

Rapport d'activité 2017



Table des **matières** —



Édition

Service des communications
Réseau de transport de la Capitale
ISBN : 978-2-921925-54-9

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec – Mai 2018
L'utilisation du masculin sert uniquement à alléger le texte.

Mot du président 5

Mot du directeur général 6

Faits saillants 7

Gouvernance 14

Portrait du RTC 18

Portrait du STAC 24

Mot du trésorier 26

Annexe : États financiers consolidés 27

Mot du président —

Pour les citoyens de la région de Québec, l'année 2017 aura été marquée par l'ouverture d'un grand dialogue public sur la mobilité du futur. La tenue à l'automne d'un Sommet international sur la mobilité urbaine et de consultations publiques sur le réseau de l'avenir ont d'ailleurs permis au Réseau de transport de la Capitale (RTC) d'envisager la mobilité de demain avec un regard nouveau.

L'élaboration du prochain plan stratégique s'est d'ailleurs poursuivie en 2017, afin de préciser la vision du futur du RTC, autour de laquelle s'articulera un réseau repensé en fonction des besoins de la population. En prévision de ce grand changement qui s'amorce, le RTC s'est activé à la création et à l'amélioration de ses parcours, en plus de présenter à la population un aperçu du réseau du futur qui se veut plus simple, plus fréquent, plus confortable, plus rapide et plus fiable, le tout en s'inspirant des meilleures pratiques en matière de planification des transports.

En 2017, le conseil d'administration a mis en place les mécanismes nécessaires pour s'assurer que le RTC puisse bénéficier des fonds additionnels attribués au transport en commun par le programme fédéral, pour lequel 113 M\$ ont été autorisés. Il a aussi mis en place son nouveau modèle de gouvernance permettant d'assurer le développement du RTC avec un souci de performance, d'éthique et une saine gestion des risques.

À l'automne, la composition du conseil d'administration a été modifiée avec le départ de quatre membres et l'arrivée de sept nouveaux administrateurs, dont deux membres indépendants. Ces nominations font en sorte que le conseil d'administration du RTC compte désormais douze membres et conserve sa parité homme/femme.

Nous remercions à ce titre mesdames Marie France Trudel, Suzanne Verreault, Anne Corriveau et France Hamel pour leur dévouement et leur contribution des quatre dernières années au sein du conseil d'administration du RTC.

En terminant, je tiens à souligner la performance de l'équipe de direction du RTC : si l'entreprise présente une hausse des déplacements de près d'un pourcent ainsi qu'un bilan financier positif pour l'année 2017, c'est grâce à une solide gestion et à une rigueur exemplaire. Je les remercie de contribuer quotidiennement à notre réussite.



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

Rémy Normand
Président du conseil
d'administration

Mot du directeur général —

Au cours des douze derniers mois, le Réseau de transport de la Capitale a finalisé l'un des grands objectifs de son Plan d'entreprise 2013-2017, qui était de travailler en temps réel à l'aide de son système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur Nomade.

L'arrivée de cette nouvelle technologie a bouleversé certaines façons de faire au sein de l'organisation au cours des dernières années, et met en quelque sorte la table pour les changements à venir, qui redéfiniront bientôt le rôle du RTC en tant que société de transport.

De la modernisation des aires d'incitation au transport en commun au maintien du matériel roulant et des infrastructures, nous avons poursuivi nos efforts visant à paver la voie au réseau du futur, tout en développant et en améliorant nos services. Le succès des nouveaux parcours 804, 807, 3, 11, 19 et 75, conçus dans l'esprit du réseau du futur, a d'ailleurs permis une augmentation d'achalandage et des résultats financiers positifs pour 2017.

L'expérience client a aussi été au cœur de plusieurs investissements en 2017 avec, notamment, la bonification de plusieurs fonctionnalités de l'application mobile Nomade temps réel ainsi que la mise en place d'un projet-pilote d'écrans d'information tactiles sur le réseau. Nous avons également entrepris le processus d'acquisition de 64 midibus hybrides. Ces véhicules de nouvelle génération offriront un confort rehaussé aux clients et une performance énergétique améliorée.

Les années à venir sont prometteuses pour l'industrie du transport en commun. L'engagement et le dynamisme des employés du RTC, gage de succès de notre réussite, combiné à la proche collaboration de nos différents partenaires, contribueront largement à positionner le RTC comme une organisation tournée vers l'avenir.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alain Mercier'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Alain Mercier
Directeur général

Faits saillants

Des améliorations de service à Beauport et au centre-ville

Au printemps 2017, le RTC annonçait des améliorations de service en continuité avec celles de l'année précédente, complétant la bonification du centre-ville et proposant des améliorations significatives pour le sud de Beauport.

Centre-ville et Limoilou

- > Fusion des parcours 11 et 21
- > Fusion des parcours 3 et 37

Sud de Beauport

- > Création du parcours 253 et modification du parcours 251
- > Création du parcours 51 et amélioration du parcours 53

Renouvellement des conventions collectives

À l'issue de négociations respectueuses menées dans l'intérêt de toutes les parties, les syndicats représentant les quatre groupes de travail syndiqués du RTC ont tous accepté les ententes négociées pour le renouvellement de leurs conventions collectives au printemps 2017.

Les nouveaux contrats de travail sont en vigueur pour une durée variant de 5 à 7 ans :

- Chauffeurs : **30 juin 2021**
- Inspecteurs/répartiteurs : **31 décembre 2021**
- Entretien : **29 septembre 2023**
- Bureau, technique et professionnel : **29 décembre 2023**





Nomade temps réel : plusieurs améliorations au bénéfice de la clientèle



Téléchargée par plus de 160 000 personnes, l'application Nomade temps réel a connu diverses améliorations en 2017, qui permettent désormais à la clientèle de :

- programmer jusqu'à cinq alarmes personnalisées pour être avertis à l'avance ou en temps réel du passage d'un bus;
- localiser la position des bus sur la carte des parcours;
- suivre la progression des bus en temps réel (indicateur de couleur pour aviser la clientèle des ralentissements sur le réseau);
- rechercher les points de vente à proximité.

De plus, six écrans tactiles ont été rendus disponibles dans divers lieux publics achalandés de la ville ainsi que sur le réseau d'autobus. Développés par Astral Affichage, en collaboration avec les équipes du RTC, ces écrans tactiles permettent de :

- consulter l'information sur les prochains passages d'autobus;
- connaître les perturbations sur le réseau;
- planifier un itinéraire;
- consulter des horaires;
- repérer les points de vente du RTC;
- s'informer à propos de la météo.

Faits saillants

Prix et certifications



Prix Leadership des entreprises, catégorie communications et marketing remis par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU)

Nomade temps réel a obtenu une reconnaissance nationale en remportant ce prix dans le cadre du Sommet mondial des transports publics 2017. Ce prix récompense une élaboration et une mise en œuvre exceptionnelles d'initiatives en matière de communications et de marketing portant sur la publicité, les communications corporatives internes et externes ainsi que les relations publiques.

De plus, le déploiement à Québec de la technologie hybride de Série E dans le parc d'autobus du RTC a été souligné lorsque l'entreprise BAE Systems a été primée dans la Catégorie Innovation. Grâce à cette technologie, la consommation de carburant des véhicules hybrides du RTC est 27 % moins élevée que celle des bus réguliers. La technologie permet notamment aux bus de fonctionner en mode complètement électrique aux arrêts, une caractéristique qui a été soulignée par l'ACTU.

Obtention de la certification Clé Verte

Grâce à un travail d'équipe rigoureux et une collaboration efficace entre plusieurs départements, le RTC est devenu la première société de transport en commun à obtenir la certification environnementale Clé Verte, un programme de certification québécois qui reconnaît et valorise les mesures environnementales implantées dans les ateliers de mécanique automobile. Avec une note globale de 96,5 %, le RTC a atteint le niveau Or.

Prix Mobilité intelligente – STI remis par l'Association québécoise des transports (AQTr)

À peine un mois après avoir été primé par l'ACTU, le RTC a remporté le Prix Mobilité intelligente – STI pour son système Nomade temps réel. Ce Grand prix d'excellence en transport récompense un projet qui intègre des innovations technologiques permettant de mieux exploiter un réseau de transport et d'améliorer le service aux clients.

Faits saillants

25^e anniversaire du service **Métrobus**


J'M
Depuis 25 ans

Au cœur de vos déplacements depuis 1992

Bonne fête Métrobus!

Le 17 août 2017, le RTC a souligné le 25^e anniversaire de son populaire service Métrobus, qui a accueilli ses premiers clients en 1992.

À l'époque, le RTC – alors appelé Commission de transport de la communauté urbaine de Québec (CTCUQ) – lançait un vaste plan de relance du transport en commun, dont un des éléments principaux était la création des deux premiers parcours à haut niveau de service, les Métrobus 800 et 801.



Faits saillants

Grand rendez-vous sur la **mobilité de demain**

Sommet international sur la mobilité urbaine 2017

Les 11 et 12 septembre 2017, le RTC et la Ville de Québec conviaient les acteurs économiques de la région et les citoyens à prendre part à une grande réflexion sur la mobilité lors du Sommet international sur la mobilité urbaine 2017 au Centre de foires d'ExpoCité.



En donnant la parole à des conférenciers internationaux aux idées audacieuses et novatrices, cet événement a mis en lumière l'évolution de la mobilité et la révolution qui s'opère en matière de transport en Amérique du Nord et dans le monde. Les experts invités, provenant du Canada, des États-Unis, de la France et d'Écosse, ont présenté des approches ayant généré des résultats concrets en matière de mobilité urbaine, dont la mobilité intégrée, considérée par plusieurs comme une véritable révolution en matière de transport de personnes.

Tournée de consultation publique « Construisons le réseau de l'avenir »

Plus simple, plus fréquent, plus confortable, plus rapide et plus fiable : le RTC a d'abord présenté ses orientations lors d'une séance du comité plénier de la Ville de Québec, le 23 août 2017. Puis, la population a été invitée à venir échanger sur le réseau de transport en commun de l'avenir, à l'occasion d'une série de six rencontres publiques, une par arrondissement, qui se déroulait du 29 août au 9 septembre.

Au total, **312 citoyens** se sont déplacés pour entendre les propositions du RTC à propos du nouveau réseau de l'avenir, alors que **1 239 répondants** ont rempli le sondage.

Le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun octroie 59,6 M\$

En juillet, les gouvernements du Canada et du Québec ont annoncé l'octroi d'une contribution de 59,6 M\$, issue du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC), qui servira entre autres à bonifier l'expérience client, à jeter les bases du réseau de transport du futur et à moderniser les aires d'incitation au transport en commun.

Des 32 projets du RTC intégrés à la phase 1 du FITC, quatre ayant un impact majeur sur la clientèle représentent près de 64 % de l'enveloppe budgétaire globale :



- Acquisition de **36 autobus hybrides** accessibles de nouvelle génération qui offrent un confort grandement rehaussé aux clients et une performance énergétique améliorée (30 M\$);
- Déploiement de **Parc-O-Bus d'envergure régionale** afin d'assurer une meilleure desserte des zones les plus congestionnées à partir de la périphérie (7 M\$);
- Installation de **bornes d'information et d'écrans** supplémentaires pour bonifier Nomade temps réel (2,6 M\$);
- Aménagement d'un **terminus** à ExpoCité (2,5 M\$).



Le RTC, présent dans sa communauté —

Que ce soit pour aider les autorités civiles à mettre en place des mesures de sécurité ou pour abriter les victimes de divers sinistres comme des incendies ou des inondations, la présence du RTC est essentielle au sein de la communauté.

En 2017 seulement, des autobus ont été déployés à **54 reprises**, notamment lors de la tragédie du 29 janvier au Centre culturel islamique de Québec. Des employés du RTC étaient sur place pour aider leurs concitoyens, en soutien aux services d'urgence et à la Croix-Rouge.

De plus, en décembre, le RTC a contribué pour une cinquième année consécutive au succès de l'Archidon, en transportant près de **300 usagers** de Lauberivière vers un repas de Noël mémorable au restaurant l'Archibald.

La générosité des employés du RTC a également permis à l'organisation de remettre environ **41 000 \$ en dons** à Centraide pour l'année 2017.

Faits saillants

Lancement du Limobus

Lancé au début de l'été 2017 avec un concours permettant à plusieurs chanceux d'aller voir le spectacle de P!nk en formule VIP, le Limobus a permis au RTC de promouvoir ses produits et services d'une façon originale.

Utilisé pour toutes les sorties promotionnelles de l'été, le Limobus a également fait l'objet de la promotion « Gagne ton bal en Limobus », adressées aux finissants de 5^e secondaire.



Nouvelle navette 420 pour le Festival d'été de Québec

À l'occasion du 50^e anniversaire du Festival d'été de Québec, le RTC a créé la navette 420 dans le secteur de Sainte-Foy, afin de permettre aux festivaliers de l'ouest de la ville d'avoir un transport direct depuis le stationnement gratuit de la Place Iberville IV.

Fort de cet ajout, le RTC a ainsi bonifié l'expérience de sa clientèle en effectuant **315 000 déplacements** vers les sites de spectacle pendant les 11 jours du Festival, et ce, depuis les quatre coins de la ville.

Plus de 43 000 déplacements pour Rendez-vous 2017

En juillet, le RTC a une fois de plus relevé le défi d'offrir une option efficace à la population lors des grands événements, alors que plus de **43 000 déplacements** ont été effectués en cinq jours par les navettes mises en service lors de Rendez-vous 2017. Ces trois navettes faisaient l'aller-retour entre la Gare du Palais et trois stationnements incitatifs situés à ExpoCité, Lebourgneuf et Sainte-Foy.

Gouvernance

Le conseil d'administration

Le conseil d'administration du RTC* est composé de douze membres, dont sept sont des élus municipaux, deux sont des membres indépendants et trois sont choisis parmi les résidents de l'agglomération de Québec pour représenter la clientèle du transport régulier et adapté. Les membres du conseil d'administration sont nommés par le conseil d'agglomération de Québec.

Le conseil d'administration exerce les fonctions et pouvoirs du RTC et détermine les grandes orientations. À ce titre, il adopte notamment le plan stratégique, le budget et le programme d'immobilisation, et il détermine les parcours ainsi que les tarifs.

Rémy **Normand**

Président

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

Jonatan **Julien**

Vice-président

Conseiller du district Neufchâtel-Lebourgneuf
Arrondissement des Rivières

Geneviève **Hamelin**

Conseillère municipale du district de Maizerets-Lairet
Arrondissement de La Cité-Limoilou

Marie-Josée **Savard**

Conseillère municipale du district de Cap-Rouge-Laurentien
Arrondissement Sainte-Foy - Sillery - Cap-Rouge

Dominique **Tanguay**

Conseillère municipale du district des Saules
Arrondissement Les Rivières

Patrick **Voyer**

Conseiller municipal du district des Monts
Arrondissement de Charlesbourg

Gaétan **Pageau**

Conseiller municipal du district 3 - Saint-Paul
Ville de L'Ancienne-Lorette

France **Bilodeau**

Membre indépendante

Liguori **Hinse**

Membre indépendant

Yvan **Bourdeau**

Client des services de transport en commun adapté

Myriam **Régnier**

Clientèle des services de transport en commun régulier

Annie **Sanfaçon**

Clientèle des services de transport en commun régulier

*au 31 décembre 2017

Gouvernance

Les comités techniques du **C.A.**

Le conseil d'administration s'est doté de comités techniques, chacun ayant des responsabilités spécifiques reliées à divers champs d'activités. Ces comités sont composés de membres du conseil d'administration et de membres externes, le cas échéant.

Par ces comités, le conseil d'administration exerce les pouvoirs qui lui sont conférés, mais assure également une vigie sur les diverses activités de l'organisation.

Comité d'audit

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

Séances en 2017 : 3

Comité gouvernance

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

Séances en 2017 : 3

Comité patrimoine, financement et risques

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

Séances en 2017 : 9

Gouvernance

Comité ressources humaines

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

Séances en 2017 : 3

Comité approche client

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

Séances en 2017 : 6

Comité approche client

Sous-comité clientèle

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

Comité approche client

Sous-comité partenaires – milieu associatif

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

Gouvernance

Le comité de direction du **RTC***

Alain **Mercier**, directeur général

Annie **Bélanger**, directrice de la planification stratégique

Hilaire **Boudreau**, directeur des ressources humaines

Michel **de Mauraige**, directeur des communications et du marketing

Martin **Labbé**, directeur des opérations

Christian **Lebeuf**, directeur des projets

LUC **Richard**, directeur des services administratifs

Stéphanie **Deschênes**, chef du service juridique et secrétaire générale

Nicole **Lépine**, adjointe à la direction générale

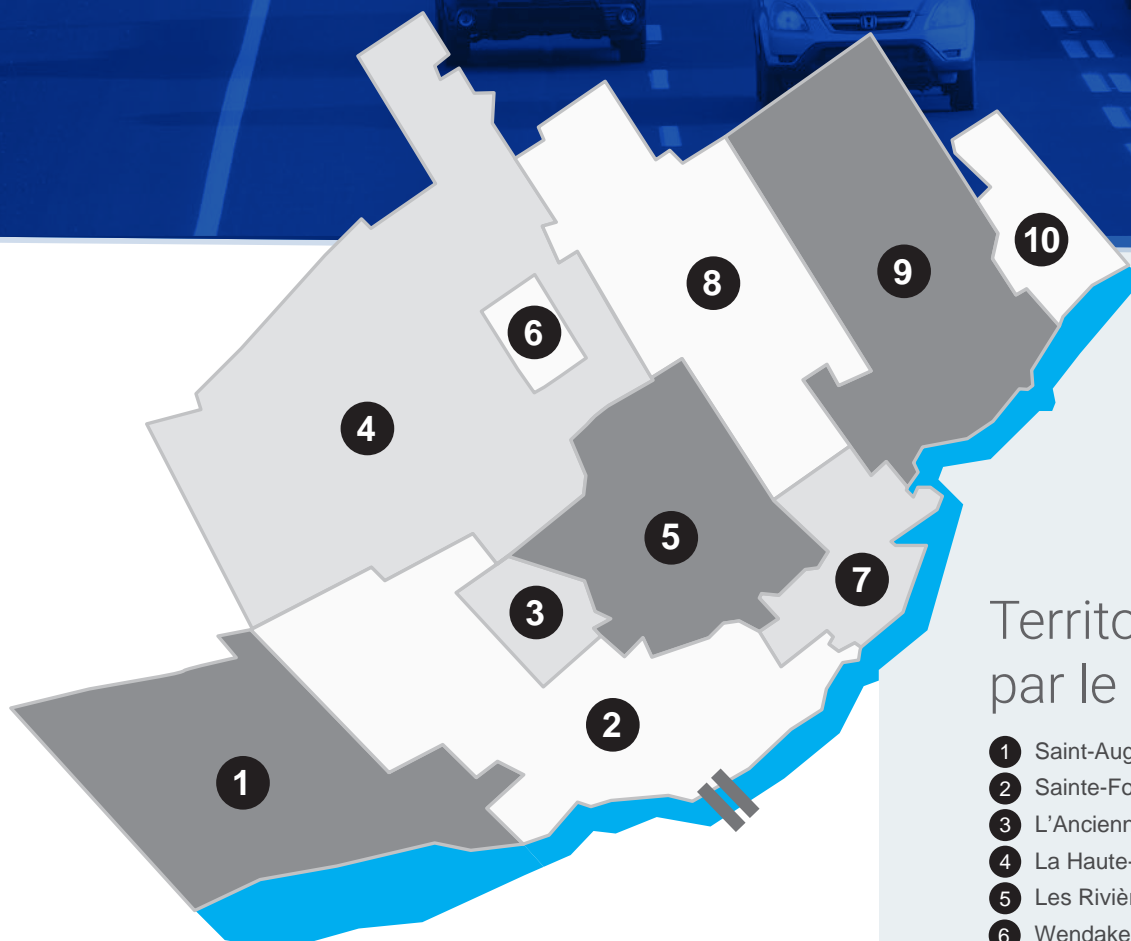


Portrait du RTC

Mission

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) a pour mission de permettre aux citoyens de mieux vivre la ville par un transport collectif de qualité, au meilleur coût pour la collectivité.

Ce faisant, le RTC contribue à un environnement sain et à un aménagement urbain de qualité, tout en soutenant le développement économique, social et culturel de la région.



Territoire desservi par le RTC

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

Le RTC assure le transport en commun dans l'agglomération de Québec, laquelle compte environ 580 590 personnes¹. Il dessert également Boischatel en vertu d'une entente avec la municipalité. Les services de transport adapté et de Taxibus sont exploités par des entreprises externes par des contrats les liant au RTC.

¹Institut de la statistique du Québec, 2017

Portrait du RTC

Le RTC en chiffres* —



Parc autobus

577
autobus

468 standards
109 articulés

90 autobus hybrides
47 % accessibles avec rampe



Infrastructures

4554 arrêts

1048 abribus

20 stations tempérées

22 Parc-O-Bus

10 terminus



Le réseau

27 751 133 km
parcourus en 2017

134 parcours

870 km de réseau

65,4 km de voies réservées

4227 départs par jour



Ressources humaines

1605 employés

946 personnel chauffeur

343 personnel administratif
et de soutien

316 personnel entretien

Outils d'information

En ligne

- > Site Web : **175 000** visites par mois
- > Facebook : **14 300** abonnés
- > Twitter : **5 900** abonnés
- > YouTube : **288 000** visionnements

En déplacement

- > Applications mobiles :
160 000 téléchargements
- > Site mobile :
106 000 visites par mois
- > Horaire par SMS :
23 300 demandes par mois

À l'arrêt

- > Environ **1 000** affiches trajet horaire
- > Plan du réseau
- > Plan de localisation des arrêts
- > Plus de **4 500** panneaux d'arrêt
- > Nom de la station et de l'arrêt
- > **42** écrans d'information
(36 statiques et 6 tactiles)
- > **46** bornes d'information
Nomade temps réel

Au téléphone

- > **163 000** appels par an

En personne

(2 centres d'information)

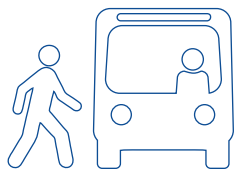
- > 720, des Rocailles (Lebourgneuf) :
10 800 visites
- > 884, rue St-Joachim
(colline Parlementaire) : **42 800** visites

Portrait du RTC

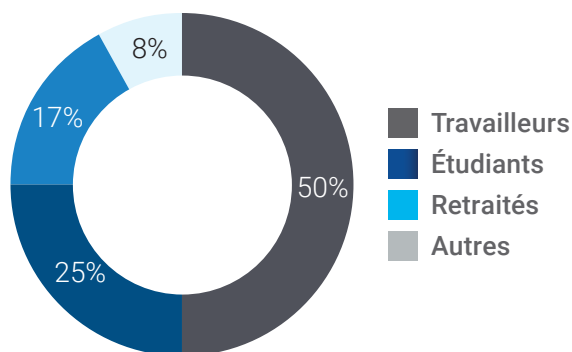
Profil de la clientèle —



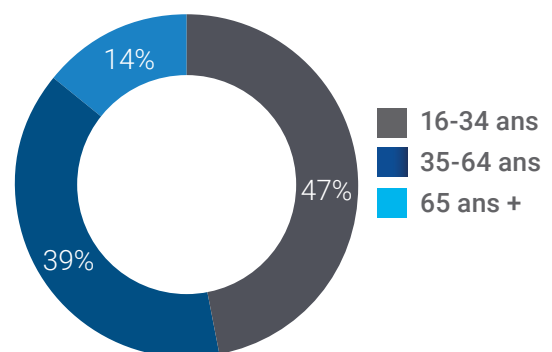
Fréquence d'utilisation



Occupation



Âge



Portrait du RTC

Portrait financier*

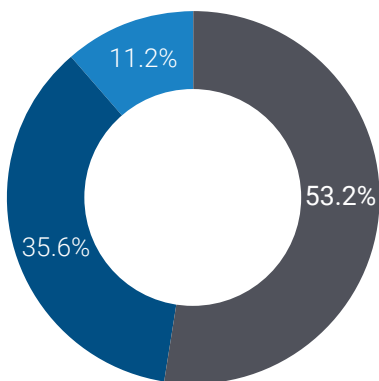
* Basé sur les états financiers 2017 non consolidés

Revenus : **214,7 M \$**

Dépenses : **211,5 M \$**

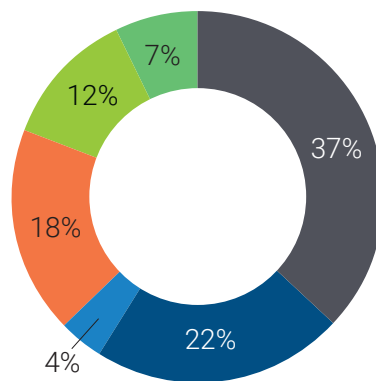
Écart financier : **3,2 M \$**

Répartition des revenus



- Agglomération de Québec
- Revenus autonomes
- Gouvernement du Québec

Répartition des revenus par titre de transport



- Mensuel général
- Mensuel étudiant
- Mensuel aîné
- Billet général
- Monnaie
- Autres titres

Portrait du RTC

Quantité de titres de transport vendus

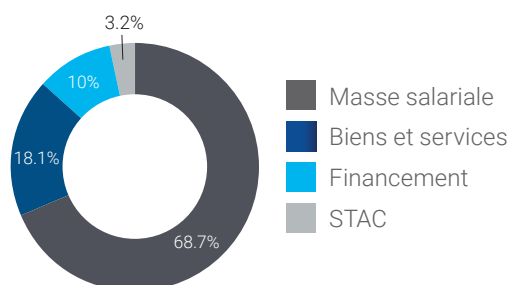
	2016	2017	Écart
Mensuels	618 326	626 124	+ 1,3 %
Glissants	96 857	107 653	+ 11,1 %
Billets	5 182 202	5 396 726	+ 4,1 %

Grille tarifaire

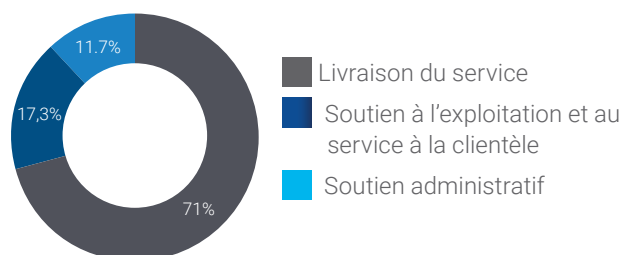
Valide du 1^{er} juillet 2017 au 30 juin 2018

	Laissez-passer mensuel	Laissez-passer 1 jour	Laissez-passer 5 jours	1 passage (billet)	1 passage (monnaie)	Soir et week-ends illimités	Week-end illimité	Hors pointe 65+
Général	87,50 \$	8,50 \$	29 \$	3 \$	3,50 \$	-	15,50 \$	-
18 ans et moins	58 \$	8,50 \$	24 \$	2,50 \$	3,50 \$	27 \$	15,50 \$	-
Étudiant plus	58 \$	8,50 \$	24 \$	3 \$	3,50 \$	-	15,50 \$	-
Aîné	54,50 \$	8,50 \$	24 \$	2,50 \$	3,50 \$	-	15,50 \$	48 \$

Répartition des dépenses



Répartition des dépenses par activité



Portrait du RTC

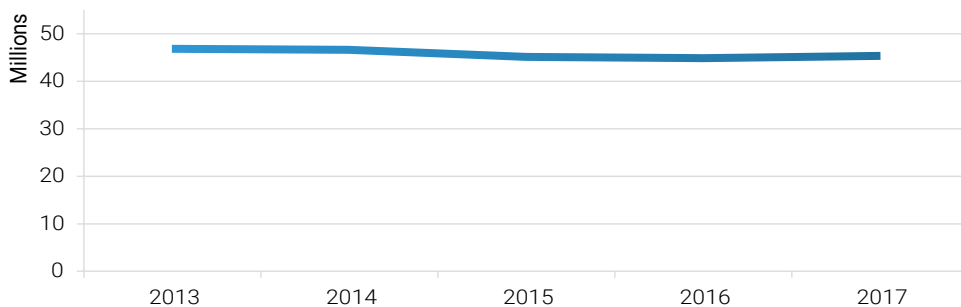
Indicateurs de performance commerciale —

Achalandage

Dans les dernières années, le RTC s'est doté d'outils technologiques lui permettant de traiter et d'analyser de façon plus rapide, fiable et efficace l'énorme volume de données de validations généré par son système Opus et Nomade temps réel. Pour cette raison, de nouveaux indicateurs ont été mis en place afin de suivre l'évolution de l'achalandage sous l'angle de la donnée fournie par ces nouveaux outils. Par conséquent, le RTC est maintenant en mesure de calculer avec plus de précision l'utilisation des différents services au cours d'une période donnée.

45,4 millions de passages
+1,1 % vs 2016

Basé sur les ventes



Indicateur basé sur les ventes

Chaque titre vendu est multiplié par un nombre de passages estimés

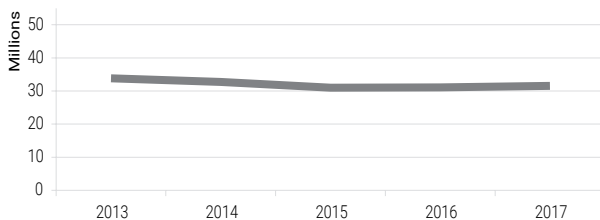
Indicateur basé sur le nombre de déplacements

Somme des montées payantes effectuées sur le réseau

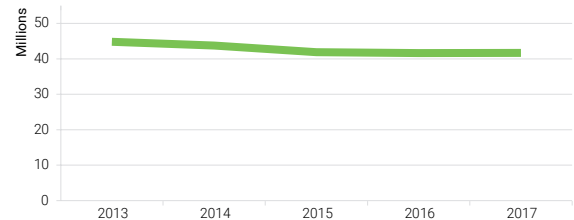
Indicateur basé sur la charge à bord

Somme de toutes les montées effectuées sur le réseau (correspondances incluses)

Basé sur les déplacements



Basé sur la charge à bord



Parts des déplacements par service



Métrobus

60 %



eXpress

11 %



leBus

29 %

Portrait du **STAC**Service de transport adapté
de la Capitale (**STAC**)**827 038**déplacements
(augmentation de 0,75 %
par rapport à 2016)**4 782 066**

kilomètres

> Minibus : **858 491 km**> Taxi : **2 797 669 km**> Taxi adapté : **1 125 906 km**

Déplacements par type de véhicule :

Minibus : **106 995**Taxi : **611 894**Taxi adapté : **108 149**

Déplacements par type de mobilité :

Fauteuil roulant : **173 596**Ambulatoire : **621 065**Accompagnateur : **32 377**

Portrait du STAC

Profil de la clientèle

9 870

clients admis

1 655

nouveaux clients admis en 2017

Âge moyen :

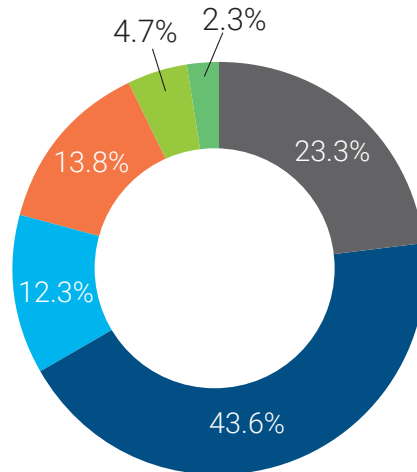
> 0-20 ans : **3,1 %**

> 21-64 ans : **30,1 %**

> 65-79 ans : **29,4 %**

> 80 ans et plus : **37,4 %**

Répartition par type de limitation fonctionnelle :



- Motrice ou organique en fauteuil roulant : **23,3 %**
- Motrice ou organique ambulatoire : **43,6 %**
- Intellectuelle : **12,3 %**
- Psychique : **13,8 %**
- Visuelle : **4,7 %**
- Autre : **2,3 %**



Mot du **trésorier**

En vertu des articles 136 et 138 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (L. R. Q. chapitre S-30.01), le trésorier a dressé et attesté la véracité des états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017 et les a déposés lors de l'assemblée du conseil d'administration du 28 mars 2018.

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

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



Bernard Rousseau, CPA, CMA

Trésorier et chef de la gestion financière

Annexe

États financiers

consolidés —



> CENTRE VIDÉOTRON



Réseau de transport de la Capitale

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017

TABLE DES MATIÈRES

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



Vérificateur général

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 2017 et l'état consolidé des résultats et de l'excédent accumulé, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

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

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

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



Vérificateur général

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Réseau de transport de la Capitale au 31 décembre 2017, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Observations

Informations financières établies à des fins fiscales

Sans pour autant modifier mon opinion, j'attire l'attention sur le fait que le Réseau de transport de la Capitale inclut dans ses états financiers consolidés certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) et présentées aux pages 8, 9 et à la note 10 portent sur l'établissement de l'excédent de l'exercice et la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales.

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

Le vérificateur général de la Ville de Québec,

Michel Samson, FCPA auditeur, FCA

Le 28 mars 2018



Rapport de l'auditeur indépendant

Aux administrateurs de
Réseau de transport de la Capitale

Raymond Chabot Grant Thornton

S.E.N.C.R.L.
Bureau 400
5700, rue J.-B.-Michaud
Lévis (Québec) G6V 0B1

Téléphone : 418 835-3965
Télécopieur : 418 835-3975
www.rcgt.com

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de Réseau de transport de la Capitale qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2017 et les états consolidés des résultats et de l'excédent accumulé, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales conventions comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Réseau de transport de la Capitale au 31 décembre 2017 ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de la dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Observations

Sans pour autant modifier notre opinion, nous attirons l'attention sur le fait que le Réseau de transport de la Capitale inclut dans ses états financiers consolidés certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et présentées aux pages 8, 9, ainsi qu'à la note 10 portent sur l'établissement de l'excédent de l'exercice et de la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales.

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

Québec
Le 28 mars 2018

Réseau de transport de la Capitale

État consolidé des résultats

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017

	Note	Budget Modifié 2017 (note 16) \$	2017 \$	2016 \$
Revenus				
Fonctionnement				
Contribution de l'agglomération de Québec		115 168 100	115 168 100	113 131 700
Taxe sur l'immatriculation		10 988 000	11 023 425	10 976 516
Transferts		23 047 620	26 312 082	25 376 749
Utilisateurs		69 192 420	70 618 287	67 633 762
Contrats de service		734 000	777 921	748 683
Autres revenus		6 227 550	5 358 894	6 246 723
		225 357 690	229 258 709	224 114 133
Investissement				
Transferts		34 540 850	25 563 735	41 351 958
		34 540 850	25 563 735	41 351 958
		259 898 540	254 822 444	265 466 091
Charges				
Salaires		112 225 190	110 057 760	109 727 810
Avantages sociaux		19 273 220	18 117 525	18 688 282
Avantages sociaux futurs	11	12 276 100	12 423 200	13 285 977
Carburant		12 572 090	11 849 929	14 936 783
Chauffage, électricité, téléphone		1 714 500	1 646 152	1 559 557
Coûts d'emploi		4 091 090	3 418 688	3 100 684
Coûts de financement		5 601 860	4 416 957	4 847 949
Entretien et opérations des véhicules		11 519 290	10 212 033	12 733 280
Entretien et réparations des bâtiments		2 984 520	3 057 065	2 781 443
Frais généraux		23 385 840	23 867 331	20 765 537
Projets spéciaux		-	3 744 792	4 053 310
Amortissement		29 902 140	29 998 383	24 724 201
Imprévus		(778 030)	-	-
		234 767 810	232 809 815	231 204 813
Excédent de l'exercice		25 130 730	22 012 629	34 261 278
Excédent accumulé au début de l'exercice			215 884 714	181 623 436
Excédent accumulé à la fin de l'exercice			237 897 343	215 884 714

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Réseau de transport de la Capitale

Excédent de fonctionnement consolidé à des fins fiscales
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017

	Budget Modifié 2017	2017	2016
	(note 16)		
	\$	\$	\$
Excédent de l'exercice	25 130 730	22 012 629	34 261 278
Moins : revenus d'investissement	(34 540 850)	(25 563 735)	(41 351 958)
Déficit de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(9 410 120)	(3 551 106)	(7 090 680)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	29 902 140	29 998 383	24 724 201
Produit de cession	8 000	163 915	307 560
Perte (gain) sur cession	-	1 615 071	(51 885)
	29 910 140	31 777 369	24 979 876
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	161 815	142 011
Remboursement de la dette à long terme	(15 885 450)	(19 136 105)	(15 777 193)
	(15 885 450)	(18 974 290)	(15 635 182)
Affectations			
Activités d'investissement	(1 862 530)	(956 217)	(348 421)
Excédent accumulé :			
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	(108 700)	(943 895)	(132 318)
Dépenses constatées à pourvoir	(2 643 340)	(4 137 340)	(2 590 921)
	(4 614 570)	(6 037 452)	(3 071 660)
	9 410 120	6 765 627	6 273 034
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	3 214 521	(817 646)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Réseau de transport de la Capitale

Excédent (déficit) d'investissement consolidé à des fins fiscales
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017

	Budget Modifié 2017	2017	2016
	(note 16)		
	\$	\$	\$
Revenus d'investissement	34 540 850	25 563 735	41 351 958
Conciliation à des fins fiscales			
Acquisition d'immobilisations			
Administration générale	(9 140 850)	(3 435 040)	(4 074 473)
Transport	(87 260 500)	(37 753 187)	(61 001 717)
	(96 401 350)	(41 188 227)	(65 076 190)
Autres investissements			
Placement dans une société en nom collectif	-	78 692	-
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	59 997 970	11 024 634	14 297 707
Affectations			
Activités de fonctionnement	1 862 530	956 217	348 421
	61 860 500	12 059 543	14 646 128
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(3 564 949)	(9 078 104)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Réseau de transport de la Capitale
 État consolidé de la situation financière
 au 31 décembre 2017

	Note	2017 \$	2016 \$
Actifs financiers			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		-	8 088 325
Débiteurs	3	142 771 958	129 723 598
Placement à long terme		-	78 692
		142 771 958	137 890 615
Passifs			
Insuffisance de trésorerie et d'équivalents de trésorerie		1 417 147	-
Emprunt bancaire	4	25 000 000	-
Créditeurs et charges à payer	5	32 037 205	52 305 900
Revenus reportés	6	6 798 832	7 661 255
Dettes à long terme	7	158 009 940	175 977 133
Passif au titre des avantages sociaux futurs	11	32 349 200	27 048 200
		255 612 324	262 992 488
Dettes nettes		(112 840 366)	(125 101 873)
Actifs non financiers			
Immobilisations	8	344 426 830	335 015 972
Stocks de fournitures	9	4 444 431	4 596 151
Autres actifs non financiers		1 866 448	1 374 464
		350 737 709	340 986 587
Excédent accumulé	10	237 897 343	215 884 714

Obligations contractuelles (note 12)

Éventualités (note 13)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Réseau de transport de la Capitale

État consolidé de la variation de la dette nette
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017

	2017	2016
	\$	\$
Excédent de l'exercice	22 012 629	34 261 278
Variation des immobilisations		
Acquisitions	(41 188 227)	(65 076 190)
Amortissement	29 998 383	24 724 201
Produit de cession	163 915	307 560
Perte (gain) sur cession	1 615 071	(51 885)
	(9 410 858)	(40 096 314)
Variation des stocks de fournitures	151 720	1 202 223
Variation des autres actifs non financiers	(491 984)	378 828
	(340 264)	1 581 051
Variation de la dette nette	12 261 507	(4 253 985)
Dette nette au début de l'exercice	(125 101 873)	(120 847 888)
Dette nette à la fin de l'exercice	(112 840 366)	(125 101 873)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Réseau de transport de la Capitale
 État consolidé des flux de trésorerie
 pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017

	2017	2016
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	22 012 629	34 261 278
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	29 998 383	24 724 201
Amortissement des frais reportés liés à la dette à long terme	586 867	689 398
Perte (gain) sur cession d'immobilisations	1 615 071	(51 885)
	<u>32 200 321</u>	<u>25 361 714</u>
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	(13 048 360)	(715 489)
Créditeurs et charges à payer	(20 268 695)	9 366 475
Revenus reportés	(862 423)	(398 113)
Stocks de fournitures	151 720	1 202 223
Autres actifs non financiers	(491 984)	378 828
Passif au titre des avantages sociaux futurs	5 301 000	4 681 500
	<u>(29 218 742)</u>	<u>14 515 424</u>
	<u>24 994 208</u>	<u>74 138 416</u>
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	(41 188 227)	(65 076 190)
Produit de cession	163 915	307 560
	<u>(41 024 312)</u>	<u>(64 768 630)</u>
Activités de placement		
Variation des placements	78 692	-
	<u>78 692</u>	<u>-</u>
Activités de financement		
Variation nette de l'emprunt bancaire	25 000 000	-
Émission de dette à long terme	17 321 900	26 812 000
Remboursement de la dette à long terme	(35 383 900)	(31 399 000)
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme	(492 060)	(586 867)
	<u>6 445 940</u>	<u>(5 173 867)</u>
Variation de la trésorerie	(9 505 472)	4 195 919
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	8 088 325	3 892 406
Trésorerie (insuffisance) et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	(1 417 147)	8 088 325

Les intérêts versés au cours de l'exercice totalisent 3 940 094 \$ (4 461 273 \$ en 2016).

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

1. Statut et nature des activités

Le Réseau de transport de la Capitale (« RTC ») est constitué et régi en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun. Il offre un service de transport en commun sur tout le territoire de l'agglomération de Québec comptant approximativement 593 000 personnes.

2. Principales méthodes comptables

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

a) Périmètre de consolidation

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

b) Comptabilité d'exercice

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

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

c) Estimations comptables

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

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

d) Actifs financiers

Placement à long terme

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

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

2. Principales méthodes comptables (suite)

e) Passifs

Dettes à long terme

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

f) Actifs non financiers

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Les immobilisations en cours de construction ou d'amélioration ne font pas l'objet d'amortissement avant leur mise en service. Les immobilisations sont amorties, à l'exception des terrains, en fonction de leur durée de vie utile estimative selon les méthodes et les durées suivantes :

	Méthodes	Durées
Infrastructures		
Voies réservées, chemin, pavage	Linéaire	20 ans
Parcs d'incitation	Linéaire	20 ans
Terminus	Linéaire	20 ans
Améliorations locatives	Linéaire	15 ans
Bâtiments		
Bâtisse	Linéaire	40 ans
Abribus	Linéaire	20 ans
Améliorations locatives	Linéaire	15 ans
Véhicules		
Autobus électriques	Linéaire	10 ans
Autobus neufs standards	Manuel **	16 ans
Autobus neufs articulés	Linéaire	16 ans
Autobus neufs pour le transport adapté	Linéaire	5 ans
Autobus reconstruits	Linéaire	6 ans
Véhicules légers	Linéaire	5 ans
Ameublement et équipements 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

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

2. Principales méthodes comptables (suite)

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

Stocks de fournitures

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

Autres actifs non financiers

Les autres actifs non financiers sont composés des frais payés d'avance. Ceux-ci représentent des déboursés effectués durant l'exercice pour des services dont le RTC bénéficiera au cours des prochains exercices. Ces frais seront imputés aux résultats au moment où le RTC bénéficiera des services acquis.

g) Comptabilisation des revenus

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

Les revenus de transfert sont comptabilisés aux états financiers consolidés dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu aux transferts dans la mesure où ils ont été autorisés, ont satisfait à des critères d'admissibilité et ont fait l'objet d'estimations raisonnables. Les transferts sont constatés à titre de revenus sauf si les stipulations dont ils sont assortis créent une obligation répondant à la définition d'un passif.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

2. Principales méthodes comptables (suite)

h) Charge et passif au titre des avantages sociaux futurs

En plus des prestations de retraite et du régime d'appoint, ces avantages comprennent notamment :

-Les avantages complémentaires de retraite comme les assurances collectives et l'assurance vie offerte aux retraités.

-Les coûts reliés aux employés ayant le statut de personnes en incapacité professionnelle.

La charge de l'exercice est établie selon la comptabilité d'exercice intégrale de manière à attribuer le coût des prestations constituées aux exercices au cours desquels les services correspondants sont rendus par les salariés participants, selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Dans l'application de cette méthode, un cloisonnement est fait entre le service antérieur au 1er janvier 2014 et le service postérieur au 31 décembre 2013 pour se conformer à la Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal (2014, chapitre 15) sanctionnée le 5 décembre 2014 (« la Loi »). Se rajoutent, à titre de frais de financement, les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées, moins le rendement espéré des actifs du régime.

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

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

Aux fins du calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs, ceux-ci sont évalués en date du 31 décembre 2017 selon la méthode à la valeur marchande redressée sur une période de cinq ans et sans reconnaître immédiatement une partie des gains et pertes actuariels de l'exercice.

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

Le coût des services passés découlant d'une modification de régime est passé immédiatement comme charge. En contrepartie, des gains ou pertes actuariels non amortis peuvent devoir être constatés, l'excédent pouvant faire l'objet d'un montant aux dépenses constatées à taxer ou à pourvoir aux fins de taxation.

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

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

i) Dépenses constatées à pourvoir

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

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

-Mesures transitoires relatives au passage à la comptabilité d'exercice au 1er janvier 2000 :

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

-Application de la comptabilité d'exercice avec avantages sociaux futurs :

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

-Amélioration des régimes

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

j) Instruments financiers dérivés

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

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

3. Débiteurs

	2017	2016
	\$	\$
Gouvernement du Canada et ses organismes	17 659 666	8 679 951
Gouvernement du Québec et ses organismes	117 193 495	114 212 697
CNESST	2 639 986	2 108 908
Société de gestion et d'acquisition de véhicules et de systèmes de transport s.e.n.c.	-	2 401
Autres	5 278 811	4 719 641
	142 771 958	129 723 598
Montant à recouvrer du gouvernement du Québec pour le remboursement de la dette à long terme ¹	81 159 875	91 354 844

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

4. Facilité de crédit

Le RTC dispose d'une facilité de crédit auprès d'une institution financière pour un montant autorisé de 25 000 000 \$ portant intérêt à un taux préférentiel, renouvelable annuellement.

Le 9 janvier 2018, le RTC a encaissé une subvention d'un montant total de 7 629 593 \$, comblant en totalité le solde d'insuffisance de trésorerie, et ramenant le solde d'emprunt bancaire sous le montant total autorisé.

Le RTC utilise périodiquement des contrats de swaps sur marchandises pour couvrir des fluctuations de prix du carburant et dispose ainsi d'une ligne de trésorerie auprès d'institutions financières à la hauteur de 15 000 000 \$.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

5. Crédoiteurs et charges à payer

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
	\$	\$
Salaires et avantages sociaux	19 267 885	23 259 286
Fournisseurs	8 173 942	25 135 713
Ville de Québec	3 962 288	3 158 084
Intérêts courus sur la dette à long terme	633 090	752 817
	<u>32 037 205</u>	<u>52 305 900</u>

6. Revenus reportés

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
	\$	\$
Transferts - Sofil	4 707 493	5 464 355
Transferts - Mesure transitoire MTQ	-	1 019
Transferts - Dette comptant	67 136	77 639
Transferts - Frais d'émission et refinancement	403 687	490 389
Revenus de titres de transport	1 620 516	1 627 853
	<u>6 798 832</u>	<u>7 661 255</u>

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

7. Dette à long terme

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
	\$	\$
Obligations et billets en dollars canadiens		
Taux d'intérêt moyen pondéré de 2,3891 %		
(2,6607 % en 2016) échéant de 2020 à 2032	158 502 000	176 564 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(492 060)	(586 867)
	<u>158 009 940</u>	<u>175 977 133</u>

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

2018	30 818 000 \$
2019	26 840 000 \$
2020	24 432 000 \$
2021	19 608 000 \$
2022	16 084 000 \$
2023 et suivantes	<u>40 720 000 \$</u>
	158 502 000 \$

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

8. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustement	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	51 802 249	1 455 677	223 227	53 034 699
Bâtiments	114 884 672	7 709 627	169 767	122 424 532
Véhicules	364 318 715	24 459 073	25 392 893	363 384 895
Ameublement et équipements de bureau	51 406 996	3 435 040	1 161 493	53 680 543
Machinerie, outillage et équipement	23 345 772	781 631	95 862	24 031 541
Terrains	28 843 107	7 041 594	-	35 884 701
	634 601 511	44 882 642	27 043 242	652 440 911
Immobilisations en cours	17 641 983	(3 694 415)	-	13 947 568
	652 243 494	41 188 227	27 043 242	666 388 479
Amortissement cumulé				
Infrastructures	17 948 653	2 327 562	39 116	20 237 099
Bâtiments	36 473 150	3 034 374	164 512	39 343 012
Véhicules	222 868 886	19 089 807	24 871 122	217 087 571
Ameublement et équipements de bureau	28 739 297	4 325 803	95 779	32 969 321
Machinerie, outillage et équipement	11 197 536	1 220 837	93 727	12 324 646
	317 227 522	29 998 383	25 264 256	321 961 649
Valeur comptable nette	335 015 972			344 426 830

Immobilisations louées

La rubrique Infrastructures inclut des immobilisations louées en vertu de contrats de location-acquisition, au titre de voies réservées et de feux prioritaires d'un coût net de 28,5 M\$ (27,1 M\$ en 2016) amorti selon la même convention comptable que les infrastructures immobilisées.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

9. Stocks de fournitures

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
	\$	\$
Pièces de rechange	4 175 300	4 319 185
Diesel	166 298	172 925
Supports de titres de transport	102 833	104 041
	<u>4 444 431</u>	<u>4 596 151</u>

10. Excédent accumulé

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
	\$	\$
Excédent (déficit) de fonctionnement non affecté	3 214 521	(817 646)
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	1 509 086	1 382 837
Dépenses constatées à pourvoir	(7 611 270)	(11 748 610)
Financement des investissements en cours	(26 042 547)	(22 477 598)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	266 827 553	249 545 731
	<u>237 897 343</u>	<u>215 884 714</u>

Ventilation des différents éléments:**Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés**

Excédent de fonctionnement affecté	1 024 304	805 032
Frais d'émission financés à long terme	484 782	577 805
	<u>1 509 086</u>	<u>1 382 837</u>

Dépenses constatées à pourvoir

Salaires et avantages sociaux	(347 630)	(545 723)
Avantages sociaux futurs	(7 263 640)	(11 202 887)
	<u>(7 611 270)</u>	<u>(11 748 610)</u>

Financement des investissements en cours

Investissements à financer	(30 153 636)	(25 968 048)
Financement non utilisé	4 111 089	3 490 450
	<u>(26 042 547)</u>	<u>(22 477 598)</u>

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

10. Excédent accumulé (suite)

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
	\$	\$
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Éléments d'actifs		
Immobilisations	344 426 830	335 015 972
Placements à long terme	-	78 692
	<u>344 426 830</u>	<u>335 094 664</u>
Éléments de passifs		
Dette à long terme	158 009 940	175 977 133
Frais reportés liés à la dette à long terme	492 060	586 867
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(81 159 875)	(91 354 844)
	<u>77 342 125</u>	<u>85 209 156</u>
Autres éléments	257 152	339 777
	<u>77 599 277</u>	<u>85 548 933</u>
	<u>266 827 553</u>	<u>249 545 731</u>

Analyse de la variation des différents éléments :

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
	\$	\$
Excédent (déficit) de fonctionnement non affecté		
Solde au début de l'exercice	(817 646)	(535 165)
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	3 214 521	(817 646)
Affectations et virements		
Déficit (excédent) de fonctionnement affecté et fonds réservés	817 646	535 165
Solde à la fin de l'exercice	3 214 521	(817 646)
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés		
Solde au début de l'exercice	1 382 837	1 785 685
Affectations et virements		
Activités de fonctionnement	943 895	132 317
Excédent de fonctionnement non affecté	(817 646)	(535 165)
Solde à la fin de l'exercice	1 509 086	1 382 837

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

10. Excédent accumulé (suite)

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
	\$	\$
Dépenses constatées à pourvoir		
Solde au début de l'exercice	(11 748 610)	(14 339 531)
Variation de l'exercice	4 137 340	2 590 921
Solde à la fin de l'exercice	(7 611 270)	(11 748 610)
Financement des investissements en cours		
Solde au début de l'exercice	(22 477 598)	(13 399 494)
Déficit d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	(3 564 949)	(9 078 104)
Solde à la fin de l'exercice	(26 042 547)	(22 477 598)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs		
Solde au début de l'exercice	249 545 731	208 111 941
Variation de l'exercice	17 281 822	41 433 790
Solde à la fin de l'exercice	266 827 553	249 545 731

11. Passif au titre des avantages sociaux futurs**a) Description des régimes**

Le RTC participe à un certain nombre de régimes à prestations déterminées capitalisés et non capitalisés qui assurent à tous les salariés le paiement de prestations de retraite et d'avantages complémentaires de retraite.

Jusqu'au 31 décembre 2016, le versement des prestations était basé sur le nombre d'années de service et le salaire moyen des cinq années les mieux rémunérées des employés couverts. À compter du 1er janvier 2017, les prestations des employés syndiqués seront égales à 1,9 % du salaire de l'année indexé annuellement. Les prestations des employés non syndiqués continueront d'être calculées selon le salaire moyen des cinq années les mieux rémunérées.

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

Jusqu'au 31 décembre 2016, le régime d'appoint était présenté avec les régimes non capitalisés. Celui-ci est désormais présenté avec les régimes capitalisés. Certaines données correspondantes fournies pour l'exercice précédent ont donc été redressées en fonction de la présentation adoptée pour le présent exercice.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

11. Passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)

b) Conciliation de l'actif (passif) au titre des avantages sociaux futurs

	Régimes capitalisés	Régimes non capitalisés	Total 2017	Total 2016
	\$	\$	\$	\$
Actif (passif) au début de l'exercice	(710 900)	(26 337 300)	(27 048 200)	(22 366 700)
Charge de l'exercice	(9 014 200)	(3 409 000)	(12 423 200)	(13 285 977)
Cotisations versées par l'employeur	8 499 800	-	8 499 800	7 323 377
Autres cotisations exigibles	(2 447 300)	-	(2 447 300)	-
Prestations versées par l'employeur	-	1 069 700	1 069 700	1 281 100
Actif (passif) à la fin de l'exercice	(3 672 600)	(28 676 600)	(32 349 200)	(27 048 200)

c) Situation actuarielle aux fins de comptabilisation

	Régimes capitalisés		Régimes non capitalisés	
	2017	2016	2017	2016
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	560 898 500	523 619 100	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(519 902 900)	(506 408 900)	(27 464 000)	(30 662 300)
Situation actuarielle nette : excédent de (déficit) de capitalisation	40 995 600	17 210 200	(27 464 000)	(30 662 300)
Pertes (gains) actuarielles non amorties	(44 668 200)	(17 921 100)	(1 212 600)	4 325 000
Actifs (passifs) au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(3 672 600)	(710 900)	(28 676 600)	(26 337 300)

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

11. Passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)

d) Charge de l'exercice

	Régimes capitalisés		Régimes non capitalisés	
	2017	2016	2017	2016
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	12 635 200	12 270 000	1 604 600	1 574 700
Cotisations salariales des employés	(7 029 300)	(5 736 600)	-	-
	5 605 900	6 533 400	1 604 600	1 574 700
Coût des services passés découlant de modifications apportées au régime en cours d'exercice	2 326 200	-	(418 300)	-
Pertes actuarielles constatées lors de modifications	-	-	418 300	-
Amortissement des pertes actuarielles	2 145 300	3 687 200	677 100	1 096 700
Charge de l'exercice excluant les intérêts	10 077 400	10 220 600	2 281 700	2 671 400
Intérêts débiteurs sur les obligations moyennes	29 940 900	28 936 700	1 127 300	1 065 500
Rendement espéré des actifs	(31 004 100)	(28 922 700)	-	-
Intérêts créditeurs nets	(1 063 200)	14 000	1 127 300	1 065 500
Charge de l'exercice	9 014 200	10 234 600	3 409 000	3 736 900

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

11. Passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)**e) Conciliation de la valeur des actifs**

	Régimes capitalisés		Régimes non capitalisés	
	2017	2016	2017	2016
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice précédent	523 619 100	488 491 000	-	-
Cotisations totales versées aux régimes au cours de l'exercice	13 081 800	13 776 500	1 069 700	1 250 100
Prestations versées au cours de l'exercice	(26 850 800)	(26 667 100)	(1 069 700)	(1 250 100)
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	31 004 100	28 922 700	-	-
Valeur espérée des actifs à la fin de l'exercice	540 854 200	504 523 100	-	-
Gains survenus dans l'exercice sur le rendement des actifs	20 044 300	19 096 000	-	-
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	560 898 500	523 619 100	-	-

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

f) Conciliation de la valeur des obligations au titre des prestations constituées

	Régimes capitalisés		Régimes non capitalisés	
	2017	2016	2017	2016
	\$	\$	\$	\$
Valeur des obligations à la fin de l'exercice précédent	506 408 900	489 744 500	30 662 300	29 492 600
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	12 635 200	12 270 000	1 604 600	1 574 700
Coût des services passés découlant de modifications au régime	2 326 200	-	(418 300)	-
Prestations versées au cours de l'exercice	(26 850 800)	(26 667 100)	(1 069 700)	(1 250 100)
Intérêts débiteurs sur les obligations	29 940 900	28 936 700	1 127 300	1 065 500
Valeur espérée des obligations à la fin de l'exercice	524 460 400	504 284 100	31 906 200	30 882 700
Perte (gain) actuariel	(4 557 500)	2 124 800	(4 442 200)	(220 400)
Valeur des obligations à la fin de l'exercice	519 902 900	506 408 900	27 464 000	30 662 300

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

g) Conciliation des pertes actuarielles non amorties

	Régimes capitalisés		Régimes non capitalisés	
	2017	2016	2017	2016
	\$	\$	\$	\$
Gain survenu dans l'exercice sur le rendement des actifs	20 044 300	19 096 000	-	-
Gain (perte) survenu dans l'exercice sur les obligations	4 557 500	(2 124 800)	4 442 200	220 400
Amortissement au cours de l'exercice	2 145 300	3 687 200	677 100	1 096 700
Variation au cours de l'exercice des pertes non amorties	26 747 100	20 658 400	5 119 300	1 317 100
Pertes non amorties au début de l'exercice	17 921 100	(2 737 300)	(3 906 700)	(5 223 800)
Pertes non amorties à la fin de l'exercice	44 668 200	17 921 100	1 212 600	(3 906 700)

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

11. Passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)**h) Principales hypothèses**

	Régimes capitalisés		Régimes non capitalisés	
	2017	2016	2017	2016
Taux d'actualisation - volet antérieur (fin d'exercice)	5,95%	6,00%	3,60%	3,60%
Taux d'actualisation - volet courant (fin d'exercice)	6,15%	6,00%	3,60%	3,60%
Taux de rendement prévu à long terme - volet antérieur (au cours de l'exercice)	6,00%	6,00%	s.o	s.o
Taux de rendement prévu à long terme - volet courant (au cours de l'exercice)	6,00%	6,00%	s.o	s.o
Taux de croissance de la rémunération - régime « carrière »	3,00%	3,00%	3,50%	3,10%
Taux de croissance de la rémunération - régime « salaire final moyen »	4,00%	3,00%	3,50%	3,10%
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,00%	2,00%	2,00%	2,10%
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s.o	s.o	7,00%	6,20%
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s.o	s.o	4,00%	4,00%
Taux ultime de croissance du coût des soins dentaires (fin d'exercice)	s.o	s.o	3,00%	3,00%
Durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA)	13 ans	11 ans	11 ans	9 ans
Durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA - Régime d'appoint)	s.o	s.o	7 ans	7 ans
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	s.o	s.o	2028	2028

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

11. Passif au titre des avantages sociaux futurs (suite)

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

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

Un processus de négociation entre l'employeur et les employés afin de restructurer le régime de retraite devait être entrepris au plus tard le 1er février 2015, à moins que les critères pour permettre le report du début des négociations au 1er janvier 2016 soient respectés, auquel cas l'évaluation actuarielle de référence pour les négociations est celle préparée avec les données arrêtées au 31 décembre 2014. Les critères pour reporter le début des négociations au 1er janvier 2016 étaient respectés et les parties n'ont pas avisé le ministre qu'une entente avait été conclue pour ne pas reporter. Par conséquent, le début des négociations a été reporté. Une évaluation actuarielle au 31 décembre 2014 avant restructuration a donc été produite et déposée en septembre 2015.

Suite au processus de négociations, une seconde évaluation actuarielle au 31 décembre 2014 post restructuration devra être déposée. Bien que le rapport final n'ait toujours pas été déposé auprès des autorités de surveillance, les résultats préliminaires de cette évaluation ont été divulgués au cours de l'automne 2017. En contrepartie de l'abolition de la prestation additionnelle et de l'indexation après la retraite pour les participants actifs, une bonification des prestations a été accordée pour les prestations entre le 1^{er} novembre 2008 et le 31 décembre 2013. L'impact global de ces modifications sur la valeur des prestations du volet antérieur du régime est donc nul.

De même, les résultats préliminaires d'une évaluation actuarielle complète au 31 décembre 2016 ont été présentés en octobre 2017, tenant compte de certaines modifications aux dispositions du volet courant du régime à compter du 1er janvier 2017. Ces résultats sont donc les dernières informations connues et les meilleures estimations sur le régime de retraite capitalisé, notamment au niveau des ajustements faits aux prestations pour le volet antérieur et le volet courant.

Des requêtes introductives d'instance en déclaration d'inconstitutionnalité et en nullité ont été déposées devant la Cour supérieure visant à faire annuler cette Loi. Puisque l'issue de ces démarches et l'ampleur des sommes en cause sont indéterminables, les incidences possibles de ces requêtes n'ont pas été prises en compte au 31 décembre 2017.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

12. Obligations contractuelles

a) Contrat d'acquisition d'autobus urbains

Le RTC a procédé à un appel d'offres et s'est engagé pour les prochaines années à faire l'achat de 64 midibus. La valeur de cet engagement est estimée à 57 M\$, laquelle est subventionnable à des taux variant entre 85 % et 90 % selon le programme d'aide du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

b) Baux à long terme

Le RTC s'est engagé à verser une somme de 620 000 \$ en vertu de baux immobiliers échéant de 2018 à 2023.

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 une institution financière. Pour la durée restante de ces ententes, soit de janvier 2018 à décembre 2020, le RTC s'est engagé à acheter une quantité de 39,2 M de litres à prix fixe qui représente une somme d'environ 34,2 M\$.

d) Service de transport adapté de la Capitale

Une entité contrôlée par l'organisme s'est engagée par bail jusqu'en septembre 2022 pour la location de locaux et l'obtention de services, le tout pour un solde de 1 423 200 \$.

Cette entité s'est également engagée par contrat pour obtenir les services de minibus privés jusqu'en décembre 2018 pour un montant de 1 177 000 \$. La dépense réelle peut être ajustée à la hausse en fonction de la variation du prix du carburant comparativement à un prix de référence. Elle s'est aussi engagée par contrats pour obtenir les services de taxis jusqu'en décembre 2018 pour un montant de 2 308 000 \$.

13. Éventualités

Au 31 décembre 2017, le RTC a une poursuite en dommages-intérêts totalisant 880 000 \$. Dans l'éventualité où il y aurait obligation d'acquitter cette réclamation, en tout ou en partie, le RTC pourra utiliser les ressources financières disponibles ou prévues à son budget annuel de fonctionnement, procéder à un règlement d'emprunt à cet effet ou engager une perte d'opération dans l'année où le jugement sera connu ou soit une combinaison de ces différentes possibilités. Le RTC ne peut toutefois, à ce jour, déterminer le montant final pour lequel il pourrait être tenu responsable.

14. Compétences municipales déléguées ou assumées

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

Au cours de l'exercice 2017, le RTC a reçu une contribution d'un montant de 115 168 100 \$ de l'agglomération de Québec.

Au 31 décembre 2017, des obligations et des engagements du RTC pour des montants de 77 342 125 \$ et de 57 615 868 \$ respectivement sont garantis par l'agglomération de Québec.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

15. Chiffres comparatifs

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

16. Budget 2017

Les chiffres du budget qui apparaissent à des fins de comparaison sont ceux adoptés originalement par le conseil d'administration et modifiés par la suite pour tenir compte des virements de crédits et des changements de présentation effectués comme ils sont énumérés ci-après :

	Budget initial 2017	Changement présentation	Budget modifié
	\$	\$	\$
Revenus			
Contribution de l'agglomération de Québec	115 168 100	-	115 168 100
Taxe sur l'immatriculation	10 988 000	-	10 988 000
Transferts de fonctionnement	23 047 620	-	23 047 620
Transferts d'investissement	34 540 850	-	34 540 850
Utilisateurs	69 192 420	-	69 192 420
Contrats de service	734 000	-	734 000
Autres revenus	6 227 550	-	6 227 550
Total des revenus	259 898 540	-	259 898 540
Charges			
Salaires	112 225 190	-	112 225 190
Avantages sociaux	19 273 220	-	19 273 220
Avantages sociaux futurs	12 276 100	-	12 276 100
Carburant	12 572 090	-	12 572 090
Chauffage, électricité, téléphone	1 714 500	-	1 714 500
Coûts d'emploi	4 091 090	-	4 091 090
Coûts de financement - intérêts	5 601 860	-	5 601 860
Entretien et opérations des véhicules	11 519 290	-	11 519 290
Entretien et réparations des bâtiments	2 984 520	-	2 984 520
Frais généraux	23 311 520	74 320	23 385 840
Amortissement	29 902 140	-	29 902 140
Imprévus	(778 030)	-	(778 030)
Total des charges	234 693 490	74 320	234 767 810
Excédent (déficit) de l'exercice	25 205 050	(74 320)	25 130 730

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires

Au 31 décembre 2017

16. Budget 2017 (suite)

	Budget initial 2017	Changement présentation	Budget modifié
	\$	\$	\$
Conciliation à des fins fiscales			
Transferts d'investissement	(34 540 850)	-	(34 540 850)
Amortissement	29 902 140	-	29 902 140
Gain et perte sur cession	8 000	-	8 000
Remboursement de la dette à long terme	(15 885 450)	-	(15 885 450)
Activités d'investissement	(1 862 530)	-	(1 862 530)
Fonds réservés	(183 020)	-	(183 020)
Surplus accumulé affecté	-	74 320	74 320
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir	(2 643 340)	-	(2 643 340)
	(25 205 050)	74 320	(25 130 730)
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