

VERS L'AVANT

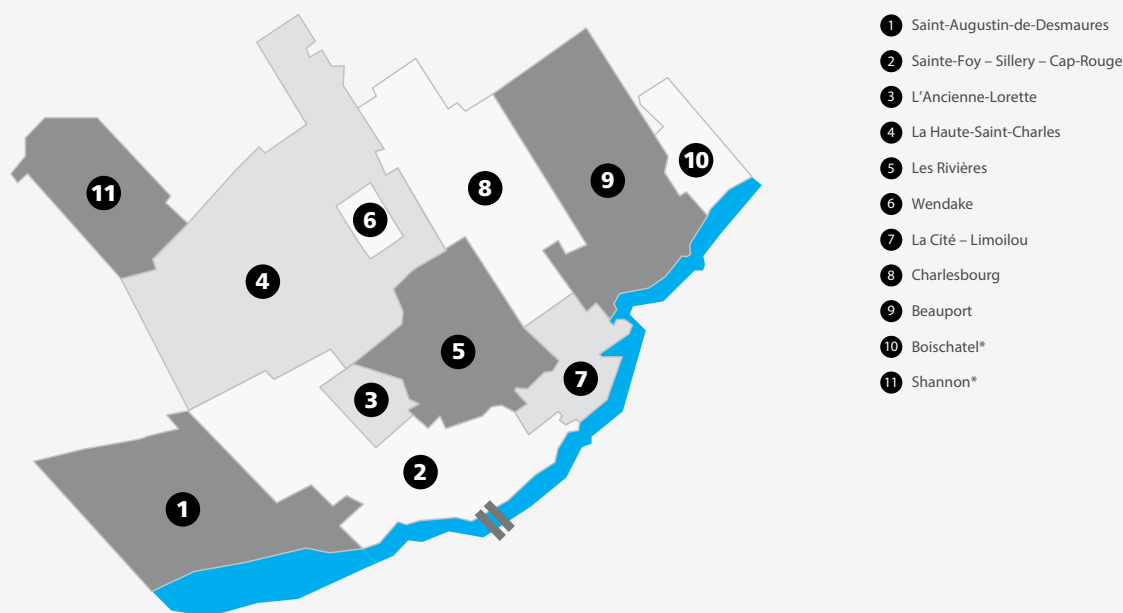
RAPPORT
D'ACTIVITÉ
2013



Notre mission

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

Notre territoire



Le RTC assure le transport collectif dans l'agglomération de Québec, laquelle compte environ 572 000 personnes¹, ainsi que dans les villes de Shannon et Boischatel. Certains services (transport adapté, Taxibus) sont exploités par des entreprises externes en vertu de contrats les liant au RTC.

* Boischatel et Shannon : desservies en vertu d'une entente avec la municipalité.

1. Projections de l'Institut de la statistique du Québec.

Édition

Service des communications

Réseau de transport de la Capitale

ISBN 978-2-921925-49-5

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec – Avril 2014

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

 Ce document est imprimé sur du papier recyclé.

Table des matières



Mot du président	2
Mot du directeur général	4
Des distinctions prestigieuses	6
Un achalandage record	8
Des services diversifiés pour tous	9
Le RTC en chiffres	10
Le budget 2013 en un coup d'œil	12
Une main-d'œuvre variée et spécialisée	13
Des clients satisfaits	14
Des clients informés et bien servis	15
Une gouvernance et une gestion modernisées	17
Le développement durable, une réalité	18
Des activités remarquées	20
Nomade temps réel : une innovation qui prend forme	23
Des liens forts avec son milieu	24
Les partenaires de L'abonne BUS	26
L'organigramme	28
Des investissements pour aller de l'avant	30
Les états financiers consolidés	31

Mot du président



J'ai accepté la présidence du conseil d'administration du Réseau de transport de la Capitale avec beaucoup d'enthousiasme en novembre dernier. Plusieurs nouveaux élus se sont également joints à ce tout nouveau conseil. D'entrée de jeu, je vous affirme que nous avons été impressionnés du professionnalisme de l'équipe de direction en place et des employés qui œuvrent sans relâche pour desservir les citoyens et citoyennes de Québec en offrant des services de qualité. Nous avons été surpris de découvrir l'incroyable complexité que nécessitent la planification, l'organisation et l'exploitation d'un service de transport collectif dans une agglomération comme Québec. En voyant des autobus circuler dans la rue, peu de gens peuvent s'imaginer tout ce qu'il y a derrière.

Je ne voudrais passer sous silence l'excellent travail mené par les membres du conseil d'administration précédent et particulièrement son président, M. Raymond Dion. Ils ont contribué de façon très active aux améliorations des dernières années. Nous les remercions sincèrement pour cela. Vous l'admettez avec moi, le transport en commun à Québec a considérablement progressé depuis la mise en œuvre du *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*. Il suffit de penser à tous les services développés, aux infrastructures d'attente aménagées, à la nouvelle génération d'outils d'information à la clientèle, et surtout, à la satisfaction de celle-ci qui ne cesse de croître.



À cet égard, et selon un sondage réalisé en juillet 2013 par la firme Léger auprès de la population, 98 % de la clientèle régulière du RTC confirme la bonne qualité des services. Les résultats indiquent aussi que la majorité des personnes sondées considère que l'organisation est bien gérée, à l'écoute de sa clientèle, et compte sur un personnel compétent.

Sans aucun doute, Destination Sainte-Foy a retenu l'attention en 2013. Ces nouveaux services eXpress, destinés et adaptés aux travailleurs et aux étudiants du secteur de Sainte-Foy en provenance de la banlieue, s'avèrent gagnants pour tous. Ils sont novateurs, particulièrement en raison des autobus qui circulent à gauche sur les voies réservées aménagées sur l'autoroute Robert-Bourassa, contribuant non seulement à offrir un service direct, rapide et fiable pour la clientèle, mais aussi à réduire la congestion routière. De surcroît, ces eXpress sont un appui indéniable au développement prévu et inscrit dans le programme particulier d'urbanisme du Plateau centre de Sainte-Foy. *Destination Sainte-Foy* représente un parfait exemple d'intégration de l'aménagement du territoire et du transport en commun, en cohérence avec le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec.

Les projets réalisés depuis 2005 ayant donné des résultats probants, le RTC poursuivra ses actions en vue de clore le *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*. Plusieurs projets, inscrits dans son *Programme triennal d'immobilisations 2014-2016*, seront donc mis de l'avant prochainement, notamment le Métrobus 804 qui complétera le réseau structurant. Des efforts seront aussi placés pour améliorer davantage le confort de la clientèle et moderniser les services et les outils d'information. Quant au projet de tramway, l'étude de faisabilité se poursuit et le rapport sera déposé d'ici la fin de l'année 2014.

Je remercie tous nos précieux partenaires, principalement la Ville de Québec et le ministère des Transports, qui nous accompagnent et nous soutiennent pour faire en sorte que nous allions de l'avant afin que de plus en plus de gens adoptent le transport en commun. Je tiens aussi à mentionner que nous comptons maintenant sur de nombreux partenaires des secteurs public et privé qui se joignent à nous, par des actions concrètes, pour encourager leur personnel et leurs clients à prendre davantage l'autobus. Je leur dis merci!

Le président,

Remy Normand

Mot du directeur général



Je suis particulièrement fier de vous présenter ce rapport d'activité mettant en lumière les gestes posés en 2013 pour hausser la satisfaction d'une clientèle toujours plus nombreuse. Également, nous avons poursuivi nos démarches pour moderniser et optimiser nos façons de faire à l'intérieur de l'organisation. Celles-ci sont nécessaires pour relever les défis ambitieux que commande la mise en œuvre du *Plan de mobilité durable*. L'avenir du transport en commun s'annonce très prometteur et le RTC sera à la hauteur des attentes.

Après plusieurs années d'efforts, les travailleurs et les étudiants du secteur de Sainte-Foy montaient à bord des premiers autobus eXpress 300 et 500 qui circulent désormais sur les nouvelles voies réservées de l'autoroute Robert-Bourassa. Les bonifications apportées comprennent aussi la construction d'aires d'attente modernes sur le campus de l'Université Laval, offrant plus de confort à la clientèle. Ces réalisations majeures ont été possibles grâce à une collaboration étroite avec la Ville de Québec, le ministère des Transports, l'Université Laval, le Cégep de Sainte-Foy et le Cégep Garneau. Il est entendu que le RTC optimisera l'utilisation de ces voies réservées au cours des prochaines années, tant au profit des utilisateurs du transport en commun que des automobilistes.

Toujours dans le but de rendre le transport en commun attrayant, le RTC s'est de nouveau associé à des entreprises de l'agglomération pour aménager des stations d'attente modernes. Entre autres, un partenariat avec Cominar a permis d'ériger une station climatisée sur la route de l'Église à Sainte-Foy. Une autre station importante a été complètement rénovée sur la colline Parlementaire en partenariat avec le Fonds immobilier de solidarité FTQ.



L'année 2013 a été l'occasion de présenter à la clientèle les nouveaux autobus standards. Ils ont un nouveau look, lequel s'inscrit dans la démarche d'actualisation de l'image du RTC. Ils démontrent aussi les efforts menés par le RTC pour se doter d'autobus plus performants, plus économiques et plus confortables pour la clientèle.

Comme prévu au *Programme triennal d'immobilisations 2014-2016*, la prochaine année sera encore très active, notamment avec les travaux visant à mettre en service le Métrobus 804 en 2016. Celui-ci reliera le secteur nord-ouest de l'agglomération au centre de Sainte-Foy. D'autre part, des analyses commenceront pour offrir de nouvelles dessertes dans le Vieux-Québec et relier les quartiers Cap-Blanc, Saint-Jean-Baptiste et Saint-Roch. Enfin, nous prévoyons rendre le Métrobus 803 accessible aux personnes en fauteuil roulant en plus de consentir des efforts pour acquérir des terrains afin d'aménager de nouveaux terminus et Parc-O-Bus.

Je termine en remerciant chaleureusement tous nos partenaires, tant des secteurs public et privé, pour leur intérêt réel et grandissant à l'endroit du transport en commun. Je témoigne également de ma gratitude envers tous les employés du RTC qui démontrent une ferme volonté à mettre de l'avant de nouveaux projets et améliorer les façons de faire pour répondre davantage aux attentes des citoyens et citoyennes de Québec. Ensemble, nous regardons vers l'avant!

Le directeur général,

Alain Mercier

Des distinctions prestigieuses

Gagner des prix : une autre raison de prendre le bus

En 2013, la campagne publicitaire « Une autre raison de prendre le bus » du RTC a connu un énorme succès critique. Elle se déclinait à la télévision, la radio, sur le Web, dans les journaux et en affichage. La portion télé, plus particulièrement, a retenu l'attention de plusieurs jurys au Québec, au Canada et à l'international.

Festival international de la publicité de Cannes – International



Finaliste – Lion D'Or – Films
(Voyages, transport et tourisme)

Lürzer's Archive – International



Sélection – Meilleures publicités de 2013

One Show – International



Lauréat – Merit Award
– Télévision petit budget

Adforum.com – International



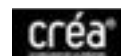
Sélection hebdomadaire
– Cinq meilleures pubs au monde

Marketing Awards – Canada



Or – Campagne télé – petit budget
Or – Simple télé – petit budget (capsule Bébé)
Or – Simple télé – petit budget (capsule Film triste)

Prix Créa – Québec



Lauréat – Meilleure publicité télé – Services
Lauréat – Meilleure campagne – Télé
Lauréat – Meilleure campagne – Journal
Lauréat – Meilleure campagne
– Affichage extérieur – Transit

Prix Francopub – Québec

Lauréat – Meilleure publicité francophone
au Québec
– Bourse Serges–Tougas pour la qualité
du français

Association québécoise des transports et des routes – Québec

Finaliste – Grands prix d'excellence en transport





L'expertise du RTC primée

Association du transport urbain du Québec

Lauréat – Prix Reconnaissance

La **formation Optibus 1.0**, une réalisation 100 % RTC, permet aux chauffeurs de gérer plus efficacement leurs activités quotidiennes et prendre de meilleures décisions dans des situations complexes ou délicates. Elle a été dispensée à plus de 800 chauffeurs en 2013.

Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST)

Finaliste – Grands Prix santé et sécurité du travail

Une équipe multidisciplinaire du RTC a conçu et fabriqué un **tapis rehausseur** permettant aux chauffeurs de plus petite taille de conserver une position de conduite ergonomique.

Association québécoise de la maîtrise de l'énergie

Finaliste – Prix Énergie

Grâce aux nouveautés implantées en 2013 dans son centre d'exploitation, le **RTC réduit sa production de GES** de l'équivalent de 250 tonnes de CO² annuellement.



Jacques Légaré, directeur de la Division de la planification et de l'ingénierie, Raymond Dion, ex-président du conseil d'administration et Réal Grandmaison, technicien principal en bâtiment, lors de la soirée Énergie.

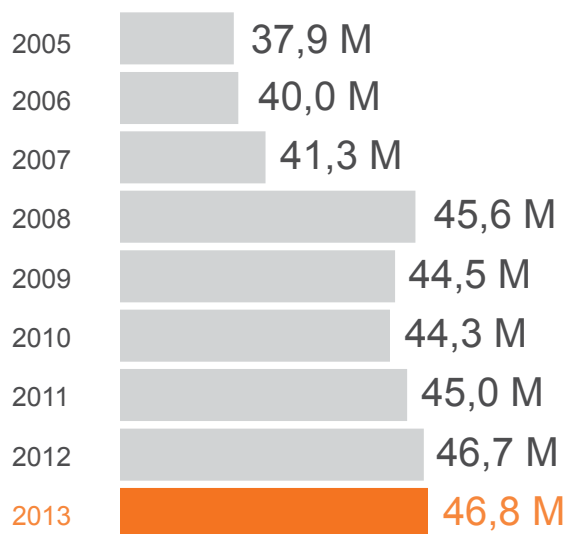
Un achalandage record



46,8 M

déplacements en 2013

Évolution de l'achalandage



23,5 %

augmentation de l'achalandage depuis le début de la mise en œuvre du *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*. Cette hausse est attribuable à tous les efforts réalisés pour bonifier et améliorer le service, notamment la mise en place des Métrobus 802 et 803 et la création de nouveaux parcours eXpress.



117 000

clients différents chaque mois*

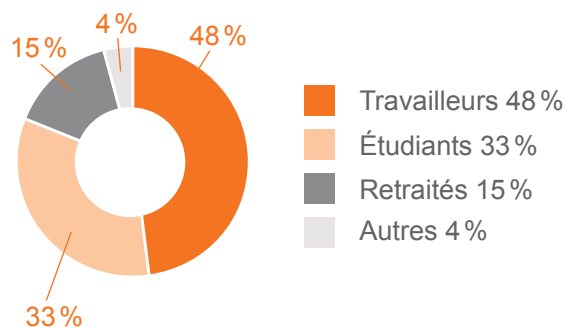


1/5

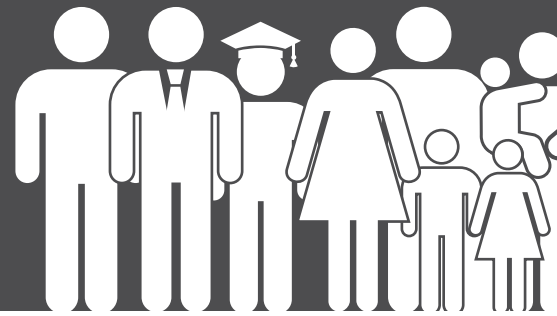
1 travailleur sur 5 prend l'autobus*

* Source : Léger Marketing, Étude des clientèles actuelles et potentielles du RTC, mars 2011.

Occupation de la clientèle



Des services diversifiés pour tous



Achalandage par service



46 %

Métrobus

4 parcours : 800, 801, 802 et 803
Service à haute fréquence, 7 jours sur 7



44 %

leBus

60 parcours : 1 à 199
Couvre le territoire et assure la liaison entre les quartiers résidentiels et les pôles d'activité, 7 jours sur 7



9 %

eXpress

57 parcours : 200, 300 et 500
Lien direct entre le centre-ville de Québec et le centre de Sainte-Foy, en semaine aux heures de pointe



1 %

Écolobus

1 parcours : 21
Minibus électriques desservant le Vieux-Québec, 7 jours sur 7



1 %

Couche-Tard

13 parcours : 900 à 999
Fin de soirée les vendredis et samedis



Le RTC en chiffres



4 591
arrêts



1 134
abribus



17
stations
tempérées



21
Parc-O-Bus



10
terminus



4 536
départs par jour



870 km
étendue du réseau



60 km
voies réservées

620 Le parc autobus



524 standards



87 articulés



8 minibus électriques

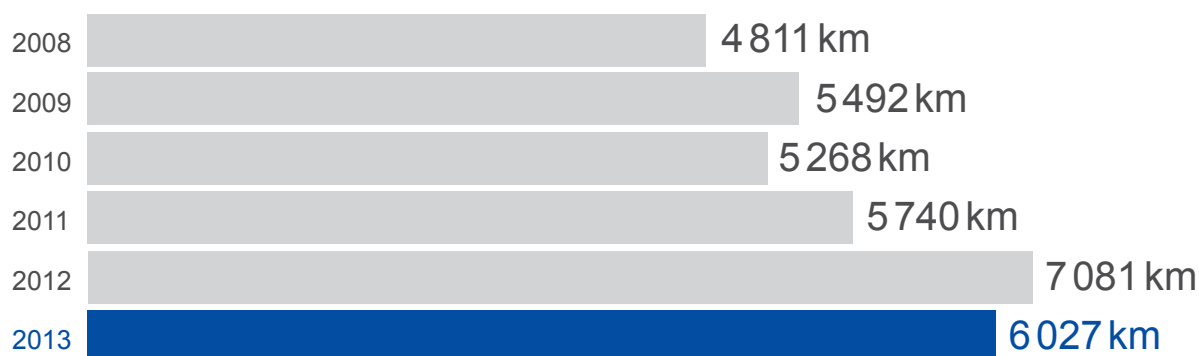


1 hybride



La fiabilité demeure élevée

MDBF*

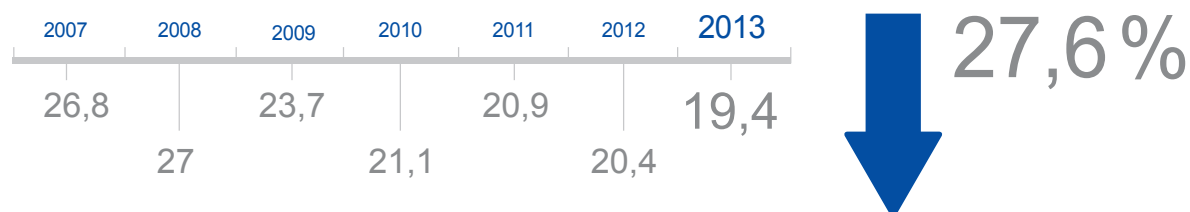


* La moyenne de bon fonctionnement représente le kilométrage moyen parcouru par un autobus entre deux pannes ayant perturbé le service.

Toujours plus sécuritaire

Le RTC déploie beaucoup d'efforts chaque année pour rendre le transport en commun toujours plus sécuritaire pour ses clients et la population de Québec. Ses actions portent leurs fruits, puisque le nombre d'accidents par kilomètre diminue d'année en année.

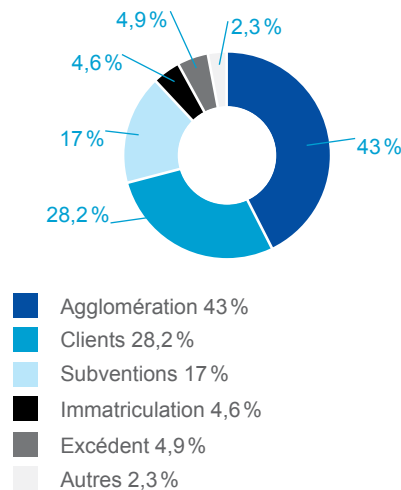
Nombre d'accidents par million de kilomètres parcourus



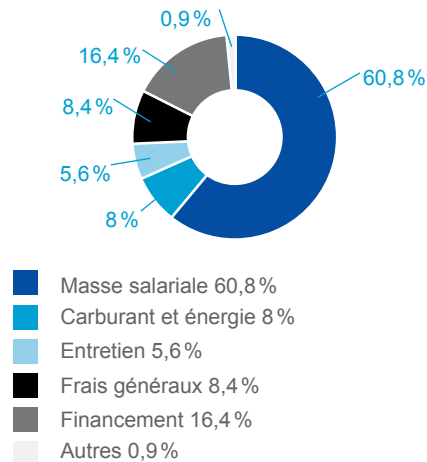
Le budget 2013 en un coup d'œil



Répartition des revenus



Répartition des dépenses

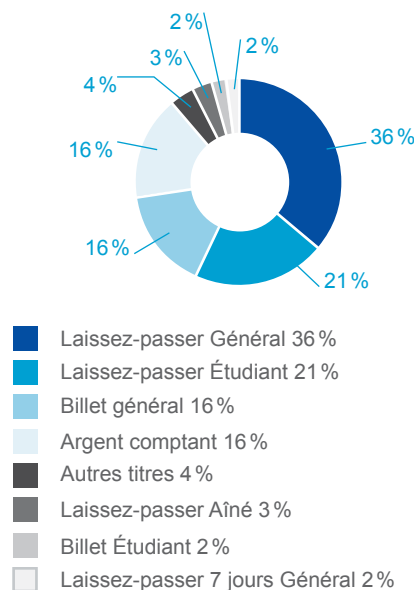


Tarifs 2013

	Laissez-passer RTC mensuel	Laissez-passer 7 jours	Billet	Argent comptant
Général	79,25 \$	27,50 \$	2,75 \$	3,00 \$
18 ans et moins	53,00 \$	18,50 \$	1,85 \$	3,00 \$
Étudiant plus + Diplômé	53,00 \$	18,50 \$	2,75 \$	3,00 \$
Aîné	39,50 \$	18,50 \$	1,85 \$	3,00 \$

Laissez-passer 1 jour	7,25 \$
Laissez-passer 2 jours	13,00 \$
Laissez-passer ÉtéBUS	74,00 \$
Billet de groupe « 6 à 11 ans »	19,50 \$
Écolobus	2,00 \$
Laissez-passer Métropolitain	
Général	120,00 \$
Carte OPUS	6,00 \$

Répartition des revenus utilisateurs



25% des détenteurs de laissez-passer mensuel sont membres de L'abonne BUS.

Une main-d'œuvre variée et spécialisée



1 615
employés



356
personnel
entretien



937
chauffeurs



322
personnel administratif
et de soutien

Un employeur important à Québec

L'équipe des ressources humaines du RTC travaille toute l'année pour recruter les meilleurs candidats pour chacun des emplois disponibles.

439

entrevues d'embauche

C'est ce qu'ont réalisé en 2013 les responsables de la dotation afin de pourvoir 128 postes.

La santé et la sécurité au cœur des préoccupations

«santé»«sécurité»
JE
M'EN OCCUPE

Chaque année, plusieurs activités sont organisées par le RTC pour favoriser la santé de ses employés, diminuer le taux d'absentéisme et améliorer la productivité.

Des comités santé et sécurité veillent à ce que les employés de chaque groupe de travail puissent exercer leurs activités dans un environnement sécuritaire et bien adapté.

La *Semaine de la santé et sécurité au travail* est aussi organisée chaque année afin de sensibiliser les employés à des problématiques particulières et leur donner des pistes de solution. Des intervenants de plusieurs milieux y participent.

Des employés bien formés

Conscient de la valeur de ses employés, le RTC investit dans la formation de sa main-d'œuvre.

45 000

heures de formation

En 2013, le RTC a favorisé les formations axées sur le développement des compétences et qui sont en lien avec les grands objectifs de l'entreprise.

Optibus 1.0: une formation du RTC primée

Afin de répondre à ses propres besoins, le RTC a développé une formation taillée sur mesure : Optibus 1.0. Les chauffeurs y apprennent à gérer plus efficacement leurs activités quotidiennes et à prendre de meilleures décisions dans les situations délicates. Dispensée à plus de 800 personnes en 76 séances, Optibus 1.0 a été primée en octobre 2013, alors que l'équipe multidisciplinaire qui l'a créée a reçu le prix Reconnaissance de l'Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ).



Hilaire Boudreau, directeur des ressources humaines (cinquième à partir de la gauche), a remis la plaque du prix Reconnaissance à l'équipe d'Optibus 1.0: Alain Villeneuve, chef de la supervision, Denis Rhéaume et Nathalie Shink, superviseurs, Patrick Laroche et Jacques Loiselle, chauffeurs, et Karine Vachon, coordonnatrice de la formation.

Des clients satisfaits



Un service apprécié de la population

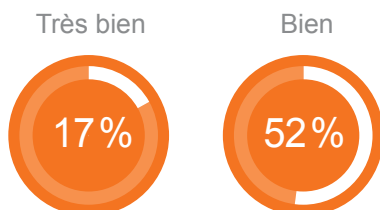
La qualité du service offert aux contribuables de Québec est la raison d'être du RTC. Des sondages sont régulièrement réalisés pour mesurer son appréciation auprès de la clientèle et la population en général. La tendance est claire : on aime les services du RTC!

Près de 90 % de la population perçoit les services du RTC comme étant de bonne ou de très bonne qualité.

La perception du RTC comme organisation¹



Les services du RTC répondent (ou répondraient) aux besoins de la population¹



Un service à la clientèle efficace

Le RTC mesure régulièrement la satisfaction des clients qui utilisent son service à la clientèle. En 2013² :

- 99 % des clients satisfaits ou très satisfaits de leur visite dans un centre d'information;
- 88 % des clients satisfaits ou très satisfaits de leur expérience après avoir déposé un commentaire au service à la clientèle;
- 84 % des clients jugent leur expérience téléphonique avec un agent du centre d'appels satisfaisante ou très satisfaisante.



1. Sondage Léger Marketing, juillet 2013

2. Sondages téléphoniques sur le service à la clientèle réalisés par le RTC, 2013

Des clients informés et bien servis





Les changements d'habitude de notre clientèle en matière de consommation d'information, amorcés au cours des dernières années avec l'arrivée des nouvelles plateformes, se sont poursuivis en 2013. La progression de la gamme d'outils mobiles nomade et notre présence sur les réseaux sociaux se sont fortement accentuées.

Téléchargements totaux de l'application mobile RTC depuis sa création





 54 643
iPhone
Au 31 décembre 2013



 30,7 %
augmentation depuis 2011

 25 440
Android
Au 31 décembre 2013

 1 218 %
augmentation depuis 2011

La popularité du RTC sur les réseaux sociaux

 3 633
2013
 95 %
augmentation depuis 2011

 2 805
2013
 257 %
augmentation depuis 2011



Des clients informés et bien servis (suite)

Requêtes d'horaire par SMS



155 657
2013



49,7 %

augmentation depuis 2012

Appels au centre d'appels



269 237
2013



25,9 %

diminution depuis 2012

Cartes OPUS produites dans les écoles



11 336

Écoles secondaires

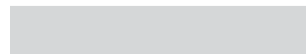
3 399

Cégeps et université

La multiplication des plateformes d'information a un impact certain sur le nombre annuel d'appels, qui a diminué pour la cinquième année consécutive. Les visites en centres d'information, elles, tendent à se stabiliser après quelques années de croissance ayant suivi leur création.

Visites en centres d'information

2013



51 850



24,9 %

augmentation depuis 2012

42,4 %

transactions liées à la carte OPUS

16 068

objets trouvés dans les autobus

- 25 % récupérés par leur propriétaire

Une gouvernance et une gestion modernisées



Au cours de la dernière année, le RTC a posé plusieurs actions concrètes pour moderniser sa gouvernance et sa gestion. Le travail se poursuivra en 2014. Plus efficace et plus efficient, il est aujourd'hui mieux outillé pour faire face aux défis du futur, dont celui de la mobilité durable.

La structure organisationnelle revue

Amorcé en 2012, l'ajustement de la structure de travail a été complété en 2013.

Les directions ont été remodelées afin de répondre de façon optimale à la croissance du RTC et aux nombreux projets d'envergure des prochaines années. Ce réalignement des ressources de l'entreprise rend le RTC plus efficace, plus performant et plus flexible.

L'organigramme figure en page 28.

L'approche-client, une philosophie d'entreprise

Placer le client au centre de toutes les décisions et de toutes les actions : c'est le mandat du comité technique de l'approche-client, créé par le conseil d'administration en février 2013. Il succède au comité clientèle, dissous en cours d'année, et s'inscrit dans le mouvement de modernisation des structures de gouvernance du RTC.

Plan d'entreprise 2013-2017 : un plan de match interne pour bâtir l'avenir

Le dernier plan d'entreprise du RTC, qui sert à la fois de guide et d'outil de mesure pour l'organisation, a été déployé de 2005 à 2009. Après une période de réflexion, le RTC s'est doté en 2013 d'un nouveau plan d'entreprise. Ce document jalonne le développement du RTC jusqu'en 2017 et mènera l'organisation jusqu'à une nouvelle ère, l'exploitation en temps réel.

Il comprend une dizaine d'objectifs, regroupés en quatre grandes orientations :

- Mobiliser toute l'entreprise ;
- Assurer la croissance ;
- Améliorer la performance ;
- Offrir un service optimal.



Le développement durable, une réalité

Le RTC s'est engagé envers le développement durable, en se donnant comme objectif d'intégrer ses principes dans sa gestion quotidienne en 2016. Déjà en 2013, il a posé plusieurs gestes concrets pour se rapprocher de son objectif.

Centre Métrobus : premier garage LEED Argent au Canada

Le 20 août, le centre Métrobus est devenu le premier garage d'autobus au Canada à recevoir la certification LEED Argent du Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDCa).



Ses caractéristiques

57 % d'économie d'eau potable* en réutilisant l'eau de pluie

25 % moins d'énergie consommée*

46 % de réduction des coûts énergétiques*

52 % de matériaux locaux

26 % de matériaux durables

* Par rapport à un bâtiment comparable construit de façon conventionnelle

De nouveaux autobus hybrides plus économiques

En 2013, le RTC a fait l'essai d'un modèle d'autobus hybride de présérie. Doté d'une propulsion en série, il promet des économies de carburant de l'ordre de 20 %. Le RTC devrait recevoir ses premiers véhicules en 2016.

Conduite préventive : moins d'incidents, moins de carburant

À l'automne, le RTC a mis en place un programme valorisant la conduite préventive. Grâce à ces principes de conduite avancés, le nombre d'incidents observés sur le réseau a chuté, entraînant une diminution de 32 % des plaintes pour blessures à des usagers. Du même coup, la consommation de carburant a diminué de 2,4 % entre les mois de septembre et de décembre.

Les principes de conduite préventive permettent de mieux anticiper les dangers et d'agir de façon préventive pour réduire le nombre d'incidents.

Moins de papier

Grâce à un nouveau design et une distribution repensée, les billets de correspondance en papier ont maintenant une durée de vie beaucoup plus longue. Ces changements permettront au RTC de diminuer la quantité de billets imprimés d'environ **25 millions annuellement**, ce qui génèrera des économies budgétaires de 60 %.



Actif en matière de développement social

Le RTC s'implique dans sa communauté de plusieurs façons. Le 22 décembre, il a participé à la réalisation de l'Archidon, un événement créé par Archibald Duplessis. Un dîner de Noël inoubliable a été offert à des personnes démunies fréquentant la Maison Lauberivière.



En plus de les transporter à bord de six autobus articulés spécialement décorés pour l'occasion, le RTC a offert aux participants un cadeau et une ambiance festive dont ils se souviendront.

Comme chaque année, les employés du RTC ont fait preuve de beaucoup de générosité envers Centraide et la Croix-Rouge lors de la campagne de financement annuelle : 43 675 \$ leur ont été remis.



Le RTC collabore activement avec des organismes faisant la promotion du transport collectif, dont la Fondation Monique-Fitz-Back et Accès transports viables.



L'affiche présentée par Nadège Dionne-Tremblay, gagnante du concours d'affiches publicitaires Un transport pour mieux vivre (volet collégial – universitaire), organisé par la Fondation Monique-Fitz-Back.

Des activités remarquées

Mars

Bus à étage : un essai populaire

Le RTC a testé sur certains parcours eXpress un bus à étage du fabricant anglais Alexander Dennis. L'essai, qui a généré beaucoup d'attention positive tant médiatique que publique, a permis au RTC de mieux connaître les besoins de sa clientèle en matière de confort.



Célébrer le passé

Le 8 mars 2013, à l'occasion de la Journée internationale des femmes, le RTC a souligné un événement important : 25 ans plus tôt, les premières femmes chauffeurs faisaient leur entrée dans l'entreprise. Elles comptent aujourd'hui pour environ 25 % du personnel chauffeur.

Été



L'été... J'aime le bus!

Encore une fois en 2013, Québec a vibré au rythme des grands événements de l'été... et s'y est rendue en bus!



Fort de la popularité de son offre de service adaptée aux grands événements, le RTC a poursuivi sur sa lancée. Les zones de montée adaptées, le site mobile dédié et l'affichage ont permis d'offrir une expérience agréable et efficace aux clients.

Nouveauté : les clients pouvaient désormais monter à bord par les deux portes pour accélérer le service.

La campagne de promotion estivale *J'aime le bus* comprenait des actions sur le Web et le terrain. Elle a connu un succès retentissant :

- 33 sorties de l'Escouade RTC lors des grands événements
- 7 000 personnes rencontrées
- 1 300 inscriptions au concours Web
- 12 500 macarons *J'aime le bus* distribués

 **1/5** festivalier en bus

Un taux record : un festivalier sur cinq a utilisé le bus pour se rendre au Festival d'été de Québec.

Août – novembre



Destination Sainte-Foy : de nouveaux services en soutien au développement

Le projet Destination Sainte-Foy, conçu pour répondre aux besoins des travailleurs et des étudiants de ce secteur de la ville, était en préparation depuis plusieurs années. Le RTC est fier de l'avoir concrétisé en 2013.

Depuis l'automne, le RTC bénéficie de nouvelles voies réservées sur autoroute et, pour la première fois de son histoire, d'aménagements urbains imaginés en fonction du transport collectif :

- Une voie réservée centrale de 7,5 kilomètres sur l'autoroute Robert-Bourassa, dans les deux directions ;
- Une bretelle d'accès à l'autoroute Robert-Bourassa, à partir du boulevard Wilfrid-Hamel, dédiée aux autobus ;
- Deux nouveaux tronçons entièrement réservés au transport collectif sur le campus de l'Université Laval ;
- Une nouvelle zone d'arrêt double quai ;
- Des feux prioritaires donnant accès à ces infrastructures de façon optimale pour tous les usagers de la route ;
- Un passage sécuritaire et réservé aux piétons pour les étudiants du Cégep de Sainte-Foy reliant l'établissement à une nouvelle zone d'arrêt.



Accès dédié, secteur ouest du campus de l'Université Laval.



Deux nouvelles stations tempérées avec écrans d'information ont été érigées sur le campus de l'Université Laval pour offrir un confort optimal aux étudiants de ce secteur. L'Internet sans fil y est offert par l'Université Laval.

Des activités remarquées (suite)

Des nouveaux parcours mieux adaptés

Grâce à Destination Sainte-Foy, les étudiants et travailleurs du centre de Sainte-Foy bénéficient depuis le mois d'août de parcours répondant mieux à leurs besoins :

- eXpress 300, dont l'horaire et les trajets sont mieux adaptés aux étudiants de l'université et des cégeps du secteur. Ils répondent pour la première fois à une demande historique en desservant directement le Cégep Garneau.
- eXpress 500, qui se rendent directement et rapidement près des lieux de travail du secteur du boulevard Laurier et répondent aux besoins des travailleurs.

Des gains de temps importants

300

Banlieue > Cégep de Sainte-Foy

 5 minutes

Banlieue > Cégep Garneau

 15-20 minutes

Banlieue > Université Laval

 15-20 minutes

500

Banlieue > boulevard Laurier

 20-25 minutes



Novembre

Nouveaux autobus : un look moderne, plus de confort

Plus beaux, plus confortables et plus performants, les 33 nouveaux autobus reçus en 2013 présentent un look s'inscrivant dans la démarche d'actualisation de l'image du RTC.

Les nouveaux véhicules offrent 10% plus de places assises, un plus grand dégagement en hauteur ainsi qu'un éclairage DEL modulable.

Du point de vue technique, la transmission du véhicule favorisera les accélérations et les décélérations plus en douceur et une économie de carburant.

Le site Web entièrement renouvelé

Une refonte complète du site Web du RTC a été réalisée, tant du point de vue de l'architecture que du look. Plus moderne dans sa façon de présenter l'information, il facilite la navigation des clients. Tout le travail a été réalisé à l'interne, par le personnel du RTC.

L'outil de planification d'itinéraires Trajecto a été remplacé par une toute nouvelle carte interactive permettant de faire des recherches efficaces et rapides par parcours, par arrêt ou en cliquant directement sur la carte. Les itinéraires sont maintenant calculés par Google Maps.

Nomade temps réel : une innovation qui prend forme



Le RTC poursuit ses travaux pour implanter le système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs, qui viendra notamment révolutionner l'information transmise à la clientèle en 2017. Simple à première vue, son implantation est complexe, entraînant de profonds changements dans les façons de faire de l'organisation et de ses employés.

La firme Ineo Systrans, qui a déjà installé des dizaines de systèmes semblables en Europe, œuvre avec le RTC depuis 2012 pour déployer cette solution. Plusieurs actions ont été menées au cours de l'année, concrétisant de plus en plus la mise en place de Nomade temps réel.

Nomade temps réel, c'est...

Un système basé sur la géolocalisation qui offrira aux clients l'horaire en temps réel sur plusieurs plateformes, notamment :

- Écrans dans les autobus
- Bornes d'information aux arrêts
- Site Web
- Application mobile
- Équipements sonores dans les bus et aux arrêts

Il permettra également au RTC d'améliorer la fiabilité du service ainsi que le respect de l'horaire et des correspondances.

Quelques réalisations 2013

- Travaux d'électrification d'abribus sur les parcours Métrobus en vue d'installer les bornes d'information qui afficheront le temps restant avant les prochains passages d'autobus, le numéro de parcours et l'accessibilité aux personnes en fauteuil roulant.
- Installation des équipements Nomade temps réel sur deux modèles d'autobus pour déterminer leur positionnement optimal dans tous les autres autobus, validation de la solidité des fixations d'écran et test de l'ergonomie du poste de conduite du chauffeur.
- Collecte de données à partir de GPS et d'odomètres : localisation des arrêts, identification des distances, etc.
- Adaptation et modulation du système du fournisseur Ineo Systrans aux besoins du RTC, à ses exigences et à ses façons de faire.

En 2014, la formation du personnel du RTC ainsi que le début d'un projet-pilote sur les parcours Métrobus 802 et 803 en 2015 sont prévus, entre autres choses.



Le RTC a remercié ses partenaires, de plus en plus nombreux, à l'occasion de la troisième soirée Complicité, en septembre dernier.

Trois contributions exceptionnelles au transport en commun soulignées à cette occasion

Le Festival d'été de Québec (FEQ) collabore étroitement avec le RTC, tant en matière d'organisation logistique, d'information à la clientèle que de promotion du transport en commun. Un festivalier sur cinq a pris le bus pour se rendre aux grands spectacles de l'été dernier.

Le Centre des congrès de Québec fait une promotion active du transport en commun auprès de toutes ses clientèles. Il contribue de façon importante à la visibilité du RTC et fait souvent appel à nos services pour des demandes personnalisées de ses clients.

Frima Studio encourage son personnel à utiliser le transport en commun en payant à ses employés, à titre d'avantage social, un laissez-passer mensuel du RTC. Plus de 300 employés de l'entreprise s'en prévalent chaque mois.

« Le RTC nous rend hommage, mais ça aurait très bien pu être le contraire. Merci au RTC pour sa précieuse collaboration à la réussite de notre événement! »

- Daniel Gélinas, directeur général du Festival d'été de Québec

« Notre relation efficace et conviviale avec le RTC permet au Centre des congrès de disposer de solutions de transport adaptées aux différents événements qui s'y déroulent. »

- P.-Michel Bouchard, président-directeur général du Centre des congrès de Québec

« Notre partenariat avec le RTC est très apprécié des employés. Il offre à Frima un avantage important pour attirer et conserver des employés compétents dans une niche d'emplois fort concurrentielle. »

- Nathalie McLaughlin, directrice des ressources humaines de Frima studio

Les partenaires de L'abonne BUS

Un programme populaire



- 99 partenaires
- 9950 abonnés



- 8 partenaires
- 4 472 abonnés session hiver 2013
- 4 247 abonnés session automne 2013



- 1 448 abonnés
- Privilège STM: 815 personnes admises

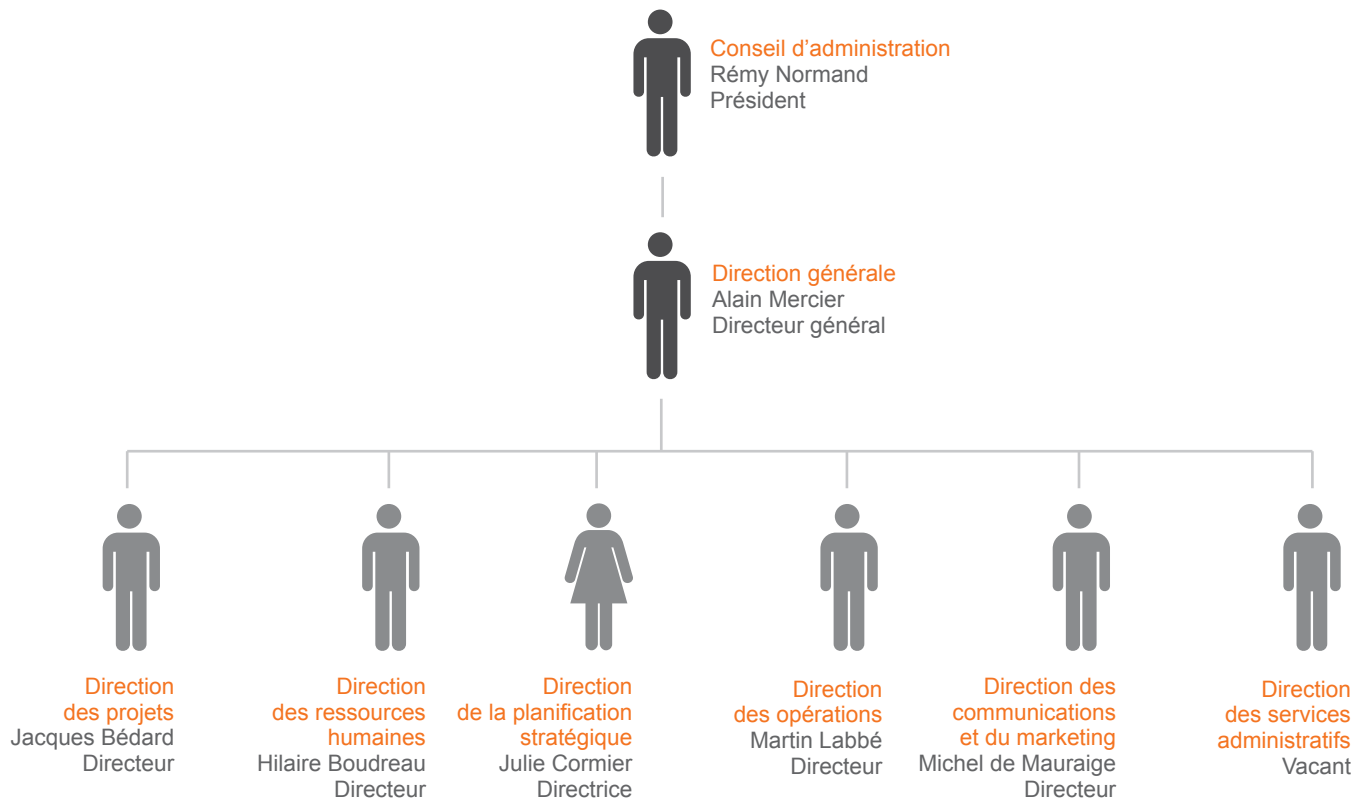
Ateliers TAQ Inc.
Autorité des marchés financiers
Beenox, Division d'Assurance Qualité
Beenox INC.
BMO, Banque de Montréal
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Caisse Desjardins de l'Administration et des Services publics
Caisse Desjardins de Québec
Caisse Desjardins du Plateau Montcalm
Cégep Garneau
Centre de santé et de services sociaux de la Vieille-Capitale
Centre de services partagés du Québec
CHU de Québec – Centre hospitalier de l'Université Laval
CHU de Québec – L'Hôtel-Dieu de Québec
CHU de Québec – Hôpital Saint-François d'Assise
Commission administrative des régimes de retraite et d'assurances
Commission de la capitale nationale du Québec
Commission de la fonction publique
Commission de la santé et de la sécurité du travail
Commission des lésions professionnelles
Commission des normes du travail
Commission des transports du Québec
Communauto
Conseil des arts et des lettres du Québec
Coopérative de solidarité de services à domicile de Québec
Co-operators, Compagnie d'assurance générale
Croissance Travail
Curateur public du Québec
Dale Parizeau Morris Mackenzie
Delta Québec
Directeur général des élections du Québec
École nationale d'administration publique
EXFO
Fonds de recherche du Québec - Nature et technologies
Frima Studio



Héma-Québec
Hilton Québec
Hôtel Château Laurier
Industrielle Alliance, Assurance auto et habitation inc.
Industrielle Alliance, Assurance et services financiers inc.
Infoglobe
Institut national de recherche scientifique (INRS)
Institut de la statistique du Québec
Institut national de santé publique du Québec
Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec
Institut universitaire en santé mentale de Québec
Investissement Québec
iXmédia
La Capitale assurances et gestion du patrimoine
La Capitale assurances générales
La Capitale assureur de l'administration publique
La Capitale groupe financier
La Capitale immobilière MFQ
La Capitale services conseils
La Financière agricole
Le Pavois
Le Protecteur du citoyen
Le Soleil
L'Unique assurances générales
Ministère de la Culture et des Communications
Ministère de la Famille
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
Ministère de la Justice
Ministère de la Santé et des Services sociaux
Ministère de la Sécurité publique
Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport
Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale
Ministère de l'Immigration et des Communautés culturelles
Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
Ministère des Finances et de l'Économie

Ministère des Relations internationales, de la Francophonie et du Commerce extérieur
Ministère des Ressources naturelles
Ministère des Transports
Ministère du Conseil exécutif
Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
Ministère du Tourisme
Ministère du Travail
Musée national des beaux-arts du Québec
Office des professions du Québec
Office québécois de la langue française
Québec International
Régie de l'assurance maladie du Québec
Régie des alcools, des courses et des jeux
Régie des rentes du Québec
Réseau de transport de la Capitale
Revenu Québec
Roche Itée, Groupe-conseil
Royal & Sun Alliance Insurance Company of Canada
Secrétariat du Conseil du Trésor
Société de l'assurance automobile du Québec
Société d'habitation du Québec
Société immobilière du Québec
Société Radio-Canada
SSQ Société d'assurances générales inc.
SSQ Société d'assurance-vie
Systematix
Tourisme Québec
Tribunal administratif du Québec
TRYP Québec Hôtel Pur
Ubisoft Québec
Université Laval
Vérificateur général du Québec
Ville de Québec
Vision 7 Communications Inc.

L'organigramme



De gauche à droite : Hilaire Boudreau, Martin Labbé, Julie Cormier, Michel de Muraige, Jacques Bédard, Alain Mercier et Bernard Rousseau (trésorier).



De gauche à droite : Suzanne Verreault, France Hamel, Laurent Proulx, Myriam Régnier, Rémy Normand, Patrick Voyer, Marie France Trudel, Yvan Bourdeau et Anne Corriveau.

Six nouveaux membres se sont joints au conseil d'administration du RTC à la suite de l'élection municipale de novembre 2013. Le C.A. du RTC est composé de sept élus, d'un représentant des usagers du transport en commun et d'un représentant des usagers des services de transport adapté. Ses membres sont nommés par le conseil d'agglomération. Au 31 décembre 2013, le C.A. était composé des membres suivants :

Rémy Normand, président
Conseiller du district du Plateau

Marie France Trudel, vice-présidente
Conseillère du district de Sainte-Thérèse-de-Lisieux

Yvan Bourdeau
Représentant des usagers des services de transport adapté

Anne Corriveau
Conseillère du district de la Pointe-de-Sainte-Foy

Laurent Proulx
Conseiller du district de Cap-Rouge-Laurentien

Myriam Régnier
Représentante des usagers du transport en commun

Suzanne Verreault
Conseillère du district de Limoilou

En février 2014, M. Patrick Voyer, conseiller du district des Monts, et M^{me} France Hamel, conseillère du district de Portneuf (Saint-Augustin-de-Desmaures) se sont joints au conseil d'administration.

Des investissements pour aller de l'avant



PTI 2014-2016

En décembre, le RTC déposait à la Ville de Québec son *Programme triennal d'immobilisations* pour les années 2014, 2015 et 2016.

Les investissements prévus se chiffrent à près de 285 M\$, dont 181 M\$ destinés à la réalisation de projets de développement. Certains complèteront le *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*, d'autres visent à investir pour le futur en répondant notamment au *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec.

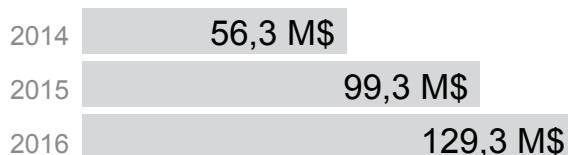
Parmi les projets d'importance, mentionnons la mise en place du futur **Métrobus 804** qui complètera le réseau structurant prévu dans le Plan stratégique. Ce Métrobus reliera le secteur nord-ouest de l'agglomération de Québec au centre de Sainte-Foy. Les autobus circuleront principalement sur le boulevard de l'Ormière et sur l'autoroute Robert-Bourassa. En 2014, les plans et devis seront réalisés pour une mise en service à partir de 2016.

Pour répondre aux besoins exprimés depuis quelques années, le RTC analysera aussi la possibilité d'offrir une **desserte bonifiée pour le cœur de la ville** tout en assurant celle du parcours 21, actuellement effectuée par les véhicules Écolobus. L'analyse portera sur l'offre de service, les tracés et le choix de la technologie des **midibus**, d'une longueur de huit à neuf mètres, qui desserviront ce secteur. Le RTC prévoit l'achat de 32 midibus, comprenant le remplacement éventuel des minibus électriques.

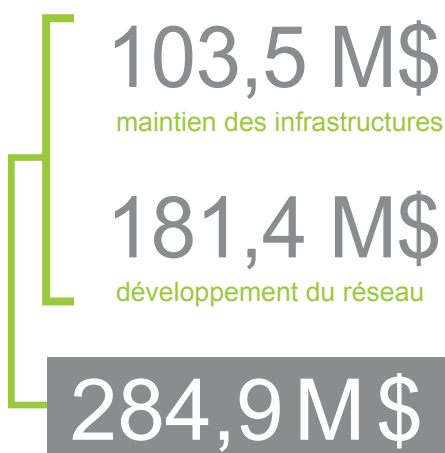
Le **parcours 7** compte pour 11 % de l'achalandage annuel et dessert plusieurs institutions générant de nombreux déplacements. Pour mieux répondre à la demande et offrir un service amélioré à la clientèle, le RTC entend réviser en profondeur cette desserte, notamment en étudiant la possibilité de remplacer les autobus réguliers par des autobus articulés. Cette analyse sera effectuée en collaboration avec la Ville de Québec.

Enfin, des efforts seront placés pour acquérir des terrains afin d'aménager de nouveaux **terminus et Parc-O-Bus**, en plus de se doter de technologies récentes pour hausser la productivité et améliorer la qualité des services aux clients.

Investissements par année



Répartition des investissements



Taux de subvention

71 %

Programmes du ministère des Transports du Québec

Les états financiers consolidés

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2013



Rapports

Rapport du vérificateur général de la Ville de Québec 32

Rapport de l'auditeur indépendant
- Raymond Chabot Grant Thornton 34

États financiers

État consolidé des résultats et de l'excédent accumulé 36

Renseignements complémentaires consolidés

Excédent (déficit) de fonctionnement consolidé à des fins fiscales 37

Excédent (déficit) d'investissement consolidé à des fins fiscales 38

État consolidé de la situation financière 39

État consolidé de la variation de la dette nette 40

État consolidé des flux de trésorerie 41

Notes complémentaires aux états financiers consolidés 42

Rapport du vérificateur général

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

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints du Réseau de transport de la Capitale, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2013, et les états consolidés des résultats, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers 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 assortie d'une réserve.

Fondement de l'opinion avec réserve

La direction n'a pas comptabilisé à l'état consolidé de la situation financière des paiements de transfert à recevoir du gouvernement du Québec et dont il est prévu que lesdits paiements de transfert seront effectivement obtenus. Ces montants sont relatifs à différents programmes d'aide concernant la construction d'immobilisations et d'autres charges pour lesquels les travaux ont été réalisés ou les charges constatées, mais dont les transferts en vertu des programmes d'aide sont versés par le gouvernement de façon pluriannuelle. Cette méthode comptable constitue une dérogation à la nouvelle norme qui prévoit la comptabilisation des paiements de transfert à titre de revenus pour le bénéficiaire lorsqu'ils sont autorisés par le gouvernement cédant à la suite de l'exercice de son pouvoir habilitant et que le bénéficiaire a satisfait aux critères d'admissibilité, sauf lorsque les stipulations de l'accord créent une obligation répondant à la définition d'un passif. Les incidences de la comptabilisation actuelle sur les états financiers consolidés aux 31 décembre 2013 et 2012 sont les suivantes :

Surévaluation/(Sous-évaluation) en milliers de dollars

	2013	2012
État consolidé de la situation financière		
Débiteurs et Actifs financiers	(83 877)	(87 161)
Dette nette et Excédent (déficit) accumulé	(83 877)	(87 161)
État consolidé des résultats		
Revenus	3 284	(3 137)
Excédent de l'exercice	3 284	(3 137)
Excédent (déficit) accumulé à la fin de l'exercice	(83 877)	(87 161)



Opinion avec réserve

À mon avis, à l'exception des incidences du problème décrit dans le paragraphe

« Fondement de l'opinion avec réserve », 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 2013, 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, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) et présentées aux pages 37, 38, 50 et 51, portent sur l'établissement de l'excédent de l'exercice et la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales ainsi que sur l'endettement total net à long terme.

Autres points

Comptabilisation des paiements de transfert

Une version révisée de la norme portant sur la comptabilisation des paiements de transfert est entrée, en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2012. Le fondement de mon opinion avec réserve exprimée ci-dessus découle de mon interprétation de cette nouvelle norme.

La nouvelle norme maintient le principe qu'un paiement de transfert doit être constaté à titre de revenu lorsqu'il est autorisé et que les critères d'admissibilité sont atteints. Elle précise cependant le critère d'autorisation pour le bénéficiaire en le mettant en lien avec l'autorisation du côté du cédant, d'où la divergence d'interprétation. Je considère que les représentants des gouvernements sont habilités à négocier et à conclure des ententes valides et que, par conséquent, l'autorisation d'un paiement de transfert survient lorsqu'un représentant habilité signe une entente et informe par écrit le bénéficiaire de sa décision d'effectuer un transfert. Ces faits établissent, selon moi, qu'il est prévu que lesdits paiements de transfert seront effectivement obtenus.

Le vérificateur général de la Ville de Québec,

François Gagnon, CPA auditeur, CA
Québec, le 5 mars 2014

Rapport de l'auditeur indépendant

Aux administrateurs du Réseau de transport de la Capitale

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints du Réseau de transport de la Capitale qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2013 et les états consolidés des résultats et de l'excédent accumulé, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales conventions comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Réseau de transport de la Capitale au 31 décembre 2013 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 des états financiers certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et présentées aux pages 37, 38, 50 et 51, portent sur l'établissement de l'excédent de l'exercice et de la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales.

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

Le 5 mars 2014

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 2013

	Budget Modifié 2013	2013	2012
	(note 17)		
	\$	\$	\$
Revenus			
Fonctionnement			
Contribution de l'agglomération de la Ville de Québec	99 766 640	99 868 000	93 717 000
Taxe sur l'immatriculation	10 711 430	10 620 015	10 565 556
Transferts	24 945 440	39 738 086	36 793 592
Utilisateurs	66 856 730	65 547 086	63 487 324
Contrats de service	1 226 800	1 013 652	1 288 795
Autres revenus	3 886 030	3 889 100	3 638 884
	<u>207 393 070</u>	<u>220 675 939</u>	<u>209 491 151</u>
Investissement			
Transferts	53 944 230	16 792 900	15 354 627
	<u>53 944 230</u>	<u>16 792 900</u>	<u>15 354 627</u>
	<u>261 337 300</u>	<u>237 468 839</u>	<u>224 845 778</u>
Charges			
Salaires	101 740 950	102 284 749	97 596 970
Avantages sociaux	16 146 310	16 155 533	14 487 823
Avantages sociaux futurs (note 12)	18 222 890	18 703 200	24 637 300
Carburant	17 664 750	16 676 453	16 762 108
Chauffage, électricité, téléphone	1 885 180	1 711 865	1 604 639
Coûts d'emploi	3 588 800	3 001 979	2 644 620
Coûts de financement - intérêts	8 849 040	6 444 230	7 111 061
Entretien et opérations des véhicules	10 054 060	10 133 669	10 356 195
Entretien et réparations des bâtiments	2 973 760	2 657 497	2 603 284
Frais généraux	19 631 010	19 347 264	18 042 177
Projets spéciaux	(1 000 000)	2 023 397	864 371
Amortissement	32 764 638	19 913 339	35 837 101
Imprévus	3 231 930		
	<u>235 753 318</u>	<u>219 053 175</u>	<u>232 547 649</u>
Excédent (déficit) de l'exercice	<u>25 583 982</u>	<u>18 415 664</u>	<u>(7 701 871)</u>
Excédent accumulé au début de l'exercice, tel qu'établi		140 887 630	145 452 393
Modifications comptables (note 3)		(87 161 381)	(84 024 273)
Excédent accumulé au début de l'exercice, retraité		<u>53 726 249</u>	<u>61 428 120</u>
Excédent accumulé à la fin de l'exercice		72 141 913	53 726 249

Excédent (déficit) de fonctionnement consolidé à des fins fiscales

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2013

	Budget Modifié 2013	2013	2012
	(note 17)		
	\$	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	25 583 982	18 415 664	(7 701 871)
Moins : revenus d'investissement	(53 944 230)	(16 792 900)	(15 354 627)
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(28 360 248)	1 622 764	(23 056 498)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	32 764 638	19 913 339	35 837 101
Produits de cession	6 000	111 048	29 605
Perte sur cession		331 316	1 050
	32 770 638	20 355 703	35 867 756
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement		325 196	650 344
Remboursement de la dette à long terme	(17 896 040)	(31 235 000)	(28 118 000)
	(17 896 040)	(30 909 804)	(27 467 656)
Affectations			
Activités d'investissement	(260 030)	(262 450)	(380 128)
Excédent accumulé :			
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	12 028 310	11 374 500	12 226 224
Dépenses constatées à pourvoir	1 717 370	518 318	6 763 490
	13 485 650	11 630 368	18 609 586
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	2 699 031	3 953 188

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

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2013

	Budget Modifié 2013	2013	2012
	(note 17) \$	\$	\$
Revenus d'investissement			
Transferts - Infrastructures Canada-Québec	6 455 260	16 792 900	15 354 627
Transferts - Service de la dette	47 488 970		
Excédent d'investissement consolidé de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	53 944 230	16 792 900	15 354 627
Conciliation à des fins fiscales			
Acquisition d'immobilisations			
Administration générale	(14 018 080)	(7 961 824)	(5 419 062)
Transport	(69 607 450)	(33 359 385)	(48 224 993)
	(83 625 530)	(41 321 209)	(53 644 055)
Autres investissements			
Placement dans une société en nom collectif		(15 224)	(46 581)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	29 421 270	21 774 651	37 033 328
Affectations			
Réserves financières et fonds réservés		(732 259)	
Activités de fonctionnement	260 030	262 450	380 128
	29 681 300	21 289 618	37 366 875
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(3 238 691)	(922 553)

État consolidé de la situation financière

au 31 décembre 2013

	2013	2012
	\$	\$
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	20 602 460	12 780 155
Débiteurs (note 4)	22 353 089	23 208 924
Placement à long terme	134 135	118 911
Actif au titre des avantages sociaux futurs (note 12)		2 550 900
	43 089 684	38 658 890
PASSIFS		
Créditeurs et charges à payer (note 6)	47 046 421	37 634 875
Revenus reportés (note 7)	10 362 547	10 627 010
Dette à long terme (note 8)	181 914 446	190 900 785
Passif au titre des avantages sociaux futurs (note 12)	7 479 500	
	246 802 914	239 162 670
DETTE NETTE	(203 713 230)	(200 503 780)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations (note 9)	268 340 365	247 374 859
Stocks de fournitures (note 10)	5 904 948	5 917 603
Autres actifs non financiers	1 609 830	937 567
	275 855 143	254 230 029
EXCÉDENT ACCUMULÉ (note 11)	72 141 913	53 726 249
Engagements contractuels (note 13)		
Éventualités (note 14)		

État consolidé de la dette nette

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2013

	2013	2012
	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	18 415 664	(7 701 871)
Variation des immobilisations		
Acquisitions	(41 321 209)	(53 644 055)
Amortissement	19 913 339	35 837 101
Produit de cession	111 048	29 605
Perte sur cession	331 316	1 050
	(20 965 506)	(17 776 299)
Variation des stocks de fournitures	12 655	(133 292)
Variation des autres actifs non financiers	(672 263)	491 363
	(659 608)	358 071
Variation de la dette nette	(3 209 450)	(25 120 099)
Dette nette au début de l'exercice	(200 503 780)	(175 383 681)
Dette nette à la fin de l'exercice	(203 713 230)	(200 503 780)

État consolidé des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2013

	2013	2012
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent (déficit) de l'exercice	18 415 664	(7 701 871)
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement	19 913 339	35 837 101
Amortissement des frais reportés liés à la dette à long terme	969 010	916 584
Perte sur la cession d'immobilisations	331 316	1 050
	<u>21 213 665</u>	<u>36 754 735</u>
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	855 835	(5 815 675)
Actif au titre des avantages sociaux futurs	2 550 900	15 822 400
Créditeurs et charges à payer	9 411 546	(1 160 245)
Revenus reportés	(264 463)	1 490 118
Stocks de fournitures	12 655	(133 292)
Autres actifs non financiers	(672 263)	491 363
Passif au titre des avantages sociaux futurs	7 479 500	
	<u>19 373 710</u>	<u>10 694 669</u>
	<u>59 003 039</u>	<u>39 747 533</u>
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	(41 321 209)	(53 644 055)
Produit de cession	111 048	29 605
	<u>(41 210 161)</u>	<u>(53 614 450)</u>
Activités de placement		
Émission ou acquisition de prêts, de placement à long terme et de participation dans des entreprises municipales	(15 224)	(46 581)
	<u>(15 224)</u>	<u>(46 581)</u>
Activités de financement		
Émission de dettes à long terme	22 115 000	37 661 000
Remboursement de la dette à long terme	(31 235 000)	(28 118 000)
Frais reportés liés à la dette à long terme	(835 349)	(972 708)
	<u>(9 955 349)</u>	<u>8 570 292</u>
Variation de l'encaisse	7 822 305	(5 343 206)
Encaisse au début	12 780 155	18 123 361
Encaisse à la fin	20 602 460	12 780 155

Les intérêts versés au cours de l'exercice totalisent 6 104 302 \$ (6 433 924 \$ en 2012).

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

1. Statut de l'organisme municipal

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) est constitué et régi en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun. Il offre un service de transport en commun sur tout le territoire de l'agglomération de la Ville de Québec comptant approximativement 572 000 personnes.

2. Principales méthodes comptables

Présentation des états financiers consolidés

Les états financiers consolidés sont dressés selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public en tenant compte des directives du Manuel de la présentation de l'information financière municipale au Québec publié par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

A) Périmètre comptable

Les états financiers consolidés regroupent les comptes du RTC et de l'organisme contrôlé faisant partie de son périmètre comptable, soit le Service de transport adapté de la Capitale (STAC).

B) Comptabilité d'exercice

La comptabilisation des transactions s'effectue selon la méthode de comptabilité d'exercice. En vertu de cette méthode, les éléments de revenus, de charges, d'actifs et de passifs sont comptabilisés au cours de l'exercice où surviennent les faits et les transactions leur donnant lieu.

Les charges comprennent le coût des biens consommés et des services obtenus au cours de l'exercice et incluent l'amortissement annuel du coût des immobilisations.

C) Utilisation d'estimations

La préparation d'états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public exige que la direction ait recours à des estimations et à des hypothèses qui ont une incidence sur les montants de l'actif et du passif comptabilisés et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers, ainsi que sur les montants comptabilisés à titre de revenus et charges au cours de l'exercice. Les résultats réels pourraient différer des résultats estimatifs.

D) Stocks de fournitures

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

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

2. Principales méthodes comptables (suite)

E) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Les immobilisations en cours de construction ou d'amélioration ne font pas l'objet d'amortissement avant leur mise en service.

Les immobilisations sont amorties, à l'exception des terrains, en fonction de leur durée de vie utile estimative selon les méthodes 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 et 20 ans
Bâtiments :		
Bâtisse	Linéaire	40 ans
Abribus	Linéaire	20 ans
Améliorations locatives	Linéaire	15 ans
Véhicules :		
Autobus électriques	Linéaire	10 ans
Autobus neufs 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

au 31 décembre 2013

2. Principales méthodes comptables (suite)

F) Revenus de transferts et autres revenus

Les revenus de transferts sont comptabilisés aux états financiers dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu aux transferts dans la mesure où ils ont été autorisés, ont satisfait à des critères d'admissibilité et ont fait l'objet d'estimations raisonnables. Les 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 transferts 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 reliés aux employés ayant le statut de personnes en incapacité professionnelle.

La dépense de fonctionnement est établie selon la comptabilité d'exercice intégrale de manière à attribuer le coût des prestations constituées aux exercices au cours desquels les services correspondants sont rendus par les salariés participants. Se rajoutent, à titre de frais de financement, les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées, moins le rendement espéré des actifs du régime.

Un actif ou un passif au titre des avantages sociaux futurs est présenté à l'état de la situation financière pour refléter l'écart à la fin de l'exercice entre la valeur des obligations au titre des prestations constituées et la valeur des actifs du régime, net des gains et pertes actuariels non amortis et net d'une provision pour moinsvalue dans le cas d'un actif, s'il y a lieu.

Les obligations au titre des prestations constituées sont calculées de façon actuarielle selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services avec projection des salaires futurs à partir du taux d'actualisation fixé et des hypothèses les plus probables de la direction en matière d'évolution des salaires, de roulement du personnel, d'âge de départ à la retraite des participants, d'évaluation des coûts futurs et d'autres facteurs actuariels.

Aux fins du calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs, ceux-ci sont évalués en date du 31 décembre 2013 selon la méthode à la valeur marchande redressée sur une période de cinq ans et sans reconnaître immédiatement une partie des gains et pertes actuariels de l'exercice.

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

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

2. Principales méthodes comptables (suite)

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

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 mandat 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.

Application des recommandations du chapitre SP 3410, « Paiements de transfert », traitant de la comptabilisation des paiements de transfert.

L) Instruments financiers dérivés

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

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

3. Modifications comptables

Paiements de transfert

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a publié un nouveau chapitre relativement à la comptabilisation des paiements de transfert, qui s'applique à tous les gouvernements et aux organismes appliquant les Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Le 1^{er} janvier 2013, le Réseau de transport de la Capitale a adopté rétrospectivement les nouvelles recommandations du chapitre SP 3410, « Paiements de transfert », traitant de la comptabilisation des paiements de transfert. Le chapitre SP 3410 exige que les transferts soient comptabilisés comme charges et revenus, selon le cas, lorsque le transfert est autorisé et que tous les critères d'admissibilité sont respectés, sauf lorsque le transfert crée une obligation répondant à la définition d'un passif pour le bénéficiaire. Les états financiers de l'exercice terminé le 31 décembre 2012 ont été retraités conformément aux dispositions de ce nouveau chapitre.

L'adoption de ces nouvelles recommandations a eu les incidences suivantes sur les résultats et la situation financière du RTC aux 31 décembre 2013 et 2012 et pour les exercices terminés à ces dates :

	2013	2012
	\$	\$
Excédent (déficit) de l'exercice	3 284 186	(3 137 108)
Excédent (déficit) accumulé au début de l'exercice	(87 161 381)	(84 024 273)
Excédent (déficit) accumulé à la fin de l'exercice	(83 877 195)	(87 161 381)
Dette nette au début de l'exercice	87 161 381	84 024 273
Dette nette à la fin de l'exercice	83 877 195	87 161 381
Débiteurs	(83 877 195)	(87 161 381)

Amortissement

Au cours de l'exercice, le RTC a modifié la méthode d'amortissement des autobus neufs standards et articulés. La société, qui antérieurement amortissait les autobus neufs standards et articulés selon la méthode de l'amortissement dégressif au taux de 22 %, les amortira maintenant selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 16 ans pour les autobus neufs articulés et les autobus neufs standards seront amortis manuellement à des taux variant de 2 % à 10 % selon l'utilisation réelle des autobus et leur durée de vie utile, sur un maximum de 16 ans. Cette révision d'estimation comptable a été appliquée de manière prospective et a entraîné une diminution de la dépense d'amortissement de 12 682 776 \$ au cours de l'exercice.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

4. Débiteurs

	2013	2012
	\$	\$
Gouvernement du Canada et ses entreprises	1 041 042	340 731
Gouvernement du Québec et ses entreprises	15 226 006	16 425 516
CSST	2 368 458	1 716 711
Divers	3 717 583	4 725 966
	22 353 089	23 208 924
Montant à recouvrer du gouvernement du Québec pour le remboursement de la dette à long terme ¹	2 308 880	1 566 020

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 9 500 000 \$.

6. Crédoiteurs et charges à payer

	2013	2012
	\$	\$
Salaires et retenues à la source	25 278 112	21 589 721
Fournisseurs	15 225 292	12 027 943
Ville de Québec	5 238 446	2 541 668
Intérêts courus sur la dette à long terme	1 304 571	1 475 543
	47 046 421	37 634 875

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

7. Revenus reportés

	2013	2012
	\$	\$
Transferts - Sofil	7 483 507	8 329 255
Transferts - Mesure transitoire MTQ	171 736	286 224
Transferts - Projet - Étude Tramway	583 777	266 818
Transferts - Dette comptant	228 996	
Transferts - Frais d'émission et refinancement	474 089	386 379
Revenus de titres de transport	1 234 950	1 238 440
Enquête Origine destination	114 228	119 894
Autres	71 264	
	10 362 547	10 627 010

8. Dette à long terme

	2013	2012
	\$	\$
Obligations et billets en monnaie canadienne, taux d'intérêt moyen pondéré de 3,20 %, échéant de 2014 à 2028	182 760 000	191 880 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(845 554)	(979 215)
	181 914 446	190 900 785

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

2014 -	29 510 000
2015 -	27 568 000
2016 -	30 502 000
2017 -	23 204 000
2018 -	19 915 000
2019 et suivantes -	52 061 000
	182 760 000

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

9. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession/ ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	34 601 395	10 820 147		45 421 542
Bâtiments	100 178 814	2 652 979	49 751	102 782 042
Véhicules	324 807 456	18 854 922	11 143 422	332 518 956
Ameublement et équipement de bureau	27 318 152	1 431 210	162 590	28 586 772
Machinerie, outillage et équipement	20 308 499	1 200 688	24 629	21 484 558
Terrains	9 715 428	239 086		9 954 514
	516 929 744	35 199 032	11 380 392	540 748 384
Immobilisations en cours	7 293 721	6 122 177		13 415 898
	524 223 465	41 321 209	11 380 392	554 164 282
Amortissement cumulé				
Infrastructures	9 698 009	1 720 809		11 418 818
Bâtiments	25 801 063	2 716 695	49 281	28 468 477
Véhicules	215 089 507	12 124 733	10 722 107	216 492 133
Ameublement et équipement de bureau	18 241 869	2 441 518	151 946	20 531 441
Machinerie, outillage et équipement	8 018 158	909 584	14 694	8 913 048
	276 848 606	19 913 339	10 938 028	285 823 917
Valeur nette comptable	247 374 859			268 340 365

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 24,1 M \$ (18,2 M \$ en 2012) amorties selon la même convention comptable que les infrastructures immobilisées.

10. Stocks de fournitures

	2013	2012
	\$	\$
Pièces de rechange	5 470 045	5 358 607
Diesel	270 531	203 827
Supports de titres de transport	133 643	320 001
Fournitures de bureau	30 729	35 168
	5 904 948	5 917 603

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

11. Excédent accumulé

	2013	2012
	\$	\$
Excédent de fonctionnement non affecté	5 337 823	6 528 742
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	1 071 554	7 823 847
Dépenses constatées à pourvoir	(9 199 739)	(9 006 568)
Financement des investissements en cours	(10 750 885)	(7 512 194)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	85 683 160	55 892 422
	72 141 913	53 726 249
Ventilation des différents éléments :		
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés		
Excédent de fonctionnement affecté	236 205	6 851 139
Frais d'émission financés à long terme	835 349	972 708
	1 071 554	7 823 847
Dépenses constatées à pourvoir		
Salaires et avantages sociaux	(1 140 002)	(1 338 095)
Avantages sociaux futurs	(10 043 421)	(8 584 149)
Dette à long terme MTQ	2 308 880	1 566 020
Financement à long terme des activités de fonctionnement	(325 196)	(650 344)
	(9 199 739)	(9 006 568)
Financement des investissements en cours		
Investissement à financer	(15 036 311)	(11 754 598)
Financement non utilisé	4 285 426	4 242 404
	(10 750 885)	(7 512 194)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Éléments d'actifs		
Immobilisations	268 340 365	247 374 859
Placement - Société en nom collectif	134 135	118 911
	268 474 500	247 493 770
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Éléments de passif		
Dette à long terme	181 914 446	190 900 785
Frais reportés liés à la dette à long terme	845 554	979 215
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(2 308 880)	(1 566 020)
	180 451 120	190 313 980
Autres éléments	2 340 220	1 287 368
	182 791 340	191 601 348
	85 683 160	55 892 422

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

11. Excédent accumulé (suite)

	2013	2012
	\$	\$
Analyse de la variation des différents éléments :		
Excédent de fonctionnement non affecté		
Solde au début de l'exercice	6 528 742	8 304 854
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	2 699 031	3 953 188
Affectation et virements		
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	(3 889 950)	(13 680 800)
Dépenses constatées à pourvoir		7 951 500
Solde à la fin de l'exercice	5 337 823	6 528 742
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés		
Solde au début de l'exercice	7 823 847	14 320 772
Affectation et virements		
Activités d'investissement	732 259	
Activités de fonctionnement	(11 240 839)	(12 282 350)
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	3 756 287	5 785 425
Solde à la fin de l'exercice	1 071 554	7 823 847
Dépenses constatées à pourvoir		
Solde au début de l'exercice	(9 006 568)	(2 371 038)
Dette à long terme MTQ	742 860	787 716
Financement à long terme des activités de fonctionnement	(325 196)	(650 344)
Augmentation (diminution) de l'exercice	(610 835)	(6 772 902)
Solde à la fin de l'exercice	(9 199 739)	(9 006 568)
Financement des investissements en cours		
Solde au début de l'exercice	(7 512 194)	(6 589 641)
Déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(3 238 691)	(922 553)
Solde à la fin de l'exercice	(10 750 885)	(7 512 194)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Solde au début de l'exercice	55 892 422	47 763 173
Variation de l'exercice	29 790 738	8 129 249
Solde à la fin de l'exercice	(85 683 160)	55 892 422

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

12. Avantages sociaux futurs

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

L'évaluation actuarielle effectuée en date du 31 décembre 2010 établissait le déficit actuariel à 18,8 M\$, un degré de solvabilité de 82,4 % et une valeur des obligations constituées de 416 534 900\$. La prochaine évaluation actuarielle est prévue au 31 décembre 2013 et sera disponible en cours d'année 2014.

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 2013	Total 2012
	\$	\$	\$	\$
Conciliation de l'actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs				
Actif (passif) au début de l'exercice	20 901 100	(18 350 200)	2 550 900	18 373 300
Dépenses de fonctionnement	(15 997 400)	(2 705 800)	(18 703 200)	(24 637 200)
Cotisations versées par l'employeur	7 534 500		7 534 500	7 890 400
Prestations versées par l'employeur		1 138 300	1 138 300	924 400
Actif (passif) à la fin de l'exercice	12 438 200	(19 917 700)	(7 479 500)	2 550 900

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

12. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2013	2012	2013	2012
	\$	\$	\$	\$
Situation actuarielle aux fins de comptabilisation				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	429 550 700	401 193 800		
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice (a)	(459 972 000)	(437 973 400)	(24 760 200)	(22 212 900)
Situation actuarielle nette:				
déficit de comptabilisation	(30 421 300)	(36 779 600)	(24 760 200)	(22 212 900)
Pertes actuarielles non amorties (a)	42 859 500	57 680 700	4 842 500	3 862 700
Actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice				
	12 438 200	20 901 100	(19 917 700)	(18 350 200)

(a) La valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice et le solde des pertes actuarielles non amorties ont été établis en utilisant notamment comme hypothèse actuarielle la version préliminaire des nouvelles tables de mortalité (CPM2014) publiées par l'Institut Canadien des actuaires. La version définitive de ces nouvelles tables de mortalité a été publiée le 13 février 2014 et le RTC n'a pas obtenu une nouvelle évaluation actuarielle établie à partir de cette nouvelle hypothèse actuarielle, notamment en raison des contraintes de temps associées à l'obtention d'une telle évaluation. Si une nouvelle évaluation actuarielle avait été obtenue, la valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice et le solde des pertes actuarielles non amorties auraient pu être différents, mais la charge de l'exercice au titre des avantages sociaux futurs et l'actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice présenté à l'état de la situation financière n'auraient pas été modifiés.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

12. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2013	2012	2013	2012
	\$	\$	\$	\$
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	429 550 700	401 193 800		
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(459 972 000)	(437 973 400)	(24 760 200)	(22 212 900)
Situation actuarielle nette : déficit de comptabilisation	(30 421 300)	(36 779 600)	(24 760 200)	(22 212 900)
Dépenses de fonctionnement				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	10 344 900	10 770 600	1 213 100	1 070 600
Cotisations salariales des employés	(3 456 400)	(3 773 400)		
	6 888 500	6 997 200	1 213 100	1 070 600
Amortissement des pertes actuarielles	6 739 300	5 980 100	624 100	585 100
Modifications apportées au régime au cours de l'exercice		7 751 300		200 200
Dépenses de fonctionnement excluant les intérêts	13 627 800	20 728 600	1 837 200	1 855 900
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	28 003 800	26 653 400	868 600	809 900
Rendement espéré des actifs	(25 634 200)	(25 410 500)		
Intérêts créditeurs nets	2 369 600	1 242 900	868 600	809 900
Dépenses de fonctionnement de l'exercice	15 997 400	21 971 500	2 705 800	2 665 800

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

12. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2013	2012	2013	2012
	\$	\$	\$	\$
Conciliation de la valeur des actifs				
Valeur des actifs à la fin de l'exercice précédent	401 193 800	396 967 100		
Cotisations totales versées aux régimes au cours de l'exercice	10 990 900	11 663 900	1 138 300	924 600
Prestations versées au cours de l'exercice	(24 635 200)	(23 736 800)	(1 138 300)	(924 600)
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	25 634 200	25 410 500		
Valeur espérée des actifs à la fin de l'exercice	413 183 700	410 304 700		
Gains (pertes) survenus dans l'exercice sur le rendement des actifs	16 367 000	(9 110 900)		
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	429 550 700	401 193 800	-	-
Conciliation de la valeur des obligations au titre des prestations constituées				
Valeur des obligations à la fin de l'exercice précédent	437 973 400	416 534 900	22 212 900	20 706 900
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	10 344 900	10 770 600	1 213 100	1 070 600
Coûts des services passés découlant de modifications de l'exercice		7 751 300		200 200
Prestations versées au cours de l'exercice	(24 635 200)	(23 736 800)	(1 138 300)	(924 600)
Intérêts débiteurs sur les obligations	28 003 800	26 653 400	868 600	809 900
Valeur espérée des obligations à la fin de l'exercice	451 686 900	437 973 400	23 156 300	21 863 000
Pertes survenues dans l'exercice sur les obligations	8 285 100		1 603 900	349 900
Valeur des obligations à la fin de l'exercice	459 972 000	437 973 400	24 760 200	22 212 900
Conciliation des pertes actuarielles non amorties				
Gains (pertes) survenus dans l'exercice sur le rendement des actifs	16 367 000	(9 110 900)		
Pertes survenues dans l'exercice sur les obligations	(8 285 100)		(1 603 900)	(349 900)
Amortissement au cours de l'exercice	6 739 300	5 980 100	624 100	585 100
Variation au cours de l'exercice des pertes non amorties	14 821 200	(3 130 800)	(979 800)	235 200
Pertes non amorties au début de l'exercice	(57 680 700)	(54 549 900)	(3 862 700)	(4 097 900)
Pertes non amorties à la fin de l'exercice	(42 859 500)	(57 680 700)	(4 842 500)	(3 862 700)

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

12. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime capitalisé		Régime non capitalisé	
	2013	2012	2013	2012
	\$	\$	\$	\$
Hypothèses d'évaluation actuarielle de comptabilisation				
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,50 %	6,50 %	4,50 %	3,80 %
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	6,50 %	6,50 %	6,40 %	6,40 %
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,50 %	3,50 %	3,50 %	3,20 %
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,50 %	2,50 %	2,50 %	2,20 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	6,80 %	6,30 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	4,00 %	3,00 %
Taux ultime de croissance du coût des soins dentaires (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	3,00 %	3,00 %
Durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA)	12 ans	12 ans	9 ans	9 ans
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	15	14

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 quatre prochaines années à faire l'achat de 56 autobus. La valeur résiduelle de cet engagement est estimée à 43,5 M \$, laquelle est subventionnable à 50 % selon le programme d'aide du ministère des Transports.

b) Contrat de service et d'acquisition

Le RTC a signé certains contrats de service pour un montant de près de 12,7 M \$ réparti sur les cinq prochaines années ainsi que des ententes pour la réalisation de travaux d'investissement pour 21,9 M \$.

c) Contrat d'approvisionnement en carburant

Le RTC a négocié un contrat d'approvisionnement en carburant auprès d'un fournisseur, lequel comporte une durée prédéterminée.

Afin de se prémunir des variations de prix, le RTC a négocié des ententes (contrats de swaps) avec des institutions financières. Pour la durée totale de ces ententes, soit de janvier 2014 à décembre 2016, le RTC s'est engagé à acheter une quantité de 35,2 M de litres à prix fixe qui représente une somme d'environ 32,8 M \$.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

14. Éventualités

Au 31 décembre 2013, le RTC a des poursuites en dommages-intérêts totalisant 880 000 \$ ainsi que des réclamations en litiges pour 1,2 M \$. Dans l'éventualité où il y aurait obligation d'acquitter ces réclamations, en tout ou en partie, le RTC pourra utiliser en premier lieu le passif inscrit aux livres et, par la suite, les ressources financières disponibles ou prévues à son budget annuel de fonctionnement, procéder à un règlement d'emprunt à cet effet ou engager une perte d'opération dans l'année où les jugements seront connus ou soit une combinaison de ces différentes possibilités. Le RTC ne peut toutefois, à ce jour, déterminer le montant final pour lequel il pourrait être tenu responsable.

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

15. Compétences municipales déléguées ou assumées

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

Au cours de l'exercice 2013, le RTC a reçu une contribution d'un montant de 99 868 000 \$ de l'agglomération de la Ville de Québec.

Au 31 décembre 2013, des obligations et des engagements du RTC pour des montants de 180 451 120 \$ et de 78 067 312 \$ respectivement sont garantis par l'agglomération de la Ville 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.

17. Budget 2013

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 :

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

17. Budget 2013 (suite)

	Budget initial 2013	Transfert de budget	Affectation du surplus	Changement présentation	Budget modifié
	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus					
Contribution de l'agglomération de Québec	99 766 640				99 766 640
Taxe sur l'immatriculation	10 711 430				10 711 430
Transferts	24 945 440				24 945 440
Utilisateurs	66 856 730				66 856 730
Contrats de service	1 226 800				1 226 800
Autres revenus	3 886 030				3 886 030
Total des revenus	207 393 070	-	-	-	207 393 070
Dépenses de fonctionnement					
Salaires	101 740 950				101 740 950
Avantages sociaux	16 146 310				16 146 310
Avantages sociaux futurs	16 153 790			2 069 100	18 222 890
Carburant	17 664 750				17 664 750
Chauffage, électricité, téléphone	1 885 180				1 885 180
Coûts d'emploi	3 588 800				3 588 800
Coûts de financement - intérêts	8 849 040				8 849 040
Entretien et opérations des véhicules	10 054 060				10 054 060
Entretien et réparations des bâtiments	2 973 760				2 973 760
Frais généraux	19 612 760			18 250	19 631 010
Optimisation et productivité	(1 000 000)				(1 000 000)
Amortissement	32 764 638				32 764 638
Imprévus	3 231 930				3 231 930
Total des dépenses de fonctionnement	233 665 968	-	-	2 087 350	235 753 318
Excédent (déficit) de l'exercice	(26 272 898)	-	-	(2 087 350)	(28 360 248)

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

au 31 décembre 2013

17. Budget 2013 (suite)

	Budget initial 2013	Transfert de budget	Affectation du surplus	Changement présentation	Budget modifié
	\$	\$	\$	\$	\$
Conciliation à des fins fiscales					
Amortissement	32 764 638				32 764 638
Produit et perte sur cession	6 000				6 000
Remboursement de la dette à long terme	(17 896 040)				(17 896 040)
Activités d'investissement	(260 030)				(260 030)
Fonds réservés	1 317 510				1 317 510
Surplus accumulé affecté	10 692 550			18 250	10 710 800
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(351 730)			2 069 100	1 717 370
	26 272 898	-	-	2 087 350	28 360 248
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