

BUDGET 2021



Note liminaire

Le budget 2021 s'inspire des normes comptables canadiennes pour le secteur public. Il tient 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'Habitation.

Les prévisions budgétaires du Réseau de transport de la Capitale (RTC) sont présentées non consolidées. Le Service de transport adapté de la Capitale (STAC), soit l'organisme contrôlé faisant partie de notre périmètre comptable, est inscrit sous la rubrique *Contribution au transport adapté*.

Les montants inscrits sont arrondis au millier ou au million de dollars près dans les tableaux et dans les textes. Par conséquent, il est possible que la somme de ces montants diffère légèrement du total présenté.

À moins d'indication contraire, l'ensemble des explications comparatives au budget 2021 est fait avec le réel projeté de 2020, basé sur les résultats au 31 octobre.

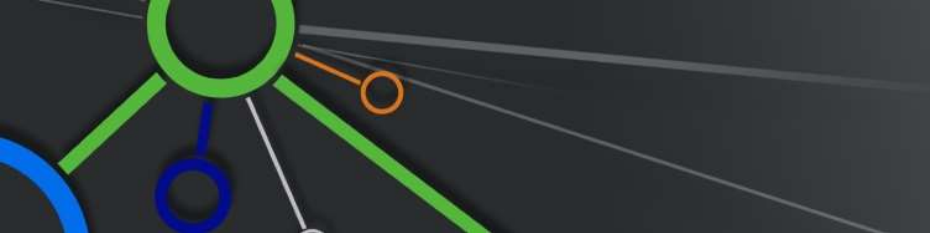


TABLE DES MATIÈRES

Mot du président	1
Impacts de la pandémie de la COVID-19	2
Faits saillants	4
Conseils d'administration	5
Le RTC en chiffres	6
Le STAC en chiffres	7
Budget de fonctionnement.....	11
Activités financières à fins fiscales	12
Revenus.....	13
Dépenses.....	19
Activités financières du STAC	24
Programme d'immobilisations 2021-2030.....	29
Définition des types de revenus	31
Définition des types de dépenses.....	32



Un budget équilibré qui tient compte des impacts actuels de la pandémie



La pandémie de la COVID-19 aura grandement marqué l'année 2020 et frappé de plein fouet le transport en commun. Alors que le RTC était sur un élan de développement et de croissance de son achalandage pour une quatrième année consécutive, les impacts ont été majeurs à plusieurs niveaux : opérationnel, logistique et économique. Ayant été identifiées comme un service prioritaire par le gouvernement du Québec, les sociétés de transport ont dû maintenir leur offre de service sur l'ensemble du territoire. Le contexte a entraîné une baisse soudaine de l'achalandage et la nécessité de prendre des décisions importantes dans un contexte incertain.

Très rapidement, la nécessité de limiter les impacts de la pandémie sur la clientèle est devenue la priorité du RTC. Le défi était alors d'ajuster le niveau de service sans pénaliser les usagers dans leurs déplacements et en assurant leur sécurité, et ce, en tenant compte de la réalité liée au télétravail et à la formation à distance.

En réponse aux impacts de la pandémie sur les opérateurs de transport collectif, le gouvernement du Québec a reconnu que le transport en commun était un élément clé de la relance économique du Québec. Le Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes permet d'une part de boucler l'année 2020 sans déficit et de présenter un budget 2021 équilibré. Ce faisant, les équipes peuvent se concentrer sur le défi de l'achalandage et la poursuite du déploiement de l'ambitieux *Plan stratégique 2018-2027*.

Le développement des services dans le secteur de Beauport, l'aménagement de Parc-O-Bus et l'accélération de la mobilité intégrée pour répondre aux nouveaux besoins de déplacement, dont le service àVélo et le transport à la demande, sont également au cœur des priorités dans les prochains mois et ce, toujours au bénéfice de la clientèle.

En terminant, je tiens à remercier le gouvernement du Québec de sa contribution exceptionnelle ainsi que l'agglomération de Québec de son soutien indéfectible au transport en commun. C'est ce qui nous permet, conjugué à notre gestion financière rigoureuse, de présenter des perspectives budgétaires qui soutiennent notre volonté de consolider et d'améliorer le transport en commun dans l'agglomération. Dans les prochains mois, avec nos partenaires et grâce à l'implication de tout le personnel, le RTC poursuivra la mise en œuvre de sa vision centrée sur l'expérience client, tout en repensant le transport en commun de demain.

Le président du conseil d'administration,



Rémy Normand

IMPACTS DE LA PANDÉMIE DE LA COVID-19

Comme plusieurs secteurs d'activités, les sociétés de transport en commun ont été durement touchées par la pandémie de la COVID-19. Au début de l'année 2020, le RTC était dans une position enviable :

- Pour une 4^e année consécutive, croissance de l'achalandage annuel prévue en 2020, à la hauteur de 4,3 % comparativement à 2019;
- Poursuite des développements de services débutés en 2018, prévus dans les secteurs de Beauport et Maizerets à l'automne 2020;
- Plan décennal d'immobilisations prévoyant l'acquisition d'autobus et la construction d'un nouveau centre pour répondre aux besoins de capacité.

À la fin du mois de février, l'achalandage affichait une croissance de 9,2 % comparativement à la même période l'an dernier, porté par les développements de service et la mise en place du Laissez-passer universitaire déployé à l'automne 2019.

À la mi-mars, à la suite de la déclaration de l'état d'urgence sanitaire sur tout le territoire québécois et de la fermeture des établissements scolaires et des commerces non essentiels, l'achalandage a diminué de façon importante. Nous avons réalisé 57 % des déplacements au mois de mars 2020 comparativement à 2019. Ce nombre a diminué à 19 % au mois d'avril, le niveau le plus faible observé jusqu'à maintenant.


Depuis, nous observons une reprise constante de l'achalandage. Nous avons atteint environ 50 % des déplacements de 2019 pour les mois de juillet à septembre. Les prévisions établissent l'achalandage à 18 495 000 déplacements en 2020 et 22 134 000 déplacements en 2021, soient respectivement 55 % et 65 % des déplacements de l'année 2019.

Cette diminution importante de l'achalandage affecte les revenus du RTC. La perte de revenus provenant des utilisateurs est évaluée à 33,4 M\$ en 2020 comparativement aux prévisions budgétaires. Des impacts se font également sentir sur les revenus de subvention à l'exploitation, basés sur le niveau de l'offre de service, ainsi que sur les revenus de publicité, influencés par l'achalandage de notre réseau.

De surcroît, des dépenses non prévues au budget 2020 se sont ajoutées pour des raisons sanitaires afin d'assurer la protection de notre clientèle et de nos employés, notamment l'installation de cloisons protectrices pour l'espace chauffeur, l'achat de couvre-visages pour la clientèle et les employés ainsi que l'intensification des mesures de désinfection des véhicules, des centres d'exploitation et des stations tempérées.

Dans un souci de saine gestion financière et considérant l'incertitude entourant la durée et les effets de la pandémie, des ajustements ciblés ont été apportés à notre offre de service. Ces mesures ont permis de limiter les impacts négatifs de la pandémie, tout en s'assurant de répondre aux besoins de la clientèle.

Malgré les efforts pour contrôler les dépenses, la diminution des revenus place le RTC, de même que les sociétés de transport en commun au Québec et ailleurs, dans une situation financière précaire. Les gouvernements ont reconnu les impacts financiers importants de



la pandémie sur l'industrie et, afin de garantir la continuité des services et ainsi contribuer à la relance économique du Québec, apportent leur soutien avec la mise sur pied du Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes (PAUTCP). L'aide financière à recevoir, en vertu du Programme, couvre la période du 1^{er} avril 2020 au 31 décembre 2022 et vise à compenser les pertes de revenus et les dépenses supplémentaires découlant de la pandémie de la COVID-19.

En combinant le soutien du Programme et les efforts de gestion financière rigoureuse à l'interne, le RTC est persuadé de pouvoir traverser cette période difficile en bonne posture et souhaite poursuivre la mise en œuvre de sa vision stratégique, qui propose une révolution de la mobilité à Québec.

FAITS SAILLANTS

- Budget équilibré à 241,3 M\$, en hausse de 1,2 % (2,8 M\$) comparativement au budget 2020
 - Tient compte des impacts actuels de la pandémie de manière réaliste ;
 - Inclut le soutien du gouvernement du Québec dans le cadre du Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes.

- Maintien de l'offre de service sur l'ensemble du territoire
 - Ajustements ciblés permettant des récupérations opérationnelles en limitant les impacts sur la clientèle.

- Contrôle diligent des dépenses
 - Augmentation contrôlée des dépenses de livraison du service, passant de 5,58 \$ / kilomètre en 2018 à 5,75 \$ / kilomètre en 2021.

- Priorité : rebâtir l'achalandage
 - Rétablir le sentiment de sécurité de la clientèle envers le transport en commun

 - Poursuite du développement des services :
 - Bonification des services dans le secteur Beauport ;
 - Phase 2 du parcours 807 ;
 - Poursuite du déploiement des Parc-O-Bus.

 - Accélération de projets liés à la mobilité intégrée :
 - Déploiement du service àVélo ;
 - Transport à la demande ;
 - Service d'accompagnement en mobilité intégrée pour la clientèle.



CONSEILS D'ADMINISTRATION

RTC

Rémy Normand, président
Conseiller municipal
Ville de Québec

Anne Corriveau, vice-présidente
Conseillère municipale
Ville de Québec

Geneviève Hamelin
Conseillère municipale
Ville de Québec

Sylvain Légaré
Conseiller municipal
Ville de Québec

Dominique Tanguay
Conseillère municipale
Ville de Québec

Patrick Voyer
Conseiller municipal
Ville de Québec

David Beauchesne
Membre indépendant issu de la clientèle

Yvan Bourdeau
Membre indépendant issu de la clientèle

Annie Sanfaçon
Membre indépendante issue de la clientèle

France Bilodeau
Membre indépendante

Liguori Hinse
Membre indépendant

STAC

Les membres du conseil d'administration du STAC sont les mêmes que ceux du RTC.
Monsieur Yvan Bourdeau assume la vice-présidence du C. A. du STAC.

LE RTC EN CHIFFRES



Parc autobus

606
autobus



Infrastructures

4 412 arrêts
340 arrêts accessibles**
1 033 abribus
21 stations tempérées
23 Parc-O-Bus
1 Parc-O-Bus régional
(Le Gendre)
6 terminus



Le réseau

27 936 848 km
parcourus en 2019

154 parcours, dont 7 sont
accessibles**, soit les parcours
11-800-801-802-803-804-807

863 km de réseau

65,5 km de voies réservées

4 308 départs par jour

1 321 853
voyages réalisés



Ressources
humaines

1 689 employés, dont 1613
postes réguliers

983 personnel chauffeur

388 personnel
administratif et
de soutien

318 personnel entretien

1 276 hommes

413 femmes

46,8 moyenne d'âge

12,09 moyenne
d'années de service

168 embauches en 2019

37 départs à la retraite
en 2019

* données au 31 décembre 2019 ** accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

** Note : les 7 parcours accessibles génèrent plus de 60% des déplacements du RTC

Service de transport adapté de la Capitale (STAC)

811 356

déplacements

4 907 440

kilomètres

- > Minibus : 838 660 km (17,1 %)
- > Taxi : 3 175 543 km (64,7 %)
- > Taxi adapté : 893 237 km (18,2 %)

Déplacements par type de véhicule



Minibus : 119 105



Taxi : 593 926



Taxi adapté : 98 325

Déplacements par type de mobilité



Fauteuil roulant : 159 583



Ambulatoire : 619 559



Accompagnateur : 32 214

Données au 31 décembre 2019



Budget de fonctionnement





BUDGET DE FONCTIONNEMENT

	Budget 2021	Projection 2020	Réel 2019	Réel 2018
Achalandage (Déplacements)				
• RTC	22 134 000	18 495 000	33 797 000	32 253 700
• STAC	533 000	388 300	811 400	820 600
Heures de service (h)	1 445 100	1 301 000	1 402 900	1 335 100
Kilométrage (km)	28 714 000	25 881 300	27 936 800	27 310 800
Kilométrage parcouru - mode hybride (%)	38	30	27	25
Parc de véhicules	617	576	606	563
Acquisition d'autobus	114	36	63	1
• Midibus (30 pieds)	0	0	63	1
• Standards (40 pieds)	114	36	0	0
• Articulés (60 pieds)	0	0	0	0
Âge moyen des véhicules (ans)	7.5	8.9	9.5	8.9
Prix moyen du carburant (\$/L) ¹	0.78	0.88	0.94	0.88
Consommation de carburant (L/100 km) ²	53.8	54.1	56.1	56.5
Taux d'intérêt sur emprunt (%)	2.35	0.85	2.05	2.79
Dépenses de livraison du service par km (\$)	5.75	6.00	5.47	5.58

Notes

- 1) Les risques de variation du prix moyen du carburant sont atténués par des contrats de couverture correspondant à 92 % de la consommation totale de diesel pour les années 2020 et 2021.
- 2) La mise en service de véhicules hybrides depuis 2019 a permis de réduire le taux de consommation moyen du parc d'autobus de 5 % entre 2018 et 2021. Sur la même période, le kilométrage parcouru en mode hybride a augmenté de 25 % à 38 %.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES À FINS FISCALES

En milliers de \$	Budget 2021	Projection 2020	Écart Budget- Projection	Réel 2019	Réel 2018
REVENUS	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Contribution de l'agglomération	129 825	124 381	5 444	119 786	118 508
Utilisateurs	52 683	45 315	7 368	75 261	70 721
Gouvernement du Québec	53 821	48 560	5 261	25 678	23 972
Autres revenus	4 945	4 426	519	9 029	7 563
Excédent - fonctionnement affecté	0	0	0	20	50
TOTAL - REVENUS	241 274	222 682	18 592	229 774	220 814
DÉPENSES D'EXPLOITATION					
Masse salariale	166 657	155 802	10 855	149 802	148 838
Biens et services	46 331	43 926	2 405	44 291	41 018
	212 988	199 728	13 260	194 093	189 856
FINANCEMENT	18 204	17 526	678	18 601	22 351
AUTRES DÉPENSES					
Contribution au transport adapté	6 582	4 928	1 654	5 716	4 773
Projets stratégiques	1 500	500	1 000	531	226
Imprévus	2 000	0	2 000	0	0
	10 082	5 428	4 654	6 247	4 999
TOTAL DES DÉPENSES	241 274	222 682	18 592	218 941	217 206
SURPLUS - (DÉFICIT)	0	0	0	10 833	3 608
REDRESSEMENT*	0	0	0	(5 611)	(9 219)
SURPLUS - (DÉFICIT) redressé	0	0	0	5 222	(5 611)

*Redressement des états financiers 2017 et 2018 lié à la comptabilisation des avantages sociaux futurs. L'affectation du déficit cumulé en 2018 est incluse dans le surplus de 5,2 M\$ en 2019.

Évolution des sources de revenus

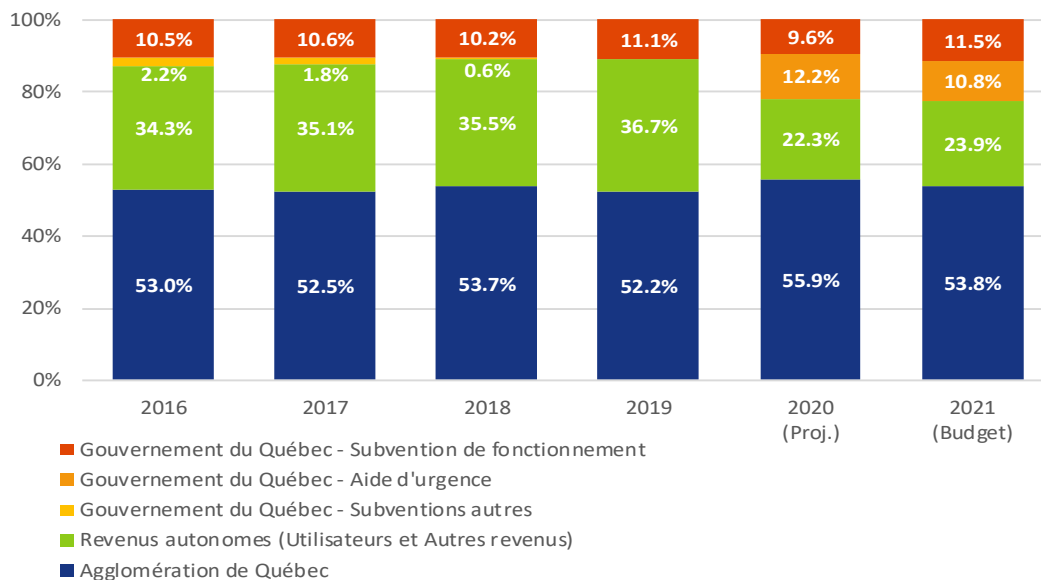
L'agglomération de Québec est le principal contributeur au financement du transport en commun avec une part dépassant 50 %. Elle se situera à 53,8 % au budget 2021, en diminution par rapport au réel projeté 2020.

La pandémie de la COVID-19 modifie la répartition des sources de revenus du RTC de façon significative. La réduction des déplacements, observée depuis le mois de mars 2020 et prévue en 2021 comparativement à 2019, réduit la part de financement provenant des revenus autonomes, passant de 37 % en 2019 à 22 % en 2020 et 24 % en 2021.

Le gouvernement du Québec, par le Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes, vient reconnaître les pertes financières importantes pour les sociétés de transport pour les années 2020 à 2022 et, dans un esprit de relance économique, souhaite compenser les impacts liés à la pandémie. Sa part de financement aux revenus d'exploitation augmente de 11 % en 2019 à 22 % en 2020 et 2021.

La reprise graduelle de l'achalandage et des revenus utilisateurs dans les prochaines années devrait permettre de rétablir les sources de financement aux niveaux observés avant la pandémie.

Évolution des sources de revenus du RTC



Les revenus de 241,3 M\$ inscrits au budget 2021 sont supérieurs aux résultats projetés de 2020 de 18,6 M\$, ou 8,3 %. Les principales variations pour chacune des grandes natures de revenus sont expliquées ci-après.

Contribution de l'agglomération

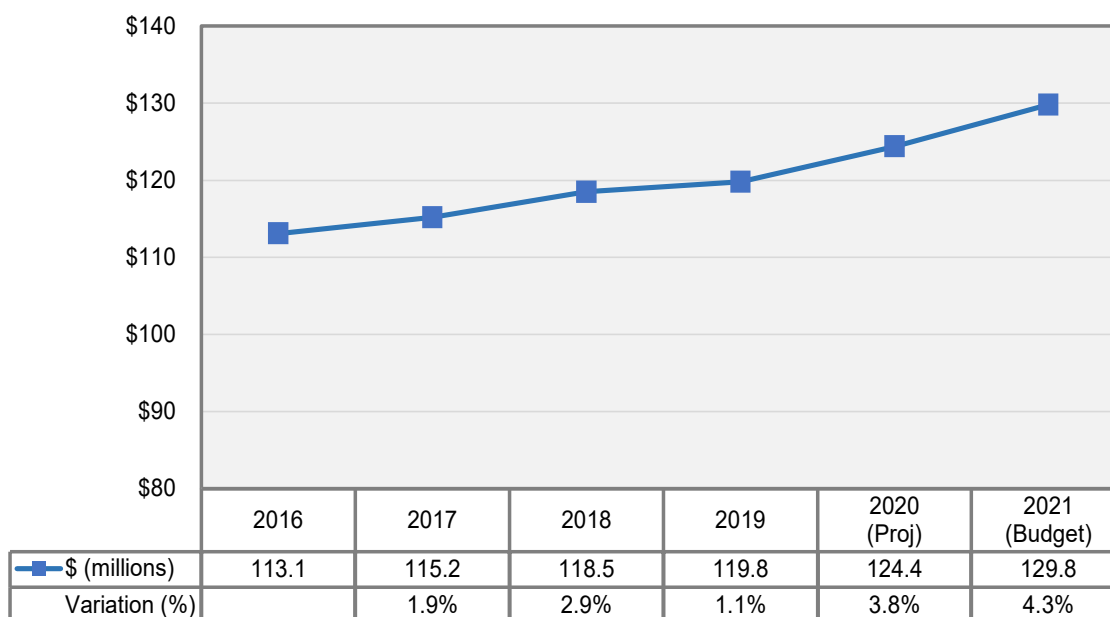
Hausse de 5,4 M\$ ou 4,4 % vs réel projeté 2020

En 2021, l'agglomération de Québec versera 129,8 M\$ au RTC, soit une augmentation de sa contribution de 5,4 M\$.

De cette enveloppe, une contribution additionnelle de 3 M\$ s'inscrit dans l'engagement de la Ville à soutenir la croissance du RTC, annoncé au budget 2020.

Depuis 2016, la contribution de l'agglomération de Québec a augmenté en moyenne de 2,8 % par année.

Évolution de la contribution de l'agglomération (en millions)



Revenus autonomes

La proportion sur les revenus totaux est de 23,9 %

Les revenus autonomes sont composés des revenus « Utilisateurs » et « Autres revenus ».

Utilisateurs

Hausse de 7,4 M\$ ou 16,3 % vs réel projeté 2020

Le montant des revenus provenant des utilisateurs augmentera de 16,3 % en 2021, provenant principalement de la reprise d'achalandage à la suite de la baisse importante de déplacements en 2020 en raison de la pandémie de la COVID-19.

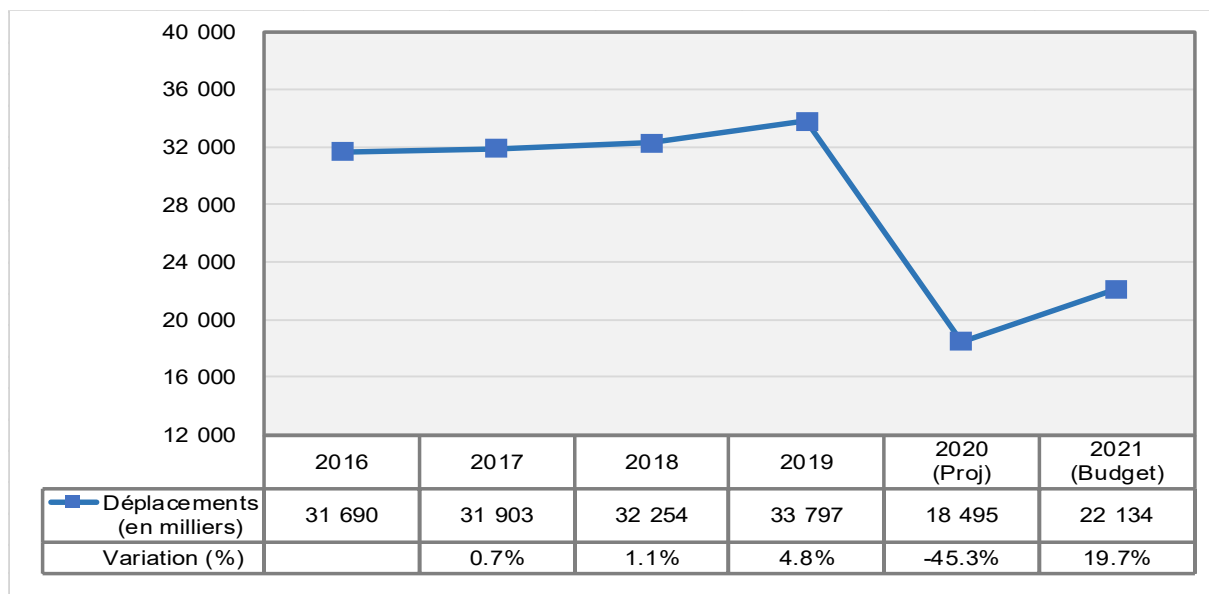
Le début de l'année 2020 annonçait une tendance favorable pour l'achalandage grâce à une hausse de déplacements observée pour les mois de janvier et février 2020 de 9,2 % comparativement aux mêmes mois de l'année précédente. L'état d'urgence déclaré à la mi-mars ainsi que la fermeture des établissements scolaires et des commerces non essentiels ont eu des impacts majeurs sur les déplacements des mois de mars et d'avril. Nous observons une reprise graduelle des déplacements depuis, mais la tendance projetée pour 2020 s'établit à 55 % des déplacements réels 2019.

Nous prévoyons une poursuite de la reprise des déplacements en 2021 qui pourrait atteindre, à la fin de l'année, jusqu'à 80 % du niveau observé en 2019. Les prévisions d'achalandage pour 2021 représentent, en moyenne, 65 % des déplacements réels 2019.

Les revenus provenant des usagers occuperont une proportion de 21,8 % des revenus totaux pour s'élever à 52,7 M\$ au budget 2021.

La priorité pour le RTC sera de rebâtir l'achalandage et la confiance des clients, notamment en améliorant le sentiment de sécurité envers l'utilisation du transport en commun dans un contexte de pandémie. Des réflexions sont amorcées sur la structure tarifaire, les titres de transport et les mesures à mettre en place dans le but d'atteindre les objectifs de déplacements et de revenus fixés pour 2021.

Évolution des déplacements du RTC (en milliers)



Autres revenus

Hausse de 0,5 M\$ ou 11,7 % vs réel projeté 2020

Les revenus de publicité ont été impactés à la baisse en 2020. Nous prévoyons que la reprise graduelle de l'achalandage permettra d'augmenter ces revenus en 2021.

Gouvernement du Québec – Subvention de fonctionnement

La proportion sur les revenus totaux est de 22,3 %

Les revenus de subvention de fonctionnement sont composés de la subvention à l'exploitation, de l'aide d'urgence au transport collectif et des revenus de la taxe sur l'immatriculation.

Subvention à l'exploitation

Hausse de 6,2 M\$ ou 61,1 % vs réel projeté 2020

Le *Programme d'aide au développement du transport collectif* offre de l'aide financière à l'exploitation des sociétés de transport en fonction du développement de l'offre de service depuis 2007. En 2020, en raison de la baisse importante des déplacements, le RTC a réalisé des ajustements très ciblés à son offre de service visant à réduire les coûts d'opération, tout en assurant un service suffisant et équitable aux citoyens de l'agglomération.

Les montants reçus dans le cadre du Programme étant basés sur les paramètres opérationnels d'heures de service, de kilométrage et de parc de véhicules, ils ont diminué considérablement pour l'année 2020 en raison de la pandémie.

En 2021, nous prévoyons offrir un niveau de service comparable à 2019, en plus d'ajouter les nouveaux services dans le secteur de Beauport, lesquels étaient prévus à l'automne 2020. Ce niveau de service permet d'augmenter les montants provenant du Programme à 16,3 M\$, comparativement à 10,1 M\$ au réel projeté 2020.

Subvention – Aide d’urgence

Montants prévus pour 2020 et 2021

Le gouvernement du Québec reconnaît que les sociétés de transport collectif ont subi et subiront des impacts financiers importants en raison de la pandémie. Il souhaite garantir la continuité des services à la population et ainsi contribuer à la relance économique du Québec.

Des discussions sont toujours en cours avec le ministère des Transports, mais l’enveloppe disponible et les modalités d’application rendues publiques, combinées à la gestion financière rigoureuse du RTC, permettent d’anticiper que les montants reçus dans le cadre de ce programme couvriront les pertes financières prévues pour les années 2020 à 2022.

Pour les années 2020 et 2021, des montants de 27,1 M\$ et 26,0 M\$ sont prévus respectivement, nous permettant d’atteindre l’équilibre budgétaire.

Taxe sur l’immatriculation

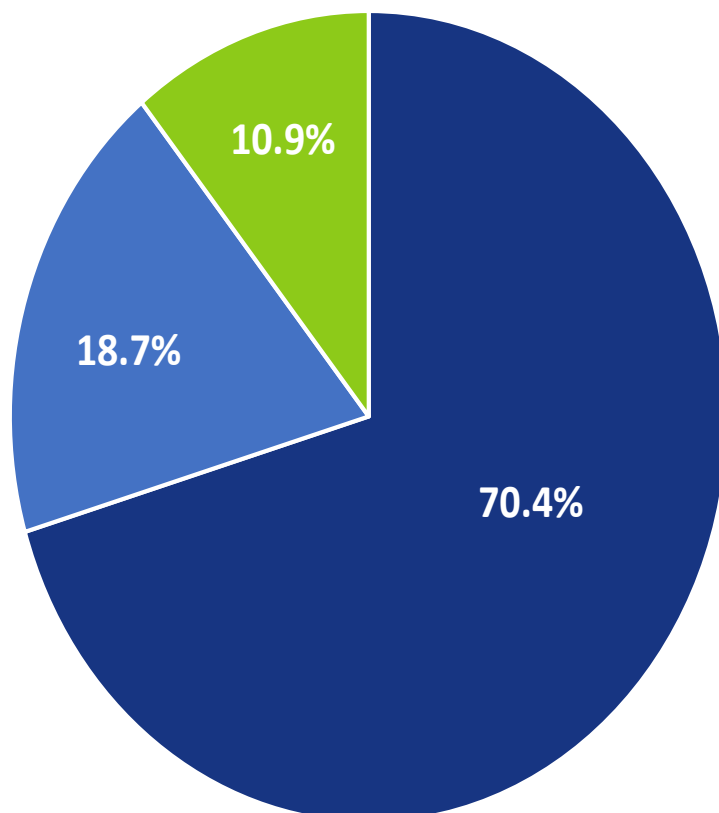
Hausse de 160 000 \$ ou 1,4 % vs réel projeté 2020

La taxe est fixée à 30 \$ annuellement par automobile depuis 1992. Cette source de financement représente 11,5 M\$ au budget 2021, soit 4,8 % des revenus du RTC.

DÉPENSES

En milliers de \$	Budget 2021	Projection 2020	Écart Budget- Projection	Réel 2019	Réel 2018
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
MASSE SALARIALE					
Salaires	128 227	120 312	7 915	117 254	109 705
Avantages sociaux	21 068	19 343	1 725	16 927	20 855
Avantages sociaux futurs	12 472	12 201	271	11 498	15 360
Coûts d'emploi	4 890	3 946	944	4 123	2 918
	166 657	155 802	10 855	149 802	148 838
BIENS ET SERVICES					
Carburant	12 392	12 426	(34)	14 818	13 620
Entretien et exploitation véhicules	14 174	13 822	352	12 549	11 129
Entretien et exploitation infrastructures	4 100	3 512	588	3 230	3 445
Chauffage, électricité, téléphone	1 649	1 492	157	1 597	1 588
Frais généraux	14 016	12 674	1 342	12 097	11 236
	46 331	43 926	2 405	44 291	41 018
FINANCEMENT					
Subvention	(3 137)	(1 956)	(1 181)	(1 704)	(1 958)
Intérêts	5 418	3 791	1 627	3 574	3 811
Remboursement sur la dette	15 178	14 946	232	16 323	19 736
Immobilisations comptant	745	745	0	408	762
	18 204	17 526	678	18 601	22 351
AUTRES DÉPENSES					
Contribution au transport adapté	6 582	4 928	1 654	5 716	4 773
Projets stratégiques	1 500	500	1 000	531	226
Imprévus	2 000	0	2 000	0	0
	10 082	5 428	4 654	6 247	4 999
TOTAL DES DÉPENSES	241 274	222 682	18 592	218 941	217 206

Répartition par activité



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

Masse salariale

Hausse de 10,9 M\$ ou 7,0 % vs réel projeté 2020

En 2020, les ajustements à l'offre de service en raison des effets de la pandémie ont permis de réaliser des économies sur la masse salariale des chauffeurs et des employés d'entretien. En 2021, le retour au service régulier, la poursuite des mesures de désinfection des véhicules et la bonification de service prévue à l'automne 2021 contribuent à la hausse de la masse salariale pour 4,0 M\$.

Des éléments favorables au réel projeté 2020 expliquent une hausse de 2,5 M\$ de la masse salariale en 2021, soit pour des économies non récurrentes liées aux postes vacants et aux coûts de CNESST en 2020.

Le budget tient également compte des indexations prévues aux conventions collectives et de la progression du personnel dans les échelles salariales.

La formation initiale et les frais liés à l'embauche prévus pour les chauffeurs et les employés d'entretien justifient une hausse de 1,0 M\$ en 2021 comparativement au réel 2020 projeté.

Biens et services

Hausse de 2,4 M\$ ou 5,5 % vs réel projeté 2020

La hausse des coûts de carburant et d'entretien des véhicules liée à la bonification de l'offre de service et à l'indexation des coûts de pièces représente 1,7 M\$ en 2021. En contrepartie, le prix payé sur les contrats de couverture pour le carburant en 2021 permet de réduire les coûts de 1,6 M\$ comparativement au prix payé en 2020.

Rappelons que le RTC utilise une stratégie de contrats de couverture afin d'atténuer le risque de variation des prix du carburant en cours d'année. La couverture pour les années 2020 et 2021 est de 92 % de la consommation de carburant attendue.

Les dépenses additionnelles liées au contexte sanitaire de la pandémie représentent une augmentation d'environ 0,6 M\$.

Des écarts favorables en 2020 ainsi que d'autres éléments contribuent pour 1,7 M\$ à la hausse des biens et services.

Financement

Hausse de 0,7 M\$ ou 3,9 % vs réel projeté 2020

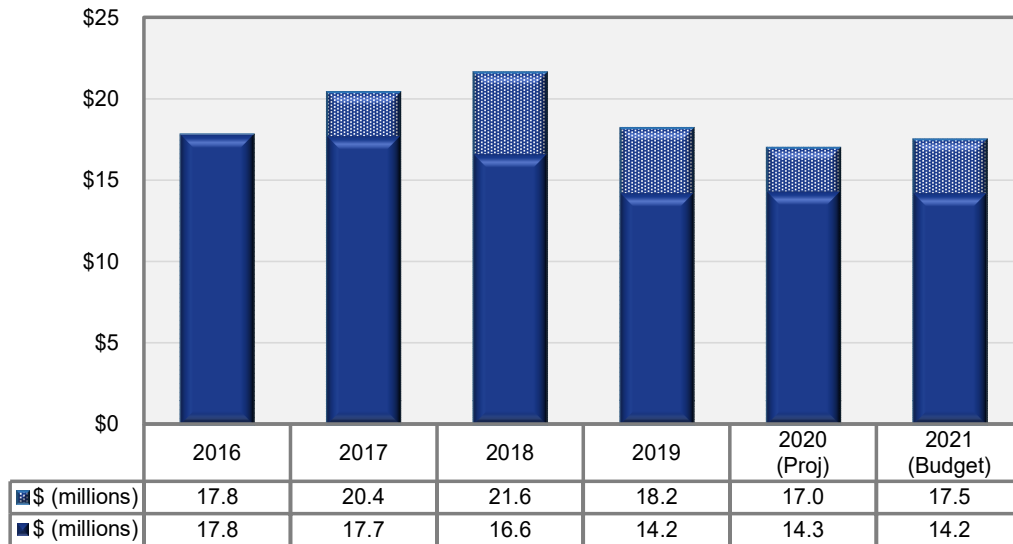
Depuis 2017, le RTC a profité d'éléments budgétaires favorables pour rembourser des emprunts arrivant à terme. Cette stratégie permet de dégager une marge de manœuvre pour les années à venir, où les investissements prévus pour la réalisation de son *Plan stratégique 2018-2027* sont importants.

Comme attendu, la proportion du service de dette nette sur les dépenses totales est en baisse depuis 2016, avec une tendance plus marquée en 2019 qui se maintient en 2020 et 2021, passant de 8,3 % à 6,0 % durant cette période.

Les coûts de financement au budget 2021 sont en hausse de 0,7 M\$ ou 3,9 %. Les coûts liés au service de la dette augmentent en raison des investissements réalisés en 2020 et prévus en 2021. La stratégie de remboursement des emprunts arrivant à terme se poursuit en 2021 à la hauteur de 3,3 M\$, en hausse de 0,6 M\$.

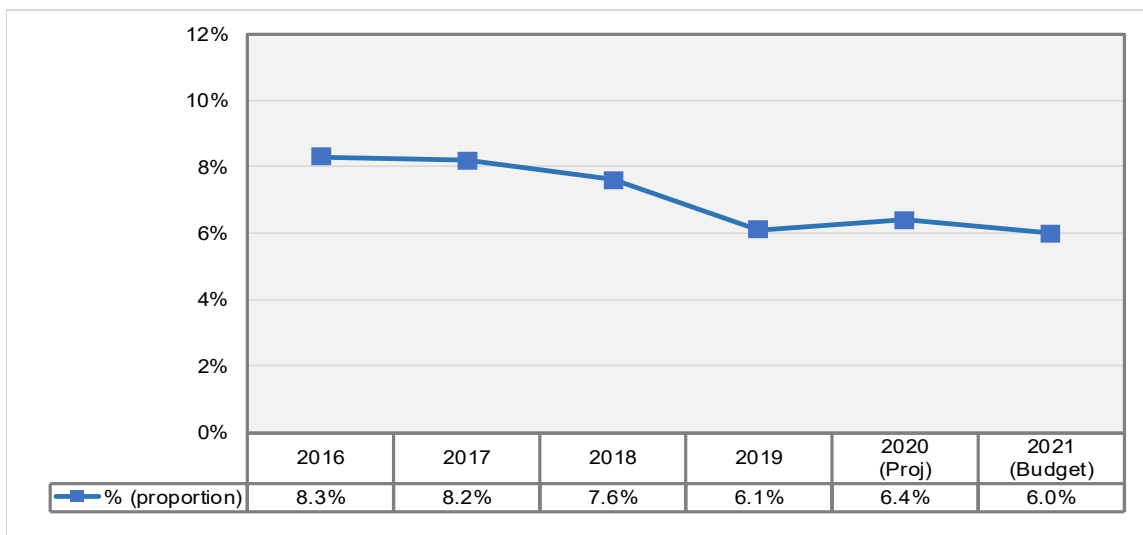
Les dépenses de financement prévues en 2021 tiennent compte de la première année du Programme d'immobilisations 2021-2030, présenté en annexe.

Évolution des coûts du service de la dette (en millions de \$)



Note : La partie hachurée représente le remboursement des emprunts arrivant à terme inclus dans le service de la dette.

Évolution de la proportion du service de la dette nette sur les dépenses totales (en %)



Note : Le service de la dette nette exclut le remboursement des emprunts arrivant à terme.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC

En milliers de \$	Budget 2021	Projection 2020	Écart Budget- Projection	Réel 2019	Réel 2018
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
REVENUS					
Contribution RTC	6 582	4 928	1 654	5 716	4 773
Utilisateurs	1 510	1 093	417	2 275	2 218
Gouvernement du Québec	9 489	9 489	0	9 466	9 505
Autres revenus	65	75	(10)	33	34
TOTAL - REVENUS	17 646	15 585	2 061	17 490	16 530
DÉPENSES D'EXPLOITATION					
Masse salariale	3 612	3 193	419	3 287	3 237
Services de sous-traitance	13 081	11 138	1 943	12 975	11 786
Autres	816	1 038	(222)	931	1 038
TOTAL - DÉPENSES D'EXPLOITATION	17 509	15 369	2 140	17 193	16 061
FINANCEMENT	137	216	(79)	297	469
TOTAL DES DÉPENSES	17 646	15 585	2 061	17 490	16 530
SURPLUS - DÉFICIT	0	0	0	0	0



ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC

Le Service de transport adapté de la Capitale (STAC) offre un service de transport en commun adapté, de porte accessible à porte accessible, aux personnes vivant avec des limitations ayant un impact sur leur mobilité.

Ce dernier n'échappe pas aux impacts négatifs de la pandémie. Le STAC envisage d'atteindre, en 2020, 48 % des déplacements réalisés en 2019. Cette diminution représente une baisse de 1,2 M\$ en revenus provenant des utilisateurs comparativement au réel 2019.

Par ailleurs, les mesures sanitaires ont eu un impact sur l'efficacité du service de transport adapté. La capacité des véhicules a été grandement réduite dans le contexte de la pandémie. La baisse du volume de déplacements n'a donc pas eu un impact équivalent sur la baisse des coûts de sous-traitance. Les gains de productivité, attendus dans les récentes décisions opérationnelles au STAC, ne pourront se matérialiser avant que les restrictions imposées par le gouvernement soient levées.

Le STAC est admissible au Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes, au même titre que le RTC. Il est donc envisagé que les pertes de revenus provenant des utilisateurs ainsi que les dépenses additionnelles liées à la pandémie, telles que la désinfection des minibus, les frais d'entretien ménager et les achats d'équipements de protection individuelle soient compensées dans le cadre du Programme.

Le budget 2021 considère une reprise de l'achalandage à la hauteur de 65 % des déplacements budgétés pour 2020. Les coûts de sous-traitance associés à ce niveau d'achalandage incluent une diminution de la productivité associée aux mesures sanitaires en vigueur.

Changements au mode opératoire

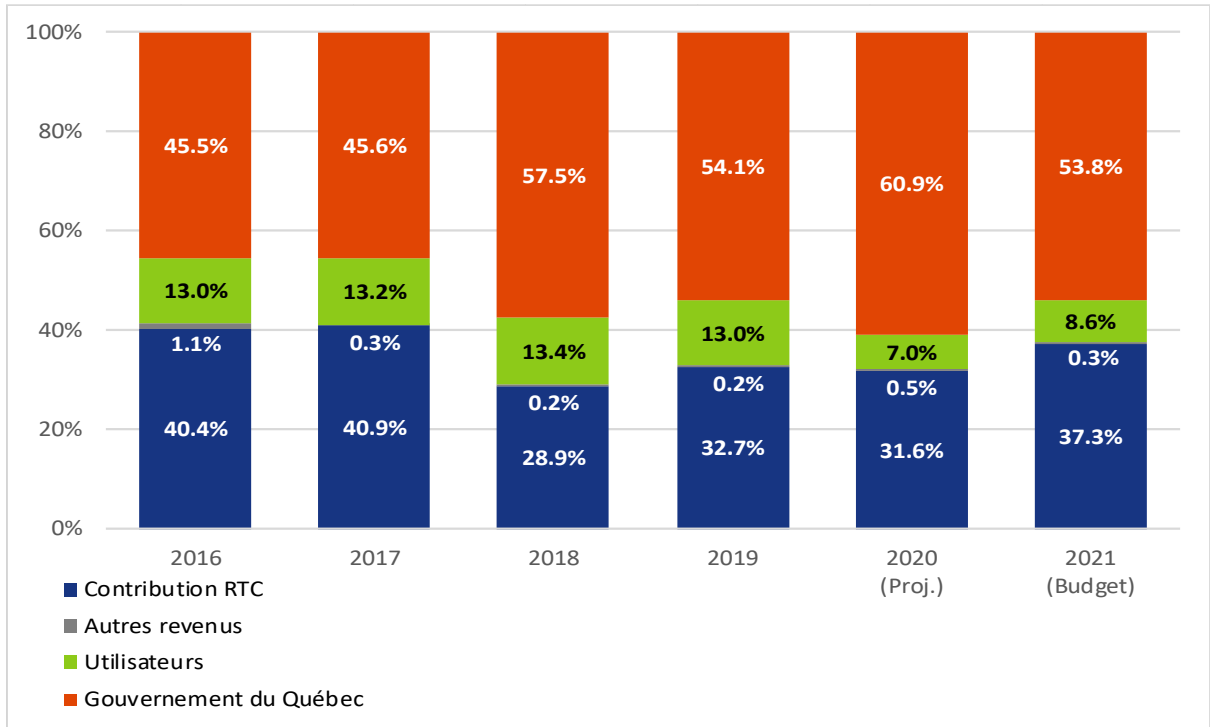
En 2020, à la suite de réflexions sur le service de sous-traitance et selon la volonté d'augmenter le nombre de fournisseurs pour ses services, le STAC a octroyé de nouveaux contrats de service en minibus. Considérant les changements à l'industrie du taxi et le climat d'incertitude actuel, cette décision permet de stabiliser les opérations pour sa clientèle.

Également, tous les services opérés en taxi sont maintenant basés sur une tarification à l'heure plutôt qu'à l'utilisation. Cette demande de l'industrie permet d'assurer la disponibilité des voitures et une rémunération adéquate pour les fournisseurs.

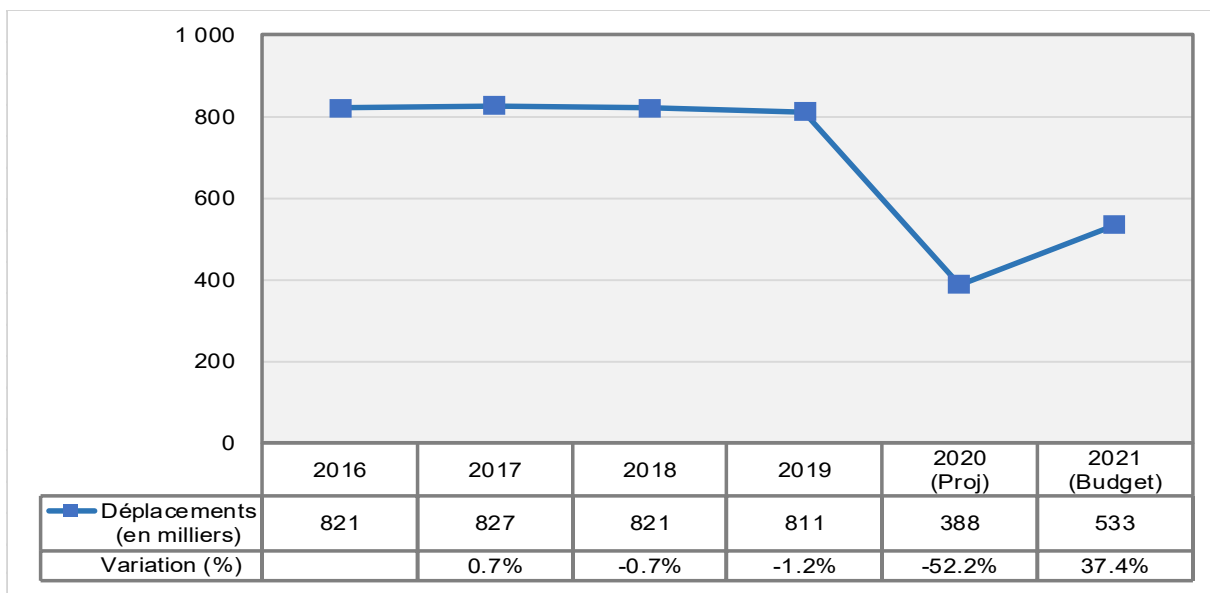
Finalement, depuis le 30 novembre 2020, le STAC a cessé ses activités d'opération de minibus en régie interne. Ces services sont redirigés vers les fournisseurs actuels de service en minibus.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC

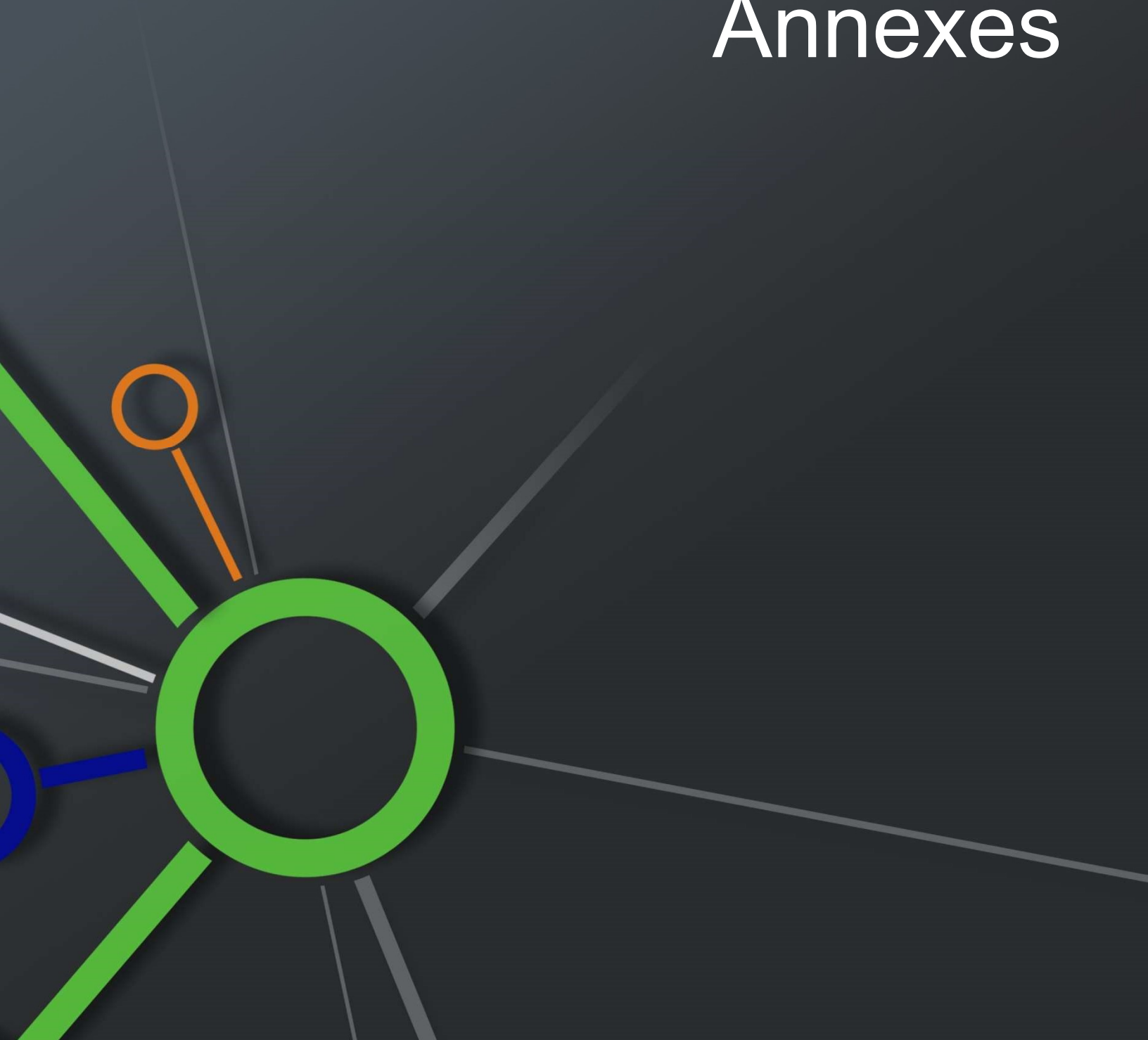
Évolution des sources de revenus du STAC



Évolution des déplacements du STAC (en milliers)



Annexes





PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS 2021-2030

Maintien			649 M\$		
Matériel roulant		Infrastructures		Systèmes	
Total:	567 M\$	Total:	32 M\$	Total:	50 M\$
40' standard hybride	300	Réfection des centres	25	Évolutions systèmes TI	28
60' articulé hybride	251	Réfection sur le réseau	5	Système de gestion	7
Équipements embarqués	9	Renouvellement d'équipement	1	Évolutions du parc informatique	4
Véhicules de service	5	Autres	1	Améliorations OPUS	3
Reconditionnement articulé	2			Infrastructure technologique	3
				Autres projets et contingence	5
Développement			329 M\$		
Matériel roulant		Infrastructures		Systèmes	
Total:	5 M\$	Total:	279 M\$	Total:	45 M\$
Projet pilote électrification	5	Centres d'exploitation	180	ERP	15
		Centre opérationnel	50	Système de vente et perception	8
		Terrains	18	Transport à la demande	8
		POB, Terminus, PDAU	11	Vélo-partage	8
		Mesures préférentielles	10	Portail web employés	2
		Autres	10	Autres	4
Grand total			978 M\$		

N'inclut pas le projet de réseau structurant. Au terme du projet, les éléments d'actifs liés au transport seront transférés au RTC.

PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS 2021-2030

Incluant la répartition pour les cinq premières années (en milliers de \$)

	2021	2022	2023	2024	2025	Total période		Grand total
						2021-2025	2026-2030	
Maintien	58 390	57 404	119 250	139 053	145 726	519 823	129 755	649 598
Développement	54 795	49 900	70 690	62 450	51 100	288 935	39 825	328 760
Total	113 185	107 304	189 940	201 503	196 826	808 758	169 600	978 358



DÉFINITION DES TYPES DE REVENUS

Autres revenus

Revenus générés principalement par des ententes commerciales, par les intérêts sur les excédents de liquidité, par la location des espaces de stationnement, par les montants défrayés par les utilisateurs sur les droits de la carte OPUS et par les contrats de service de transport en commun et de location d'autobus.

Contribution de l'agglomération

Revenus provenant de l'agglomération de Québec pour le transport en commun.

Excédent de fonctionnement

Appropriation provenant de surplus de l'état des activités financières.

Gouvernement du Québec

Sommes versées en vertu de programmes d'aide au transport en commun provenant du gouvernement du Québec et revenus représentant la part du RTC de la taxe sur l'immatriculation perçue dans la région de Québec.

Utilisateurs

Revenus provenant des utilisateurs du transport en commun.

DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES

Avantages sociaux

Contributions aux différents programmes gouvernementaux et privés, telles que la Régie des rentes du Québec, l'assurance-emploi, l'assurance parentale, les assurances collectives et la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail.

Avantages sociaux futurs

Dépenses du RTC au régime de retraite de ses employés, aux coûts liés aux employés ayant le statut de personnes en incapacité professionnelle ainsi qu'aux avantages complémentaires de retraite, tels que la couverture de soins de santé et d'assurance-vie.

Carburant

Coût net de taxes (incluant la taxe sur le carbone) du diesel et de l'essence requis pour le fonctionnement des autobus et des véhicules de service.

Chauffage, électricité et téléphone

Inclut les coûts d'électricité et de gaz naturel pour l'éclairage et le chauffage des installations de même que les frais relatifs à la téléphonie.

Contribution au transport adapté

Contribution du RTC pour compenser le manque à gagner pour le Service de transport adapté de la Capitale (STAC).

Coûts d'emploi

Dépenses liées au personnel portant notamment sur la formation, l'assignation temporaire d'employés accidentés au travail, le programme d'aide aux employés et l'achat d'uniformes.

Entretien et exploitation des véhicules

Coûts relatifs à l'entretien et à l'exploitation des véhicules, principalement les pièces de remplacement, les pneus et l'immatriculation.



DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES

Entretien et réparation des infrastructures

Coûts relatifs à l'entretien et à la réparation des centres d'exploitation, aux équipements du réseau et autres installations.

Frais généraux

Dépenses de nature administrative comme les taxes et les permis, les assurances, les frais d'association, les frais de déplacement, les commissions versées aux dépositaires de titres de transport, les honoraires professionnels, les consultations juridiques et autres services externes. De plus, cette nature comprend les coûts d'information et de promotion des services.

Imprévus

Réserve pour contingences pouvant atteindre un maximum de 1,5 % des dépenses.

Intérêts

Paiement des intérêts sur la dette à long terme.

Projets stratégiques

Dépenses pour des projets spécifiques non liés aux frais de fonctionnement courants.

Remboursement comptant

Immobilisations payées à même le budget d'exploitation.

Remboursement sur la dette

Dépenses relatives au remboursement de la partie du capital des emprunts à long terme.

Salaires

Rémunération du personnel telle que régie par les différents contrats de travail



BUDGET 2021

