



Rapport d'activité
2018



Table des **matières** —



Édition

Service des communications
Réseau de transport de la Capitale
ISBN : 978-2-921925-58-7

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec – Mai 2019
L'utilisation du masculin sert uniquement à alléger le texte.

Mot du président	4
------------------	---

Mot du directeur général	5
--------------------------	---

Faits saillants	6
-----------------	---

Gouvernance	12
-------------	----

Portrait du RTC	17
-----------------	----

Portrait du STAC	22
------------------	----

Mot du trésorier	24
------------------	----

Annexe : États financiers consolidés	25
--------------------------------------	----

Mot du **président** —

L'agglomération de Québec se trouve à la croisée des chemins en matière de mobilité. La croissance se ressent partout dans nos entreprises et sur le réseau routier. Le désir de mobilité s'est accru et nous sommes tous devant un grand défi : comment permettre aux citoyens de se déplacer efficacement tout en contribuant à alléger la pression sur le réseau routier? Devant ce constat, nous ne pouvons demeurer immobiles.

À des défis constamment en mouvance, nous offrons des solutions novatrices. En 2018, nous avons donc provoqué ce changement en lançant notre *Plan stratégique 2018-2027*. Ce document, d'une importance capitale pour l'avenir de l'agglomération de Québec, propose une véritable révolution de la mobilité en cohérence avec les orientations de la toute nouvelle politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec, aussi dévoilée cette année.

La mise en application du plan stratégique marque l'amorce du déploiement d'un nouveau réseau plus performant et plus fiable et pour inscrire la mobilité durable comme projet mobilisateur dans la pensée collective. Nous sommes fiers de nous positionner à l'avant-scène pour cette transformation.

Plus que jamais, nos regards sont tournés vers le client. Pour une deuxième année consécutive, le RTC est en mesure d'annoncer une hausse d'achalandage. De fait, nous avons même atteint une hausse historique de 155 000 clients mensuels différents. Ce nombre confirme que la bonification des services est en adéquation avec l'utilisation optimale du réseau.

La réalisation de cette vision s'appuie également sur la mobilisation de la communauté. Par exemple, en 2018, les étudiantes et étudiants de l'Université Laval ont répondu favorablement par référendum en adoptant un laissez-passer universitaire. La communauté étudiante signe ainsi un premier engagement majeur à Québec. Nous souhaitons que cela puisse servir d'exemple pour d'autres; la mobilité est l'affaire de tous et se réalisera grâce à un ensemble d'actions.

En 2018, le gouvernement du Québec a également rehaussé l'enveloppe budgétaire consentie au Programme de subvention au transport adapté. Pour les sociétés de transport, il s'agit d'une bouffée d'air qui contribue à appuyer ce service dont la demande est en croissance.



Je me dois de souligner la performance de l'équipe de direction du RTC, qui est au cœur du mouvement. Ils sortent des sentiers battus pour livrer des projets porteurs de modernité et mettent les efforts à mobiliser les employés et à les rassembler autour de ces grands projets.

En terminant, l'un des plus grands souhaits au Réseau de transport de la Capitale est de continuer à donner l'exemple, de provoquer le changement et d'être un générateur de solutions en matière de mobilité au bénéfice de nos clients et de tous les citoyens de l'agglomération de Québec.

Le président du conseil d'administration,

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 —

Grâce à nos efforts d'amélioration du réseau, à une hausse de tarifs modeste, à la création d'un nouveau titre pour les aînés et à la mise en place de nouveaux services, nous nous positionnons comme une option concurrentielle de déplacement pour les citoyens de l'agglomération de Québec. En 2018, nous avons effectué une tournée d'information des arrondissements et consulté les résidents de Saint-Augustin-de-Desmaures, afin de comprendre les enjeux de mobilité des divers secteurs, de saisir les besoins et de capter les opportunités. Ces rencontres ont nourri, et continuent de nourrir, la réflexion et les actions qui se déploient graduellement pour façonner le nouveau réseau.

Les travailleurs des parcs industriels ont été les premiers à bénéficier des modifications et améliorations faisant partie du nouveau réseau. Le Parc-O-Bus Le Gendre, le tout premier d'envergure régionale est désormais en service et nos équipes poursuivent le déploiement de la nouvelle gamme d'abribus pour le confort et la sécurité accrue des clients. Pour répondre aux besoins grandissants de la clientèle, la plage de disponibilité des agents d'information aux voyageurs est maintenant étendue à la fin de semaine.

L'an dernier, nous avons également agrandi la famille en plus petit! Le RTC a accueilli le premier midibus. L'acquisition de ce véhicule de 30 pieds s'inscrit dans la volonté de diversifier le parc autobus du RTC, afin de répondre le plus possible aux besoins variés des clients. Cette approche découle du *Plan stratégique 2018-2027* qui vise à transformer le transport en commun pour le rendre plus performant, plus efficace et plus accessible.

De plus, nous avons développé des stratégies commerciales avec les institutions d'enseignement, dont le Laissez-passer institutionnel avec le cégep Garneau et la Passe de session avec les cégeps de Sainte-Foy et de Limoilou, permettant à la clientèle étudiante de bénéficier de tarifs encore plus avantageux.



Enfin, je ne peux passer sous silence l'engagement des employés du RTC qui travaillent avec cœur pour livrer, planifier et mettre en valeur le service : 2018 a été une année faste en événements dans la ville de Québec. Grâce à la mobilisation des employés, le RTC a pu répondre à la demande en plus de travailler à bonifier sans cesse l'offre de transport en commun.

Alain Mercier
Directeur général

Faits saillants

Plan stratégique 2018-2027 : une révolution de la mobilité s'amorce !

En juin 2018, le RTC dévoilait son *Plan stratégique 2018-2027*, sous le thème *Au coeur du mouvement*. Ce document, d'une importance capitale pour l'avenir du RTC et celui de l'agglomération de Québec, propose une véritable transformation de la mobilité. Il est fondé sur deux grandes stratégies.

Transformer l'offre de transport en commun :

- déployer un nouveau réseau et assurer une meilleure connectivité;
- développer le transport à la demande; assurer l'évolution du parc de véhicules et déployer le programme d'électrification;
- initier l'arrimage des offres de transport adapté et régulier.

Diversifier et intégrer les offres en mobilité :

- renforcer et attirer des offres alternatives en développant de nouveaux partenariats;
- intégrer un guichet unique de planification et de réservation.

Pour réaliser ce plan ambitieux, le RTC s'est doté d'une vision où il se positionne comme intégrateur de mobilité. Ce plan stratégique, très bien accueilli par les acteurs en mobilité, les partenaires régionaux et la population, démontre le leadership et le côté novateur du RTC.



Le nouveau réseau prend forme !

En avril 2018, le RTC est allé à la rencontre de la population en participant aux cinq séances d'information et de consultations publiques organisées par la Ville de Québec. Celles-ci ont permis d'entendre les commentaires et les questions des citoyens en lien avec le projet du Réseau structurant de transport en commun et le futur réseau d'autobus. Un échange constructif sur l'évolution de la mobilité à Québec.





Desserte directe et fréquente vers l'aéroport de Québec

L'annonce de la bonification de service à l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec et le secteur commercial Duplessis a reçu un accueil très positif de la part des citoyens et du milieu des affaires. Deux parcours vers Sainte-Foy et le quartier Saint-Roch, avec des départs toutes les 30 minutes, seront mis en place à l'été 2019.

Améliorations de service pour plusieurs parcs industriels

À l'été 2018, le RTC a bonifié de façon majeure la desserte du Parc technologique du Québec métropolitain et des parcs industriels Colbert, de Carillon et du Carrefour du Commerce, premier geste concret d'une série d'actions qui seront posées pour déployer le réseau du futur. Des améliorations significatives sont proposées sur les trois parcours desservant ces zones d'emploi situées dans le quadrant des autoroutes Charest et Henri-IV, soit les 22, 29 et 88. La bonification est majeure, puisque le nombre total d'heures de service sera majoré de plus de 150 %. Les employés de ces secteurs bénéficieront de plus de départs et d'une plus grande flexibilité.



À la rencontre des citoyens de Saint-Augustin-de-Desmaures

Au printemps, l'équipe du RTC a rencontré les résidents de Saint-Augustin-de-Desmaures pour leur présenter les modifications locales proposées. Les bonifications de service entreront en vigueur à l'automne 2019.

Faits saillants



Le premier midibus arrive en ville !

Le tout premier midibus hybride a été livré au début de l'année 2018 dans une volonté de diversifier le parc autobus du RTC et d'offrir une expérience bonifiée aux clients : plus confortable, plus silencieux et plus écologique. Cet autobus compact permet d'affecter le bon véhicule, au bon endroit et au bon moment.

Une période d'intégration de plus de 20 000 km a permis à l'équipe du RTC d'adapter les paramètres opérationnels et d'apporter certains correctifs au véhicule. Une mise en service graduelle des midibus est prévue en 2019.

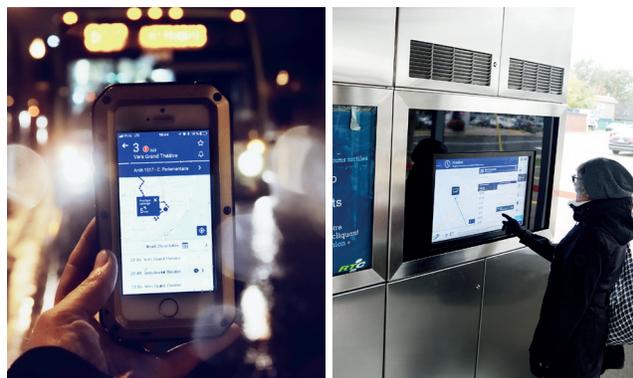
Améliorations numériques au bénéfice du client !

Depuis la mise en service du système Nomade temps réel en 2016, le RTC continue d'innover en implantant de nouveaux outils numériques.

Téléchargée plus de 202 000 fois, l'application Nomade temps réel a connu diverses améliorations en 2018, qui permet notamment à la clientèle de :

- voir les passages annulés;
- repérer les Parc-O-Bus sur la carte;
- ajouter leurs lieux favoris;
- connaître le temps d'arrivée aux prochains arrêts par autobus;
- avoir accès à l'application sur iPhone X.

De plus, 19 bornes d'information et 8 écrans tactiles ont été ajoutés sur le réseau en 2018. On retrouve les écrans dans nos centres de service, dans des institutions scolaires et divers lieux publics fréquentés par la clientèle touristique ou par ceux qui ont un accès limité aux technologies.



Le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun **octroie** **60,9 M\$**

En mai, les gouvernements du Canada et du Québec ont annoncé l'octroi d'une contribution de 60,9 M\$, issue du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC), qui servira entre autres à améliorer les infrastructures de transport en commun.

Les 24 projets annoncés totalisent environ 67 M\$ en y ajoutant la contribution du RTC. Ils incluent entre autres la mise en place du terminus de la Faune, l'achat de midibus, l'amélioration des outils de gestion et d'information clientèle, des études préalables à la mise en place des pôles décharge Saint-Roch et D'Estimauville qui deviendront les plaques tournantes du nouveau réseau, puis plusieurs travaux de mise à niveau du centre Lebourgneuf rendus indispensables par le passage des années et la diversification du parc de véhicules.

Campagne marketing : Auto. Bus. Vous pouvez prendre les deux.

Afin de se positionner comme intégrateur en mobilité, le RTC a lancé sa nouvelle campagne marketing à l'automne 2018. L'objectif du message : démontrer qu'il est agréable et efficace de combiner plusieurs modes de transport pour un même déplacement.

De plus, le RTC a fait appel à des influenceurs connus de la région de Québec pour essayer le transport en commun. Ces derniers ont témoigné de leurs expériences sur différentes tribunes, notamment sur les médias sociaux et à la radio, donnant ainsi une très belle visibilité aux services du RTC.



Faits saillants



Prix et certifications

« Prix reconnaissance » remis par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

Le comité de travail du *Plan stratégique 2018-2027* a remporté ce prix dans le cadre du colloque annuel de l'ATUQ. Ce prix reconnaissance souligne la remarquable contribution des membres du comité au développement du transport en commun.

Programme de formation des gestionnaires

En 2018, plusieurs gestionnaires du RTC ont gradué des programmes de formation spécialement conçus pour les sociétés de transport. Ces formations ont été développées par l'Université Laval en collaboration avec l'ATUQ et permettent aux gestionnaires de positionner leur leadership en fonction des circonstances et ainsi développer l'efficacité des équipes de travail.

Certificat Lean Six Sigma

Cette année, 9 gestionnaires et professionnels de la Direction des opérations et du Service de transport adapté de la Capitale (STAC) ont participé à une formation sur les fondements de la méthodologie *Lean Six Sigma*. Leurs apprentissages ont mené à la réalisation de plusieurs projets positifs pour le RTC.



Le STAC permet les bagages vers certaines destinations

En août 2018, le Service de transport adapté de la Capitale (STAC) instaure un projet pilote qui permet à sa clientèle de se déplacer avec des bagages vers certaines destinations : gare d'autobus, gare de train et aéroport. Cette approche, qui s'arrime à celle proposée par d'autres sociétés de transport, est très bien accueillie par les usagers. Au 31 décembre 2018, 58 clients ont fait une demande de déplacement vers ces destinations.

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, la présence du RTC est essentielle au sein de la communauté.

En 2018, des autobus du RTC ont été déployés à **54 reprises**, notamment dans le cadre de l'inondation de la rivière Saint-Charles, pour permettre aux sinistrés et aux équipes d'intervenants de se réchauffer. Le RTC a aussi collaboré au Sommet du G7 en fournissant deux autobus et six chauffeurs. Ce service a été fort apprécié des services d'urgences.

De plus, en décembre, le RTC a contribué pour une sixième année consécutive au succès de l'Archidon, en transportant près de **250 usagers** de Lauberivière vers un repas de Noël au restaurant l'Archibald.

La générosité des employés du RTC a également permis à l'organisation de remettre **38 384 \$ en dons** à Centraide pour l'année 2018.



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

Anne Corriveau

Vice-présidente

Conseillère du district de La Pointe-de-Sainte-Foy

Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge

Geneviève Hamelin

Conseillère municipale du district de Maizerets-Lairet

Arrondissement de La Cité-Limoilou

Patrick Voyer

Conseiller municipal du district des Monts

Arrondissement de Charlesbourg

Dominique Tanguay

Conseillère municipale du district Les Saules

Arrondissement Les Rivières

Marie-Josée Savard

Conseillère municipale du district Cap-Rouge-Laurentien

Arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge

Gaétan Pageau

Conseiller municipal du district Saint-Paul

L'Ancienne-Lorette

Ligori Hinse

Membre indépendant

France Bilodeau

Membre indépendante

Yvan Bourdeau

Membre indépendant issu de la clientèle

David Beauchesne

Membre indépendant issu de la clientèle

Annie Sanfaçon

Membre indépendante issue de la clientèle

*au 31 décembre 2018

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 2018 : 4

Comité gouvernance

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

Séances en 2018 : 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 2018 : 11

Gouvernance

Comité ressources humaines

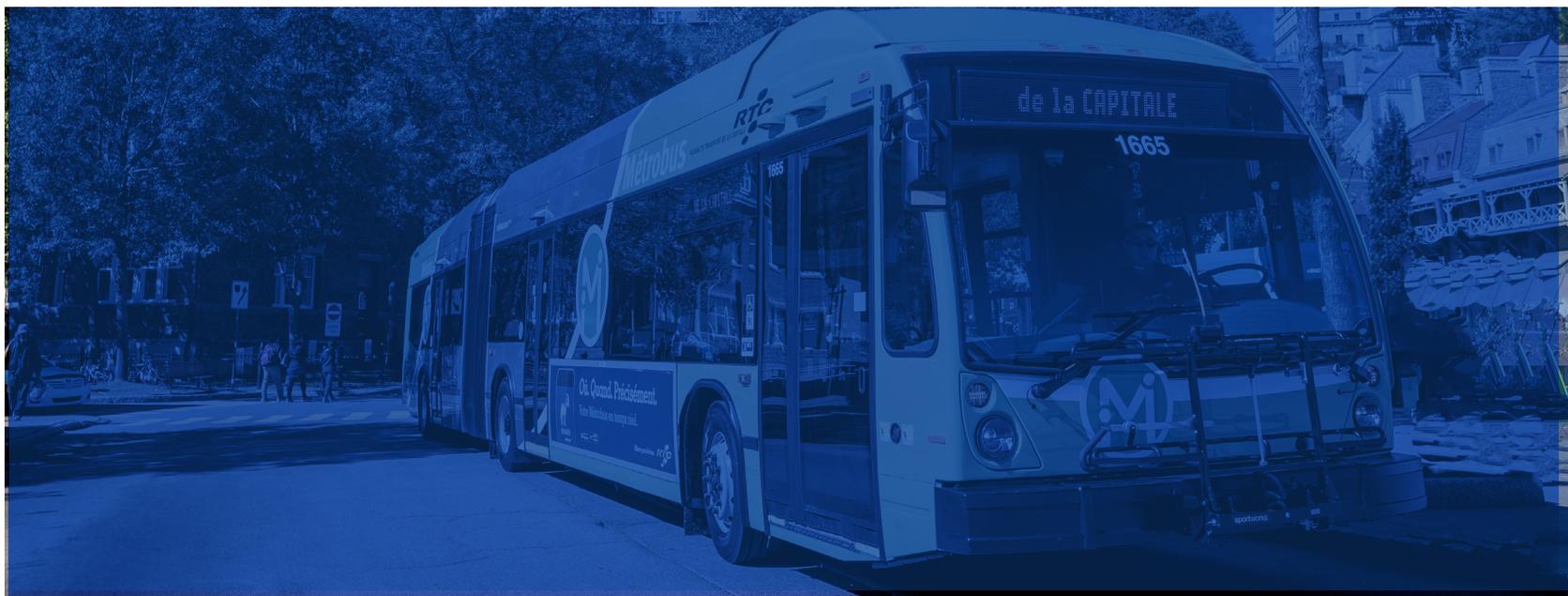
Ce comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion des ressources humaines du RTC et de formuler au conseil d'administration les recommandations appropriées.

Séances en 2018 : 5

Comité approche client

Le comité a pour mandat de valider les orientations du RTC concernant l'expérience client lors de l'utilisation de ses produits et services. Il s'assure que les projets et/ou dossiers qui lui sont présentés répondent aux objectifs établis.

Séances en 2018 : 8



Gouvernance

Le comité de direction du **RTC**^{*}

Alain **Mercier**, directeur général

Annie **Bélanger**, directrice des services administratifs

Hilaire **Boudreau**, directeur des ressources humaines

Michel **de Mauraige**, directeur des communications et de l'expérience client

Martin **Labbé**, directeur des opérations

Christian **Lebeuf**, directeur des technologies et des projets

LUC **Richard**, directeur de la planification des services

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

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

Par ailleurs, deux instances ont été constituées afin de collaborer à certaines activités du RTC. Le sous-comité clientèle réunit neuf représentants de la clientèle du RTC et du STAC. Nommés pour un mandat de deux ans, ses membres sont consultés sur différents aspects des services de transport en commun. Pour sa part, 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

Mission

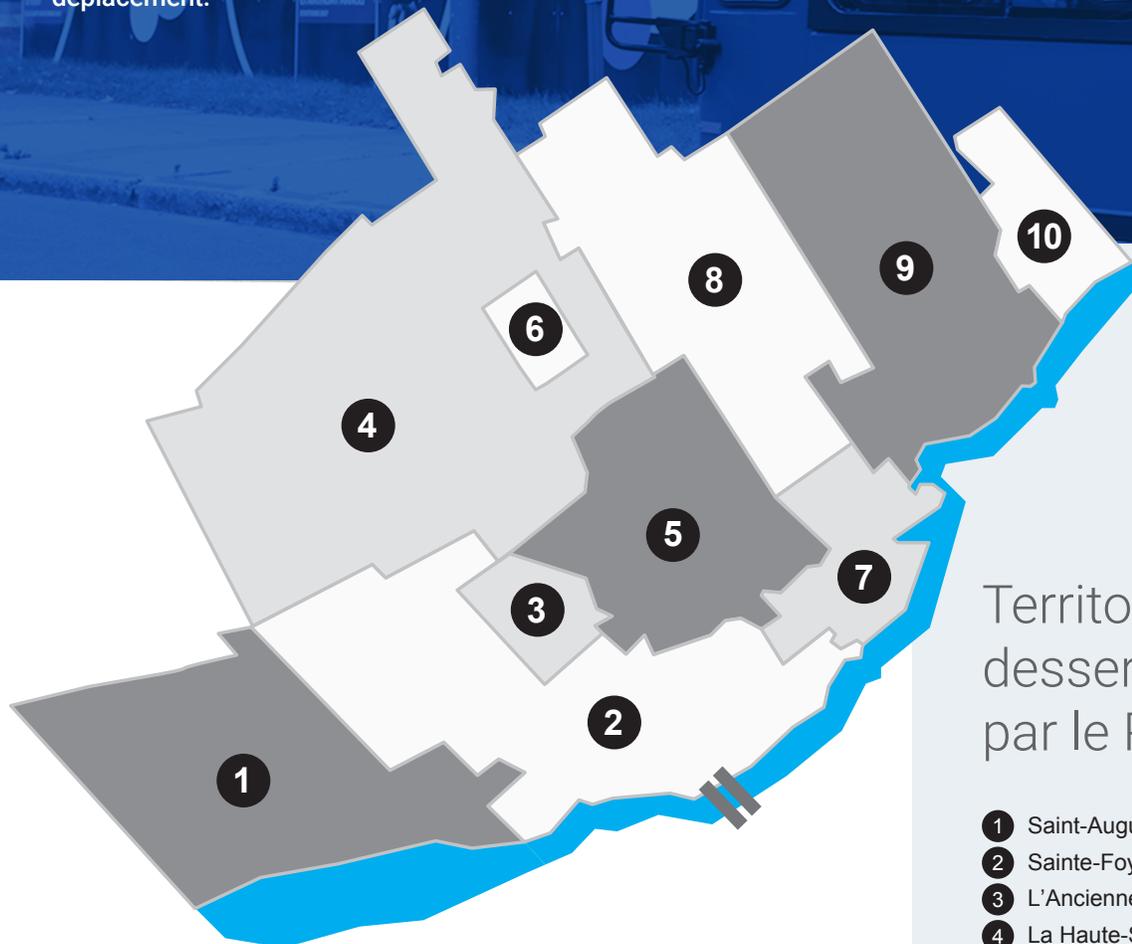
Le RTC assure la mobilité des personnes sur son territoire, en offrant du transport collectif et en favorisant l'intégration de différentes solutions de déplacement.

Vision

Être leader en mobilité en offrant des solutions modernes, efficaces, variées et intégrées.

Valeurs

Collaboration
Respect
Ouverture
Innovation
Excellence



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 579 135 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, 2018

Portrait du RTC

Le RTC en chiffres*



Parc autobus

563
autobus

386 standards
86 articulés
67 standards hybrides
23 articulés hybrides
1 midibus hybride



Le réseau

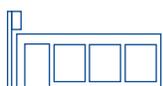
27 341 824 km
parcourus en 2018

134 parcours

869 km de réseau

65,4 km de voies réservées

4 223 départs par jour



Infrastructures

4 538 arrêts

1 049 abribus

21 stations tempérées

21 Parc-O-Bus

6 terminus



Ressources humaines

1 605 employés

926 personnel chauffeur

364 personnel administratif
et de soutien

315 personnel entretien

Outils d'information

En ligne

- > Site Web : **160 000** visites par mois
- > Facebook : **15 600** abonnés
- > Twitter : **6 000** abonnés
- > YouTube : **288 000** visionnements

En déplacement

- > Applications mobiles :
202 000 téléchargements
- > Site mobile :
146 000 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
- > **52** écrans d'information
(38 statiques et 14 tactiles)
- > **62** bornes d'information
Nomade temps réel

Au téléphone

- > **140 597** appels par an

En personne

(2 centres d'information)

- > 720, rue des Rocailles (Lebourgneuf)
11 882 visites
- > 884, rue Saint-Joachim
(colline Parlementaire)
44 575 visites

Portrait du RTC

Profil de la clientèle



155 000

clients différents
chaque mois



1/3

travailleurs
prennent l'autobus
chaque mois



3/4

étudiants
prennent l'autobus
chaque mois

Fréquence d'utilisation



52 %

plus de 3 jours /
semaine

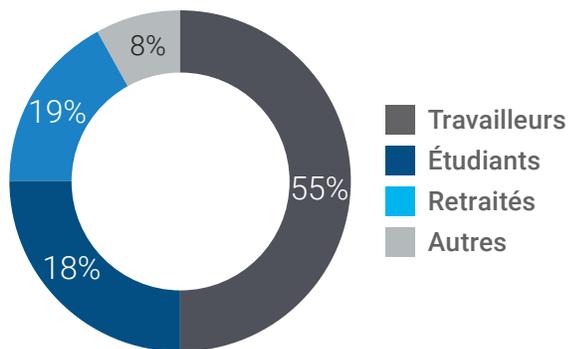
26 %

1 à 3 jours /
semaine

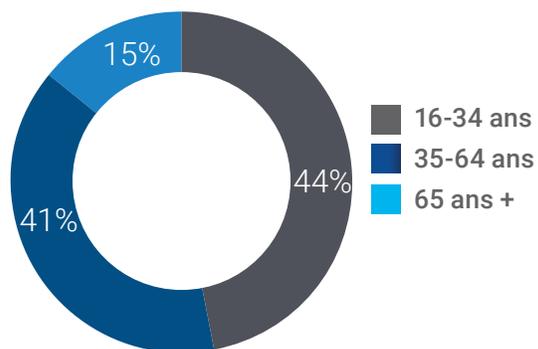
22 %

1 à 3 jours /
mois

Occupation



Âge



Portrait du RTC

Portrait financier

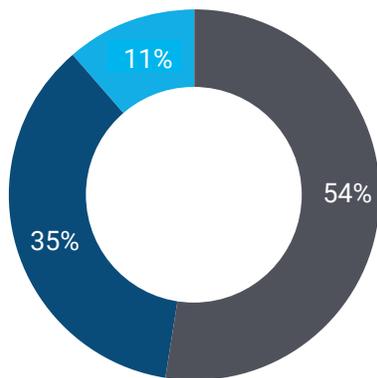
Basé sur les revenus et dépenses de fonctionnement 2018 non consolidés

Revenus : **220,9 M\$**

Dépenses : **217,3 M\$**

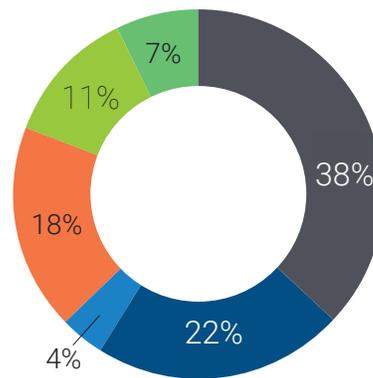
Écart financier : **3,6 M\$**

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

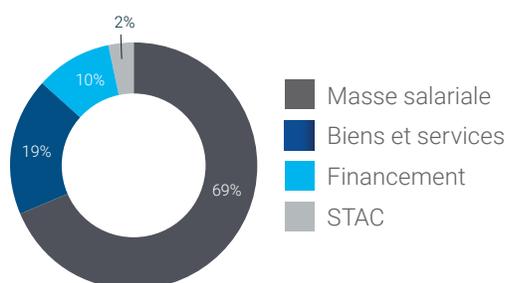
	2017	2018	Écart
Mensuels	626 124	641 623	+ 2,5 %
Glissants	107 653	115 075	+ 6,9 %
Billets	5 456 090	5 418 415	- 0,7 %

Grille tarifaire

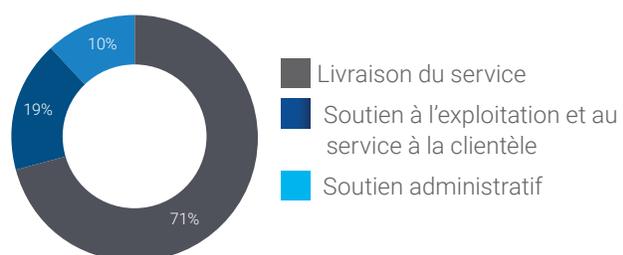
Valide du 1^{er} juillet 2018 au 30 juin 2019

	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
Général	88,50 \$	8,60 \$	29,50 \$	3,05 \$	3,50 \$	-	15,75 \$
18 ans et moins	58,80 \$	8,60 \$	24,50 \$	2,55 \$	3,50 \$	27,25 \$	15,75 \$
Étudiant plus	58,80 \$	8,60 \$	24,50 \$	3,05 \$	3,50 \$	-	15,75 \$
65 +	56,15 \$	8,60 \$	24,50 \$	2,55 \$	3,50 \$	-	15,75 \$

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.

32,3 millions de passages
+1,1 % vs 2017
 (+350 000 passages)

Indicateur basé sur le nombre de déplacements

Somme des montées payantes effectuées sur le réseau

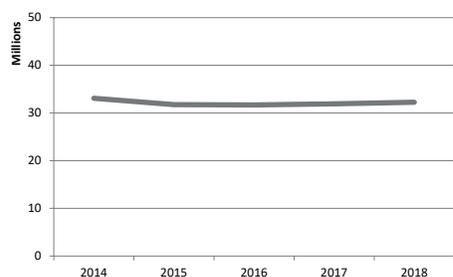
Indicateur basé sur les ventes

Chaque titre vendu est multiplié par un nombre de passages estimés

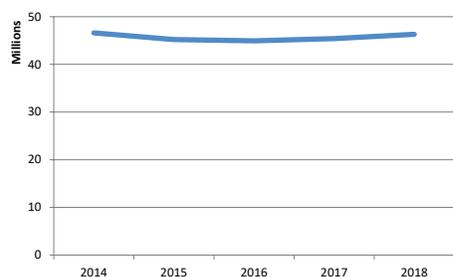
Indicateur basé sur la charge à bord

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

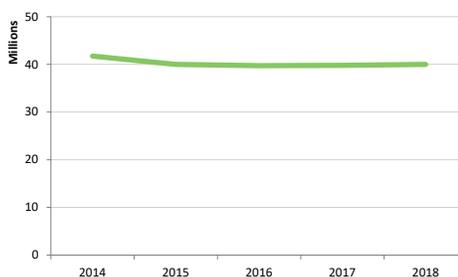
Basé sur les déplacements



Basé sur les ventes



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)

820 608

déplacements

4 374 176

kilomètres

> Minibus : **882 102 km**

> Taxi : **2 564 156 km**

> Taxi adapté : **927 918 km**



Déplacements par type de véhicule



Minibus : **115 474**



Taxi : **601 113**



Taxi adapté : **104 021**

Déplacements par type de mobilité



Fauteuil roulant : **165 735**



Ambulatoire : **622 886**



Accompagnateur : **31 987**

Portrait du STAC

Profil de la clientèle

9 870

clients admis

1 655

nouveaux clients admis en 2018

Âge moyen :

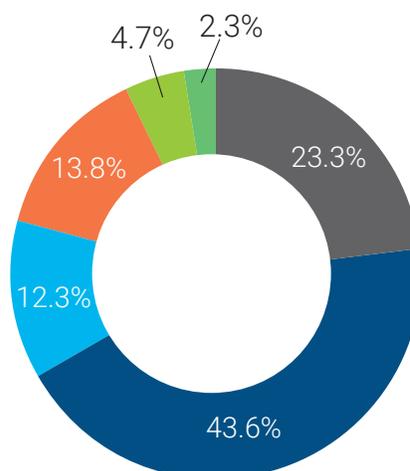
> 0-20 ans : **3,1 %**

> 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 %**



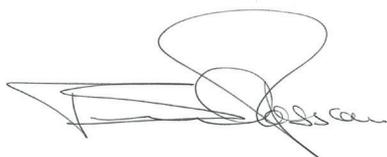
Mot du **trésorier**

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 2018 et les a déposés lors de l'assemblée du conseil d'administration du 27 mars 2019.

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 Mallette SENCRL.

Le vérificateur général et l'auditeur indépendant ont eu librement et pleinement accès au comité d'audit afin de discuter de leur audit et des questions connexes.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bernard Rousseau', with a large, stylized flourish above it.

Bernard Rousseau, CPA, CMA

Trésorier et chef de la gestion financière

Annexe

États financiers

consolidés



TABLE DES MATIÈRES

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

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DE LA VILLE DE QUÉBEC ET DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Aux administrateurs du
Réseau de transport de la Capitale,

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés du **RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE** (Société), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2018, 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 que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2018, 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.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités des auditeurs à l'égard de l'audit des états financiers consolidés » du présent rapport. Nous sommes indépendants de la Société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers consolidés au Canada, et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Observation - Informations financières établies à des fins fiscales

Nous attirons l'attention sur le fait que la Société 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'Habitation (MAMH) et présentées aux pages 7, 8 et 22, portent sur l'établissement de l'excédent de l'exercice et la ventilation de l'excédent accumulé à des fins fiscales. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

Observation - Redressement aux exercices antérieurs

Nous attirons l'attention sur la note 4 des états financiers consolidés qui explique que certaines informations comparatives présentées pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017 ont été redressées. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DE LA VILLE DE QUÉBEC ET DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT (suite)

Autre point

Les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017 ont été audités par le vérificateur général de la Ville de Québec et par un autre auditeur qui ont exprimé sur ces états consolidés une opinion non modifiée en date du 28 mars 2018.

Responsabilité de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des 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.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la Société à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité des activités et d'appliquer le principe comptable de continuité des activités, sauf si la direction a l'intention de liquider la Société ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la Société.

Responsabilités des auditeurs à l'égard de l'audit des états financiers consolidés

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport des auditeurs contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce qu'elles, individuellement ou collectivement, puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci. Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- Nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- Nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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 la Société;

**RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DE LA VILLE DE QUÉBEC
ET DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT (suite)**

- Nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- Nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité des activités et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la Société à cesser ses activités;
- Nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- Nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités de la Société pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit de la Société, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Mallette S.E.N.C.R.L. ¹
Mallette S.E.N.C.R.L.
Société de comptables professionnels agréés

Québec, Canada
Le 12 mars 2019

Michel Samson, FCPA auditeur, FCA

Michel Samson, FCPA auditeur, FCA
Vérificateur général de la Ville de Québec

¹ CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n ° A102687

Réseau de transport de la Capitale
 État consolidé des résultats et de l'excédent accumulé
 pour l'exercice terminé le 31 décembre 2018

	Note	Budget Modifié 2018 (note 20) \$	2018 \$	2017 \$
Revenus				
Fonctionnement				
Contribution de l'agglomération de Québec		118 507 970	118 507 970	115 168 100
Taxe sur l'immatriculation		11 188 000	11 086 373	11 023 425
Transferts	5	22 543 290	24 279 866	26 312 082
Utilisateurs		71 793 000	72 939 151	70 618 287
Contrats de service		757 000	727 969	777 921
Autres revenus		6 639 240	6 656 717	5 358 894
		231 428 500	234 198 046	229 258 709
Investissement				
Transferts	5	23 253 960	26 107 318	17 758 113
		23 253 960	26 107 318	17 758 113
		254 682 460	260 305 364	247 016 822
Charges				
Salaires		111 762 740	112 100 896	110 057 760
Avantages sociaux		19 132 610	21 664 399	18 117 525
Avantages sociaux futurs	14	11 442 900	7 964 700	12 423 200
Carburant		13 189 630	13 691 886	11 849 929
Chauffage, électricité, téléphone		1 534 500	1 628 954	1 646 152
Coûts d'emploi		3 896 220	2 949 828	3 418 688
Coûts de financement		4 811 920	3 810 703	4 416 957
Entretien et opérations des véhicules		12 295 550	11 263 477	10 212 033
Entretien et réparations des bâtiments		3 171 620	3 480 550	3 057 065
Frais généraux		24 671 000	23 761 562	23 867 331
Projets spéciaux		1 000 000	226 430	3 744 792
Amortissement		32 311 320	29 029 002	29 998 383
Imprévus		1 027 500	-	-
		240 247 510	231 572 387	232 809 815
Excédent de l'exercice		14 434 950	28 732 977	14 207 007
Excédent accumulé au début de l'exercice, déjà établi			237 897 343	215 884 714
Redressement aux excercices antérieurs (note 4)			4 119 364	11 924 986
Solde redressé			242 016 707	227 809 700
Excédent accumulé à la fin de l'exercice			270 749 684	242 016 707

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 2018

	Budget Modifié 2018 (note 20) \$	2018 \$	2017 \$
Excédent de l'exercice	14 434 950	28 732 977	14 207 007
Moins : revenus d'investissement	(23 253 960)	(26 107 318)	(17 758 113)
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice avant conciliation à des fins fiscales	(8 819 010)	2 625 659	(3 551 106)
Conciliation à des fins fiscales			
Immobilisations			
Amortissement	32 311 320	29 029 002	29 998 383
Produit de cession	-	48 197	163 915
Perte sur cession	-	54 893	1 615 071
	32 311 320	29 132 092	31 777 369
Financement			
Financement à long terme des activités de fonctionnement	-	212 685	161 815
Remboursement de la dette à long terme	(14 605 350)	(20 591 245)	(19 136 105)
	(14 605 350)	(20 378 560)	(18 974 290)
Affectations			
Activités d'investissement	(5 105 050)	(381 077)	(956 217)
Excédent accumulé :			
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	(554 780)	4 450	(943 895)
Dépenses constatées à pourvoir	(3 227 130)	(7 395 000)	(4 137 340)
	(8 886 960)	(7 771 627)	(6 037 452)
	8 819 010	981 905	6 765 627
Excédent (déficit) de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	3 607 564	3 214 521

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 2018

	Budget Modifié 2018 (note 20) \$	2018 \$	2017 \$
Revenus d'investissement	23 253 960	26 107 318	17 758 113
Conciliation à des fins fiscales			
Acquisition d'immobilisations			
Administration générale	(21 725 000)	(4 140 916)	(3 435 040)
Transport	(94 398 050)	(29 986 442)	(37 753 187)
	(116 123 050)	(34 127 358)	(41 188 227)
Autres investissements			
Placement dans une société en nom collectif	-	-	78 692
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	87 764 040	3 043 699	11 024 634
Affectations			
Activités de fonctionnement	5 105 050	381 077	956 217
	92 869 090	3 424 776	12 059 543
Excédent (déficit) d'investissement de l'exercice à des fins fiscales	-	(4 595 264)	(11 370 571)

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 2018

	Note	2018	2017
		\$	\$
Actifs financiers			
Débiteurs	6	144 591 200	146 891 322
		144 591 200	146 891 322
Passifs			
Insuffisance de trésorerie et d'équivalents de trésorerie		1 190 895	1 417 147
Emprunt bancaire	7	4 010 000	25 000 000
Créditeurs et charges à payer	8	37 205 629	32 037 205
Revenus reportés	9	16 377 993	6 798 832
Dettes à long terme	10	139 773 007	158 009 940
Passif au titre des avantages sociaux futurs	14	30 862 000	32 349 200
		229 419 524	255 612 324
Dettes nettes		(84 828 324)	(108 721 002)
Actifs non financiers			
Immobilisations	11	349 422 096	344 426 830
Stocks de fournitures	12	4 538 759	4 444 431
Autres actifs non financiers		1 617 153	1 866 448
		355 578 008	350 737 709
Excédent accumulé	13	270 749 684	242 016 707

Obligations contractuelles (note 15)

Droits contractuels (note 16)

Événement postérieur à la date des états financiers consolidés (note 19)

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 2018

	2018	2017
	\$	\$
Excédent de l'exercice	28 732 977	14 207 007
Variation des immobilisations		
Acquisitions	(34 127 358)	(41 188 227)
Amortissement	29 029 002	29 998 383
Produit de cession	48 197	163 915
Perte sur cession	54 893	1 615 071
	(4 995 266)	(9 410 858)
Variation des stocks de fournitures	(94 328)	151 720
Variation des autres actifs non financiers	249 295	(491 984)
	154 967	(340 264)
Variation de la dette nette	23 892 678	4 455 885
Dette nette au début de l'exercice, déjà établie	(112 840 366)	(125 101 873)
Redressement aux exercices antérieurs (note 4)	4 119 364	11 924 986
Solde redressé	(108 721 002)	(113 176 887)
Dette nette à la fin de l'exercice	(84 828 324)	(108 721 002)

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 2018

	2 018	2017
	\$	\$
Activités de fonctionnement		
Excédent de l'exercice	28 732 977	14 207 007
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	29 029 002	29 998 383
Amortissement des frais reportés liés à la dette à long terme	492 060	586 867
Perte sur cession d'immobilisations	54 893	1 615 071
	<u>29 575 955</u>	<u>32 200 321</u>
Variation nette des éléments hors caisse		
Débiteurs	2 300 122	(5 242 738)
Créditeurs et charges à payer	5 168 424	(20 268 695)
Revenus reportés	9 579 161	(862 423)
Stocks de fournitures	(94 328)	151 720
Autres actifs non financiers	249 295	(491 984)
Passif au titre des avantages sociaux futurs	(1 487 200)	5 301 000
	<u>15 715 474</u>	<u>(21 413 120)</u>
	<u>74 024 406</u>	<u>24 994 208</u>
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions	(34 127 358)	(41 188 227)
Produit de cession	48 197	163 915
	<u>(34 079 161)</u>	<u>(41 024 312)</u>
Activités de placement		
Variation des placements	-	78 692
	-	78 692
Activités de financement		
Variation nette de l'emprunt bancaire	(20 990 000)	25 000 000
Émission de dette à long terme	17 686 900	17 321 900
Remboursement de la dette à long terme	(35 958 900)	(35 383 900)
Variation nette des frais reportés liés à la dette à long terme	(456 993)	(492 060)
	<u>(39 718 993)</u>	<u>6 445 940</u>
Variation de la trésorerie	226 252	(9 505 472)
Trésorerie et équivalents de trésorerie (insuffisance) au début de l'exercice	(1 417 147)	8 088 325
Insuffisance de trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	<u>(1 190 895)</u>	<u>(1 417 147)</u>

Les intérêts versés au cours de l'exercice totalisent 3 403 000 \$ (3 940 000 \$ en 2017).

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

1. Statut et nature des activités

Le Réseau de transport de la Capitale (ci-après le RTC) est constitué et régi en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun. Il offre un service de transport en commun sur tout le territoire de l'agglomération de Québec comptant approximativement 594 000 personnes.

2. Principales méthodes comptables

Base de présentation des états financiers consolidés

Les états financiers consolidés sont dressés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ils contiennent certaines informations financières établies à des fins fiscales conformément au Manuel de la présentation de l'information financière municipale au Québec publié par le MAMH. Celles-ci comprennent l'excédent de l'exercice consolidé à des fins fiscales et la ventilation de l'excédent accumulé consolidé à des fins fiscales.

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

a) Périmètre de consolidation

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

b) Comptabilité d'exercice

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

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

c) Estimations comptables

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

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

d) Actifs financiers

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont composés de l'encaisse.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

2. Principales méthodes comptables (suite)

e) Passifs

Dette à long terme

Les frais d'émission liés à la dette à long terme sont reportés et amortis sur la durée de chaque emprunt concerné selon la méthode linéaire. Le solde non amorti est inclus aux frais reportés liés à la dette à long terme. La dette à long terme est présentée nette de ces frais reportés à l'état consolidé 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 dépôts pour l'achat d'immobilisations sont comptabilisés dans les immobilisations en cours.

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	Linéaire	20 ans
Parcs d'incitation	Linéaire	20 ans
Terminus et pôles d'échange	Linéaire	20 ans
Améliorations locatives	Linéaire	15 ans
Bâtiments		
Bâtisse	Linéaire	20 et 40 ans
Abribus	Linéaire	20 ans
Améliorations locatives	Linéaire	15 ans
Véhicules		
Autobus à utilisation linéaire	Linéaire	16 ans
Autobus à utilisation non linéaire	Manuel*	16 ans
Autobus pour le transport adapté	Linéaire	5 ans
Autobus reconstruits	Linéaire	6 ans
Véhicules légers	Linéaire	5 ans
Véhicules lourds et autres véhicules	Linéaire	10 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	5 à 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 2018

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 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 de l'épuisement successif.

Autres actifs non financiers

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

h) Avantages sociaux futurs

Les régimes d'avantages sociaux futurs du RTC sont tous des régimes à prestations déterminées.

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.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

2. Principales méthodes comptables (suite)

Les obligations au titre des prestations constituées sont calculées de façon actuarielle selon la méthode suivante :

- À partir 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'évolution des coûts futurs et d'autres facteurs actuariels. Des obligations implicites peuvent devoir être reconnues, notamment en vertu de la Loi précitée. Les effets de cette Loi sont décrits, s'il y a lieu, dans la note complémentaire ou les renseignements complémentaires sur les avantages sociaux futurs des états financiers.

Aux fins du calcul de la valeur des actifs et du rendement espéré des actifs, ceux-ci sont estimés en date du 31 décembre 2018 selon la valeur de marché redressée établie 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 commence dans l'exercice subséquent à celui de la constatation 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 pourvoir.

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.
- Avantages sociaux futurs
 - 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 2018

3. Changements de méthodes comptables

Le 1er janvier 2018, le RTC a adopté les recommandations des chapitres suivants du Manuel de CPA Canada - Comptabilité :

SP 2200, *Information relative aux apparentés* et SP 3420, *Opérations interentités*

Ces nouveaux chapitres, qui définissent la notion d'apparentés, comprennent des exigences relatives aux informations à fournir relativement aux opérations entre apparentés ainsi qu'à la comptabilisation des opérations conclues entre des entités du secteur public qui sont comprises dans le périmètre comptable. Ces nouveaux chapitres ont été appliqués prospectivement en accord avec les dispositions transitoires des chapitres et n'ont eu aucun impact sur les états financiers consolidés de l'exercice terminé le 31 décembre 2018. Les informations requises sont présentées à la note 17.

SP 3210, *Actifs*

Ce nouveau chapitre comprend les exigences relatives aux informations à fournir sur les grandes catégories d'actifs non constatés. Ce nouveau chapitre a été appliqué prospectivement en accord avec les dispositions transitoires du chapitre et n'a eu aucun impact sur les états financiers consolidés de l'exercice terminé le 31 décembre 2018.

SP 3320, *Actifs éventuels*

Ce nouveau chapitre comprend des exigences relatives aux informations à fournir sur les actifs éventuels dont la réalisation est probable. Ce nouveau chapitre a été appliqué prospectivement en accord avec les dispositions transitoires du chapitre. L'incidence de l'application de ce chapitre a eu pour impact de réduire les débiteurs le 1er janvier 2018 et de réduire l'excédent de l'exercice 2018 pour un montant de 3,6 millions \$. Les actifs éventuels sont présentés à la note 18.

SP 3380, *Droits contractuels*

Ce nouveau chapitre comprend des exigences relatives aux informations à fournir sur les droits contractuels découlant de contrats ou d'accords qui donneront lieu à des actifs et à des revenus dans l'avenir. Ce nouveau chapitre a été appliqué prospectivement en accord avec les dispositions transitoires du chapitre et n'a eu aucun impact sur les états financiers consolidés de l'exercice terminé le 31 décembre 2018. Les informations requises sur les droits contractuels en vertu de cette nouvelle norme sont présentées à la note 16.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

4. Redressement aux exercices antérieurs

Paiements de transfert

Au cours de l'exercice, le RTC a modifié son interprétation quant au moment de l'obtention de l'autorisation des paiements de transfert par le gouvernement cédant relativement à différents programmes d'aide concernant la construction d'immobilisations et d'autres dépenses pour lesquels des travaux ont été réalisés.

Par ailleurs, pour d'autres projets, des débiteurs n'avaient pas été comptabilisés en lien avec des transferts autorisés par le gouvernement cédant, alors que le RTC avait satisfait aux critères d'admissibilité.

Ces corrections ont été appliquées de façon rétroactive avec redressement des états financiers des exercices antérieurs. Les incidences des corrections sont les suivantes :

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<i>État consolidé de la situation financière</i>		
Débiteurs	2 302 278 \$	4 119 364 \$
Dette nette au début de l'exercice	4 119 364 \$	11 924 986 \$
Dette nette à la fin de l'exercice	2 302 278 \$	4 119 364 \$
Excédent accumulé	2 302 278 \$	4 119 364 \$
<i>État consolidé des résultats et de l'excédent accumulé</i>		
Revenus - transferts (investissement)	(1 817 086)\$	(7 805 622)\$
Excédent accumulé au début de l'exercice	4 119 364 \$	11 924 986 \$
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	2 302 278 \$	4 119 364 \$

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

5. Transferts

Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP)

En vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes du gouvernement du Québec, le RTC est admissible à des subventions pour maintenir ses actifs, améliorer ses équipements et infrastructures ainsi que pour l'expansion de son réseau de transport en commun. Ce programme permet de subventionner les dépenses admissibles à des taux variant entre 50 % et 100 % selon la nature de l'immobilisation.

Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)

Le Programme d'aide au développement du transport collectif a pour objectif général de réduire les émissions de gaz à effet de serre associées au secteur du transport des personnes au Québec. À cette fin, il vise à accroître l'utilisation du transport collectif par l'amélioration de ces services par la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile auprès de la population québécoise en général et des travailleurs en particulier. Ce programme est divisé en trois volets. Le RTC bénéficie du Volet I - *Aide financière au maintien, au développement et à l'optimisation des services de transport en commun* dont les objectifs sont d'accroître l'offre de services de transport en commun en milieu urbain ou d'améliorer la performance de ces services.

Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC)

Le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun vise à devancer la réalisation de projets déjà prévus dans le secteur du transport collectif du gouvernement du Québec ou à permettre la réalisation à court terme d'un plus grand nombre de projets d'infrastructures en transport en commun. Plus spécifiquement, il a pour objet de soutenir les investissements visant la remise en état et l'amélioration des réseaux de transport en commun existants, et ceux visant la réalisation d'études en appui aux projets d'expansion de réseau dont la réalisation est planifiée à plus long terme. Les dépenses admissibles à ce programme sont subventionnées à un taux de 90 %.

Programme de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)

Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) a comme objectif de soutenir les autorités organisatrices de transport dans leurs projets d'immobilisations nécessaires à l'organisation et à l'exploitation des services de transport en commun. Ce programme permet au RTC de subventionner le maintien, l'amélioration et le développement des équipements et des infrastructures de transport en commun à la hauteur de 85 % des dépenses admissibles.

Programme de subvention au transport adapté

En vertu de ce programme, le STAC est admissible à une subvention qui comprend une enveloppe de base ainsi qu'un montant alloué en fonction de la croissance des déplacements réalisés jusqu'à concurrence des fonds disponibles.

Contribution de la Communauté Métropolitaine de Québec

Les autorités organisatrices de transport opérant sur le territoire de la Communauté Métropolitaine de Québec et la Communauté Métropolitaine de Québec ont convenu d'une entente concernant le prolongement du projet pilote d'interconnexion des services de transport adapté sur le territoire mentionné précédemment pour la période du 1er janvier 2018 au 31 décembre 2018. L'entente stipule que les modalités d'application de ce projet sont déterminées par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. L'entente prévoit le versement d'un montant forfaitaire de 10 \$ par déplacement métropolitain reconnu durant la période de l'entente.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

6. Débiteurs

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	\$	\$
Gouvernement du Canada et ses organismes	16 211 969	8 120 787
Gouvernement du Québec et ses organismes	123 398 452	130 851 738
Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST)	4 300	2 639 986
Autres	4 976 479	5 278 811
	<u>144 591 200</u>	<u>146 891 322</u>
Montant à recouvrer du gouvernement du Québec pour le remboursement de la dette à long terme ¹	<u>80 643 351</u>	<u>81 159 875</u>

¹ Montant inclus dans les débiteurs du gouvernement du Québec et ses organismes. Il porte intérêt à des taux variant entre 1,25 % et 5,05 % et les échéances s'échelonnent de 2019 à 2023.

7. Facilité de crédit

Le RTC dispose d'une facilité de crédit auprès d'une institution financière pour un montant autorisé de 60 millions \$ portant intérêt à un taux préférentiel, renouvelable annuellement.

Le RTC conclut périodiquement des opérations d'échange sur commodité (contrats de swaps) 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 millions \$.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

8. Crédoiteurs et charges à payer

	2018	2017
	\$	\$
Salaires et avantages sociaux	22 161 463	19 267 885
Fournisseurs	9 587 714	8 173 942
Ville de Québec	5 022 345	3 962 288
Intérêts courus sur la dette à long terme	434 107	633 090
	37 205 629	32 037 205

9. Revenus reportés

	2018	2017
	\$	\$
Transferts	14 345 919	5 178 316
Revenus de titres de transport	1 627 186	1 620 516
Autres	404 888	-
	16 377 993	6 798 832

10. Dette à long terme

	2018	2017
	\$	\$
Obligations et billets en dollars canadiens Taux d'intérêt de 1,25 % à 5,05 % (1,10 % à 5,05 % en 2017) échéant de 2019 à 2023	140 230 000	158 502 000
Frais reportés liés à la dette à long terme	(456 993)	(492 060)
	139 773 007	158 009 940

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

2019	37 585 000 \$
2020	43 669 000 \$
2021	27 471 000 \$
2022	18 561 000 \$
2023	12 944 000 \$
	140 230 000 \$

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

11. Immobilisations

	Solde au début	Addition	Cession / Ajustements	Solde à la fin
	\$	\$	\$	\$
Coût				
Infrastructures	53 034 699	9 980 933	348 097	62 667 535
Bâtiments	122 424 532	2 545 230	93 380	124 876 382
Véhicules	363 384 895	2 887 875	8 858 533	357 414 237
Ameublement et équipement de bureau	53 680 543	5 790 488	3 813 653	55 657 378
Machinerie, outillage et équipement	24 031 541	787 754	2 034 597	22 784 698
Terrains	35 884 701	5 391 038	-	41 275 739
	<u>652 440 911</u>	<u>27 383 318</u>	<u>15 148 260</u>	<u>664 675 969</u>
Immobilisations en cours	<u>13 947 568</u>	<u>6 744 040</u>	<u>-</u>	<u>20 691 608</u>
	<u>666 388 479</u>	<u>34 127 358</u>	<u>15 148 260</u>	<u>685 367 577</u>
Amortissement cumulé				
Infrastructures	20 237 099	2 710 594	348 097	22 599 596
Bâtiments	39 343 012	3 245 031	92 124	42 495 919
Véhicules	217 087 571	17 349 132	8 759 754	225 676 949
Ameublement et équipement de bureau	32 969 321	4 500 442	3 811 214	33 658 549
Machinerie, outillage et équipement	12 324 646	1 223 803	2 033 981	11 514 468
	<u>321 961 649</u>	<u>29 029 002</u>	<u>15 045 170</u>	<u>335 945 481</u>
Valeur nette comptable	<u>344 426 830</u>			<u>349 422 096</u>

Dépôts pour l'achat d'immobilisations

La rubrique Immobilisations en cours comprend des dépôts de 7,7 millions \$ pour l'acquisition de véhicules.

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 37,8 millions \$ (28,2 millions \$ en 2017) amorti selon la même convention comptable que les infrastructures immobilisées.

12. Stocks de fournitures

	2018	2017
	\$	\$
Pièces de rechange	4 236 817	4 175 300
Diesel	145 764	166 298
Supports de titres de transport	156 178	102 833
	<u>4 538 759</u>	<u>4 444 431</u>

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

13. Excédent accumulé

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
	\$	\$
Excédent de fonctionnement non affecté	3 607 564	3 214 521
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	4 330 505	1 509 086
Dépenses constatées à pourvoir	(216 270)	(7 611 270)
Financement des investissements en cours	(26 518 447)	(21 923 183)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	289 546 332	266 827 553
	<u>270 749 684</u>	<u>242 016 707</u>

Ventilation des différents éléments :

Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés

Excédent de fonctionnement affecté	3 877 788	1 024 304
Frais d'émission financés à long terme	452 717	484 782
	<u>4 330 505</u>	<u>1 509 086</u>

Dépenses constatées à pourvoir

Salaires et avantages sociaux	(149 537)	(347 630)
Avantages sociaux futurs	(66 733)	(7 263 640)
	<u>(216 270)</u>	<u>(7 611 270)</u>

Financement des investissements en cours

Investissement à financer	(30 182 388)	(26 034 272)
Financement non utilisé	3 663 941	4 111 089
	<u>(26 518 447)</u>	<u>(21 923 183)</u>

Investissement net dans les immobilisations et autres actifs

Éléments d'actifs		
Immobilisations	349 422 096	344 426 830
	<u>349 422 096</u>	<u>344 426 830</u>
Éléments de passifs		
Dette à long terme	139 773 007	158 009 940
Frais reportés liés à la dette à long terme	456 993	492 060
Montants des débiteurs et autres montants affectés au remboursement de la dette à long terme	(80 643 351)	(81 159 875)
	<u>59 586 649</u>	<u>77 342 125</u>
Autres éléments	289 115	257 152
	<u>59 875 764</u>	<u>77 599 277</u>
	<u>289 546 332</u>	<u>266 827 553</u>

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

14. Avantages sociaux futurs

a) Description des régimes

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

Régimes de retraite

Les régimes de retraite comprennent le régime de retraite capitalisé et le régime d'appoint non capitalisé.

Les dispositions du régime capitalisé prévoient que le versement des prestations est égal à 1,9 % du salaire de l'année indexé annuellement. À compter du 1er janvier 2022, ce pourcentage passera à 2 %.

Régimes d'avantages complémentaires de retraite

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

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

Le 5 décembre 2014, la Loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal a été sanctionnée par l'Assemblée nationale du Québec. En vertu de cette loi, les organismes municipaux et les associations d'employés devaient conclure une entente dont certaines clauses pourraient avoir un impact sur la situation financière du régime sur base de comptabilisation. Les ententes de principe ont été conclues en novembre 2018, et leurs effets ont été considérés dans les résultats.

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.

À la suite du 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 révisés et communiqués par l'actuaire du régime de retraite au cours de l'automne 2018, suivant les négociations entre les parties et les ententes de principe. 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 acquises entre le 1er 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 plus, les résultats préliminaires d'une évaluation actuarielle complète au 31 décembre 2016 et d'une projection de la situation financière post restructuration au 31 décembre 2017 ont été présentés par l'actuaire du régime de retraite en décembre 2018, 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, notamment au niveau des ajustements faits aux prestations pour le volet antérieur et le volet courant. Les valeurs établies au 31 décembre 2018 tiennent conséquemment compte de ces résultats.

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 2018.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

14. Avantages sociaux futurs (suite)

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

	Régimes de retraite	Régimes d'avantages complémentaires de retraite	Total 2018	Total 2017
	\$	\$	\$	\$
Actif (passif) au début de l'exercice	(3 672 600)	(28 676 600)	(32 349 200)	(27 048 200)
Charge de l'exercice	(5 536 500)	(2 428 200)	(7 964 700)	(12 423 200)
Cotisations versées par l'employeur	8 347 500	-	8 347 500	8 499 800
Autres cotisations exigibles	-	-	-	(2 447 300)
Prestations versées par l'employeur	-	1 104 400	1 104 400	1 069 700
Passif à la fin de l'exercice	(861 600)	(30 000 400)	(30 862 000)	(32 349 200)

c) Situation actuarielle aux fins de la comptabilisation

	Régimes de retraite		Régimes d'avantages complémentaires de retraite	
	2018	2017	2018	2017
	\$	\$	\$	\$
Valeur des actifs à la fin de l'exercice	585 944 400	560 898 500	-	-
Valeur des obligations au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	(540 698 900)	(519 902 900)	(28 171 300)	(27 464 000)
Situation actuarielle nette : excédent (déficit) de comptabilisation	45 245 500	40 995 600	(28 171 300)	(27 464 000)
Pertes actuarielles non amorties (gains actuariels non amortis)	(46 107 100)	(44 668 200)	(1 829 100)	(1 212 600)
Passifs au titre des avantages sociaux futurs à la fin de l'exercice	(861 600)	(3 672 600)	(30 000 400)	(28 676 600)

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

14. Avantages sociaux futurs (suite)

d) Charge de l'exercice

	Régimes de retraite		Régimes d'avantages complémentaires de retraite	
	2018	2017	2018	2017
	\$	\$	\$	\$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	15 783 900	12 635 200	1 290 600	1 604 600
Coût des services passés découlant d'une modification de régime en cours d'exercice	47 700	2 326 200	-	(418 300)
	15 831 600	14 961 400	1 290 600	1 186 300
Cotisations salariales des employés	(7 565 600)	(7 029 300)	-	-
	8 266 000	7 932 100	1 290 600	1 186 300
Pertes actuarielles constatées lors de modifications	-	-	-	418 300
Amortissement des pertes actuarielles (gains actuariels)	(270 900)	2 145 300	235 100	677 100
Charge de l'exercice excluant les intérêts	7 995 100	10 077 400	1 525 700	2 281 700
Intérêts débiteurs sur les obligations au titre des prestations constituées	30 651 200	29 940 900	902 500	1 127 300
Rendement espéré des actifs	(33 109 800)	(31 004 100)	-	-
Charge d'intérêts nette (intérêts créditeurs nets)	(2 458 600)	(1 063 200)	902 500	1 127 300
Charge de l'exercice	5 536 500	9 014 200	2 428 200	3 409 000

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

14. Avantages sociaux futurs (suite)

e) Principales hypothèses et informations complémentaires

	Régimes de retraite		Régimes d'avantages complémentaires de retraite	
	2018	2017	2018	2017
Taux d'actualisation (fin d'exercice)	6,10 %	6,15 %	3,50 %	3,20 %
Taux de rendement prévu à long terme (au cours de l'exercice)	6,10 %	6,15 %	s.o.	s.o.
Taux de croissance des salaires (fin d'exercice)	3,00 %	3,00 %	3,50 %	3,50 %
Taux d'inflation (fin d'exercice)	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	6,00 %	6,20 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	4,00 %	4,00 %
Durée moyenne estimative du reste de la carrière active (DMERCA)	13 ans	13 ans	11 ans	11 ans
Année où la tendance rejoint le taux ultime (fin d'exercice)	s.o.	s.o.	2028	2028
Rendement réel des actifs pour l'exercice	38 256 100 \$	51 048 400 \$	s.o.	s.o.
Rendement espéré des actifs pour l'exercice	(33 109 800)	(31 004 100)	s.o.	s.o.
Gain de l'exercice sur le rendement des actifs	5 146 300 \$	20 044 300 \$	s.o.	s.o.
Gain (perte) de l'exercice sur les obligations au titre des prestations constituées	(3 436 500)\$	4 557 500 \$	381 400 \$	4 442 200 \$
Prestations versées au cours de l'exercice	29 123 300 \$	26 850 800 \$	1 104 400 \$	1 069 700 \$
Valeur de marché des actifs (fin d'exercice)	568 032 800 \$	591 768 300 \$	s.o.	s.o.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

15. Obligations contractuelles

a) Contrat d'acquisition d'autobus urbains

À la suite d'un appel d'offres, le RTC s'est engagé à faire l'achat de 64 midibus dont un a été reçu en 2018. Les 63 midibus restants seront livrés en 2019. Les montants restants à verser pour ces acquisitions s'élèvent à 48,5 millions \$ et tous les versements sont prévus en 2019. Les acquisitions d'autobus sont subventionnables 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 des sommes totalisant 603 000 \$ en vertu de baux immobiliers échéant de 2019 à 2023. Les versements s'échelonnent ainsi : 203 000 \$ en 2019, 195 000 \$ en 2020, 99 000 \$ en 2021, 73 000 \$ en 2022 et 33 000 \$ en 2023.

c) Opérations d'échange sur commodité (swaps)

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 opérations d'échange sur commodité (contrats de swaps) avec une institution financière. Dans le cadre de ces ententes, le RTC a convenu d'échanger des liquidités avec l'institution financière en fonction de la variation d'un indice déterminé. Pour la durée restante de ces ententes, la couverture s'applique sur un total de 32,4 millions de litres de carburant et s'échelonne de janvier 2019 à décembre 2022.

d) Acquisitions d'immeubles

Au cours de l'exercice, le RTC a signé des offres d'achat pour l'acquisition d'immeubles dont le transfert de propriété s'effectuera en 2019 seulement. Au cours de l'exercice, des acomptes totalisant 50 000 \$ ont été versés. Les sommes résiduelles à verser en 2019 sur ces acquisitions s'élèvent à 1,6 million \$.

e) Service de transport adapté de la Capitale

Une entité contrôlée par le RTC 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 1 137 000 \$. Les montants sont répartis ainsi : 293 000 \$ en 2019, 300 000 \$ en 2020, 308 000 \$ en 2021 et 236 000 \$ en 2022.

De plus, cette entité s'est engagée par contrat pour obtenir les services de minibus privés jusqu'en décembre 2021 pour un montant de 3 674 000 \$. 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 lettre de prolongation de contrat pour obtenir les services de taxis jusqu'en mars 2019 pour un montant de 774 000 \$.

16. Droits contractuels

Dans le cadre de programmes de subvention, le RTC, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral ont signé des protocoles d'entente dans lesquels les gouvernements s'engagent à verser des sommes totalisant 44 millions \$ pour des travaux. Les travaux doivent être effectués avant le 31 décembre 2020 ou d'ici la fin des projets. À la date des états financiers, aucune somme n'a été comptabilisée à titre de revenu.

Dans le cadre du Plan économique du Québec de mars 2018, le gouvernement a confirmé son appui au projet de réseau de transport en commun structurant et accordera un financement de 212 millions \$, notamment pour la réalisation des plans et devis à compter de 2018-2019. À la date des états financiers, des revenus de subvention de 3,1 millions \$ ont été constatés. Le gouvernement du Québec s'engage donc à verser 209 millions \$ pour le reste des travaux.

Dans le cadre d'une entente intervenue avec un partenaire en publicité, le RTC recevra des redevances minimales de 28,3 millions \$ d'ici au 31 décembre 2025. Ces redevances pourraient être plus élevées si jamais les revenus publicitaires du partenaire dépassaient certains niveaux.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

17. Opérations interentités

Au cours de l'exercice 2018, le RTC a reçu une contribution d'un montant de 118,6 millions \$ (115,2 millions \$ en 2017) de l'agglomération de Québec, dont environ 94 % \$ (94 % en 2017) est assumé par la Ville de Québec. Cette opération a été comptabilisée à la valeur d'échange.

Au 31 décembre 2018, des obligations et des engagements du RTC pour des montants de 60 millions \$ et de 50,6 millions \$ respectivement sont garantis par l'agglomération de Québec.

18. Actifs éventuels

Partage de l'imputation du coût des lésions professionnelles

Dans le régime de la CNESST, la règle générale qui s'applique en matière d'imputation prévoit que le coût des prestations d'une lésion professionnelle est imputé à l'employeur du travailleur qui a subi la lésion. Certaines mesures d'exception à cette règle générale sont prévues à la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles (LATMP - L.R.Q., chap. A-3.001). Ainsi, sous respect de certaines conditions et de certains délais, un transfert ou un partage d'imputation peut être accordé. Lorsqu'un transfert ou un partage d'imputation est accordé, la totalité ou une partie du coût des prestations sera imputée à une autre entité que l'employeur.

En date du 31 décembre 2018, le RTC était dans l'attente du dénouement de plusieurs demandes de transfert ou de partage d'imputation. Si des décisions favorables étaient rendues pour l'entièreté de ces demandes, une somme d'environ 3,3 millions \$ excluant les intérêts serait remboursée au RTC. Cependant, en appliquant à chaque demande des probabilités de décision favorable en fonction du degré d'avancement de la demande, le RTC estime pouvoir raisonnablement recouvrer 1,8 million \$ en excluant les intérêts.

19. Événement postérieur à la date des états financiers consolidés

Contrat d'acquisition d'autobus urbains

Dans le cadre d'un appel d'offres conjoint avec d'autres sociétés de transport du Québec, le RTC s'est engagé en janvier 2019 à acquérir 60 autobus urbains. La livraison de ces autobus est prévue en 2020. La valeur de cet engagement s'élève à 58,9 millions \$. Ces acquisitions sont admissibles à des programmes de subvention à 85 % selon le programme d'aide du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Réseau de transport de la Capitale

Notes complémentaires
au 31 décembre 2018

20. Budget 2018

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 changements de présentation effectués comme ils sont énumérés ci-après :

	Budget initial 2018	Changement présentation	Budget modifié
	\$	\$	\$
Revenus			
Contribution de l'agglomération de Québec	118 507 970	-	118 507 970
Taxe sur l'immatriculation	11 188 000	-	11 188 000
Transferts de fonctionnement	22 543 290	-	22 543 290
Transferts d'investissement	23 253 960	-	23 253 960
Utilisateurs	71 793 000	-	71 793 000
Contrats de service	757 000	-	757 000
Autres revenus	6 639 240	-	6 639 240
Total des revenus	254 682 460	-	254 682 460
Charges			
Salaires	111 639 060	123 680	111 762 740
Avantages sociaux	19 914 840	(782 230)	19 132 610
Avantages sociaux futurs	11 176 900	266 000	11 442 900
Carburant	13 189 630	-	13 189 630
Chauffage, électricité, téléphone	1 534 500	-	1 534 500
Coûts d'emploi	3 865 170	31 050	3 896 220
Coûts de financement - intérêts	4 811 920	-	4 811 920
Entretien et opérations des véhicules	11 934 050	361 500	12 295 550
Entretien et réparations des bâtiments	3 171 620	-	3 171 620
Frais généraux	24 621 000	50 000	24 671 000
Projets spéciaux - optimisation et productivité	1 000 000	-	1 000 000
Amortissement	32 311 320	-	32 311 320
Imprévus	1 027 500	-	1 027 500
Total des charges	240 197 510	50 000	240 247 510
Excédent (déficit) de l'exercice	14 484 950	(50 000)	14 434 950
Conciliation à des fins fiscales			
Transferts d'investissement	(23 253 960)	-	(23 253 960)
Amortissement	32 311 320	-	32 311 320
Remboursement de la dette à long terme	(14 605 350)	-	(14 605 350)
Activités d'investissement	(5 105 050)	-	(5 105 050)
Fonds réservés	(604 780)	-	(604 780)
Surplus accumulé affecté	-	50 000	50 000
Dépenses constatées à pourvoir	(3 227 130)	-	(3 227 130)
	(14 484 950)	50 000	(14 434 950)
Excédent (déficit) de fonctionnement	-	-	-

> CENTRE VIDÉOTRON





720, rue des Rocailles, Québec (Québec) G2J 1A5
Administration : 418 627.2351
Service à la clientèle : 418 627.2511