsqu'il y a une preuve convaincante de l'existence d'un accord, que les services ont été fournis, que le prix de vente est déterminé ou déterminable et que le recouvrement est raisonnablement assuré.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

2. Principales conventions comptables (suite)

G) Avantages sociaux futurs

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

- Les avantages complémentaires de retraite comme la couverture des soins de santé et l'assurance vie offertes aux retraités; et un régime d'appoint
- 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 2012 selon la méthode à la valeur marchande redressée sur une période de cinq ans et sans reconnaître immédiatement une partie des gains et pertes actuariels de l'exercice.

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

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

H) Dette à long terme

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

I) Autres actifs non financiers

Les frais payés d'avance représentent des déboursés effectués durant l'exercice pour des services dont le RTC bénéficiera au cours des prochains exercices. Ces frais seront imputés aux résultats au moment où le RTC bénéficiera des services acquis.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

2. Principales conventions comptables (suite)

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^{er} janvier 2000

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

Application de la comptabilité d'exercice avec avantages sociaux futurs

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

Amélioration des régimes

- En 2012, des améliorations au régime capitalisé et non capitalisé sont comptabilisées et amorties sur une DMERCA respective de 12 ans et 9 ans.

L) Instruments financiers dérivés

Le RTC utilise périodiquement des contrats de couverture sur le carburant pour se prémunir des fluctuations des prix. 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.

	2012	2011
	\$	\$
3. Débiteurs		
Gouvernement du Canada et ses entreprises	340 731	845 099
Gouvernement du Québec et ses entreprises	103 586 897	96 029 965
CSST	1 716 711	1 052 273
Divers	4 725 966	3 490 185
	<hr/>	<hr/>
	110 370 305	101 417 522
Montant à recouvrer du gouvernement du Québec pour le remboursement de la dette à long terme ¹ (note 7)	<hr/>	<hr/>
	88 727 401	84 802 577

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

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

4. Facilité de crédit

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, renouvelable annuellement.

Le RTC utilise périodiquement des contrats de swaps sur marchandises pour couvrir des fluctuations de prix du carburant et dispose ainsi d'une ligne de trésorerie auprès d'institutions financières à la hauteur de 9 500 000 \$.

	2012	2011
	\$	\$
5. Crédoeurs et charges à payer		
Salaires et retenues à la source	21 589 721	26 280 668
Fournisseurs	12 027 943	7 608 896
Ville de Québec	2 541 668	3 524 220
Intérêts courus sur la dette à long terme	1 475 543	1 381 336
	37 634 87	38 795 120
6. Revenus reportés		
Transferts - Sofil	8 329 255	6 934 166
Transferts - Mesure transitoire MTQ	286 224	400 573
Transferts - Projet - Étude Tramway	266 818	-
Transferts - Dette comptant	-	81 379
Transferts - Frais d'émission et refinancement	386 379	361 509
Revenus de titres de transport	1 238 440	1 359 265
Enquête Origine destination	119 894	-
	10 627 010	9 136 892
7. Dette à long terme		
Obligations et billets en monnaie canadienne		
Taux d'intérêt moyen pondéré de 3,41 %		
Échéant de 2013 à 2027	191 880 000	182 337 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(979 215)	(923 091)
	190 900 785	181 413 909

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

2013 -	31 235 000
2014 -	27 427 000
2015 -	25 441 000
2016 -	28 331 000
2017 -	21 024 000
2018 et suivantes -	58 422 000
	191 880 000

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

8. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustements	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	33 929 986	671 409	-	34 601 395
Bâtiments	76 322 686	23 900 228	44 100	100 178 814
Véhicules	295 992 990	28 814 466	-	324 807 456
Ameublement et équipement de bureau	25 038 557	2 423 055	143 460	27 318 152
Machinerie, outillage et équipement	19 249 750	1 274 243	215 494	20 308 499
Terrains	9 680 755	34 673	-	9 715 428
	<u>460 214 724</u>	<u>57 118 074</u>	<u>403 054</u>	<u>516 929 744</u>
Immobilisations en cours	10 767 740	(3 474 019)	-	7 293 721
	<u>470 982 464</u>	<u>53 644 055</u>	<u>403 054</u>	<u>524 223 465</u>
Amortissement cumulé				
Infrastructures	8 142 971	1 555 038	-	9 698 009
Bâtiments	23 514 335	2 332 154	45 426	25 801 063
Véhicules	187 251 487	27 838 020	-	215 089 507
Ameublement et équipement de bureau	15 436 326	2 926 956	121 413	18 241 869
Machinerie, outillage et équipement	7 038 785	1 184 932	205 559	8 018 158
	<u>241 383 904</u>	<u>35 837 100</u>	<u>372 398</u>	<u>276 848 606</u>
Valeur nette comptable	<u>229 598 560</u>			<u>247 374 859</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 net de 18,2 M \$ (17 M \$ en 2011) amorti selon la même convention comptable que les infrastructures immobilisées.

	2012	2011
	\$	\$
9. Stocks de fournitures		
Pièces de rechange	5 358 607	5 289 256
Diesel	203 827	221 795
Supports de titres de transport	320 001	249 023
Fournitures de bureau	35 168	24 237
	<u>5 917 603</u>	<u>5 784 311</u>

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

	2012	2011
	\$	\$
10. Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement non affecté	6 528 742	8 304 854
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	7 823 847	14 320 772
Montants à pourvoir dans le futur	(9 922 244)	(2 371 038)
Financement des investissements en cours	(7 512 194)	(6 589 641)
Investissement net dans les éléments à long terme	143 969 479	131 787 446
	140 887 630	145 452 393
Ventilation des différents éléments :		
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés		
Excédent de fonctionnement affecté	6 851 139	13 408 688
Frais d'émission financé à long terme	972 708	912 084
	7 823 847	14 320 772
Montant à pourvoir dans le futur		
Salaires et avantages sociaux	(1 338 095)	(1 757 888)
Avantages sociaux futurs	(8 584 149)	(613 150)
	(9 922 244)	(2 371 038)
Financement des investissements en cours		
Investissement à financer	(11 754 598)	(11 076 730)
Financement non utilisé	4 242 404	4 487 089
	(7 512 194)	(6 589 641)
Investissement net dans les éléments à long terme		
Éléments d'actifs		
Immobilisations	247 374 859	229 598 560
Placement - Société en nom collectif	118 911	72 330
	247 493 770	229 670 890
Éléments de passif		
Dette à long terme	190 900 785	181 413 909
Frais reportés liés à la dette à long terme	979 215	923 091
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(88 727 401)	(84 802 577)
	103 152 599	97 534 423
Autres éléments	371 692	349 021
	103 524 291	97 883 444
	143 969 479	131 787 446

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

	2012	2011
	\$	\$
10. Excédent accumulé (suite)		
Analyse de la variation des différents éléments :		
Excédent de fonctionnement non affecté		
Solde au début de l'exercice	8 304 854	2 494 062
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	3 953 188	5 597 853
Affectation et virements		
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	(13 680 800)	212 939
Montant à pourvoir dans le futur	7 951 500	-
	(1 776 112)	5 810 792
Solde à la fin de l'exercice	6 528 742	8 304 854
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés		
Solde au début de l'exercice	14 320 772	24 665 532
Affectation et virements		
Activités de fonctionnement	(20 233 850)	(10 130 665)
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	13 736 925	(214 095)
	(6 496 925)	(10 344 760)
Solde à la fin de l'exercice	7 823 847	14 320 772
Montant à pourvoir dans le futur		
Solde au début de l'exercice	(2 371 038)	(2 722 773)
Amélioration 2012 - Régime capitalisé et non capitalisé	(7 951 500)	-
Diminution de l'exercice	400 294	351 735
Solde à la fin de l'exercice	(9 922 244)	(2 371 038)
Financement des investissements en cours		
Solde au début de l'exercice	(6 589 641)	(14 523 202)
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(922 553)	7 932 405
Affectation et virements		
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	-	1 156
	(922 553)	7 933 561
Solde à la fin de l'exercice	(7 512 194)	(6 589 641)
Investissement net dans les éléments à long terme		
Solde au début de l'exercice	131 787 446	140 088 890
Variation de l'exercice	12 182 033	(8 301 444)
Solde à la fin de l'exercice	143 969 479	131 787 446

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

11. Avantages sociaux futurs

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

L'évaluation actuarielle effectuée en date du 31 décembre 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, et un régime d'appoint.

	Régime capitalisé	Régimes non capitalisés	Total 2012	Total 2011
	\$	\$	\$	\$
Conciliation de l'actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs				
Actif (passif) au début de l'exercice	34 982 100	(16 608 800)	18 373 300	25 441 600
Dépenses de fonctionnement	(21 971 400)	(2 665 800)	(24 637 200)	(14 759 900)
Cotisations versées par l'employeur	7 890 400	-	7 890 400	6 680 800
Prestations versées par l'employeur	-	924 400	924 400	1 010 800
Actif (passif) à la fin de l'exercice	20 901 100	(18 350 200)	2 550 900	18 373 300

	Régime capitalisé 2012	Régime capitalisé 2011	Régime non capitalisé 2012	Régime non capitalisé 2011
	\$	\$	\$	\$
Situation actuarielle aux fins de comptabilisation				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	401 193 800	396 967 100	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(437 973 400)	(416 534 900)	(22 212 900)	(20 706 700)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	(36 779 600)	(19 567 800)	(22 212 900)	(20 706 700)
Pertes actuarielles non amorties	57 680 700	54 549 900	3 862 700	4 097 900
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	20 901 100	34 982 100	(18 350 200)	(16 608 800)

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

11. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2012	2011	2012	2011
	\$	\$	\$	\$
Situation actuarielle aux fins de comptabilisation des régimes, dont la valeur des obligations excède la valeur des actifs				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	401 193 800	396 967 100	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(437 973 400)	(416 534 900)	(22 212 900)	(20 706 700)
Situation actuarielle nette: déficit de comptabilisation	(36 779 600)	(19 567 800)	(22 212 900)	(20 706 700)
Dépenses de fonctionnement				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	10 770 600	9 375 600	1 070 600	889 600
Cotisations salariales des employés	(3 773 400)	(3 105 800)	-	-
	6 997 200	6 269 800	1 070 600	889 600
Amortissement des pertes actuarielles	5 980 100	5 509 700	585 100	374 100
Modifications apportées au régime au cours de l'exercice	7 751 300	-	200 200	-
Dépenses de fonctionnement excluant les intérêts	20 728 600	11 779 500	1 855 900	1 263 700
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	26 653 400	26 379 400	809 900	866 900
Rendement espéré des actifs	(25 410 500)	(25 529 600)	-	-
Intérêts créditeurs nets	1 242 900	849 800	809 900	866 900
Dépenses de fonctionnement de l'exercice	21 971 500	12 629 300	2 665 800	2 130 600

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

11. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2012	2011	2012	2011
	\$	\$	\$	\$
Conciliation de la valeur des actifs				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice précédent	396 967 100	404 825 700	-	-
Cotisations totales versées aux régimes au cours de l'exercice	11 663 900	9 786 600	924 600	1 010 800
Prestations versées au cours de l'exercice	(23 736 800)	(21 637 200)	(924 600)	(1 010 800)
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	25 410 500	25 529 600	-	-
Valeur espérée des actifs à la fin de l'exercice	410 304 700	418 504 700	-	-
Pertes survenues dans l'exercice sur le rendement des actifs		(21 537 600)	-	-
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	410 304 700	396 967 100	-	-
Conciliation de la valeur des obligations au titre des prestations constituées				
Valeur des obligations à la fin de l'exercice précédent	416 534 900	418 309 600	20 706 700	19 536 400
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	10 770 600	9 375 600	1 070 600	889 800
Coûts des services passés découlant de modifications de l'exercice	7 751 300	-	200 200	-
Prestations versées au cours de l'exercice	(23 736 800)	(21 637 200)	(924 600)	(1 010 800)
Intérêts débiteurs sur les obligations	26 653 400	26 379 400	809 900	866 700
Valeur espérée des obligations à la fin de l'exercice	437 973 400	432 427 400	21 862 800	20 282 100
Pertes (gains) survenus dans l'exercice sur les obligations		(15 892 500)	349 900	424 600
Valeur des obligations à la fin de l'exercice	437 973 400	416 534 900	22 212 700	20 706 700
Conciliation des pertes actuarielles non amorties				
Pertes survenues dans l'exercice sur le rendement des actifs	(9 110 900)	(5 645 100)	-	-
Gains survenus dans l'exercice sur les obligations		(349 900)	(424 600)	
Amortissement au cours de l'exercice	5 980 100	5 509 700	585 100	374 100
Variation au cours de l'exercice des pertes non amorties	(3 130 800)	(135 400)	235 200	(50 500)
Pertes non amorties au début de l'exercice	(54 549 900)	(54 414 500)	(4 097 900)	(4 047 400)
Pertes non amorties à la fin de l'exercice	(57 680 700)	(54 549 900)	(3 862 700)	(4 097 900)

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

11. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2012	2011	2012	2011
	\$	\$	\$	\$
Hypothèses d'évaluation actuarielle de comptabilisation				
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,50 %	6,50 %	3,80 %	3,80 %
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	6,50 %	6,50 %	6,40 %	6,40 %
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,50 %	3,50 %	3,20 %	3,20 %
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,50 %	2,50 %	2,20 %	2,20 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	6,30 %	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	12 ans	9 ans	9 ans
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	14	14

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

12. 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 quatre prochaines années à faire l'achat de 56 autobus. La valeur résiduelle de cet engagement est estimée à 42,7 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 11,6 M \$ réparti sur les cinq prochaines années ainsi que des ententes pour la réalisation de travaux d'investissement pour près de 28,4 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.

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 2013 à décembre 2016, le RTC s'est engagé à acheter une quantité de 41,6 M de litres à prix fixe qui représente une somme d'environ 41,9 M \$.

13. Éventualités

Au 31 décembre 2012, le RTC a des poursuites en dommages-intérêts totalisant 880 000 \$ ainsi que des réclamations en litiges pour 2,1 M \$. 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, procéder 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.

14. 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 2012, le RTC a reçu une contribution d'un montant de 93 717 000 \$ de l'agglomération de la Ville de Québec.

Au 31 décembre 2012, des obligations et des engagements du RTC pour des montants de 103 152 599 \$ et de 82 729 870 \$ respectivement sont garantis par l'agglomération de la Ville de Québec.

15. Chiffres comparatifs

Certaines données correspondantes fournies pour l'exercice précédent ont été reclassées en fonction de la présentation adoptée pour le présent exercice.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

16. Budget 2012

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 2012	Virement de crédits	Change-ment pré-sentation	Budget modifié
	\$	\$	\$	\$
Revenus				
Contribution de l'agglomération de Québec	93 766 640		-	93 766 640
Taxe sur l'immatriculation	10 613 270	-	-	10 613 270
Transferts	25 161 660	-	-	25 161 660
Utilisateurs	62 865 640	-	-	62 865 640
Contrats de service	2 755 700	-	-	2 755 700
Autres revenus	3 851 800	-	-	3 851 800
Total des revenus	199 014 710	-	-	199 014 710
Dépenses de fonctionnement				
Salaires	97 515 400		-	97 515 400
Avantages sociaux	15 224 760		-	15 224 760
Avantages sociaux futurs	15 056 400		-	15 056 400
Carburant	16 900 770		-	16 900 770
Chauffage, électricité, téléphone	1 835 630		-	1 835 630
Coûts d'emploi	3 600 650		-	3 600 650
Coûts de financement - intérêts	8 991 660		-	8 991 660
Entretien et opérations des véhicules	10 273 400		-	10 273 400
Entretien et réparations des bâtiments	2 835 270		-	2 835 270
Frais généraux	18 732 310	98 400	49 250	18 879 960
Amortissement	30 892 644			30 892 644
Imprévus	3 096 870	(98 400)	-	2 998 470
Total des dépenses de fonctionnement	224 955 764	-	49 250	225 005 014
Déficit de l'exercice	(25 941 054)	-	(49 250)	(25 990 304)

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice terminé le 31 décembre 2012

16. Budget 2012

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 2012	Virement de crédits	Change-ment pré-sentation	Budget modifié
	\$	\$	\$	\$
Conciliation à des fins fiscales				
Amortissement	30 892 644	-	-	30 892 644
Produit et perte sur cession	15 000	-	-	15 000
Remboursement de la dette à long terme	(15 838 680)	-	-	(15 838 680)
Activités d'investissement	(275 280)	-	-	(275 280)
Fonds réservés	630 500	-	-	630 500
Surplus accumulé affecté	10 868 600	-	49 250	10 917 850
Montant à pourvoir dans le futur	(351 730)	-	-	(351 730)
	25 941 054	-	49 250	25 990 304
Surplus de l'exercice à des fins fiscales	-	-	-	-



720, rue des Rocailles
Québec (Québec) G2J 1A5
Administration: 418 627-2351
Service à la clientèle: 418 627-2511

www.rtcquebec.ca