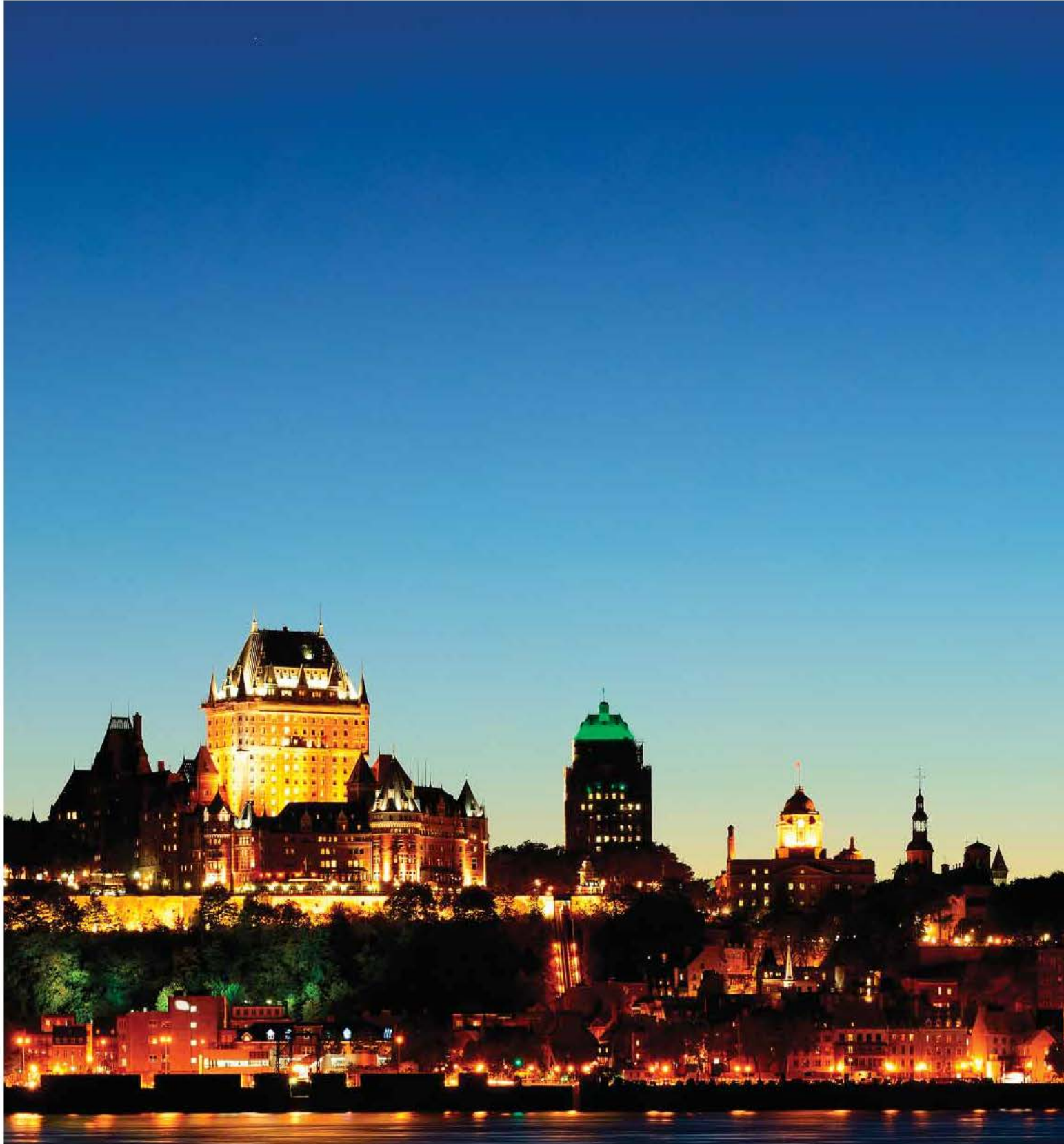




Rapport d'activité
2015

TRANSPORTE
QUÉBEC
D E P U I S





Édition

Service des communications

Réseau de transport de la Capitale

ISBN : 978-2-921-925-51-8

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec – Mai 2016

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

Table des matières

> Mot du président	4
> Mot du directeur général	5
> Le transport en commun fête ses 150 ans	8
> Faits marquants	12
> Mobilité durable	22
> Expérience client	24
> Implication dans la communauté	32
> Gouvernance	38
> Portrait du RTC	42
> États financiers consolidés	54



> Mot du président

Un réseau performant au bénéfice des clients

Le transport en commun répond à un besoin essentiel des travailleurs, des étudiants, des retraités et de la population en général qui souhaitent se déplacer sur le territoire de l'agglomération de Québec. Le RTC offre une alternative de déplacement efficace et performante grâce au professionnalisme de ses employés et à son écoute constante des besoins de ses clients.

En 2015, j'ai voulu personnellement discuter avec ceux et celles qui utilisent nos services. J'ai effectué des visites sur le réseau, l'automne dernier, afin de discuter avec les usagers et les chauffeurs et entendre leurs opinions sur notre organisation. Ces rencontres ont été très enrichissantes et m'ont permis de rencontrer un éventail intéressant de clients. Mon premier constat : la majorité des personnes rencontrées sont satisfaites des services du RTC. Quand on fait ce genre d'exercice, on est prêt à faire face à la critique. Mais force est de constater que nous offrons un service qui répond aux attentes de beaucoup de personnes. On m'a énormément parlé de la courtoisie des chauffeurs, par exemple. J'ai également pu constater que les améliorations apportées ces dernières années sont des incitatifs importants qui encouragent l'utilisation du transport en commun, qu'on pense aux parcours eXpress ou aux efforts apportés au confort dans nos autobus.

C'est pourquoi il faut continuer à améliorer notre offre de service au bénéfice de nos clients. En 2015, nous avons multiplié le nombre de stations tempérées, nous avons introduit une nouvelle gamme d'abribus, nous avons accueilli les tout premiers autobus hybrides climatisés et nous avons débuté l'implantation de Nomade temps réel. Les clients apprécient énormément ces améliorations. Et ce n'est pas fini! En 2015, nous avons souligné le 150^e anniversaire du transport en commun à Québec.

L'année 2016, quant à elle, marquera le début du travail menant au chantier le plus significatif pour la fluidité de la circulation dans toute la région, le Service rapide par bus (SRB). Le RTC pensera dorénavant son réseau en fonction de la réalisation de ce projet dont on a débuté les études d'avant-projet. En parallèle, nous continuerons à travailler sur des améliorations à notre réseau, nous poursuivrons l'implantation de Nomade temps réel et nous présenterons de nouvelles façons d'améliorer notre vitesse commerciale. Ensemble, nous relevons le défi de développer des infrastructures et des services qui font du RTC un acteur de premier plan contribuant à faire de Québec une région attrayante, prospère et durable.



Rémy Normand
Président du conseil d'administration



> Mot du directeur général

Le RTC riche des individus qui le composent

Un réseau de transport, pour beaucoup de gens, c'est l'autobus qui les amène du point A au point B. Cet autobus qui les transporte n'est que l'élément visible du travail de quelques 1 600 employés qui s'assurent que, chaque jour, ils puissent bénéficier d'un service fiable et performant.

Les 325 employés d'entretien voient à la bonne marche du parc d'autobus afin que les véhicules soient prêts à prendre la route pour répondre aux besoins. Par exemple, chaque autobus articulé parcourt en moyenne 70 000 km par année, ce qui demande un entretien régulier, offerts par ces experts de la mécanique, pour assurer leur fiabilité.

Les 952 chauffeurs, quant à eux, accueillent les clients 365 jours par année, dans toutes les conditions, qu'il y ait une tempête de neige, du verglas ou de grandes chaleurs pour s'assurer, par exemple, que travailleurs et étudiants puissent se rendre à leur lieu de travail ou leur établissement scolaire. Ils sont également là lors des grands événements afin de mener amateurs de sports, de spectacles ou de divertissement vers leur lieu de diffusion.

Personnel d'entretien et chauffeurs sont appuyés par 325 employés à la planification, au service à la clientèle, à l'inspection et à l'administration qui ont également à cœur d'offrir aux clients un réseau performant. Ceux-ci s'assurent, entre autres, que le réseau est bien desservi, que les clients aient réponses à leurs questions, que les services soient bien planifiés et que l'organisation soit bien gérée.

En même temps que nous assurons les opérations quotidiennes de notre réseau, nous travaillons sur la modernisation de nos services. En 2015, nous avons poursuivi notre virage technologique puisque l'ensemble de nos autobus sont maintenant équipés du système Nomade. Nous avons mis beaucoup d'efforts à préparer les améliorations qui seront apportés au réseau en 2016, nous avons continué à améliorer nos infrastructures avec l'installation d'une cinquantaine d'abribus de nouvelle génération et de nouveaux abribus tempérés et nous participons activement à l'électrification des transports avec l'arrivée de nouveaux autobus hybrides.

Vous découvrirez dans les prochaines pages les détails des actions posées en 2015 par notre organisation. Des gestes qui me rendent fier et qui sont porteurs d'une volonté de toujours rendre meilleure l'expérience de nos clients.



Alain Mercier
Directeur général





75
Loretteville

B
3

1213
UN PRO NE DORT PAS NI GAZ
RTC

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.



> Le transport en commun fête ses 150 ans



TRANSPORTE QUÉBEC

D E P U I S

150
ANS

*Inclut les résultats du STAC

Le transport en commun a célébré 150 ans d'existence en 2015! Une occasion rêvée pour commémorer cet important pan de notre histoire. Une histoire étroitement liée au développement de la ville de Québec.

Le transport en commun a transporté la ville en la façonnant et en orientant, à certains moments, le développement de ses quartiers. Aujourd'hui, plus que jamais, il joue un rôle majeur sur la qualité de vie des citoyens et contribue à réduire la congestion routière en plus de permettre aux employeurs de compter sur un bassin plus large de main-d'œuvre.

L'apport du transport en commun sera encore plus significatif demain, notamment avec la mise en place du *Plan de mobilité durable de la Ville de Québec* et du réseau de service rapide par bus (SRB).

Plusieurs activités ont été organisées pour les citoyens de Québec : exposition itinérante d'artefacts et de photos dans divers endroits de la ville, événement familial et campagne d'information sur le Web, entre autres.



Merci de votre collaboration!

Ville de Québec, Service de la culture et Service des communications

Jean Provencher, historien

Claude Corriveau, ethnomuséologue

Jean Breton, historien amateur et collectionneur

Yves Larouche, collectionneur

Des propriétaires d'autobus anciens :

René Prévost

Martin Caron

Jean-Sébastien Marcotte

Félix Parent-Rocheleau

➤ Le transport en commun fête ses 150 ans

Un anniversaire à souligner en grand

L'exposition itinérante retrace 150 ans d'histoire, des premiers tramways hippomobiles aux autobus hybrides d'aujourd'hui. Elle s'est posée dans plusieurs bibliothèques de la Ville, à Laurier Québec, à Expo Québec ainsi qu'au Musée national des beaux-arts du Québec.



1865-2015 150 ans de transport en commun

Ici se trouvait l'une des stations du premier service de transport en commun à Québec, inauguré le 18 août 1865. Les tramways, tirés par des chevaux, circulent entre la halte Champlain, à l'extrémité est du boulevard du même nom, et l'actuel boulevard Langelles. La ligne dessert le secteur le plus populaire de la ville en passant par les rues Saint-Pierre, Saint-Paul et Saint-Joseph. Le succès est immédiat : en une semaine, plus de 7000 personnes empruntent le «chemin de fer urbain», de sorte qu'il faut rapidement ajouter d'autres voitures pour satisfaire à la demande. En facilitant les déplacements, le transport en commun contribue au développement de la ville et devient un moteur important de l'activité économique.



Lors d'une conférence de presse en octobre dernier, une plaque de bronze commémorative a été dévoilée par la Ville de Québec. Elle sera installée plus tard devant le bureau d'arrondissement de La Cité-Limoilou, sur la rue Saint-Joseph, tout près de l'endroit où se situait la première ligne de tramway hippomobile. Cette plaque souligne la contribution du transport en commun dans le développement de Québec et de ses quartiers, de même que de son activité économique.

Des portes grandes ouvertes

C'est en grand nombre que les gens de Québec ont répondu à l'invitation du RTC le dimanche 24 mai : découvrir les coulisses de l'organisation et voir le travail effectué par les employés! L'événement s'inscrivait dans les célébrations du 150^e anniversaire du transport en commun dans la ville.

Plus de 3 000 personnes ont ainsi profité de l'occasion pour visiter les ateliers mécaniques, les remises et la salle de contrôle du centre Métrobus en plus de s'entretenir avec les employés sur place. Les enfants se sont bien amusés en dessinant sur un autobus ou en faisant un tour de lave-autobus et ont pu repartir avec un petit souvenir de leur visite.



> Les visiteurs ont fait un saut dans l'histoire du transport en commun, notamment en y admirant des objets anciens et des autobus des années 1952, 1965 et 1982.

> Un service gratuit de navettes offert toutes les 20 minutes a facilité le transport des visiteurs.

> Faits marquants



Soirée Complicité 2015

Des présidents et des directeurs généraux du RTC qui ont marqué l'histoire du transport en commun. Rangée du haut : Claude Cantin, président de 1998 à 2001, Paul Shoiry, président de 2001 à 2004, Raymond Dion, président de 2009 à 2013, Gilles Marcotte, président de 2006 à 2009, Daniel Dupuis, président de 2005 à 2006 et Rémy Normand, président actuel. Rangée du bas : Alain Mercier, directeur général actuel, Léonce Bouchard, président de 1978 à 1985, Régis Labeaume, maire de Québec, Liguori Hinse, directeur général de 1979 à 1987 et Pierre Coulombe, directeur général intérimaire en 2012.

Un événement mémorable

Tradition maintenant bien établie, la Soirée Complicité a réuni près de 200 partenaires du RTC au tout nouveau Centre Vidéotron en novembre. En plus de reconnaître la contribution de plusieurs organisations à la promotion du transport en commun à Québec, l'occasion était idéale pour souligner les 150 ans d'histoire et faire connaître les avancements du projet Nomade temps réel.

Les complices de l'année

Université Laval

- > Participation au projet Destination Sainte-Foy pour la construction des stations tempérées Foresterie et Quatre-Bourgeois
- > Prêt de stationnements lors d'événements spéciaux
- > Nouveau centre de services
- > Partenariat avec le Rouge et Or football

La Capitale - Assurance et services financiers

- Prix remis en collaboration avec Mobili-T
- > Stand annuel du programme L'abonne BUS, essai gratuit du RTC proposé aux employés
 - > Accès facilité au transport en commun
 - > Promotion des modes de transport durable au siège social
 - > Membre du programme L'abonne BUS Travailleur

Congrès de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

Profitant du 150^e anniversaire du transport en commun à Québec, l'ATUQ a choisi de tenir son congrès annuel dans la capitale nationale du 14 au 16 octobre. Pour accueillir avec éclat les participants, le RTC, comme société d'accueil, a tenu un cocktail de bienvenue au Centre Vidéotron, qui a attiré plus de 150 acteurs de l'industrie du transport en commun de partout au Québec.



Le président du RTC, M. Rémy Normand, a accueilli les convives en compagnie du président de l'ATUQ, M. Philippe Schnobb.

> Faits marquants



Nouveaux abribus : plus de confort en zones d'attente

Une cinquantaine d'abribus de nouvelle génération ont été érigés en 2015. D'ici cinq ans, on en comptera 250 sur le réseau.

En 2015, le RTC a commencé à moderniser son parc d'abribus, poursuivant ainsi ses actions pour élever le confort de sa clientèle à toutes les étapes de ses déplacements en plus de favoriser l'accessibilité universelle. Le RTC a adopté une toute nouvelle génération d'abribus, créés et fabriqués par une entreprise québécoise. Un premier abribus quadruple à Québec a ainsi été aménagé sur le boulevard Laurier, devant le Centre hospitalier de l'Université Laval. Les nouveaux abribus seront principalement installés aux endroits où se trouveront des bornes d'information aux voyageurs de Nomade temps réel, aux arrêts les plus achalandés du réseau ainsi que le long des parcours Métrobus.

Avantages notables de la nouvelle génération d'abribus :

- > Prêts à recevoir les bornes d'information en temps réel
- > Éclairés le soir pour une meilleure sécurité
- > Luminosité accrue le jour grâce à un toit vitré
- > Information à la clientèle améliorée grâce à un mur d'information
- > Accessibilité accrue pour les personnes à mobilité réduite
- > Intégration plus harmonieuse dans le paysage urbain

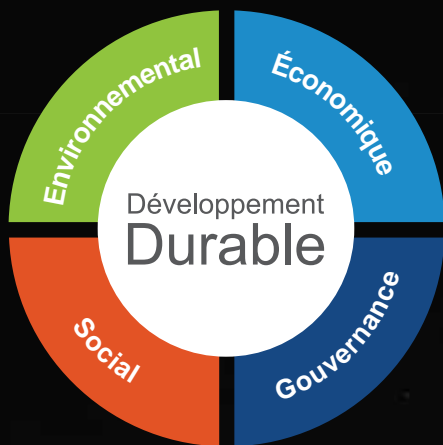
Une alliance unique avec le secteur privé au profit de la clientèle

Le 30 avril 2015, le RTC a annoncé la conclusion d'une entente commerciale majeure de 10 ans avec Astral Affichage pour gérer les espaces publicitaires sur les aribus et les autobus. D'une valeur globale de 48 M\$, cette entente reflète les orientations du RTC de satisfaire davantage les besoins de sa clientèle et d'obtenir des revenus commerciaux substantiels pour soutenir le développement du transport en commun dans l'agglomération.

À coût nul pour les contribuables, l'entente permettra de rendre plus attrayante l'expérience du transport en commun. En outre, quelque 70 écrans numériques à interactivité tactile transmettront de l'information aux clients en attente dans des aribus. Aussi, un système de chauffage sera installé dans 10 aribus.



De gauche à droite : Michel de Muraige, directeur des communications et du marketing du RTC, M. Luc Quénel, président d'Astral Affichage, M. Luc Beaulieu, vice-président immobilier Québec et mobilier urbain chez Astral Affichage et M. Alain Mercier, directeur général du RTC.



Développement durable

Afin de faire rayonner sa démarche en développement durable, le RTC s'est doté d'une identité visuelle pour accompagner les actions de communication et les projets qui y sont liés.

- > Forme circulaire symbolisant le caractère indissociable des trois dimensions du développement durable et d'une saine gouvernance. Rappelle aussi le principe d'amélioration continue.
- > Couleurs évoquant les services du RTC. Les contrastes de couleurs et la typographie respectent l'accessibilité universelle.
- > Sections de même taille témoignant de l'importance égale des différentes dimensions du développement durable.

En 2015, le RTC a entrepris des actions pour ancrer encore plus de développement durable dans ses pratiques :

- > Formation donnée à près de 500 employés sur les principes du développement durable et les actions du RTC en la matière.
- > Déploiement de bacs de recyclage pour les contenants alimentaires en plastique, en verre et en métal dans les centres d'exploitation.
- > Mise en ligne d'une section dédiée au développement durable sur l'intranet.

De plus, grâce à la disponibilité de plusieurs nouvelles plateformes d'information Web et mobiles, le RTC a cessé de distribuer des guides horaires imprimés en août. Cette décision permettra d'économiser environ 80 000 \$ par année en plus de réduire la consommation de papier.

Mérites d'architecture
de la Ville de Québec

Le RTC se distingue

Lors du gala annuel des Mérites d'architecture de la Ville de Québec tenu en décembre 2015, le RTC a été désigné lauréat dans la catégorie « Édifices publics et institutionnels » pour l'intégration harmonieuse dans un milieu bâti des stations tempérées Foresterie et Quatre-Bourgeois, construites grâce à une collaboration entre le RTC et l'Université Laval.



> Faits marquants

Des navettes très populaires

Continuellement, le RTC renforce son offre de service. Ses efforts portent leurs fruits, puisque chaque année un nombre important de personnes choisissent de se rendre aux grands événements en autobus. Pour mieux satisfaire leurs besoins, un service de navettes événementielles a été mis en place à partir de Charlesbourg, Beauport, Sainte-Foy et Lebourgneuf où se situent des stationnements incitatifs gratuits de grande capacité. À l'été 2015, le service de navettes a été offert lors du Festival d'été de Québec, du spectacle d'AC/DC et des Grands Feux Loto-Québec.

Fier partenaire du Rouge et Or

Encore cette année, le RTC s'est associé au Rouge et Or de l'Université Laval pour inviter les amateurs de football à se rendre aux matchs en bus afin notamment de rentrer à la maison en toute sécurité.

Prendre le bus,
c'est une bonne idée!

☎ 418 627-2511 📠 SMS : 72511 🌐 rtcquebec.ca
 📘 facebook.com/rtcqc 🐦 twitter.com/rtcquebec

Direction des communications et du marketing 05-15



Bus + Rouge et Or
Un match parfait pour
rentrer en toute sécurité



Retour du
FestiBUS

Événement pour le Festival d'été de Québec, du 1er au 13 juillet 2015

Illimité : 30 \$
10 passages : 20 \$*

Jusqu'à 50% d'économie

rtcquebec.ca

*Taux de transport de 15 \$ le samedi

Le RTC a déplacé 256 000 personnes lors du Festival d'été de Québec en 2015, alors que ce chiffre s'élevait à 249 000 en 2014.



Des navettes pour desservir le Centre Vidéotron

Pour que la population de Québec puisse se rendre sans souci au Centre Vidéotron lors de son ouverture en septembre, le RTC a adapté son service pour assurer aux visiteurs un service de navettes efficace. À titre d'essai, ce service a été prolongé jusqu'en décembre, facilitant ainsi l'accès aux matchs de hockey des Remparts de Québec et aux spectacles qui s'y sont tenus, notamment ceux

de Metallica, Madonna et Shania Twain. Une évaluation sera menée au début de l'année 2016 pour apporter les ajustements requis si nécessaire.

Le dimanche 22 novembre, le RTC a gâté des clients qui se sont rendus au match des Remparts de Québec. L'une des navettes avait été déclarée « navette chanceuse » et tous les clients à son bord ont reçu un sac-cadeau.



> Mobilité durable

Stationnements incitatifs et pôles d'échanges



En 2015, le RTC a amorcé le virage qu'impose la mobilité durable en faisant l'acquisition de terrains destinés à l'aménagement de stationnements incitatifs régionaux et de pôles d'échanges au cours des prochaines années.

Trois terrains ont été acquis cette année sur la rue de la Faune, le boulevard Bastien et le boulevard Sainte-Anne. Situés en amont de la circulation dans les secteurs nord et est de la ville, les futurs stationnements permettront aux gens de la périphérie d'y laisser leur voiture et d'entrer au centre-ville en autobus ou en covoiturage. D'autres acquisitions sont prévues, notamment pour doter le secteur ouest de la ville de ce type d'infrastructure.

En ce qui a trait à la construction de pôles d'échanges, le RTC a acheté un terrain dans le secteur D'Estimauville, et un second a été identifié dans le quartier Saint-Roch. Les pôles d'échanges ont comme objectif d'offrir à la clientèle des lieux sécuritaires et pratiques pour correspondre d'un parcours d'autobus à un autre ou passer à un autre mode de transport.

Plus de confort grâce à de nouveaux véhicules hybrides

Le parc autobus du RTC s'est enrichi en 2015 de 31 véhicules hybrides d'une nouvelle génération. Dotés d'une technologie de motorisation hybride électricité-diesel, ils procurent à la clientèle un meilleur confort grâce à plusieurs améliorations, notamment :

- > un système de climatisation qui contrôle la température et déshumidifie l'air ambiant;
- > une fenestration plus abondante, sans cadrage et teintée;
- > une luminosité accrue avec éclairage à DEL modulable;
- > 10 % plus de places assises et plus grand espace de dégagement en hauteur.

Ces nouveaux véhicules présentent une performance énergétique supérieure aux bus diesel et leur acquisition s'inscrit dans la stratégie d'électrification des transports du gouvernement du Québec. Ce type de véhicule hybride, fabriqué au Québec par Nova Bus, est doté de la technologie Série E du fabricant BAE Systems, un leader mondial en la matière.



> Mobilité durable

Des projets en planification

Avec le développement de la ville de Québec au cours des dernières années et l'arrivée éventuelle d'un service rapide par bus (SRB), le RTC a entrepris une analyse globale de son réseau, avec l'objectif de se coller davantage aux nouveaux besoins de la population. C'est dans cette optique qu'une étude en profondeur du réseau est en cours et que certains projets seront annoncés en début d'année 2016.

Le Métrobus 804

Le tracé initial a dû être révisé après l'arrivée des nouveaux eXpress 300 et 500 et pour tenir compte de la révision de l'ensemble du réseau. Dans ces circonstances, le RTC a choisi d'annoncer les améliorations de service touchant le secteur nord-ouest de l'agglomération en 2016, incluant la transformation du parcours 87 en Métrobus 804.

Le parcours 7

La révision tant attendue du parcours 7 vise à remodeler ce parcours très achalandé, principalement en utilisant des autobus articulés pour répondre à la forte demande et assurer un meilleur confort à la clientèle. La transformation du parcours 7 en Métrobus 807, qui sera annoncée au printemps 2016, sera en fonction en août de la même année.



La desserte du cœur de la ville

La révision de la desserte du cœur de la ville a été réalisée en 2015. Le dévoilement et la mise en place des améliorations de l'offre de service en transport en commun de ce secteur de l'agglomération auront lieu en 2016. Pour s'y préparer, le RTC a lancé en 2015 l'appel d'offres pour l'achat de midibus, qui seront notamment utilisés sur le parcours 21.

L'étude de faisabilité du tramway/SRB

Cette année, le RTC a terminé et déposé *L'étude de faisabilité du tramway/SRB*. Rendue publique en mars 2015 par les villes de Québec et de Lévis, on y recommande la mise en place d'un service rapide par bus (SRB) et la création d'un bureau de projet pour mener les travaux de préparation.



> Expérience client

Nomade temps réel : une année bien remplie!

Beaucoup d'efforts ont été déployés au cours de l'année pour implanter Nomade temps réel, le système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs. En 2016 et 2017, le RTC intégrera la dernière phase du projet et tous les utilisateurs du transport en commun pourront bénéficier des avantages de ce système tant attendu. Entre autres, une toute nouvelle gamme d'outils Web et mobiles feront le bonheur de bien des gens, notamment pour connaître le temps d'attente de leur autobus en temps réel!

Nomade temps réel vise à hausser la qualité de l'information à la clientèle, notamment en offrant des renseignements en temps réel, là où la clientèle se trouve, et ce, de façon visuelle et sonore sur diverses plateformes. Le système permet aussi au RTC d'améliorer sa performance en raison d'une meilleure connaissance du réseau et d'une foule de données qu'il peut recueillir.



Des billets électroniques à l'essai

En mai, le RTC a lancé une campagne jamais vue au Canada en permettant à ses clients de télécharger des billets gratuits directement sur leur téléphone portable. Un site Web et mobile (busgratuit.ca) a été mis en ligne du 4 mai au 5 juin. L'essai a été très populaire, avec plus de 5 300 inscriptions.



96 %
des participants ont
été satisfaits de leur
expérience

> Expérience client

Le président rencontre les clients

Désirant aller à la rencontre des clients et échanger avec eux sur le transport en commun, le président du RTC, M. Rémy Normand leur a donné rendez-vous sur le réseau à quelques reprises à l'automne. Ces précieux moments lui ont permis d'entendre les préoccupations et les attentes des clients, de discuter des projets à venir et des contraintes auxquelles le RTC est confronté. L'objectif était de favoriser une compréhension mutuelle des services offerts et des besoins.

Discussion sur le réseau

Avec le président du RTC



Traitement bonifié des plaintes et des commentaires

Une nouvelle approche a été adoptée en cours d'année afin qu'une personne émettant un commentaire ou une plainte obtienne une réponse à ses préoccupations très rapidement et de façon adéquate. Dorénavant, dès son appel, le client discute directement avec l'employé responsable d'analyser le dossier et de le traiter. Cette mesure a aussi permis de réduire de 30 % le temps consacré à la gestion des plaintes et des commentaires par les employés de la supervision et de l'organisation du service.



Deux stations tempérées ajoutées

Des normes de confort élevées

La liste des stations tempérées offrant plus de confort et une accessibilité supérieure ne cesse de s'allonger au bénéfice des clients. On en compte maintenant 20 réparties sur le réseau, dont 13 sont équipées d'écrans d'information et 6 offrent l'Internet sans-fil gratuit.

Depuis l'automne 2015, une importante station tempérée, la plus grande en fait, a pignon sur rue à l'angle de la 1^{re} Avenue et de la 41^e Rue Ouest. Figurant parmi les plus achalandées du réseau, cette zone d'attente offre chaque jour à près de 2 000 personnes une attente plus confortable, notamment aux clients des Métrobus 801 et 803.



La station 1^{re} Avenue / 41^e Rue est la plus grande sur le réseau. Fréquentée par près de 2 000 personnes chaque jour, elle est construite pour favoriser l'accès aux clients de toutes conditions. En plus d'être accessible aux personnes en fauteuil roulant, les clients ont par exemple accès à des appuie-fesses de différentes hauteurs. Une seconde aire d'attente, également équipée selon les nouvelles normes de confort, a été aménagée dans le nouvel édifice situé sur le boulevard René-Lévesque, à proximité de la rue Cartier.

> Expérience client

Encore plus de services à l'Université Laval et au Cégep Garneau

Deux centres de services s'ajoutent pour répondre encore mieux aux besoins de la clientèle du RTC : à l'Université Laval, dans le pavillon Maurice-Pollack, et au Centre de services de la Coop du Cégep Garneau. Ce dernier était auparavant destiné uniquement à la clientèle étudiante. Tous les centres de services du RTC sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

Les clients ont désormais accès à cinq centres de services, en plus des deux centres d'information de Lebourgneuf et du centre-ville, pour acheter des titres de transport et obtenir les services quant à l'émission et le remplacement de la carte OPUS.

Des tarifs adaptés aux nouvelles réalités

À la suite d'un exercice visant à mieux répondre aux besoins des travailleurs, des étudiants et des familles, une nouvelle grille de tarifs a été mise en vigueur le 1^{er} juillet 2015. Elle respecte aussi la réalité du RTC tout en maintenant la part des revenus provenant des utilisateurs à 32 %.

Parmi les nouveautés :

- > Création des laissez-passer 5 jours et Week-end illimité
- > Bonification du Privilège famille et du rabais de L'abonne BUS
- > Création du FestiBus



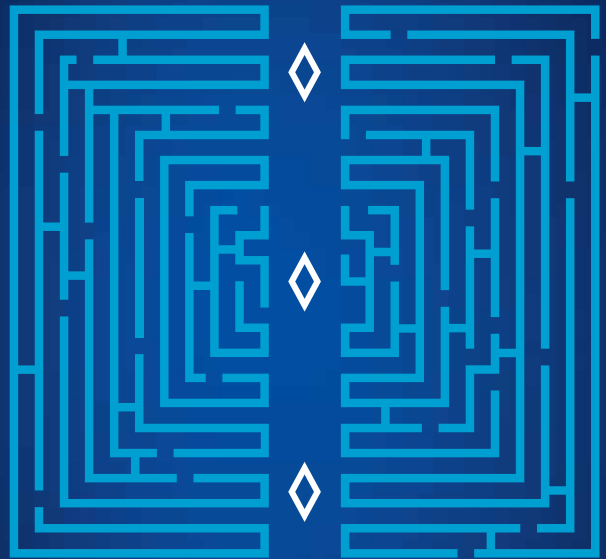
Le FestiBus de plus en plus populaire

Ce titre a été mis à l'essai pour la première fois l'an dernier. Devant son succès, le FestiBus a été officialisé, et ce, au bonheur de milliers de festivaliers qui ont profité de rabais d'environ 50 % pour se rendre au Festival d'été de Québec. Les ventes du Festibus ont été supérieures de 16 % en 2015 par rapport à l'année précédente.



Allez-y pour le bus!

Une nouvelle campagne publicitaire a débuté en août pour mousser les avantages de certains produits et les améliorations apportées au service. L'abonne BUS Perso, L'abonne BUS Étudiant et les parcours eXpress ont ainsi été mis en vedette dans les médias de Québec tout au long de l'automne.



Faites-le par eXpress

Parcours directs. Voies réservées.

Allez-y pour le bus 



Obtenez le 12^e mois d'abonnement **GRATUIT***

 L'abonne **BUS**
Perso

Allez-y pour le bus



RTC : 60^e marque la plus dominante au Canada!

Encore une fois en 2015, le RTC a obtenu plusieurs prix pour ses campagnes publicitaires, réalisées par l'agence Ig2 :



- > Deux prix « **Marketing Awards** » dans la catégorie « FILM Small budget »
 - > Un « **Gold** » pour le message télé Travailleur
 - > Un « **Bronze** » pour la campagne télé Le Bus



- > Trois « **Merit** » de l'A&DCC (Advertising & Design Club of Canada)
 - > Télé « **Pièce unique, 15 secondes ou moins** » pour le message Travailleur
 - > Télé « **Pièce unique, 15 secondes ou moins** » pour le message Économiser
 - > Télé « **Campagne** » pour la campagne Le BUS

Ces récompenses de l'industrie font en sorte que le RTC se positionne aujourd'hui au 60^e rang des marques les plus dominantes au Canada selon le Creative Report Card. Ils se situait au 181^e rang en 2014.

> Implication dans la communauté

Un engagement visible et tangible

Le RTC en soutien

Le RTC s'engage de diverses façons au sein de la communauté, notamment lorsque des événements malheureux se produisent, tels des incendies ou des inondations. Il collabore ainsi avec le Service de protection contre les incendies de la Ville de Québec en abritant dans ses véhicules les personnes victimes de sinistres avant qu'elles ne soient prises en charge par la Croix-Rouge ou par tout autre organisme communautaire.

**En 2015 :
58 autobus déployés lors de
37 événements**



PROGRAMME TANGO

En juin 2015, Accès transports viables, en collaboration avec plusieurs partenaires, a lancé le programme TanGo. Le RTC appuie ce programme visant à initier les personnes de 60 ans et plus de la grande région de Québec et de Lévis aux services de transport en commun, à l'autopartage et à l'utilisation du vélo pour des déplacements utilitaires.

PARTENARIAT CIRRIS

Depuis 2013, le RTC collabore avec le Centre interdisciplinaire de recherche en réadaptation et intégration sociale (CIRRIS) au sein de la programmation de recherche « Participation sociale et villes inclusives ». Cette programmation vise le développement de projets de recherche et d'innovation pour favoriser la participation sociale des personnes ayant des incapacités. En 2015, les projets initiés portaient sur les mesures pouvant faciliter le repérage des arrêts par les personnes ayant des limitations visuelles et sur le transfert des connaissances sur l'accessibilité universelle.



> Implication dans la communauté



Opération Nez-Rouge

Le vendredi 18 décembre, une vingtaine d'employés du RTC ont participé à une soirée de raccompagnement. Ensemble, ils ont amassé des fonds au profit de la jeunesse et du sport amateur.



L'Archidon

Le RTC en encore une fois fait équipe bénévolement avec le restaurant Archibald Duplessis en décembre 2015 pour que 200 personnes fréquentant Lauberivière puissent se rendre au restaurant pour savourer un bon repas de Noël. Pour l'occasion, des chauffeurs ont offert leur temps bénévolement.

Campagne Centraide et Croix-Rouge

Une nouveauté en 2015: un marché aux puces a été organisé
au profit de ces deux organisations



SOMMES RECUEILLIES :

34 069 \$



10 328 \$

On aime relever des défis!




Défi Entreprises

Plus de 80 employés ont relevé avec brio le Défi entreprises à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier le 31 mai 2015. Pour bien s'y préparer, plusieurs d'entre eux ont profité du programme d'activités et des services offerts par l'entreprise.



Défi Kilo-Santé

La cinquième édition du Défi Kilo-Santé, tenue le printemps dernier, a été l'une des plus populaires avec la participation de 51 personnes provenant de tous les groupes de travail. Tous ont suivi un programme d'entraînement physique et nutritionnel leur permettant de perdre collectivement quelque 350 livres. Bravo! Le défi est relancé en 2016!



Soucieux de promouvoir et d'améliorer le bien-être de ses employés, le RTC met à leur disposition une foule de services, de programmes et d'équipements pour favoriser l'activité physique et l'adoption de saines habitudes de vie. Des cases personnelles sont notamment mises à la disposition des employés qui choisissent le transport actif pour se rendre au travail.

Un kinésiologue est également disponible pour les employés du RTC.



La CSST reconnaît le travail d'un comité paritaire

Le comité paritaire en santé et sécurité du travail à la Direction de l'entretien a été sélectionné finaliste des Grands Prix santé et sécurité du travail dans la région de la Capitale-Nationale pour avoir conçu un distributeur de verre recyclé pour la chambre de jet de sable. Ce nouveau distributeur réduit les risques de lésions causées par les manipulations des sacs de verre recyclé par les employés de la carrosserie. Organisé par la CSST, ce concours souligne les initiatives mises en œuvre par des employeurs et des travailleurs pour prévenir les accidents du travail et les maladies professionnelles.

> La gouvernance

Le conseil d'administration

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

Représentant des usagers des services de transport adapté

Myriam Régnier

Représentante des usagers des services de transport en commun

Les comités techniques

Pour une meilleure gouvernance

En plus du conseil d'administration, cinq comités techniques, composés de membres du c.a. et d'experts, veillent à la saine gestion de l'organisation. Plus d'une vingtaine de réunions ont été tenues en 2015.

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 vise l'amélioration des moyens et des solutions à privilégier pour assurer au conseil une conduite efficace des affaires opérationnelles et administratives du RTC. À cet égard, le comité d'audit veille à présenter et à divulguer l'information nécessaire pour en refléter fidèlement les activités et les résultats.

Réunions en 2015 : 4

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.

Réunions en 2015 : 4

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.

Réunions en 2015 : 9

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 interpellier les citoyens au sujet de l'offre de service. Il peut également évaluer les mécanismes, les outils et les façons de faire existants afin de procéder à toute recommandation jugée appropriée.

Réunions en 2015 : 5

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.

Réunions en 2015 : 4

> La gouvernance

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.

Réunions en 2015 : 5

Comité approche client **Sous-comité partenaires – Accessibilité universelle**

Le sous-comité partenaires – Accessibilité universelle réunit des représentants d'organisations concernées par l'offre de transport aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Ses membres ont pour mandat de soutenir le RTC afin que ses plans et ses actions respectent les attentes découlant des lois ou des politiques gouvernementales et répondent le mieux possible aux besoins de la clientèle.

Réunions en 2015 : 2



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

Chantale Dugas

Chef, mandats corporatifs

Nicole Lépine

Adjointe à la direction générale



> Portrait du RTC

Territoire desservi

Le RTC assure le transport collectif dans l'agglomération de Québec, laquelle compte environ 576 000 personnes¹. Il dessert également Boischatel en vertu d'une entente avec la municipalité. Certains services (transport adapté, Taxibus) sont exploités par des entreprises externes en par des contrats les liant au RTC.

98 %
des citoyens
résident à moins
de **500 mètres**
d'un arrêt
d'autobus



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

* Boischatel: desservi en vertu d'une entente avec la municipalité.
1. Institut de la statistique du Québec, 2016

Des services pour tous les besoins



Métrobus

Haute fréquence sur **voies réservées**

- > 4 parcours
- > 800, 801, 802 et 803
- > Service à haute fréquence
- > Autobus articulés, sauf 803
- > Intervalle de service aux 10 à 15 minutes
- > 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)
- > 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
- > 200, 300 et 500
- > Lien direct par l'autoroute entre la banlieue et le centre-ville de Québec ou le pôle de Sainte-Foy
- > En semaine aux heures de pointe



Couche-tard

Pour les **oiseaux de nuit**

- > 13 parcours
- > 900 à 999
- > Fin de soirée, les vendredis et samedis



> Portrait du RTC

Achalandage

45,6 M %

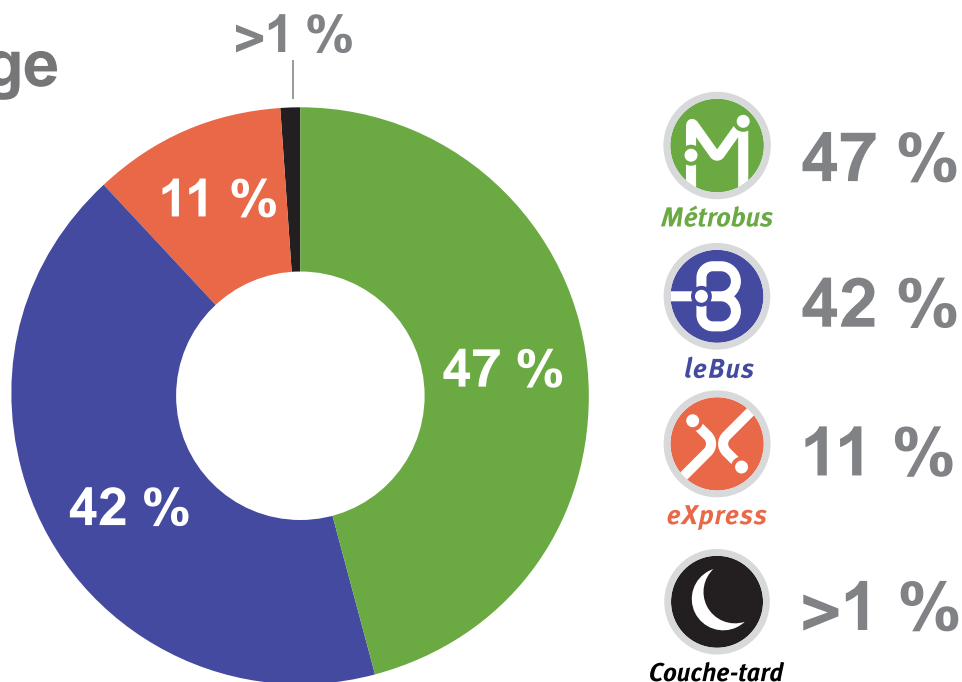
de déplacements en 2015
(-2,9 % par rapport à 2014)

147 000

clients différents
chaque mois*

1 travailleur sur 4 prend l'autobus*

Achalandage
par service



* Source : Léger Marketing, Étude des clientèles actuelles et potentielles du RTC, printemps 2014

Profil de la clientèle*



Caractéristiques

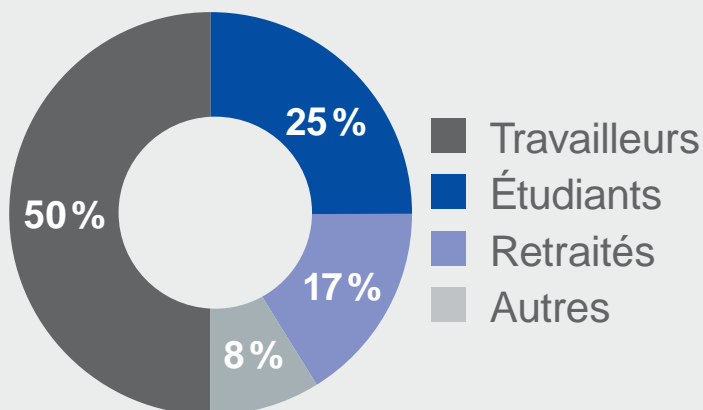
62 % possèdent au moins un véhicule

88 % jugent le transport en commun simple à utiliser

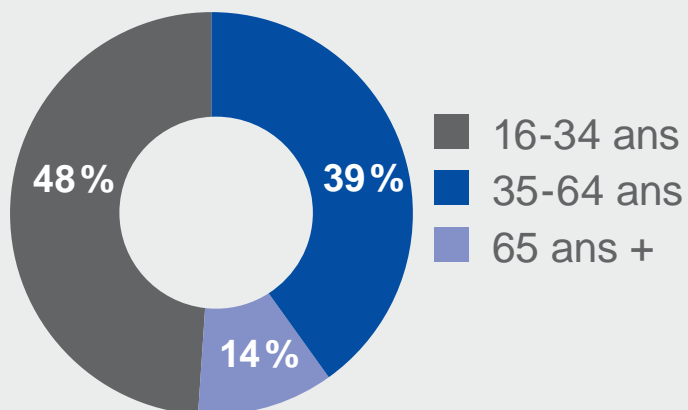
75 % travaillent ou étudient

68 % utilisent (entre autres) les parcours Métrobus

Occupation



Âge

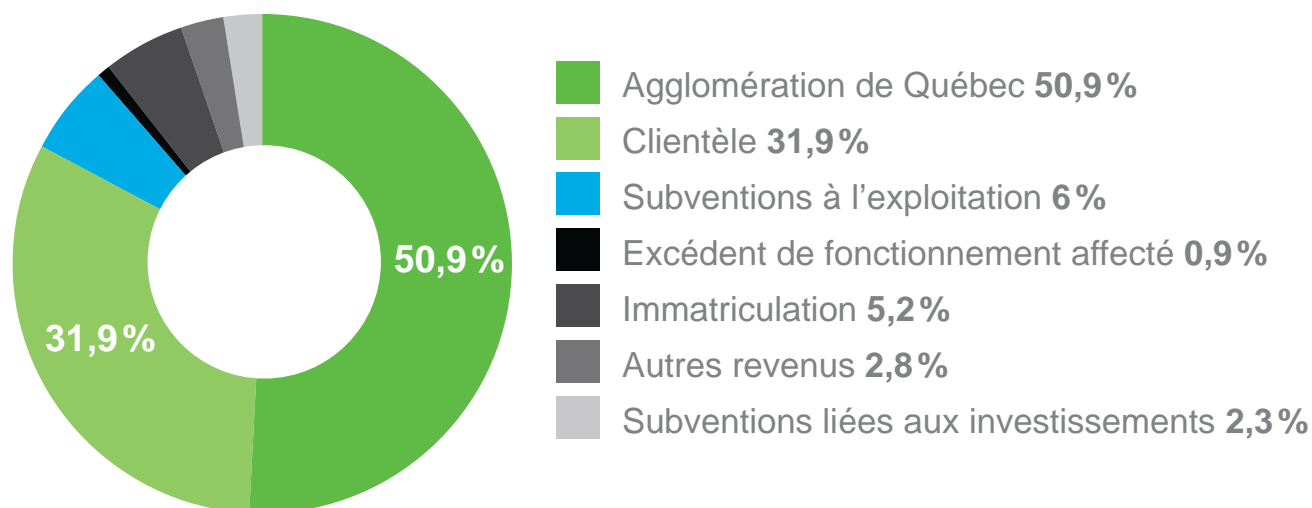


* Source : Léger Marketing, Étude des clientèles actuelles et potentielles du RTC, printemps 2014

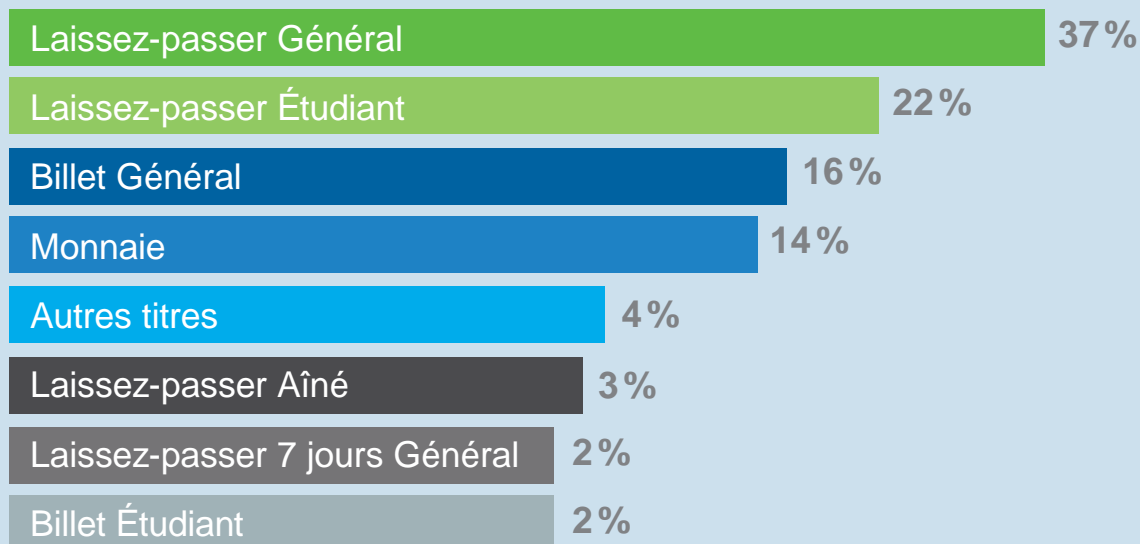
> Portrait du RTC

Budget de 2015 212,4 M\$

Répartition des revenus*



Répartition des revenus provenant des utilisateurs



Le RTC en chiffres



4617
arrêts



21
Parc-O-Bus



4331
départs par jour



1102
abribus



10
terminus



887 km
de réseau



20
stations
tempérées



135
parcours



60 km
de voies
réservées

Parc autobus

584 autobus

> **498** standards

> **86** articulés

35 % du parc accessible aux
personnes en fauteuil roulant

Fiabilité du parc 2015 :

6601 km

Distance moyenne parcourue par un autobus
entre deux événements ayant perturbé le service

1 592 employés



925

personnel chauffeur



342

personnel administratif
et de soutien



325

personnel entretien

27,7 M

kilomètres parcourus
en 2015



> Portrait du RTC

Outils d'information



RTC Nomade : des outils toujours plus populaires



Applications mobiles (iOs, Android et Windows Phone) :

172 597 téléchargements depuis 2011

Site mobile : 151 694 visites en moyenne par mois

Horaires par SMS : 12 711 requêtes par mois



11 écrans d'information en station tempérée

par rapport à 2014



En ligne



174 559

visites (en moyenne) par mois



6 869



4 374



127 152



Au téléphone

188 847

appels reçus



En personne

Centre d'information Lebourgneuf

12 959 visites

Centre d'information du centre-ville

42 098 visites

Grille tarifaire 2015

	Laissez-passer mensuel	Laissez-passer 5 jours	1 passage (billet)	1 passage (monnaie)
Général	84,00 \$	28,25 \$	2,90 \$	3,25 \$
18 ans et moins	56,00 \$	19,25 \$	2,00 \$	3,25 \$
Étudiant plus	56,00 \$	19,25 \$	2,90 \$	3,25 \$
Aîné	47,00 \$	19,25 \$	2,00 \$	3,25 \$

Week-end illimité	15,00 \$
Laissez-passer 1 jour	8,00 \$
Laissez-passer Métropolitain Général	125,55 \$
Billet de groupe « 6 à 11 ans »	20,00 \$
FestiBus illimité	30,00 \$
FestiBus 10 billets	20,00 \$
Carte OPUS	6,00 \$

> Portrait du RTC

Programmes d'abonnement

Forte hausse de L'abonne BUS Perso

Le 1^{er} juillet 2015, le RTC a bonifié les économies pour les abonnés à L'abonne BUS Perso en offrant le 12^e mois gratuitement. Une décision très appréciée de la clientèle, comme en témoigne la hausse importante de clients qui se prévalent de ce programme.

Le RTC offre trois programmes d'abonnement avantageux à ses clients, chacun ayant des avantages qui lui sont propres. Environ **30 % des détenteurs d'un laissez-passer mensuel sont inscrits à L'abonne BUS.**



L'abonne BUS
Perso

2 339
abonnés
(+ 45,1 %)



L'abonne BUS
Travailleur

9 936
abonnés
(- 3 %)

109
partenaires



L'abonne BUS
Étudiant

5 353
abonnés
session automne
(+ 4,2 %)

9
partenaires



> Le transport adapté

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, il confie le mandat d'exploiter ce service au STAC.

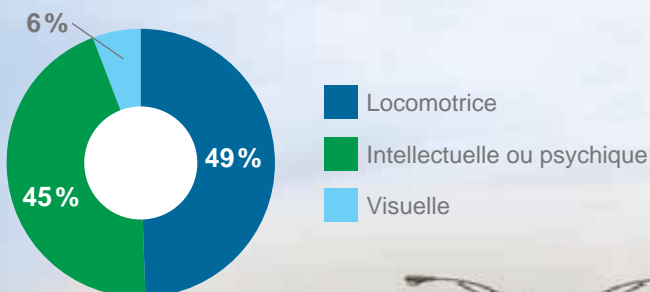
STAC

Nombre de déplacements en 2015

794 033

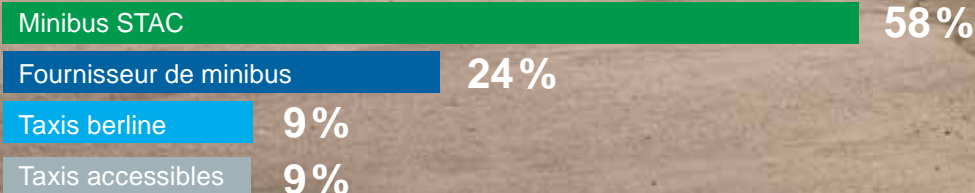
hausse de 5,33 %
par rapport à 2014

Nombre de déplacements par type de limitation fonctionnelle



4 460 436

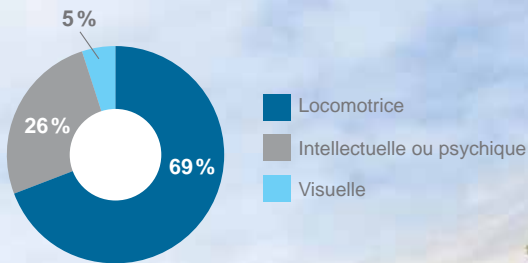
kilomètres parcourus en 2015



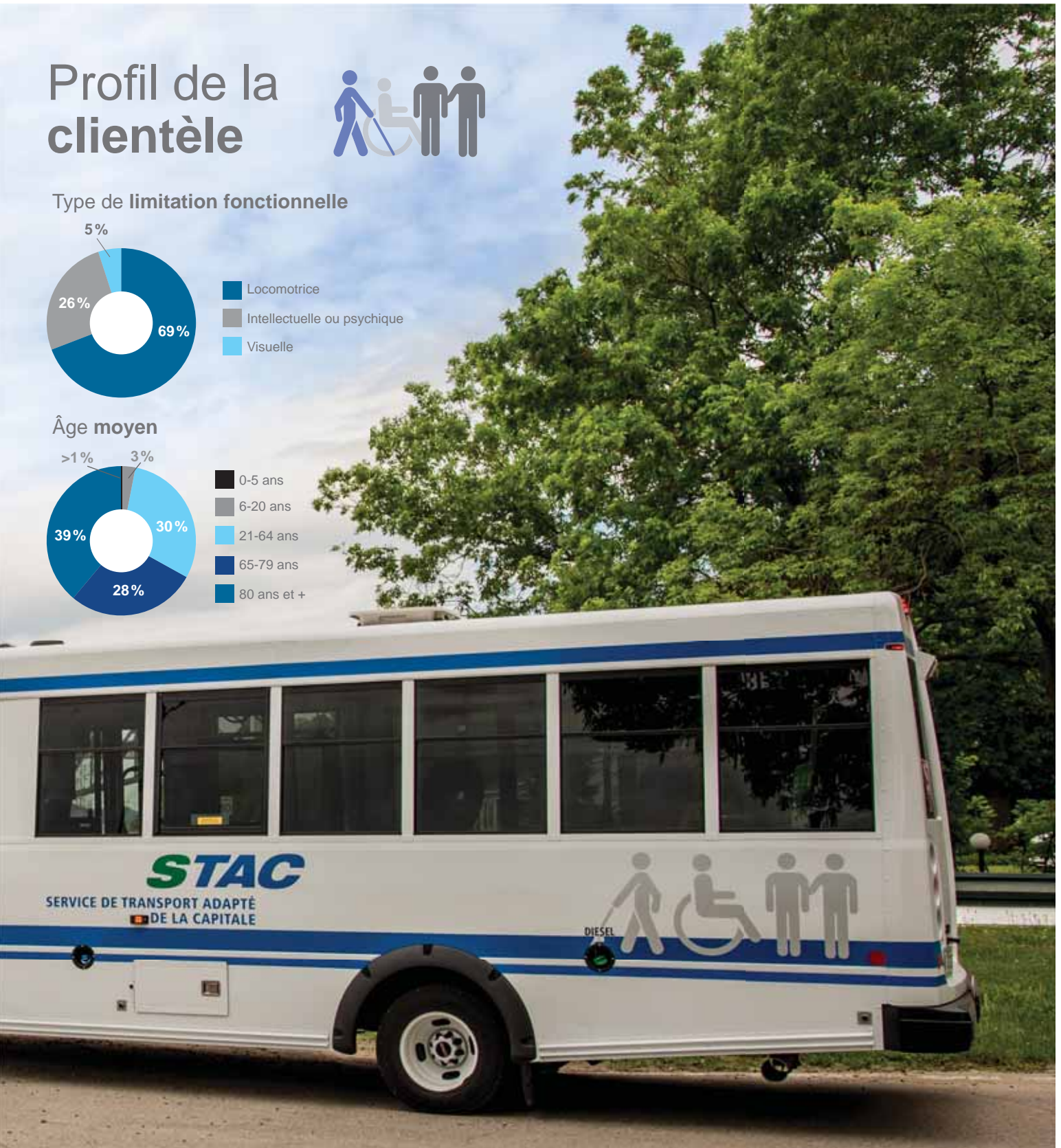
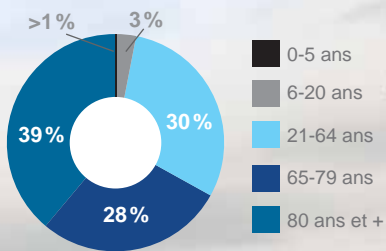
Profil de la clientèle



Type de limitation fonctionnelle



Âge moyen







États financiers consolidés

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

Accompagnés du rapport du vérificateur général
et du rapport de l'auditeur indépendant

> RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Rapports	
Rapport du vérificateur général de la Ville de Québec	57-58
Rapport de l'auditeur indépendant - Raymond Chabot Grant Thornton	59-60
États financiers	
État consolidé des résultats et de l'excédent accumulé	61
Renseignements complémentaires consolidés	
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	62
Excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales	63
État consolidé de la situation financière	64
État consolidé de la variation de la dette nette	65
État consolidé des flux de trésorerie	66
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	67-82

> RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL



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 2015 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 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.

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 2015, 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 62, 63, 75 et 76 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 3 mars 2016

> 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 2015 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 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 2015 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 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 62, 63, 75 et 76 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.

Québec

Le 3 mars 2016

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

> État consolidé des résultats et de l'excédent accumulé

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

	Budget modifié 2015	2015	2014
	(note 17)		
	\$	\$	\$
Revenus			
Fonctionnement			
Contribution de l'agglomération de Québec	108 260 000	108 260 000	104 867 000
Taxe sur l'immatriculation	10 952 020	10 802 438	10 746 353
Transferts	24 766 090	21 308 780	22 386 254
Utilisateurs	69 621 430	66 116 358	66 611 359
Contrats de service	881 000	607 775	891 068
Autres revenus	5 023 820	3 979 553	3 756 645
	219 504 360	211 074 904	209 258 679
Investissement			
Transferts	27 443 430	33 851 819	13 503 089
	27 443 430	33 851 819	13 503 089
	246 947 790	244 926 723	222 761 768
Charges			
Salaires	108 439 020	105 857 498	104 977 529
Avantages sociaux	18 350 470	18 911 710	17 296 611
Avantages sociaux futurs (note 12)	18 269 500	15 349 205	16 679 220
Carburant	16 045 260	15 406 809	15 568 457
Chauffage, électricité, téléphone	1 857 640	1 676 102	1 776 231
Coûts d'emploi	3 429 990	2 601 002	3 051 513
Coûts de financement - intérêts	6 309 780	5 001 676	5 538 722
Entretien et opérations des véhicules	10 152 900	10 517 963	10 415 631
Entretien et réparations des bâtiments	3 010 910	2 837 672	2 700 340
Frais généraux	21 341 470	20 277 740	18 902 334
Projets spéciaux	437 170	327 055	2 137 994
Amortissement	21 661 240	21 837 468	20 687 786
Autres	-	-	1 750 000
	229 305 350	220 601 900	221 482 368
Excédent de l'exercice	17 642 440	24 324 823	1 279 400
Excédent accumulé au début de l'exercice, tel qu'établi		78 396 853	72 141 913
Modifications comptables (note 3)		78 901 760	83 877 300
Excédent accumulé au début de l'exercice		157 298 613	156 019 213
Excédent accumulé à la fin de l'exercice		181 623 436	157 298 613

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

> Excédent de fonctionnement consolidé à des fins fiscales

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

	Budget modifié 2015	2015	2014
	(note 17)		
	\$	\$	\$
Excédent de l'exercice	17 642 440	24 324 823	1 279 400
Moins : revenus d'investissement	(27 443 430)	(33 851 819)	(13 503 089)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(9 800 990)	(9 526 996)	(12 223 689)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	21 661 240	21 837 468	20 687 786
Produits de cession	9 000	40 464	1 502 513
Perte sur cession	-	100 436	21 964
Réduction de valeur	-	-	1 750 000
	21 670 240	21 978 368	23 962 263
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	506 534	226 768
Remboursement de la dette à long terme	(15 623 410)	(15 545 275)	(16 318 121)
	(15 623 410)	(15 038 741)	(16 091 353)
Affectations			
Activités d'investissement	(281 210)	(843 690)	(531 131)
Excédent accumulé :			
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	2 009 400	1 993 815	2 748 105
Dépenses constatées à pourvoir	2 025 970	902 079	2 254 029
	3 754 160	2 052 204	4 471 003
	9 800 990	8 991 831	12 341 913
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	(535 165)	118 224

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

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

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

	Budget modifié 2015	2015	2014
	(note 17)		
	\$	\$	\$
Revenus d'investissement			
Transferts - Infrastructures Canada-Québec	27 443 430	33 851 819	13 503 089
Excédent d'investissement consolidé de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	27 443 430	33 851 819	13 503 089
Conciliation à des fins fiscales			
Acquisition d'immobilisations			
Administration générale	(10 349 921)	(7 725 537)	(9 093 550)
Transport	(46 194 383)	(41 418 324)	(14 282 512)
	(56 544 304)	(49 143 861)	(23 376 062)
Autres investissements			
Placement dans une société en nom collectif	-	45 536	9 906
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	46 972 527	13 200 144	7 885 999
Affectations			
Activités de fonctionnement	231 160	843 690	531 131
	47 203 687	14 089 370	8 427 036
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	18 102 813	(1 202 672)	(1 445 937)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

> État consolidé de la situation financière

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

	2015	2014
	\$	\$
Actifs financiers		
Encaisse	3 892 406	708 949
Débiteurs (note 4)	129 008 109	115 423 545
Placements à long terme	78 692	124 228
	132 979 207	116 256 722
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (note 6)	42 939 425	39 726 583
Revenus reportés (note 7)	8 059 368	9 029 719
Dette à long terme (note 8)	180 461 602	169 139 063
Passif au titre des avantages sociaux futurs (note 12)	22 366 700	15 822 200
	253 827 095	233 717 565
Dette nette	(120 847 888)	(117 460 843)
Actifs non financiers		
Immobilisations (note 9)	294 919 658	267 754 165
Stocks de fournitures (note 10)	5 798 374	5 739 505
Autres actifs non financiers	1 753 292	1 265 786
	302 471 324	274 759 456
Exédent accumulé (note 11)	181 623 436	157 298 613
Modification de méthodes comptables (note 3)		
Engagements contractuels (note 13)		
Éventualités (note 14)		

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

> État consolidé de la variation de la dette nette

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

	2015	2014
	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	24 324 823	1 279 400
Variation des immobilisations		
Acquisitions	(49 143 861)	(23 376 062)
Amortissement	21 837 468	20 687 786
Produit de cession	40 464	1 502 513
Perte sur cession	100 436	21 964
Réduction de valeur	-	1 750 000
	(27 165 493)	586 201
Variation des stocks de fournitures	(58 869)	165 443
Variation des autres actifs non financiers	(487 506)	344 044
	(546 375)	509 487
Variation de la dette nette	(3 387 045)	2 375 087
Dette nette au début de l'exercice, tel qu'établie	(196 362 603)	(203 713 230)
Modification de méthodes comptables (note 3)	78 901 760	83 877 300
Dette nette au début de l'exercice	(117 460 843)	(119 835 930)
Dette nette à la fin de l'exercice	(120 847 888)	(117 460 843)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

> État consolidé des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

	2015	2014
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	24 324 823	1 279 400
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	21 837 468	20 687 786
Amortissement des frais reportés liés à la dette à long terme	641 937	845 554
Perte sur la cession d'immobilisations	100 436	21 964
Réduction de valeur sur immobilisations	-	1 750 000
	22 579 841	23 305 304
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(13 584 564)	(9 193 156)
Créditeurs et charges à payer	3 212 842	(7 319 838)
Revenus reportés	(970 351)	(1 332 828)
Stocks de fournitures	(58 869)	165 443
Autres actifs non financiers	(487 506)	344 044
Passif au titre des avantages sociaux futurs	6 544 500	8 342 700
	(5 343 948)	(8 993 635)
	41 560 716	15 591 069
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	(49 143 861)	(23 376 062)
Produit de cession	40 464	1 502 513
	(49 103 397)	(21 873 549)
Activités de placement		
Émission ou acquisition de prêts, de placements à long terme et de participation dans des entreprises municipales	45 536	9 906
	45 536	9 906
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	40 467 000	16 674 100
Remboursement de la dette à long terme	(29 097 000)	(29 653 100)
Frais reportés liés à la dette à long terme	(689 398)	(641 937)
	10 680 602	(13 620 937)
Variation de l'encaisse	3 183 457	(19 893 511)
Encaisse au début	708 949	20 602 460
Encaisse à la fin	3 892 406	708 949

Les intérêts versés au cours de l'exercice totalisent 4 649 689 \$ (5 202 905 \$ en 2014).

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

1. Statut de l'organisme municipal

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) est constitué et régi en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*. Il offre un service de transport en commun sur tout le territoire de l'agglomération de Québec comptant approximativement 590 000 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 et de l'Occupation du territoire (MAMOT).

A) Périmètre comptable

Les états financiers consolidés regroupent les comptes du RTC et des organismes contrôlés faisant partie de son périmètre comptable, soit le Service de transport adapté de la Capitale (STAC) et 9320-9179 Québec inc.

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 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 pourraient différer des résultats estimatifs.

Les principales estimations comprennent la provision pour créances douteuses, la provision pour dévaluation des stocks, la durée d'utilité 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.

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

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

2. Principales conventions 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 et les durées suivantes :

	Méthodes	Durée
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
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.

> Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

2. Principales conventions comptables (suite)

F) Revenus de transfert et autres revenus

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.

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.

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 liés 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 1^{er} 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 1^{er} 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 2015 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.

> Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

2. Principales conventions comptables (suite)

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.

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.

J) Placement dans une société en nom collectif

Le RTC comptabilise sa participation dans AVT, une société en nom collectif, selon la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation. Cette société a pour mandats la gestion des achats des véhicules et un rôle de vigie dans les nouvelles technologies touchant ceux-ci.

K) Dépenses constatées à pourvoir

Les dépenses constatées à pourvoir dans le futur correspondent à des dépenses de fonctionnement comptabilisées dans l'exercice ou antérieurement. Elles sont créées 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 liés sont constatés dans l'état des résultats au cours de la période où ils sont réalisés et sont présentés avec la charge relative à ces marchandises.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

3. Modification de méthodes comptables

Paievements de transfert

Au cours de l'exercice, le Réseau de transport de la Capitale a modifié rétrospectivement la méthode de comptabilisation des paiements de transfert relatifs à différents programmes d'aide concernant la construction d'immobilisations et d'autres dépenses financées ou devant être financées par emprunts pour lesquels des travaux ont été réalisés. Antérieurement, l'organisation ne constatait que la partie de la subvention qui était exigible et autorisée par le Parlement dans l'année financière du gouvernement, alors que les interprétations de la norme comptable sur les paiements de transfert indiquent que ces subventions doivent être comptabilisées lorsqu'elles sont autorisées par le cédant à la suite de l'exercice de son pouvoir habilitant et que l'organisation a satisfait aux critères d'admissibilité. Cette modification a entraîné les ajustements suivants aux états financiers de l'exercice terminé le 31 décembre 2014 :

2014

\$

État consolidé de la situation financière

Débiteurs - gouvernement du Québec et ses entreprises	78 901 760
Dette nette	(78 901 760)
Excédent (déficit) accumulé	78 901 760

État consolidé des résultats et de l'excédent accumulé

Revenus - transferts	(4 975 540)
Excédent (déficit) de l'exercice	(4 975 540)
Excédent (déficit) accumulé au début de l'exercice	83 877 300
Excédent (déficit) accumulé à la fin de l'exercice	78 901 760

> Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

	2015	2014
	\$	\$
4. Débiteurs		
Gouvernement du Canada et ses entreprises	1 360 835	447 938
Gouvernement du Québec et ses entreprises	122 418 067	107 567 696
CSST	1 360 896	2 979 065
AVT	319 523	-
Divers	3 548 788	4 428 846
	129 008 109	115 423 545
Montant à recouvrer du gouvernement du Québec pour le remboursement de la dette à long terme ¹	94 675 692	81 347 814

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

5. 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 12 500 000 \$.

> Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

	2015	2014
	\$	\$
6. Créditeurs et charges à payer		
Salaires et retenues à la source	23 219 474	21 584 335
Fournisseurs	15 858 627	13 693 801
Ville de Québec	2 982 656	3 312 738
Intérêts courus sur la dette à long terme	878 668	1 135 709
	42 939 425	39 726 583
7. Revenus reportés		
Transferts - Sofil	5 736 736	6 887 183
Transferts - Mesure transitoire MTQ	1 019	140 797
Transferts - Projet - Étude Tramway	-	(9 769)
Transferts - Dette comptant	131 551	149 918
Transferts - Frais d'émission et refinancement	580 259	429 407
Revenus de titres de transport	1 459 803	1 317 955
Enquête Origine destination	-	114 228
Autres	150 000	-
	8 059 368	9 029 719
8. Dette à long terme		
Obligations et billets en monnaie canadienne		
Taux d'intérêt moyen pondéré de 3,03 %		
Échéant de 2016 à 2030	181 151 000	169 781 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(689 398)	(641 937)
	180 461 602	169 139 063
Les versements estimatifs sur la dette à long terme pour les prochains exercices sont les suivants :		
	2016 -	31 399 000
	2017 -	29 824 000
	2018 -	26 658 000
	2019 -	22 635 000
	2020 -	20 180 000
	2021 et suivantes -	50 455 000
		181 151 000
		29 097 000
		32 056 000
		24 783 000
		21 518 000
		17 409 000
		44 918 000
		169 781 000

> Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

9. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustements	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	49 150 082	1 978 508	-	51 128 590
Bâtiments	105 958 930	6 489 825	73 855	112 374 900
Véhicules	316 603 408	22 213 586	6 951 753	331 865 241
Ameublement et équipement de bureau	30 110 852	20 816 837	12 222	50 915 467
Machinerie, outillage et équipement	22 729 382	725 124	111 497	23 343 009
Terrains	9 995 527	9 055 466	-	19 050 993
	534 548 181	61 279 346	7 149 327	588 678 200
Immobilisations en cours	25 742 096	(12 135 485)	-	13 606 611
	560 290 277	49 143 861	7 149 327	602 284 811
Amortissement cumulé				
Infrastructures	13 311 256	2 264 989	-	15 576 245
Bâtiments	30 947 020	2 740 156	66 218	33 620 958
Véhicules	215 285 739	12 178 706	6 850 812	220 613 633
Ameublement et équipement de bureau	23 040 543	3 519 272	11 655	26 548 160
Machinerie, outillage et équipement	9 951 554	1 134 345	79 742	11 006 157
	292 536 112	21 837 468	7 008 427	307 365 153
Valeur nette comptable	267 754 165			294 919 658

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 26,8 M\$ (26,1 M\$ en 2014) amorties selon la même convention comptable que les infrastructures immobilisées.

10. Stocks de fournitures

	2015	2014
	\$	\$
Pièces de rechange	5 462 242	5 432 435
Diesel	231 340	186 248
Supports de titres de transport	78 040	100 810
Fournitures de bureau	26 752	20 012
	5 798 374	5 739 505

> Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

	2015	2014
	\$	\$
11. Excédent accumulé		
Excédent de fonctionnement non affecté	(535 165)	1 556 047
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	1 785 685	2 223 452
Dépenses constatées à pourvoir	(14 339 531)	(13 437 452)
Financement des investissements en cours	(13 399 494)	(12 196 822)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	208 111 941	179 153 388
	181 623 436	157 298 613
Ventilation des différents éléments :		
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés		
Excédent de fonctionnement affecté	1 105 487	1 590 375
Frais d'émission financé à long terme	680 198	633 077
	1 785 685	2 223 452
Dépenses constatées à pourvoir		
Salaires et avantages sociaux	(743 816)	(941 909)
Avantages sociaux futurs	(13 595 715)	(12 495 543)
	(14 339 531)	(13 437 452)
Financement des investissements en cours		
Investissement à financer	(19 950 893)	(19 421 105)
Financement non utilisé	6 551 399	7 224 283
	(13 399 494)	(12 196 822)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Éléments d'actifs		
Immobilisations	294 919 658	267 754 165
Placements à long terme	78 692	124 228
	294 998 350	267 878 393
Éléments de passifs		
Dette à long terme	180 461 602	169 139 063
Frais reportés liés à la dette à long terme	689 398	641 937
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(94 675 692)	(81 347 814)
	86 475 308	88 433 186
Autres éléments	411 101	291 823
	86 886 409	88 725 009
	208 111 941	179 153 384

> Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

	2015	2014
	\$	\$
11. Excédent accumulé (suite)		
Analyse de la variation des différents éléments :		
Excédent de fonctionnement non affecté		
Solde au début de l'exercice	1 556 047	5 337 823
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	(535 165)	118 224
Affectation et virements		
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	(1 556 047)	(3 900 000)
Solde à la fin de l'exercice	(535 165)	1 556 047
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés		
Solde au début de l'exercice	2 223 452	1 071 554
Affectation et virements		
Activités de fonctionnement	(1 993 814)	(2 544 488)
Excédent de fonctionnement non affecté	1 556 047	3 696 386
	(437 767)	(1 151 898)
Solde à la fin de l'exercice	1 785 685	2 223 452
Dépenses constatées à pourvoir		
Solde au début de l'exercice	(13 437 452)	(11 183 423)
Diminution de l'exercice	(902 079)	(2 254 029)
Solde à la fin de l'exercice	(14 339 531)	(13 437 452)
Financement des investissements en cours		
Solde au début de l'exercice	(12 196 822)	(10 750 885)
Déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(1 202 672)	(1 445 937)
Solde à la fin de l'exercice	(13 399 494)	(12 196 822)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Solde au début de l'exercice	179 153 387	171 544 139
Variation de l'exercice	28 958 554	7 609 248
Solde à la fin de l'exercice	208 111 941	179 153 387

> Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

12. Avantages sociaux futurs

Le Régime de retraite des employés du Réseau de transport de la Capitale est capitalisé et prévoit le versement de prestations basées sur le nombre d'années de service et le salaire moyen des cinq années les mieux rémunérées des employés couverts.

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 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	Régime non capitalisé	Total 2015	Total 2014
	\$	\$	\$	\$
Conciliation de l'actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs				
Actif (passif) au début de l'exercice	5 972 100	(21 794 300)	(15 822 200)	(7 479 500)
Dépenses de fonctionnement	(11 607 605)	(3 741 600)	(15 349 205)	(16 679 220)
Cotisations versées par l'employeur	7 519 105	-	7 519 105	6 932 520
Prestations versées par l'employeur	-	1 285 600	1 285 600	1 404 000
Actif (passif) à la fin de l'exercice	1 883 600	(24 250 300)	(22 366 700)	(15 822 200)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2015	2014	2015	2014
	\$	\$	\$	\$
Situation actuarielle aux fins de comptabilisation				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	488 491 000	460 302 100	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(489 080 000)	(469 618 700)	(30 157 100)	(28 914 400)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	(589 000)	(9 316 600)	(30 157 100)	(28 914 400)
Pertes actuarielles non amorties	2 472 600	15 288 700	5 906 800	7 120 100
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	1 883 600	5 972 100	(24 250 300)	(21 794 300)

> Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

12. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2015	2014	2015	2014
	\$	\$	\$	\$
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	460 302 100	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(489 080 000)	(469 618 700)	(30 157 100)	(28 914 400)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	(589 000)	(9 316 600)	(30 157 100)	(28 914 400)
Dépenses de fonctionnement				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	12 306 905	11 333 720	1 553 200	1 336 000
Cotisations salariales des employés	(5 644 300)	(5 928 700)	-	-
	6 662 605	5 405 020	1 553 200	1 336 000
Amortissement des pertes actuarielles	4 411 600	6 065 800	1 144 500	802 300
Dépenses de fonctionnement excluant les intérêts	11 074 205	11 470 820	2 697 700	2 138 300
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	27 781 800	29 418 500	1 043 900	1 142 300
Rendement espéré des actifs	(27 248 400)	(27 490 700)	-	-
Intérêts créditeurs nets	533 400	1 927 800	1 043 900	1 142 300
Dépenses de fonctionnement de l'exercice	11 607 605	13 398 620	3 741 600	3 280 600

> Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

12. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2015	2014	2015	2014
	\$	\$	\$	\$
Conciliation de la valeur des actifs				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice précédent	460 302 100	429 550 700	-	-
Cotisations totales versées aux régimes au cours de l'exercice	13 041 700	12 156 700	1 285 600	1 404 000
Prestations versées au cours de l'exercice	(25 363 200)	(25 389 600)	(1 285 600)	(1 404 000)
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	27 248 400	27 490 700	-	-
Valeur espérée des actifs à la fin de l'exercice	475 229 000	443 808 500	-	-
Gains survenus dans l'exercice sur le rendement des actifs	13 262 000	16 493 600	-	-
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	488 491 000	460 302 100	-	-
Conciliation de la valeur des obligations au titre des prestations constituées				
Valeur des obligations à la fin de l'exercice précédent	469 618 700	459 972 000	28 914 400	24 760 200
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	12 185 200	10 629 200	1 553 200	1 336 000
Prestations versées au cours de l'exercice	(25 363 200)	(25 389 600)	(1 285 600)	(1 404 000)
Intérêts débiteurs sur les obligations	27 781 800	29 418 500	1 043 900	1 142 300
Valeur espérée des obligations à la fin de l'exercice	484 222 500	474 630 100	30 225 900	25 834 500
Gains (pertes) survenus dans l'exercice sur les obligations	4 857 500	(5 011 400)	(68 800)	3 079 900
Valeur des obligations à la fin de l'exercice	489 080 000	469 618 700	30 157 100	28 914 400
Conciliation des pertes actuarielles non amorties				
Gains survenus dans l'exercice sur le rendement des actifs	13 262 000	16 493 600	-	-
Gains (pertes) survenus dans l'exercice sur les obligations	(4 857 500)	5 011 400	68 800	(3 079 900)
Amortissement au cours de l'exercice	4 411 600	6 065 800	1 144 500	802 300
Variation au cours de l'exercice des pertes non amorties	12 816 100	27 570 800	1 213 300	(2 277 600)
Pertes non amorties au début de l'exercice	(15 288 700)	(42 859 500)	(7 120 100)	(4 842 500)
Pertes non amorties à la fin de l'exercice	(2 472 600)	(15 288 700)	(5 906 800)	(7 120 100)

> Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

12. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2015	2014	2015	2014
	\$	\$	\$	\$
Hypothèses d'évaluation actuarielle de comptabilisation				
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,00 %	6,00 %	3,50 %	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 %	3,10 %	3,10 %	3,10 %
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,00 %	2,10 %	2,10 %	2,10 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	6,40 %	6,60 %
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	13 ans	9 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 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} janvier 2016 (ci-après « régimes avec report »). Pour ces régimes avec report, une évaluation au 31 décembre 2014 sera requise, ce qui est le cas pour le Régime de retraite des employés du Réseau de transport de la Capitale. Certains changements de la Loi s'appliquent à la conclusion de l'entente entre les parties alors que d'autres s'appliqueront à la fin de la convention collective en vigueur.

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 2015.

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. Ces modifications n'ont eu aucune incidence significative sur les états financiers du RTC au 31 décembre 2015.

Lors de l'application de la Loi, le RTC devait procéder au retrait de la valeur de l'indexation des rentes après la retraite en contrepartie du déficit à partager avec les participants actifs. Au 31 décembre 2014, la situation financière du régime ne montrait aucun déficit à partager, donc la totalité de la valeur de l'indexation retranchée est comptabilisée comme une réserve ajoutée à la valeur de l'obligation au titre des prestations constituées. Le montant de cette réserve est de 4 224 000 \$.

> Notes complémentaires aux états financiers consolidés

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

13. Engagements contractuels

A) Contrat d'acquisition d'autobus urbains

Le RTC a procédé à un appel d'offres conjoint avec d'autres sociétés de transport du Québec et s'est engagé pour les trois prochaines années à faire l'achat de 83 autobus. La valeur résiduelle de cet engagement est estimée à 70,5 M\$, lequel est subventionnable à 85 % selon le programme d'aide du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

B) Contrat de service et d'acquisition

Le RTC a signé certains contrats de service pour un montant de 10,9 M\$ réparti sur les cinq prochaines années ainsi que des ententes pour la réalisation de travaux d'investissement pour 14,5 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 2016 à décembre 2018, le RTC s'est engagé à acheter une quantité de 44,7 M de litres à prix fixe qui représente une somme d'environ 43 M\$.

14. Éventualités

Au 31 décembre 2015, le RTC a des poursuites en dommages-intérêts totalisant 888 000 \$ ainsi que des réclamations en litiges pour 1,25 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.

15. Compétences municipales déléguées ou assumées

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

Au cours de l'exercice 2015, le RTC a reçu une contribution d'un montant de 108 260 000 \$ de l'agglomération de Québec.

Au 31 décembre 2015, des obligations et des engagements du RTC pour des montants de 86 475 308 \$ et de 91 824 406 \$ respectivement sont garantis par l'agglomération de Québec.

16. 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

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2015

17. Budget 2015

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 2015	Changement présentation	Budget modifié
	\$	\$	\$
Revenus			
Contribution de l'agglomération de Québec	108 260 000	-	108 260 000
Taxe sur l'immatriculation	10 952 020	-	10 952 020
Transferts de fonctionnement	24 766 090	-	24 766 090
Transferts d'investissement	27 443 430	-	27 443 430
Utilisateurs	69 621 430	-	69 621 430
Contrats de service	881 000	-	881 000
Autres revenus	5 023 820	-	5 023 820
Total des revenus	246 947 790	-	246 947 790
Dépenses de fonctionnement			
Salaires	109 024 970	(585 950)	108 439 020
Avantages sociaux	18 571 090	(220 620)	18 350 470
Avantages sociaux futurs	18 269 500	-	18 269 500
Carburant	15 884 720	160 540	16 045 260
Chauffage, électricité, téléphone	1 892 480	(34 840)	1 857 640
Coûts d'emploi	3 440 960	(10 970)	3 429 990
Coûts de financement - intérêts	6 309 780	-	6 309 780
Entretien et opérations des véhicules	10 810 710	(657 810)	10 152 900
Entretien et réparations des bâtiments	3 037 360	(26 450)	3 010 910
Frais généraux	21 399 580	(58 110)	21 341 470
Optimisation et productivité	(1 000 000)	1 437 170	437 170
Amortissement	21 661 240	-	21 661 240
Total des dépenses de fonctionnement	229 302 390	2 960	229 305 350
Excédent (déficit) de l'exercice	17 645 400	(2 960)	17 642 440
Conciliation à des fins fiscales			
Transferts d'investissement	(27 443 430)	-	(27 443 430)
Amortissement	21 661 240	-	21 661 240
Produit et perte sur cession	9 000	-	9 000
Remboursement de la dette à long terme	(15 623 410)	-	(15 623 410)
Activités d'investissement	(232 220)	(48 990)	(281 210)
Fonds réservés	522 450	-	522 450
Surplus accumulé affecté	1 435 000	51 950	1 486 950
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	2 025 970	-	2 025 970
	(17 645 400)	2 960	(17 642 440)
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