



Rapport
d'activité
2016

RTC

Table des matières

> Mot du président	4
> Mot du directeur général	5
> Bilan des investissements 2014-2016	8
> La gouvernance	16
> Portrait du RTC	20
> Développement de l'accessibilité universelle	28
> Portrait du STAC	32
> Annexe : États financiers consolidés	35





Édition

Service des communications
Réseau de transport de la Capitale
ISBN : 978-2-921925-52-5

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec – Juin 2017

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

Mot du président



L'année 2016 bouclait la réalisation du Programme triennal d'immobilisations 2014-2016 et du plan complémentaire qui l'accompagnait. Elle confirme également le début des travaux d'élaboration du prochain plan stratégique.

Les importants investissements qui ont été planifiés et réalisés pendant cette période ont permis de compléter le réseau tel que nous le connaissons aujourd'hui. L'organisation a consenti des efforts importants pour la mise en place de Nomade temps réel, la consolidation du réseau structurant et le rehaussement de la norme de confort. En parallèle, le processus de planification de certaines infrastructures majeures, comme les terminus dans les secteurs de la Pointe-aux-Lièvres et D'Estimauville a été amorcé et va bon train.

Par ailleurs, de grands efforts ont également été déployés par les membres du conseil d'administration pour moderniser la gouvernance du RTC. En procédant par étapes et en se basant sur les meilleures pratiques, notamment celles que le gouvernement du Québec a mises de l'avant pour ses sociétés d'État, le conseil a pu se doter de meilleurs outils pour exercer son rôle stratégique et de contrôle. Plusieurs sous-comités ont vu le jour pendant cette période et le règlement intérieur du RTC a été modernisé en 2016.

Je suis très fier du travail accompli par les membres du conseil d'administration. Nous poursuivrons d'ailleurs dans le même sens en 2017. Je les remercie chaleureusement.

Je tiens enfin à féliciter les membres de la direction du RTC ainsi que chacun des employés de l'organisation, qui sont parvenus à continuer à livrer des services d'une très grande qualité alors qu'ils ont été sollicités pour réaliser des projets d'envergure pendant cette période.

A handwritten signature in white ink on a dark blue background, appearing to read 'R. Normand'.

Rémy Normand
Président du conseil d'administration

Mot du directeur général

De nombreux grands chantiers ont pris fin en 2016 et les clients commencent à bénéficier de résultats concrets. Du côté des services, le réseau structurant a été complété avec la création de deux nouveaux parcours Métrobus, les 804 et 807; un nouveau parcours, le 19, a vu le jour au centre-ville; le 75 a quant à lui été bonifié de façon importante. Ces améliorations ont été réalisées en tout respect de la santé financière de l'organisation. Elles reflètent le développement et l'évolution de la ville, que le RTC doit soutenir par sa mission.

Pour nos clients, le changement le plus important a probablement été technologique, puisque le système Nomade temps réel a été intégré sur tous les parcours. Cette petite révolution, que nous préparions depuis quelques années, commence à porter ses fruits auprès des clients, qui sont mieux informés et bénéficient d'un service plus fiable. Nomade a redéfini la relation qu'entretient le RTC avec ses clients.

Pour notre organisation aussi, Nomade offre des avantages : grâce à la qualité et à la quantité des données amassées par le système, des gains de productivité importants ont déjà été réalisés. Ce sont justement ces gains qui nous ont permis de bonifier autant notre offre de service au profit de la clientèle.

À cela s'ajoutent l'arrivée des autobus articulés hybrides et climatisés ainsi que l'annonce de la construction de trois Parc-O-Bus d'envergure régionale.

Tous ces projets convergent vers un point : la modernisation de notre réseau. Elle s'est amorcée et se poursuit de plus belle. Avec la planification pour le futur qui chemine et la révision du réseau qui s'achève, l'année 2016 aura été une plateforme de lancement vers un nouveau réseau plus simple, plus direct et plus fréquent au bénéfice des citoyens de l'agglomération de Québec.

En terminant, je souhaite exprimer ma grande fierté envers nos quelque 1 600 employés, dont le travail quotidien se traduit par un service ponctuel et un réseau propre, accueillant et attrayant pour nos clients.

Des milliers de personnes commencent leur journée avec le sourire d'un de nos chauffeurs. Notre désir est de faire en sorte qu'elles soient satisfaites, chaque matin, d'avoir choisi de se déplacer avec le RTC.



Alain Mercier
Directeur général





Mission

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) 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.

Bilan des investissements 2014-2016

Les bases du réseau du futur



Après l'échéance en 2014, du Plan stratégique de développement des services 2005-2014, le RTC a amorcé trois années de transition, qui se sont achevées cette année. Le Programme triennal d'immobilisations 2014-2016 contenait les actions pour compléter une décennie de développement rapide, tant sur le plan des services que de leur utilisation, et pour poser les bases du réseau du futur. Ce réseau plus simple, plus direct et plus fréquent sera décrit dans le prochain plan stratégique.

Bilan des investissements 2014-2016

Compléter le réseau structurant

Le réseau Métrobus, un service à haute fréquence servant de colonne vertébrale au réseau et principal générateur de déplacements en transport en commun, a été complété. Plusieurs actions ont été entreprises pour réaliser cet objectif.

Mise en place du Métrobus 804

Le 3 décembre 2016, la transformation du parcours 87 en Métrobus 804 a été officialisée. Entièrement desservi par des véhicules articulés, dont certains hybrides, ce nouveau Métrobus améliore de façon significative la desserte du nord-ouest de la ville, notamment grâce à une fréquence bonifiée. Les travaux d'analyse sont amorcés afin de terminer son implantation, notamment au regard des zones d'arrêt et des mesures préférentielles le long du tracé.

Transformation du parcours 7 en Métrobus 807

En août 2016, le populaire parcours 7 est officiellement devenu le Métrobus 807. Comme pour le Métrobus 804, le RTC a commencé son implantation par l'utilisation de véhicules articulés et une révision de l'horaire. La transformation sera complétée au cours des prochaines années par l'implantation des autres mesures spécifiques aux parcours Métrobus.

Mise en place de mesures préférentielles sur les Métrobus 800, 801, 802 et 803

Le RTC travaille depuis 2014, en collaboration avec la Ville de Québec, à accroître l'efficacité de ses parcours Métrobus pour les rendre plus performants et plus fiables, donc plus attrayants pour les clients. Près de 6 M\$ ont été investis pour consolider les mesures préférentielles sur les Métrobus 800, 801, 802 et 803. Des feux prioritaires ont été installés en 2016, entre autres sur le Métrobus 803, et la mise en place d'un système de préemption aux feux de circulation a débuté.

Nouvelle norme de confort en zone d'attente

Quatre nouvelles stations tempérées ont été construites depuis 2014 pour améliorer le confort des clients en zone d'attente, dont certaines en partenariat avec le privé. Elles sont équipées du WiFi et d'écrans d'information permettant aux clients d'avoir accès gratuitement à Internet sans fil et à l'information en temps réel. Ces stations sont situées à proximité du complexe Jules-Dallaire ainsi que dans les secteurs de Saint-Roch, Montcalm et Limoilou. Cette dernière est la plus spacieuse et la première ayant façade sur deux artères. Parallèlement à ces investissements, une centaine d'abribus de nouvelle génération ont fait leur apparition sur le réseau en 2015 et 2016. Mieux intégrés dans le paysage urbain, ils sont plus lumineux, dotés d'éclairage, et plus facilement accessibles aux personnes en fauteuil roulant. D'ici 2018, environ 200 de ces nouveaux abribus accueilleront les clients sur le réseau.

Bus hybrides et climatisés

Depuis août 2016, tous les nouveaux véhicules articulés qui entrent en service sur le réseau structurant offrent un confort accru aux clients grâce à leur motorisation hybride, un intérieur plus aéré, une fenestration plus abondante et un système de climatisation qui permet de conserver une température agréable à l'année. De plus, leur système de ventilation filtre l'air et élimine efficacement l'humidité, ce qui améliore le confort des clients en toutes saisons. Déjà, 23 articulés ont été intégrés sur le réseau Métrobus. Ailleurs sur le réseau, 31 véhicules standards comportant les mêmes caractéristiques sont en service.

Accessibilité accrue aux personnes en fauteuil roulant

Les six parcours Métrobus sont maintenant accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Le Métrobus 803 a été rendu accessible en 2014, trois ans après sa création. Aujourd'hui, pas moins de 89 % de ses arrêts peuvent être utilisés par des personnes en fauteuil roulant. Les Métrobus 804 et 807, quant à eux, présentaient respectivement 63 % et 32 % d'arrêts accessibles dès leur mise en service, en 2016. Le taux d'accessibilité sera augmenté au fil des ans en fonction des investissements qui seront réalisés par la Ville de Québec et le RTC.

Bilan des investissements 2014-2016



Poursuivre le développement des services eXpress

Destination Sainte-Foy : finalisation des infrastructures

Les nouveaux eXpress 500 et les changements apportés aux eXpress 300 à l'automne 2013 ont grandement haussé la qualité des services offerts aux clients se dirigeant vers le Plateau centre de Sainte-Foy. En 2014, les infrastructures ont été finalisées afin de rendre les nouveaux services encore plus attrayants : deux nouvelles stations tempérées et deux tronçons entièrement dédiés aux autobus sur le campus de l'Université Laval, une nouvelle zone d'arrêt à double quai et un passage piétonnier sécuritaire pour les étudiants du Cégep de Sainte-Foy.

Parc-O-Bus d'envergure régionale pour capter les clients en périphérie

En août 2016, le RTC a annoncé la création de trois Parc-O-Bus d'envergure régionale situés dans les secteurs de Cap-Rouge (Le Gendre), Charlesbourg (de la Faune) et Beauport (Sainte-Anne). Comptant quelques centaines d'espaces chacun et munis d'infrastructures d'accueil confortables, de bornes de recharge pour voitures électriques, et de supports à vélo pour favoriser l'intermodalité, ces stationnements faciliteront l'accès au transport en commun pour les résidents de la périphérie. Le Parc-O-Bus Le Gendre a accueilli ses premiers clients en 2016. Les deux autres ouvriront au cours des prochaines années.

De plus, le Parc-O-Bus D'Estimauville a été relocalisé et agrandi en 2015, passant à 196 espaces. Fort populaire, ce stationnement a été le premier à être muni d'une barrière pour y contrôler l'accès au bénéfice des clients.

Bilan des investissements 2014-2016

Poursuivre la modernisation des services et des outils d'information

Nomade temps réel implanté sur tout le réseau

En novembre 2016, le RTC a complété le déploiement de Nomade temps réel, un système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs, sur tous ses parcours. Les clients bénéficient aujourd'hui de renseignements en temps réel sur les heures de passage des bus et les perturbations au service sur l'ensemble du réseau, et ce, sur un éventail de plateformes numériques : sites Web et mobile, application mobile, bornes d'information, écrans en stations et dans les bus, annonces vocales et SMS. Le réseau est maintenant géré en temps réel au quotidien, ce qui permet de réduire les impacts sur la clientèle en cas de perturbation en apportant des ajustements de façon proactive. Le RTC profite du même coup d'une multitude de données générées par le système, qui lui ont entre autres permis d'optimiser certains parcours et de bonifier ses services au bénéfice des clients.

Nouveaux outils d'information modernes et intégrés

En plus de l'implantation des outils d'information de Nomade, le RTC a accentué le déploiement de nouveaux outils d'information numériques. Une entente unique au Canada, aux nombreux bénéfices, a été conclue avec Astral Affichage en avril 2015. Elle comprend plusieurs actions concrètes pour améliorer l'expérience client, dont l'installation d'écrans tactiles et statiques donnant accès à une foule de renseignements dans divers endroits publics et stations tempérées. Leur déploiement a débuté en 2016 et continuera à un rythme accéléré pour se terminer en 2017. De plus, un projet de déploiement d'abribus chauffés fait partie de cette entente qui permettra d'améliorer le confort de la clientèle en zone d'attente, dès 2017.

De nouvelles façons de consulter l'information répondant davantage à un engagement de développement durable, comme les horaires sur mesure imprimables, ont aussi été développées, faisant suite au retrait des guides horaires papier en 2015. La modernisation et l'intégration des outils d'information se sont affirmées et se poursuivent.

Le RTC est l'une des rares sociétés de transport sur le continent à effectuer sans papier l'information à la clientèle. Avec de nouveaux outils technologiques à sa disposition, le RTC a entrepris ce virage et a pu compter sur la grande collaboration des clients. Avec ce changement, l'entreprise veille non seulement à son empreinte écologique mais collabore à la vision de ville intelligente de la Ville de Québec.



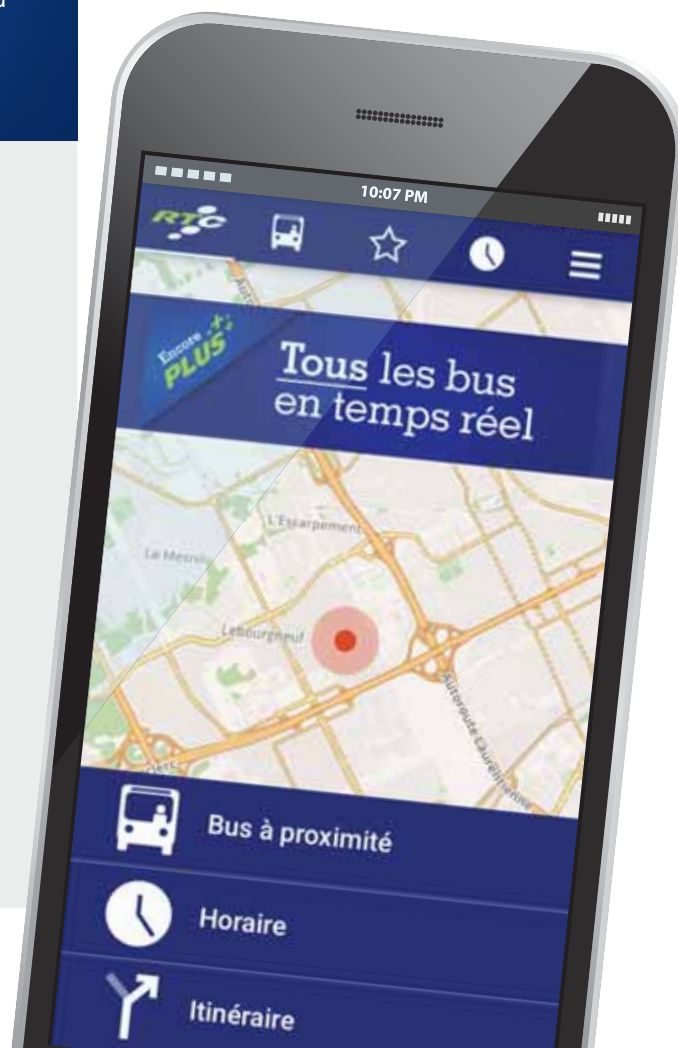
Bilan des investissements 2014-2016

Le RTC 100 % Nomade temps réel

En avance sur l'échéancier prévu, le RTC annonçait en novembre que Nomade temps réel était dès lors offert sur l'ensemble de ses 135 parcours.

Ce système basé sur la géolocalisation permet aux clients de connaître une foule de renseignements en temps réel sur le passage des bus, les prochains arrêts et les perturbations du réseau sur plusieurs outils et plateformes.

- Sites web et mobile
- Application mobile disponible sur iOS et Android
- 37 bornes d'information aux arrêts les plus achalandés du réseau
- 13 écrans d'information statiques en stations tempérées et aux Centres d'information
- 689 écrans à bord des autobus annonçant les prochains arrêts
- Annonces sonores dans les autobus pour informer des prochains arrêts
- Demande d'horaire en temps réel par messagerie texte



Bilan des investissements 2014-2016

Les clients peuvent également compter sur le soutien d'agents à l'information voyageur et au contrôle qualité qui diffusent en temps réel l'information à propos des perturbations sur le réseau sur la majorité de ces outils d'information.

Grâce aux données générées par le système Nomade temps réel, le RTC a amélioré la productivité de son réseau en analysant de façon plus précise les heures de passage de ses parcours.

L'information et le service à la clientèle en 2016

- **3 109 572** visites sur nos sites web et mobile
- **86 478** téléchargements de la nouvelle application mobile RTC Nomade temps réel
- **156 972** requêtes SMS pour obtenir un horaire en temps réel
- **10 368** visites au Centre d'information du RTC, rue des Rocailles
- **39 650** visites au Centre d'information du RTC, rue Saint-Joachim
- **140 722** appels au Centre contact client

Médias sociaux

- Facebook : **11 543** abonnés
- Twitter : **5 205** abonnés
- You Tube : **214 217** visionnements

Bilan des investissements 2014-2016

Vers la mobilité durable

Dans le sillon du Plan de mobilité durable, déposé par la Ville de Québec en janvier 2011, le RTC a amorcé le virage d'une nouvelle ère du transport urbain à travers plusieurs projets, études et analyses compris dans le Programme triennal d'immobilisations.

Étude sur le tramway – SRB

Les résultats de l'Étude de faisabilité tramway – SRB à Québec ont été déposés en mars 2015, avec la recommandation de mettre en place un service rapide par bus desservant Québec et Lévis. En mars 2016, le gouvernement du Québec a octroyé une enveloppe de 12,5 M\$ pour la création d'un bureau d'étude, dont le RTC est responsable. Les études d'avant-projet et d'impact ont débuté dans les semaines suivantes et étaient en cours de réalisation au 31 décembre 2016.

Véhicules adaptés aux quartiers desservis

En mars 2016, le RTC a octroyé un contrat à l'entreprise belge Van Hool pour l'achat de 32 midibus hybrides. D'une longueur de 9 mètres (30 pieds) et comptant une vingtaine de places assises, ils seront mieux adaptés à la desserte de certains secteurs de la ville, dont les quartiers historiques.

Planification améliorée des besoins immobiliers

Afin d'assurer la localisation idéale des infrastructures nécessaires au développement de ses services au meilleur coût pour la collectivité, le RTC s'est doté d'une enveloppe budgétaire et d'une stratégie d'achat de terrains. En 2015 et 2016, elles ont mené à l'acquisition de cinq terrains destinés à des mesures incitatives à l'utilisation du transport en commun en périphérie, dont trois serviront à la construction de Parc-O-Bus d'envergure régionale. Un terrain a également été acheté dans le secteur Saint-Roch, où un terminus sera aménagé pour remplacer celui qui se trouvait sur la rue du Roi, auparavant.



Bilan des investissements 2014-2016

Prix et reconnaissances

2014

- **Prix reconnaissance ATUQ** : projet « Destination Sainte-Foy »
- **Grands prix santé et sécurité du travail CSST** – finaliste régional pour innovation et organismes publics : projet « travailleur de rue »
- **Prix Créa – campagne télé** : « Copine/Bonus »
- **Prix Créa – publicité télé service** : « Bonus »
- **Prix du public Francopub – radio** : « Simon »
- **Applied arts award annual** – Young blood television single : « Bonus »
- **Applied arts award annual** – TV 30 seconds or less series : « More time to think »
- **Prix communication grand public de l'AQTR** : campagne de mise en valeur du transport en commun
- **Prix communication grand public de l'AQTR** : campagne « La fête nous transporte »
- **Cassies** - Off to a good start (silver) : The Bus System

2015

- **Prix reconnaissance ATUQ** : projet « Nomade temps réel »
- **Grands prix santé et sécurité du travail CSST** – finaliste régional pour innovation et organismes publics : projet de distributeur de perles de verre
- **Grands prix d'excellence en transport** – catégorie mobilité durable : projet « Destination Sainte-Foy »
- **Prix communication grand public de l'AQTR** : campagne « Se rendre aux festivités en bus, c'est une bonne idée »
- **Marketing awards** – film television single small budget (gold) : « Chair »
- **Marketing awards** – film television campaign small budget (bronze) : « The bus »
- **Mérites d'architecture de la Ville de Québec** - catégorie édifices publics et institutionnels : stations tempérées Foresterie et Quatre-Bourgeois

2016

- **Prix reconnaissance ATUQ** : démarche d'amélioration continue aux divisions de la maintenance des véhicules et de la planification et ingénierie
- **Prix coup de cœur en développement durable ATUQ** : projet de récupération d'uniformes
- **Grands prix stratégie de commandite, succès prolongé** : activation de commandite pour le Festival d'été de Québec

La gouvernance

Une gouvernance revue et actualisée

D'importants travaux de révision de la gouvernance du Réseau de transport de la Capitale (RTC) ont eu lieu entre 2014 et 2016 dans l'objectif de suivre les meilleures pratiques en cette matière.

D'une part, cinq comités et deux sous-comités techniques ont été créés en 2014. Composés de membres du C.A. et d'experts indépendants, chacun d'entre eux est voué à un domaine d'intervention précis qui veille à la saine gestion de l'organisation. La liste de ces comités figure un peu plus loin.

Dans la même veine, un poste de vérificateur interne a été créé et pourvu au même moment. Mandaté pour formuler des recommandations en matière de contrôle et de gouvernance, son travail a notamment mené à la mise en place d'un processus de gestion des risques.

De plus, un processus d'auto-évaluation du conseil d'administration et de ses comités a été mis en place permettant une amélioration continue de la gouvernance.

Toujours dans un objectif d'amélioration continue, des formations ont été suivies par les administrateurs ainsi que par la haute direction du RTC. Ces formations, données par l'ENAP et par le Collège des administrateurs de sociétés, concernaient les meilleures pratiques en matière de gouvernance ainsi que les rôles et responsabilités des administrateurs et membres de comités du conseil.

Le RTC a entrepris en parallèle une démarche de modernisation de ses politiques, directives et règlements, qui a résulté dans la mise à jour de la majorité de celles-ci. Le 28 septembre 2016, le conseil d'administration a notamment adopté le Règlement 340 – Règlement intérieur du Réseau de transport de la Capitale (RTC) entré en vigueur le 1^{er} novembre dernier. Il établit les règles de régie interne du RTC et fixe les paramètres entourant la prise de décision dans les différents domaines de ses activités. En incluant notamment un nouveau processus de délégation de pouvoirs plus efficace et en clarifiant le processus de reddition de comptes dans l'organisation, il permet aux administrateurs de se concentrer davantage sur leur rôle stratégique et de contrôle.

Le 28 septembre 2016, le conseil d'administration du RTC a également adopté un code d'éthique s'adressant à tous les employés, administrateurs, membres externes des comités du conseil d'administration, membres des comités de travail et représentants du RTC. Ce code d'éthique énonce les valeurs et principes qui doivent guider les groupes énumérés ci-dessus dans le cadre de leurs fonctions. Il édicte certaines règles de conduite et énonce les principes directeurs des responsabilités et devoirs de chacun.

La gouvernance

Le conseil d'administration*

Le conseil d'administration du RTC est composé de neuf membres, soit sept membres choisis parmi les élus municipaux et deux membres choisis parmi les résidents de l'agglomération de Québec, soit un usager du transport en commun régulier et un usager du transport en commun adapté. Le conseil d'agglomération de Québec nomme les membres.

Rémy Normand

Président

Conseiller du district du Plateau
Arrondissement de Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge

Marie France Trudel

Vice-présidente

Conseillère du district de Sainte-Thérèse-de-Lisieux
Arrondissement de Beauport

Anne Corriveau

Conseillère du district de la Pointe-de-Sainte-Foy
Arrondissement de Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge

France Hamel

Conseillère du district de Portneuf
Saint-Augustin-de-Desmaures

Laurent Proulx

Conseiller du district de Cap-Rouge – Laurentien
Arrondissement de Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge

Suzanne Verreault

Conseillère du district de Limoilou
Arrondissement de La Cité-Limoilou

Patrick Voyer

Conseiller du district des Monts
Arrondissement de Charlesbourg

Yvan Bourdeau

Client des services de transport en commun adapté

Myriam Régnier

Cliente des services de transport en commun régulier

La gouvernance

Les comités techniques du C.A.

Comité d'audit

Ce comité a pour mandat d'encadrer les fonctions d'audit interne et externe du RTC et d'assurer le suivi des recommandations émanant de ces fonctions. Il étudie les moyens et les solutions à privilégier pour assurer au conseil d'administration une conduite efficace des affaires opérationnelles et administratives du RTC.

Comité gouvernance

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière d'éthique et de gouvernance et de formuler au conseil d'administration les recommandations appropriées.

Comité patrimoine, financement et risques

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion du patrimoine d'entreprise, de réalisation des projets majeurs, de gestion financière et de gestion des risques, et ce, afin de formuler au conseil d'administration les recommandations appropriées.

Comité ressources humaines

Ce comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion des ressources humaines du RTC et de formuler au conseil d'administration les recommandations appropriées.

Comité approche client

Le comité a pour mandat de recommander au conseil d'administration les actions à réaliser pour actualiser les processus d'affaires en lien avec l'offre de service du RTC. Le comité peut interpeller les citoyens à ce sujet. Il peut également évaluer les mécanismes, les outils et les façons de faire existants afin de procéder à toute recommandation jugée appropriée.

Comité approche client Sous-comité clientèle

Le sous-comité clientèle réunit neuf représentants de la clientèle du RTC et du STAC. Nommés pour des mandats de deux ans, ses membres sont consultés sur différents aspects des services de transport en commun.

Comité approche client Sous-comité partenaires – milieu associatif

Le sous-comité partenaires – milieu associatif réunit des représentants d'organisations concernées par l'expérience des clients des services de transport en commun régulier et adapté. Ses membres ont pour mandat d'entretenir un lien avec le RTC, de participer à la planification d'activités visant l'amélioration des services de transport en commun régulier et adapté ainsi que de contribuer à la réalisation de certains projets en participant à des groupes de travail.

La gouvernance



Le comité de direction du RTC*

Alain Mercier

Directeur général

Jacques Bédard

Directeur des projets spéciaux

Annie Bélanger

Directrice de la planification stratégique

Hilaire Boudreau

Directeur des ressources humaines

Michel de Muraige

Directeur des communications et du marketing

Martin Labbé

Directeur des opérations

Christian Lebeuf

Directeur des projets

Luc Richard

Directeur des services administratifs

Stéphanie Deschênes

Secrétaire générale et Chef du service juridique

Nicole Lépine

Adjointe à la direction générale

Portrait du RTC

Territoire desservi

Le RTC assure le transport en commun dans l'agglomération de Québec laquelle compte environ 577 300 personnes¹. Il dessert également Boischatel en vertu d'une entente avec la municipalité. Les services de transport adapté et de Taxibus sont exploités par des entreprises externes par des contrats les liant au RTC.



97%
des citoyens
résident à moins
de **800 mètres**
d'un arrêt
d'autobus

Secteurs desservis par le RTC

- | | |
|------------------------------------|----------------------|
| ① Saint-Augustin-de-Desmaures | ⑥ Wendake |
| ② Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge | ⑦ La Cité – Limoilou |
| ③ L'Ancienne-Lorette | ⑧ Charlesbourg |
| ④ La Haute-Saint-Charles | ⑨ Beauport |
| ⑤ Les Rivières | ⑩ Boischatel |

1. Institut de la statistique du Québec, 2016

Portrait du RTC

Une offre de service diversifiée



Métrobus

Haute fréquence sur **voies réservées**

- > 6 parcours
- > Numérotation : gamme 800
- > Autobus articulés, sauf 803
- > Intervalle de service aux 6 à 15 minutes (804 aux 30 minutes à certaines périodes)
- > 7 jours sur 7
- > Accessibles aux personnes en fauteuil roulant



leBus

Un service à **proximité**

- > 60 parcours
- > 1 parcours accessible aux personnes en fauteuil roulant (21)
- > Numérotation : 1 à 199
- > Couvre le territoire et assure la liaison entre les quartiers résidentiels et les pôles d'activité
- > 7 jours sur 7



eXpress

Lien rapide vers le **travail** ou les **études**

- > 57 parcours
- > Numérotation : gammes 200, 300 et 500
- > Lien direct par l'autoroute entre la banlieue et le centre-ville de Québec, et du plateau centre de Sainte-Foy
- > En semaine aux heures de pointe



Couche-tard

Pour les **oiseaux de nuit**

- > 13 parcours
- > Numérotation : gamme 900
- > Service de nuit, les vendredis et samedis

Portrait du RTC

Le RTC en chiffres

Parc autobus

582 autobus

> **475** standards


> **107** articulés


40 % du parc accessible aux personnes en fauteuil roulant

Employés*

1 595 employés

 **926** personnel chauffeur

 **353** personnel administratif et de soutien

 **316** personnel entretien

* Nombre d'employés au 31 décembre 2016

27 792 854
kilomètres parcourus en 2016



4 534
arrêts



1 062
abribus



20
stations
tempérées



21
Parc-O-Bus



10
terminus



135
parcours



4 362
départs par jour



870 km
de réseau



65,4 km
de voies réservées

Portrait du RTC

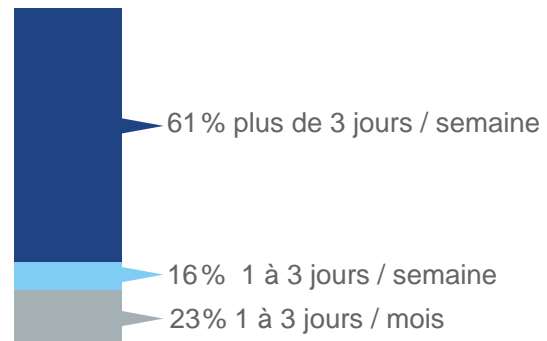
Profil de la clientèle*

Caractéristiques

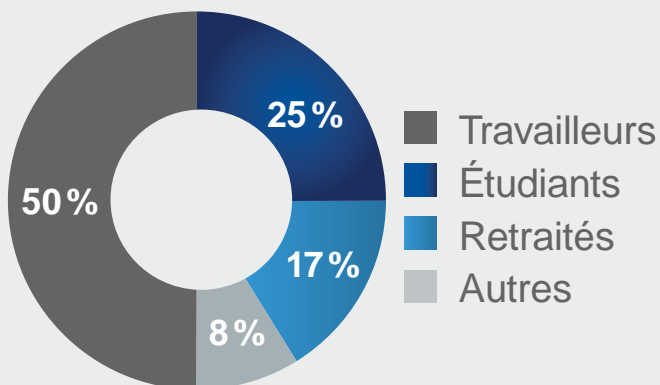
88 %

des clients jugent le transport en commun simple à utiliser

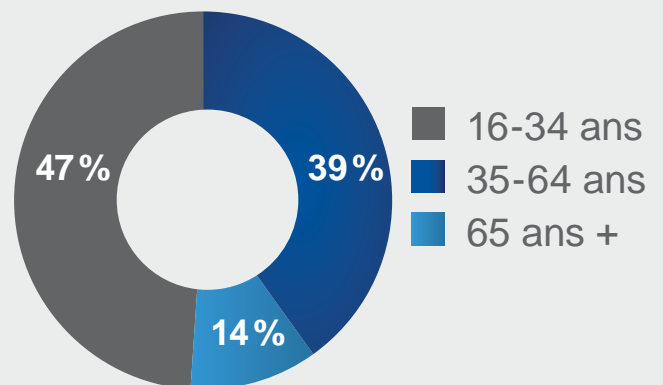
Fréquence



Occupation



Âge



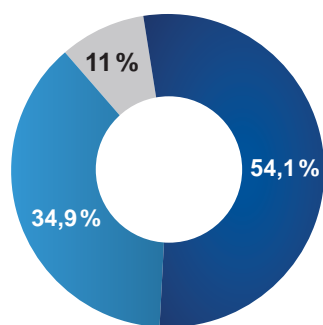
* Source : Léger, Étude de segmentation, 2014

Portrait du RTC



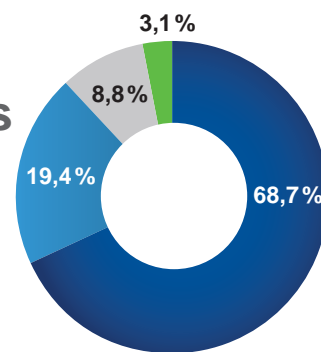
Revenus : **208,6 M \$**
 Dépenses : **209,4 M \$**
 Écart financier : **-0,8 M \$**

Répartition des **revenus**



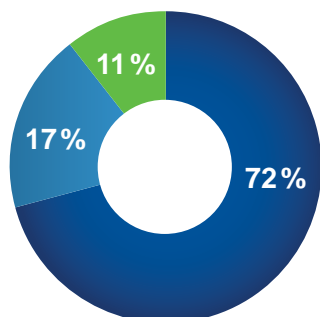
- Agglomération de Québec
- Revenus autonomes
- Gouvernement du Québec

Répartition des **dépenses**



- Masse salariale
- Biens et services
- Financement
- STAC

Répartition des **dépenses par activité**



- Livraison du service
- Soutien à l'exploitation et au service à la clientèle
- Soutien administratif

* Basé sur les états financiers 2016 non consolidés

Portrait du RTC

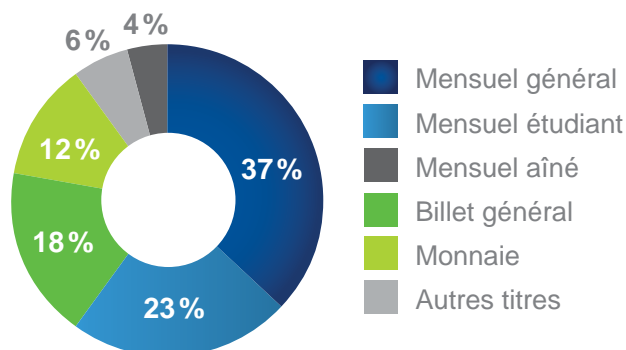


Grille tarifaire

valide du 1^{er} juillet 2016 au 30 juin 2017

	Laissez-passer mensuel	Laissez-passer 5 jours	1 passage (billet)	1 passage (monnaie)
Général	85,60 \$	28,50 \$	2,95 \$	3,50 \$
18 ans et moins	57,00 \$	21,50 \$	2,25 \$	3,50 \$
Étudiant plus	57,00 \$	21,50 \$	2,95 \$	3,50 \$
Aîné	52,00 \$	21,50 \$	2,25 \$	3,50 \$
Week-end illimité				15,00 \$
Laissez-passer 1 jour				8,25 \$

Répartition des revenus par titre

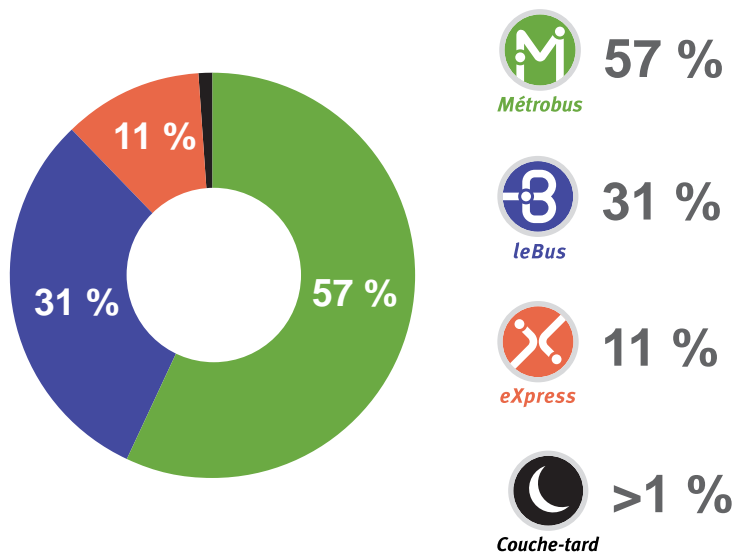




Portrait du RTC

Indicateur de performance commerciale

Parts des déplacements par service



Quantité de titres de transport vendus

	2015	2016
Mensuels	623 449	618 326
Glissants	118 980	85 796
Billets	4 953 233	5 182 202
Déplacements estimés	45 186 153	44 913 862

Autres données sur les utilisateurs*



147 000
clients différents
chaque mois*



1/4 travailleur
prend l'autobus
chaque mois



3/5 étudiants
prennent l'autobus
chaque mois

* Source : Estimation basée sur Léger, Étude de segmentation, 2014

Développement de l'accessibilité universelle

Un réseau régulier de plus en plus accessible



En tant que transporteur public, le RTC a le mandat d'organiser le transport collectif pour tous les citoyens de l'agglomération, y compris ceux ayant des limitations physiques ou intellectuelles. Il y parvient de deux façons, soit en favorisant l'accessibilité du réseau régulier aux personnes de toutes conditions et en offrant un service de transport adapté, une responsabilité qu'il assume à travers le Service de transport adapté de la Capitale.

Développement de l'accessibilité universelle

En 2010, le RTC a fait de l'accessibilité universelle du réseau régulier une priorité en prenant des engagements publics à cet égard. En 2012, il rendait public son Plan de développement 2012-2016 – Améliorer l'accessibilité du transport en commun régulier à Québec, dont un bilan complet sera déposé en 2017.

L'état d'avancement des actions inscrites à ce plan témoigne de l'importance accordée par le RTC à cet égard.

Principes de conception universelle pris en compte dans le développement

Le premier objectif inscrit au Plan de développement 2012-2016 concernait l'application des principes de conception universelle à tout nouveau service. L'objectif était ambitieux, mais a été atteint à travers les grands projets du RTC :

> Développement de la nouvelle gamme d'abribus

- Meilleur dégagement pour le passage des fauteuils roulants
- Bande de sécurité de deux couleurs pour un meilleur repérage
- Toit en verre favorisant l'éclairage naturel
- Banc muni d'appuie-bras délimitant des places de largeurs différentes

> Planification et mise en place des infrastructures accessibles dans le cadre du projet Destination Sainte-Foy

- Stations tempérées respectant les principes de conception universelle
- Projet-pilote d'installation de dalles podotactiles et contrastantes facilitant le repérage de la zone de montée

> Implantation de Nomade temps réel

- Annonces sonores à bord et à l'extérieur du bus
- Développement des outils mobiles selon les règles d'accessibilité reconnues

> Élaboration d'un guide de conception des stations tempérées

- Encadrement des pratiques en matière d'accessibilité universelle
- Intégration de ces normes dans la construction des stations (voir encadré)



Les stations tempérées du RTC présentent de nombreuses caractéristiques favorisant l'accessibilité pour tous les types de clientèle :

- Espaces dégagés et mobilier aligné pour favoriser la circulation
- Bancs avec appuie-bras, appuie-fesses de différentes hauteurs convenant aux gens de toutes tailles
- Bouton d'ouverture automatique des portes
- Poignée de porte pleine longueur (ergonomie)
- Portes de couleur contrastante, bande de vigilance dans les fenêtres et mobilier contrastant avec le trottoir pour favoriser leur repérage par les gens ayant un handicap visuel



Développement de l'accessibilité universelle



Services de plus en plus accessibles

Diverses actions pour adapter différents services du RTC aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite étaient identifiées dans le plan. Ces actions poursuivaient l'objectif d'améliorer l'accessibilité des services à toutes les étapes du déplacement :

- Amélioration de la navigabilité du site Web;
- Lancement d'OPUS en ligne, qui permet d'acheter des laissez-passer sans avoir à se déplacer;
- Remplacement d'environ 3 800 nouveaux panneaux d'arrêt présentant des caractères plus gros, des pictogrammes identifiant les arrêts accessibles et des contrastes améliorés;
- Quatre nouveaux parcours Métrobus accessibles aux personnes en fauteuil roulant depuis 2012 (802, 803, 804 et 807), pour un total de sept (incluant le parcours 21) et un taux d'accessibilité des arrêts de près de 60 % sur le réseau à haute fréquence.

Formation et sensibilisation du personnel

Des actions de formation et de sensibilisation ont été entreprises auprès du personnel en contact direct avec la clientèle, notamment les chauffeurs, afin de s'assurer qu'ils connaissent les besoins de toutes les clientèles et les façons d'y répondre.

- Formation des chauffeurs sur les besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite;
- Rencontres régulières avec les chauffeurs instructeurs;
- Diffusion de messages pour sensibiliser sur les pratiques en accessibilité universelle aux moyens des outils de communication interne.



Développement de l'accessibilité universelle



Intégration des pratiques d'accessibilité dans toutes les facettes de l'organisation

Plusieurs actions ont été entreprises pour faire de l'accessibilité universelle une préoccupation constante dans toute l'entreprise. Elles ont pris la forme de nouvelles méthodes de travail ou de bonifications des façons de faire existantes pour réduire les obstacles à l'utilisation du transport en commun, notamment :

- Bonification de l'information à la clientèle concernant le déneigement et l'accessibilité des arrêts lors des tempêtes;
- Amélioration des renseignements fournis à la clientèle sur les perturbations des services;
- Projet-pilote de guide à la clientèle en médias adaptés;
- Soutien à un programme d'introduction des personnes âgées au transport en commun;
- Clarification et diffusion des directives concernant les laissez-passer moniteur et accompagnateur;
- Prise en compte des besoins de personnes à mobilité réduite lors de la planification des services pour les grands événements.

Portrait du STAC

Service de transport adapté de la Capitale

Le service de transport adapté aux personnes à mobilité réduite s'inscrit dans la mission du RTC. Dans son mode de gouvernance, le RTC confie le mandat d'exploiter ce service au STAC.

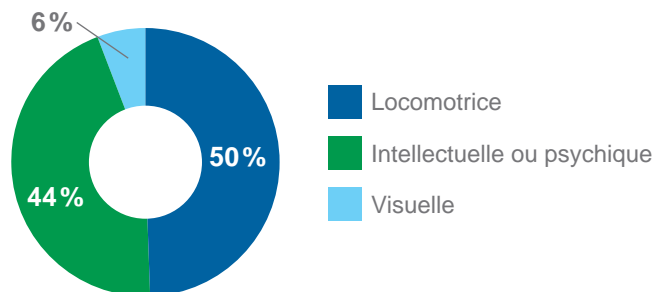
STAC

Nombre de déplacements en 2016

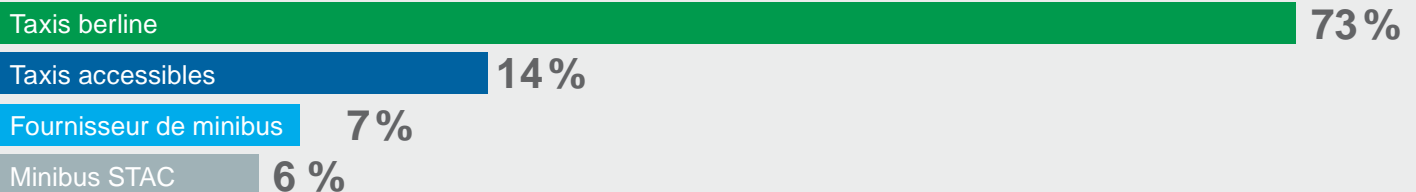
820 866

hausse de 3,4 %
par rapport à 2015

Déplacements par type de limitation fonctionnelle



Déplacements par type de véhicule



4 460 436

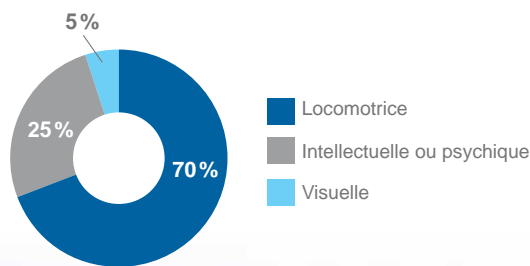
kilomètres parcourus en 2016

Portrait du STAC

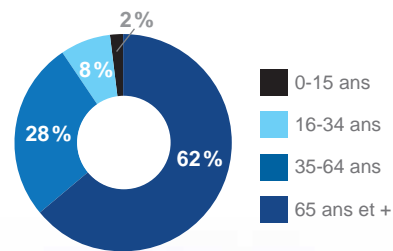
Profil de la clientèle



Type de limitation fonctionnelle



Âge moyen





Mot du trésorier

Responsabilité du trésorier à l'égard des états financiers

En vertu des articles 136 et 138 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (L. R. Q. chapitre S-30.01), le trésorier a dressé et attesté la véracité des états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016 et les a déposés lors de l'assemblée du conseil d'administration du 29 mars 2017.

Le conseil d'administration, par l'entremise de son comité d'audit, s'est assuré que la direction s'acquitte de ses responsabilités relativement à la présentation de l'information financière et aux systèmes de contrôle interne. Le comité d'audit, composé de membres du conseil d'administration et d'un membre externe, a examiné les états financiers consolidés dressés par le trésorier et en a recommandé l'approbation au conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été audités conjointement par le vérificateur général de la Ville de Québec et par l'auditeur indépendant Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L., dont les services ont été retenus par le conseil d'administration, sur recommandation du comité d'audit et après un appel d'offres. Le vérificateur général et l'auditeur indépendant ont eu librement et pleinement accès au comité d'audit afin de discuter de leur audit et des questions connexes.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bernard Rousseau', with a large, stylized loop at the top.

Bernard Rousseau, CPA, CMA

Trésorier et chef de la gestion financière



Annexe

États financiers consolidés

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

Réseau de transport de la Capitale

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Rapports	
Rapport du vérificateur général de la Ville de Québec	3 - 4
Rapport de l'auditeur indépendant - Raymond Chabot Grant Thornton	5 - 6
États financiers	
État consolidé des résultats et de l'excédent accumulé	7
Renseignements complémentaires consolidés	
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	8
Excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales	9
État consolidé de la situation financière	10
État consolidé de la variation de la dette nette	11
État consolidé des flux de trésorerie	12
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	13

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 qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2016 et l'état consolidé des résultats 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 méthodes 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

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'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.



Vérificateur général

4

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 au 31 décembre 2016, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Observations

Informations financières établies à des fins fiscales

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 et de l'Occupation du territoire (MAMOT) et présentées aux pages 8, 9, 21 et 22 portent sur l'établissement de l'excédent de l'exercice et la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales.

Cependant, sans pour autant modifier mon opinion, j'attire également votre attention sur le fait que la présentation d'éléments de certaines rubriques de l'excédent accumulé diffère de ce qui est prescrit par le MAMOT.

Le vérificateur général de la Ville de Québec,

Michel Samson, FCPA auditeur, FCA

Le 2 mars 2017



Rapport de l'auditeur indépendant

Aux administrateurs de
Réseau de transport de la Capitale

Raymond Chabot Grant Thornton

S.E.N.C.R.L.

Bureau 200

140, Grande Allée Est

Québec (Québec) G1R 5P7

Téléphone : 418 647-3151

Télécopieur : 418 647-5939

www.rcgt.com

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de Réseau de transport de la Capitale qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2016 et les états consolidés des résultats 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 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'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 2016 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.

Observations

Sans pour autant modifier notre opinion, nous attirons l'attention sur le fait que le Réseau de transport de la Capitale inclut dans ses états financiers consolidés certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et présentées aux pages 8, 9, 21 et 22 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

Québec
Le 2 mars 2017

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

Réseau de transport de la Capitale

État consolidé des résultats et de l'excédent accumulé
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

	Budget Modifié 2016 (note 16) \$	2016 \$	2015 \$
Revenus			
Fonctionnement			
Contribution de l'agglomération de Québec	113 131 700	113 131 700	108 260 000
Taxe sur l'immatriculation	10 903 000	10 976 516	10 802 438
Transferts	22 272 890	25 376 749	21 308 780
Utilisateurs	68 406 940	67 633 762	66 116 358
Contrats de service	735 150	748 683	607 775
Autres revenus	6 506 770	6 246 723	3 979 553
	221 956 450	224 114 133	211 074 904
Investissement			
Transferts	41 145 680	41 351 958	33 851 819
	41 145 680	41 351 958	33 851 819
	263 102 130	265 466 091	244 926 723
Charges			
Salaires	110 415 170	109 727 810	105 857 498
Avantages sociaux	19 342 680	18 688 282	18 911 710
Avantages sociaux futurs (note 11)	15 541 200	13 285 977	15 349 205
Carburant	16 219 370	14 936 783	15 406 809
Chauffage, électricité, téléphone	1 807 300	1 559 557	1 676 102
Coûts d'emploi	3 458 190	3 100 684	2 601 002
Coûts de financement	5 724 220	4 847 949	5 001 676
Entretien et opérations des véhicules	10 211 450	12 733 280	10 517 963
Entretien et réparations des bâtiments	2 829 480	2 781 443	2 837 672
Frais généraux	21 796 600	20 765 537	20 277 740
Projets spéciaux	-	-	327 055
Bureau d'études SRB	-	4 053 310	-
Amortissement	25 489 520	24 724 201	21 837 468
	232 835 180	231 204 813	220 601 900
Excédent de l'exercice	30 266 950	34 261 278	24 324 823
Excédent accumulé au début de l'exercice		181 623 436	157 298 613
Excédent accumulé à la fin de l'exercice		215 884 714	181 623 436

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Réseau de transport de la Capitale**Excédent de fonctionnement consolidé à des fins fiscales**

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

	Budget Modifié 2016	2016	2015
	(note 16)		
	\$	\$	\$
Excédent de l'exercice	30 266 950	34 261 278	24 324 823
Moins : revenus d'investissement	(41 145 680)	(41 351 958)	(33 851 819)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(10 878 730)	(7 090 680)	(9 526 996)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	25 489 520	24 724 201	21 837 468
Produits de cession	9 000	307 560	40 464
Perte (gain) sur cession	-	(51 885)	100 436
	25 498 520	24 979 876	21 978 368
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	142 011	506 534
Remboursement de la dette à long terme	(14 770 850)	(15 777 193)	(15 545 275)
	(14 770 850)	(15 635 182)	(15 038 741)
Affectations			
Activités d'investissement	(257 930)	(348 421)	(843 690)
Excédent accumulé :			
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	(628 770)	(132 318)	1 993 815
Dépenses constatées à pourvoir	1 037 760	(2 590 921)	902 079
	151 060	(3 071 660)	2 052 204
	10 878 730	6 273 034	8 991 831
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	(817 646)	(535 165)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Réseau de transport de la Capitale

Excédent (déficit) d'investissement consolidé à des fins fiscales
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

	Budget Modifié 2016 (note 16) \$	2016 \$	2015 \$
Revenus d'investissement			
Transferts - Infrastructures Canada-Québec	41 145 680	41 351 958	33 851 819
Excédent d'investissement consolidé de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	41 145 680	41 351 958	33 851 819
Conciliation à des fins fiscales			
Acquisition d'immobilisations			
Administration générale	(12 407 346)	(4 074 473)	(7 725 537)
Transport	(117 872 656)	(61 001 717)	(41 418 324)
	(130 280 002)	(65 076 190)	(49 143 861)
Autres investissements			
Placement dans une société en nom collectif	-	-	45 536
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	88 876 392	14 297 707	13 200 144
Affectations			
Activités de fonctionnement	257 930	348 421	843 690
	89 134 322	14 646 128	14 089 370
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(9 078 104)	(1 202 672)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Réseau de transport de la Capitale
 État consolidé de la situation financière
 au 31 décembre 2016

	2016	2015
	\$	\$
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	8 088 325	3 892 406
Débiteurs (note 3)	129 723 598	129 008 109
Placement à long terme	78 692	78 692
	137 890 615	132 979 207
PASSIFS		
Créditeurs et charges à payer (note 5)	52 305 900	42 939 425
Revenus reportés (note 6)	7 661 255	8 059 368
Dette à long terme (note 7)	175 977 133	180 461 602
Passif au titre des avantages sociaux futurs (note 11)	27 048 200	22 366 700
	262 992 488	253 827 095
DETTE NETTE	(125 101 873)	(120 847 888)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 8)	335 015 972	294 919 658
Stocks de fournitures (note 9)	4 596 151	5 798 374
Autres actifs non financiers	1 374 464	1 753 292
	340 986 587	302 471 324
EXCÉDENT ACCUMULÉ (note 10)	215 884 714	181 623 436
Obligations contractuelles (note 12)		
Éventualités (note 13)		

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Réseau de transport de la Capitale
 État consolidé de la variation de la dette nette
 pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

	2016	2015
	\$	\$
Excédent de l'exercice	34 261 278	24 324 823
Variation des immobilisations		
Acquisitions	(65 076 190)	(49 143 861)
Amortissement	24 724 201	21 837 468
Produit de cession	307 560	40 464
Perte (gain) sur cession	(51 885)	100 436
	<u>(40 096 314)</u>	<u>(27 165 493)</u>
Variation des stocks de fournitures	1 202 223	(58 869)
Variation des autres actifs non financiers	378 828	(487 506)
	<u>1 581 051</u>	<u>(546 375)</u>
Variation de la dette nette	<u>(4 253 985)</u>	<u>(3 387 045)</u>
Dette nette au début de l'exercice	(120 847 888)	(117 460 843)
Dette nette à la fin de l'exercice	(125 101 873)	(120 847 888)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Réseau de transport de la Capitale
État consolidé des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

	2016	2015
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	34 261 278	24 324 823
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	24 724 201	21 837 468
Amortissement des frais reportés liés à la dette à long terme	689 398	641 937
Perte (gain) sur cession d'immobilisations	(51 885)	100 436
	<u>25 361 714</u>	<u>22 579 841</u>
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(715 489)	(13 584 564)
Créditeurs et charges à payer	9 366 475	3 212 842
Revenus reportés	(398 113)	(970 351)
Stocks de fournitures	1 202 223	(58 869)
Autres actifs non financiers	378 828	(487 506)
Passif au titre des avantages sociaux futurs	4 681 500	6 544 500
	<u>14 515 424</u>	<u>(5 343 948)</u>
	<u>74 138 416</u>	<u>41 560 716</u>
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	(65 076 190)	(49 143 861)
Produit de cession	307 560	40 464
	<u>(64 768 630)</u>	<u>(49 103 397)</u>
Activités de placement		
Émission ou acquisition de prêts, de placements à long terme et de participation dans des entreprises municipales	-	45 536
	-	<u>45 536</u>
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	26 812 000	40 467 000
Remboursement de la dette à long terme	(31 399 000)	(29 097 000)
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme	(586 867)	(689 398)
	<u>(5 173 867)</u>	<u>10 680 602</u>
Variation de l'encaisse	4 195 919	3 183 457
Encaisse au début de l'exercice	3 892 406	708 949
Encaisse à la fin de l'exercice	8 088 325	3 892 406

Les intérêts versés au cours de l'exercice totalisent 4 461 273 \$ (4 649 689 \$ en 2015).

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires aux états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

1. Statut de l'organisme municipal

Le Réseau de transport de la Capitale (ci-après le RTC) est constitué et régi en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun. Il offre un service de transport en commun sur tout le territoire de l'agglomération de Québec comptant approximativement 595 000 personnes.

2. Principales méthodes comptables

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 et de l'Occupation du territoire (MAMOT).

Les principales méthodes comptables sont les suivantes:

a) Périmètre de consolidation

Les états financiers consolidés regroupent les comptes du RTC et des organismes qu'elle contrôle, soit le Service de transport adapté de la Capitale (ci après le STAC) et 9320-9179 Québec inc. (détenue en totalité). Les transactions interorganismes et les soldes réciproques sont éliminés.

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) Estimations comptables

La préparation d'états financiers consolidés 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 consolidés, ainsi que sur les montants comptabilisés à titre de revenus et charges au cours de l'exercice. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les principales estimations comprennent la provision pour créances douteuses sur les débiteurs, la provision pour dévaluation des stocks, la durée de vie estimative des immobilisations, les provisions à l'égard des salaires et avantages sociaux, des réclamations en justice et les hypothèses actuarielles liées à l'établissement des charges et des obligations au titre des avantages sociaux futurs.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires aux états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

d) Actifs financiers

Placement à long terme

Le RTC comptabilise sa participation dans Société de gestion et d'acquisition de véhicules et de systèmes de transport s.e.n.c., une société en nom collectif, selon la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation. Cette société spécialisée dans l'acquisition et la gestion de véhicules de transport a pour but de développer et partager l'expertise entre les associés dans le domaine du transport collectif, d'acquérir tous services et biens reliés à tout mode de transport collectif et de réaliser, pour le bénéfice de ses associés, toute activité commerciale connexe au transport collectif principalement au Québec.

e) Passifs

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.

f) Actifs non financiers

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 et les durées suivantes :

	Méthodes	Durées
Infrastructures		
Voies réservées, chemin, pavage	Linéaire	20 ans
Parcs d'incitation	Linéaire	20 ans
Terminus	Linéaire	20 ans
Améliorations locatives	Linéaire	15 ans
Bâtiments		
Bâtisse	Linéaire	40 ans
Abribus	Linéaire	20 ans
Améliorations locatives	Linéaire	15 ans
Véhicules		
Autobus électriques	Linéaire	10 ans
Autobus neufs standards	Manuel*	16 ans
Autobus neufs articulés	Linéaire	16 ans
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

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires aux états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

Immobilisations (Suite)

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

**Répartition annuelle en fonction de l'utilisation réelle des autobus selon leur durée de vie utile de 16 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.

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.

Autres actifs non financiers

Les autres actifs non financiers sont composés des frais payés d'avance. Ceux-ci 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.

g) Comptabilisation des revenus

Les revenus sont constatés dans l'exercice au cours duquel ont eu lieu les opérations ou les faits dont ils découlent lorsqu'il y a existence d'un accord, que les services ont été fournis, qu'une estimation raisonnable des montants est possible et que le recouvrement est raisonnablement assuré.

Les revenus de transfert sont comptabilisés aux états financiers consolidés 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 transferts sont constatés à titre de revenus sauf si les stipulations dont ils sont assortis créent une obligation répondant à la définition d'un passif.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires aux états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

h) 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, selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Dans l'application de cette méthode, un cloisonnement est fait entre le service antérieur au 1er janvier 2014 et le service postérieur au 31 décembre 2013 pour se conformer à la Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal (2014, chapitre 15) sanctionnée le 5 décembre 2014 (« la Loi »). Se rajoutent, à titre de frais de financement, les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées, moins le rendement espéré des actifs du régime.

Un actif ou un passif au titre des avantages sociaux futurs est présenté à l'état de la situation financière pour refléter l'écart à la fin de l'exercice entre la valeur des obligations au titre des prestations constituées et la valeur des actifs du régime, net des gains et pertes actuariels non amortis et net d'une provision pour moins-value dans le cas d'un actif, s'il y a lieu. Dans l'établissement de cette provision, un cloisonnement est fait entre le service antérieur au 1er janvier 2014 et le service postérieur au 31 décembre 2013 pour se conformer à la Loi précitée.

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 2016 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 comme charge. En contrepartie, des gains ou pertes actuariels non amortis peuvent devoir être constatés, l'excédent pouvant faire l'objet d'un montant aux dépenses constatées à taxer ou à pourvoir aux fins de taxation.

L'excédent de la charge de l'exercice sur le décaissement requis dans le cas des régimes non capitalisés peut faire l'objet en contrepartie d'un montant aux dépenses constatées à taxer ou à pourvoir aux fins de taxation.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires aux états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

i) Dépenses constatées à pourvoir

Les dépenses constatées à pourvoir représentent le montant des charges de l'exercice courant et des exercices antérieurs dont la comptabilisation est exigée en vertu des Normes comptables canadiennes pour le secteur public et à l'égard desquelles le RTC a choisi de différer l'imposition de la taxation.

Ce montant est créé aux fins suivantes et amorti selon les durées indiquées ci-dessous par affectation aux activités de fonctionnement à des fins fiscales.

- Mesures transitoires relatives au passage à la comptabilité d'exercice au 1er 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 1er 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.

j) 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.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires aux états financiers consolidés
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
	\$	\$
3. Débiteurs		
Gouvernement du Canada et ses entreprises	8 679 951	1 360 835
Gouvernement du Québec et ses organismes	114 212 697	122 418 067
CNESST	2 108 908	1 360 896
Société de gestion et d'acquisition de véhicules et de systèmes de transport s.e.n.c.	2 401	319 523
Autres	4 719 641	3 548 788
	<u>129 723 598</u>	<u>129 008 109</u>
Montant à recouvrer du gouvernement du Québec pour le remboursement de la dette à long terme ¹	<u>91 354 844</u>	<u>94 675 692</u>

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

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 15 000 000 \$.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires aux états financiers consolidés
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
	\$	\$
5. Crédoiteurs et charges à payer		
Salaires et avantages sociaux	23 259 286	23 219 474
Fournisseurs	25 135 713	15 858 627
Ville de Québec	3 158 084	2 982 656
Intérêts courus sur la dette à long terme	752 817	878 668
	<u>52 305 900</u>	<u>42 939 425</u>

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
	\$	\$
6. Revenus reportés		
Transferts - Sofil	5 464 355	5 736 736
Transferts - Mesure transitoire MTQ	1 019	1 019
Transferts - Dette comptant	77 639	131 551
Transferts - Frais d'émission et refinancement	490 389	580 259
Revenus de titres de transport	1 627 853	1 459 803
Autres	-	150 000
	<u>7 661 255</u>	<u>8 059 368</u>

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
	\$	\$
7. Dette à long terme		
Obligations et billets en monnaie canadienne		
Taux d'intérêt moyen pondéré de 2,6607 %		
Échéant de 2017 à 2031	176 564 000	181 151 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(586 867)	(689 398)
	<u>175 977 133</u>	<u>180 461 602</u>

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

2017	32 622 000
2018	29 486 000
2019	25 491 000
2020	23 063 000
2021	18 221 000
2022 et suivantes	<u>47 681 000</u>
	176 564 000

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires aux états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

8. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustements	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	51 128 590	673 659	-	51 802 249
Bâtiments	112 374 900	2 510 365	593	114 884 672
Véhicules	331 865 241	44 096 399	11 642 925	364 318 715
Ameublement et équipement de bureau	50 915 467	2 961 506	2 469 977	51 406 996
Machinerie, outillage et équipement	23 343 009	1 006 775	1 004 012	23 345 772
Terrains	19 050 993	9 792 114	-	28 843 107
	588 678 200	61 040 818	15 117 507	634 601 511
Immobilisations en cours	13 606 611	4 035 372	-	17 641 983
	602 284 811	65 076 190	15 117 507	652 243 494
Amortissement cumulé				
Infrastructures	15 576 245	2 372 408	-	17 948 653
Bâtiments	33 620 958	2 852 785	593	36 473 150
Véhicules	220 613 633	13 661 146	11 405 893	222 868 886
Ameublement et équipement de bureau	26 548 160	4 658 355	2 467 218	28 739 297
Machinerie, outillage et équipement	11 006 157	1 179 507	988 128	11 197 536
	307 365 153	24 724 201	14 861 832	317 227 522
Valeur nette comptable	294 919 658			335 015 972

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 27,1 M\$ (26,8 M\$ en 2015) amorti selon la même convention comptable que les infrastructures immobilisées.

9. Stocks de fournitures

	2016	2015
	\$	\$
Pièces de rechange	4 319 185	5 462 242
Diesel	172 925	231 340
Supports de titres de transport	104 041	78 040
Fournitures de bureau	-	26 752
	4 596 151	5 798 374

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires aux états financiers consolidés
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

	2016	2015
	\$	\$
10. Excédent accumulé		
Excédent (déficit) de fonctionnement non affecté	(817 646)	(535 165)
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	1 382 837	1 785 685
Dépenses constatées à pourvoir	(11 748 610)	(14 339 531)
Financement des investissements en cours	(22 477 598)	(13 399 494)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	249 545 731	208 111 941
	215 884 714	181 623 436
Ventilation des différents éléments :		
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés		
Excédent de fonctionnement affecté	805 032	1 105 487
Frais d'émission financés à long terme	577 805	680 198
	1 382 837	1 785 685
Dépenses constatées à pourvoir		
Salaires et avantages sociaux	(545 723)	(743 816)
Avantages sociaux futurs	(11 202 887)	(13 595 715)
	(11 748 610)	(14 339 531)
Financement des investissements en cours		
Investissement à financer	(25 968 048)	(19 950 893)
Financement non utilisé	3 490 450	6 551 399
	(22 477 598)	(13 399 494)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Éléments d'actifs		
Immobilisations	335 015 972	294 919 658
Placements à long terme	78 692	78 692
	335 094 664	294 998 350
Éléments de passifs		
Dette à long terme	175 977 133	180 461 602
Frais reportés liés à la dette à long terme	586 867	689 398
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(91 354 844)	(94 675 692)
	85 209 156	86 475 308
Autres éléments	339 777	411 101
	85 548 933	86 886 409
	249 545 731	208 111 941

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires aux états financiers consolidés
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

	2016	2015
	\$	\$
10. Excédent accumulé (suite)		
Analyse de la variation des différents éléments :		
Excédent (déficit) de fonctionnement non affecté		
Solde au début de l'exercice	(535 165)	1 556 047
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins	(817 646)	(535 165)
Affectation et virements		
Déficit (excédent) de fonctionnement affecté et fonds réservés	535 165	(1 556 047)
Solde à la fin de l'exercice	(817 646)	(535 165)
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés		
Solde au début de l'exercice	1 785 685	2 223 452
Affectation et virements		
Activités de fonctionnement	132 317	(1 993 814)
Excédent de fonctionnement non affecté	(535 165)	1 556 047
Solde à la fin de l'exercice	1 382 837	1 785 685
Dépenses constatées à pourvoir		
Solde au début de l'exercice	(14 339 531)	(13 437 452)
Variation de l'exercice	2 590 921	(902 079)
Solde à la fin de l'exercice	(11 748 610)	(14 339 531)
Financement des investissements en cours		
Solde au début de l'exercice	(13 399 494)	(12 196 822)
Déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(9 078 104)	(1 202 672)
Solde à la fin de l'exercice	(22 477 598)	(13 399 494)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Solde au début de l'exercice	208 111 941	179 153 387
Variation de l'exercice	41 433 790	28 958 554
Solde à la fin de l'exercice	249 545 731	208 111 941

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

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.

La Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal permet le report des négociations entre les parties si le régime remplit certaines conditions. À cet effet, une entente a eu lieu, et une évaluation actuarielle avant restructuration au 31 décembre 2014 a été déposée.

Celle-ci établissait l'excédent à 25,8 M\$, un degré de solvabilité de 77,9 % et une valeur actualisée des futures prestations à 474,5 M\$. Toujours selon cette Loi, une évaluation au 31 décembre 2014 après restructuration devra être déposée.

Les régimes non capitalisés comprennent les avantages complémentaires de retraite, tels que le régime d'assurances collectives à la retraite, les allocations de retraite, le régime d'incapacité professionnelle, et un régime d'appoint.

	Régime capitalisé	Régime non capitalisé	Total 2016	Total 2015
	\$	\$	\$	\$
Conciliation de l'actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs				
Actif (passif) au début de l'exercice	1 883 600	(24 250 300)	(22 366 700)	(15 822 200)
Dépenses de fonctionnement	(9 451 577)	(3 834 400)	(13 285 977)	(15 349 205)
Cotisations versées par l'employeur	7 323 377		7 323 377	7 519 105
Prestations versées par l'employeur		1 281 100	1 281 100	1 285 600
Actif (passif) à la fin de l'exercice	(244 600)	(26 803 600)	(27 048 200)	(22 366 700)

	Régime capitalisé 2016	Régime capitalisé 2015	Régime non capitalisé 2016	Régime non capitalisé 2015
	\$	\$	\$	\$
Situation actuarielle aux fins de comptabilisation				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	523 619 100	488 491 000	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(505 698 300)	(489 080 000)	(31 372 900)	(30 157 100)
Situation actuarielle nette : excédent (déficit) de capitalisation	17 920 800	(589 000)	(31 372 900)	(30 157 100)
Pertes (gain) actuarielles non amorties	(18 165 400)	2 472 600	4 569 300	5 906 800
Actifs (passifs) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(244 600)	1 883 600	(26 803 600)	(24 250 300)

Réseau de transport de la Capitale
Notes complémentaires aux états financiers consolidés
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

11. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2016	2015	2016	2015
	\$	\$	\$	\$
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		488 491 000	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice		(489 080 000)	(31 372 900)	(30 157 100)
Situation actuarielle nette		(589 000)	(31 372 900)	(30 157 100)
Dépenses de fonctionnement				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	11 550 477	12 306 905	1 608 700	1 553 200
Cotisations salariales des employés	(5 736 600)	(5 644 300)	-	-
	5 813 877	6 662 605	1 608 700	1 553 200
Amortissement des pertes actuarielles	3 647 600	4 411 600	1 136 300	1 144 500
Dépenses de fonctionnement excluant les intérêts	9 461 477	11 074 205	2 745 000	2 697 700
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	28 912 800	27 781 800	1 089 400	1 043 900
Rendement espéré des actifs	(28 922 700)	(27 248 400)	-	-
Intérêts créditeurs nets	(9 900)	533 400	1 089 400	1 043 900
Dépenses de fonctionnement de l'exercice	9 451 577	11 607 605	3 834 400	3 741 600
Conciliation de la valeur des actifs				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice précédent	488 491 000	460 302 100	-	-
Cotisations totales versées aux régimes au cours de l'exercice	13 745 500	13 041 700	1 281 100	1 285 600
Prestations versées au cours de l'exercice	(26 636 100)	(25 363 200)	(1 281 100)	(1 285 600)
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	28 922 700	27 248 400	-	-
Valeur espérée des actifs à la fin de l'exercice	504 523 100	475 229 000	-	-
Gains survenus dans l'exercice sur le rendement des actifs	19 096 000	13 262 000	-	-
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	523 619 100	488 491 000	-	-

Réseau de transport de la Capitale
Notes complémentaires aux états financiers consolidés
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

11. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2016	2015	2016	2015
	\$	\$	\$	\$
Conciliation de la valeur des obligations au titre des prestations constituées				
Valeur des obligations à la fin de l'exercice précédent	489 080 000	469 618 700	30 157 100	28 914 400
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	12 236 000	12 185 200	1 608 700	1 553 200
Prestations versées au cours de l'exercice	(26 636 100)	(25 363 200)	(1 281 100)	(1 285 600)
Intérêts débiteurs sur les obligations	28 912 800	27 781 800	1 089 400	1 043 900
Valeur espérée des obligations à la fin de l'exercice	503 592 700	484 222 500	31 574 100	30 225 900
Gain (perte) survenu dans l'exercice sur les obligations	2 105 600	4 857 500	(201 200)	(68 800)
Valeur des obligations à la fin de l'exercice	505 698 300	489 080 000	31 372 900	30 157 100
Conciliation des pertes actuarielles non amorties				
Gain survenu dans l'exercice sur le rendement des actifs	19 096 000	13 262 000	-	-
Gain (perte) survenu dans l'exercice sur les obligations	(2 105 600)	(4 857 500)	201 200	68 800
Amortissement au cours de l'exercice	3 647 600	4 411 600	1 136 300	1 144 500
Variation au cours de l'exercice des pertes non amorties	20 638 000	12 816 100	1 337 500	1 213 300
Pertes non amorties au début de l'exercice	(2 472 600)	(15 288 700)	(5 906 800)	(7 120 100)
Pertes non amorties à la fin de l'exercice	18 165 400	(2 472 600)	(4 569 300)	(5 906 800)

Réseau de transport de la Capitale
Notes complémentaires aux états financiers consolidés
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

11. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2016	2015	2016	2015
	\$	\$	\$	\$
Hypothèses d'évaluation actuarielle de comptabilisation				
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,00 %	6,00 %	3,60 %	3,50 %
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	6,00 %	6,00 %	s.o.	s.o.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,00 %	3,00 %	3,10 %	3,10 %
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,00 %	2,00 %	2,10 %	2,10 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	6,20 %	6,40 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	4,00 %	4,00 %
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)	11 ans	11 ans	9 ans	9 ans
Durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA - Régime d'appoint)	s.o.	s.o.	7 ans	9 ans
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	2028	2028

La Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal

Le 5 décembre 2014, le gouvernement du Québec a sanctionné la *Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal* (RLRQ, c. 15) (ci-après la « Loi »). La Loi vise la restructuration des régimes de retraite et vient distinguer les modalités d'application relativement au service accumulé avant le 1er janvier 2014 (ci-après le « service antérieur ») et le service qui s'accumule à compter de cette date (ci-après le « service postérieur »). Une évaluation actuarielle au 31 décembre 2013 est requise par la Loi pour tous les régimes visés.

Un processus prévoit une période de négociations débutant le 1er février 2015 afin de déterminer la nature des changements qui seront apportés aux régimes. En l'absence d'entente, une décision sans appel sera prise ultimement par un arbitre. Il est à noter que selon les conditions prévues à la Loi, certains régimes peuvent faire l'objet de report dans le processus avec négociations à compter du 1er janvier 2016 (ci-après « régimes avec report »). Pour ces régimes avec report, une évaluation au 31 décembre 2014 était requise. Certains changements de la Loi s'appliquent dès le 1er janvier 2014, d'autres s'appliquent à la conclusion de l'entente entre les parties alors que d'autres éléments s'appliquent à la fin de la convention collective en vigueur pour les régimes avec report.

Des requêtes introductives d'instance en déclaration d'inconstitutionnalité et en nullité ont été déposées devant la Cour supérieure visant à faire annuler cette Loi. Puisque l'issue de ces démarches et l'ampleur des sommes en cause sont indéterminables, les incidences possibles de ces requêtes n'ont pas été prises en compte au 31 décembre 2016.

Application de la Loi au régime du RTC

Le RTC participe à un régime de retraite qui est visé par la Loi et ce régime est admissible au report. À la date de la mise au point définitive du rapport financier, aucune entente n'a été conclue.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires aux états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

12. Obligations contractuelles

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 trois prochaines années à faire l'achat de 68 autobus. La valeur résiduelle de cet engagement est estimée à 44,5 M\$, laquelle est subventionnable à des taux variant entre 85 % et 90 % selon le programme d'aide du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

b) Contrats de service et travaux d'investissement

Le RTC a signé certains contrats de service pour un montant de 4,9 M\$ réparti sur les cinq prochaines années ainsi que des ententes pour la réalisation de travaux d'investissement pour 4,6 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 restante de ces ententes, soit de janvier 2017 à décembre 2019, le RTC s'est engagé à acheter une quantité de 43M de litres à prix fixe qui représente une somme d'environ 39,1 M\$.

13. Éventualités

Au 31 décembre 2016, le RTC a des poursuites en dommages-intérêts totalisant 885 000 \$. Dans l'éventualité où il y aurait obligation d'acquiescer ces réclamations, en tout ou en partie, le RTC pourra utiliser 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.

14. Compétences municipales déléguées ou assumées

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

Au cours de l'exercice 2016, le RTC a reçu une contribution d'un montant de 113 131 700 \$ de l'agglomération de Québec.

Au 31 décembre 2016, des obligations et des engagements du RTC pour des montants de 85 209 156 \$ et de 53 997 432 \$ respectivement sont garantis par l'agglomération 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.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires aux états financiers consolidés
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016

16. Budget 2016

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 2016	Virement de crédits	Changement présentation	Budget modifié
	\$	\$	\$	\$
Revenus				
Contribution de l'agglomération de Québec	113 131 700	-	-	113 131 700
Taxe sur l'immatriculation	10 903 000	-	-	10 903 000
Transferts de fonctionnement	22 272 890	-	-	22 272 890
Transferts d'investissement	41 145 680	-	-	41 145 680
Utilisateurs	68 406 940	-	-	68 406 940
Contrats de service	735 150	-	-	735 150
Autres revenus	6 506 770	-	-	6 506 770
Total des revenus	263 102 130	-	-	263 102 130
Dépenses de fonctionnement				
Salaires	110 370 170	45 000	-	110 415 170
Avantages sociaux	19 342 680	-	-	19 342 680
Avantages sociaux futurs	15 541 200	-	-	15 541 200
Carburant	16 219 370	-	-	16 219 370
Chauffage, électricité, téléphone	1 807 300	-	-	1 807 300
Coûts d'emploi	3 464 040	(5 850)	-	3 458 190
Coûts de financement - intérêts	5 724 220	-	-	5 724 220
Entretien et opérations des véhicules	10 211 450	-	-	10 211 450
Entretien et réparations des bâtiments	2 829 480	-	-	2 829 480
Frais généraux	21 835 750	(39 150)	-	21 796 600
Amortissement	25 489 520	-	-	25 489 520
Total des dépenses de fonctionnement	232 835 180	-	-	232 835 180
Excédent (déficit) de l'exercice	30 266 950		-	30 266 950
Conciliation à des fins fiscales				
Transferts d'investissement	(41 145 680)	-	-	(41 145 680)
Amortissement	25 489 520	-	-	25 489 520
Gain et perte sur cession	9 000	-	-	9 000
Remboursement de la dette à long terme	(14 770 850)	-	-	(14 770 850)
Activités d'investissement	(223 130)	-	(34 800)	(257 930)
Fonds réservés	(663 570)	-	-	(663 570)
Surplus accumulé affecté	-	-	34 800	34 800
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	1 037 760	-	-	1 037 760
	(30 266 950)	-	-	(30 266 950)
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