



# Budget

2017

---

Fonctionnement et  
investissements



## Note liminaire

---

Le budget 2017 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'Occupation du territoire.

Les prévisions budgétaires du 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 2017 sont faites avec le réel projeté de 2016, basé sur les résultats au 30 septembre.

# Table des matières

Mot du président .....	1
Faits saillants .....	3
Conseil d'administration .....	4
Le RTC en chiffres .....	5
Les services du RTC.....	6
Le STAC en chiffres .....	7
Structure organisationnelle.....	8
Budget de fonctionnement.....	10
Principaux paramètres .....	12
Activités financières à fins fiscales .....	13
Revenus.....	14
Dépenses.....	18
PTI 2017-2019 .....	28
Immobilisations – Maintien .....	32
Immobilisations - Développement.....	33
Définition des types de revenus .....	36
Définition des types de dépenses.....	37



# Mot du président du conseil d'administration

## Prêt pour la mobilité du futur



À l'aube du plus grand chantier de transport en commun à Québec, le RTC tourne la page sur plus d'une décennie en concluant les engagements qui lui ont permis d'amener son réseau dans une nouvelle ère.

L'année 2017 verra officiellement se clore la réalisation du *Plan stratégique de développement des services 2004-2015*, qui a été soutenu par le *Plan complémentaire au PTI 2014-2016*. Nous sommes heureux de terminer les chantiers qui avaient été entamés, notamment la bonification de notre réseau structurant, le déploiement de Nomade temps réel ainsi que l'ajout de stations tempérées et de véhicules de nouvelle génération.

En ce sens, le *Budget 2017* est le premier à refléter véritablement les ressources nécessaires pour assurer l'exploitation de ce réseau bonifié depuis plus de 10 ans par la réalisation du Plan.

Des efforts considérables de rigueur et d'optimisation ont été déployés au cours des dernières années pour que les coûts d'exploitation du RTC évoluent de façon raisonnable et responsable. Le budget 2017 sera équilibré. Malgré les nombreuses améliorations apportées au cours des dernières années et les enjeux de financement qui touchent les sociétés de transport du Québec, la hausse moyenne du budget du RTC s'établit à 1,4 % depuis 2014.

La réalisation du *Programme triennal d'immobilisations 2017-2019* solidifiera nos acquis, améliorera notre performance et jettera les bases du réseau du futur. Pensons notamment au développement de pôles d'échanges, de Parc-O-Bus d'envergure régionale et de terminus, à la modernisation d'infrastructures technologiques, d'équipements et de bâtiments ainsi qu'à la poursuite de l'hybridation du parc autobus.

Autant pour soutenir les efforts collectifs pour diminuer la congestion que pour assurer un financement stable de nos activités, nous nous devons, comme société de transport, de demeurer une alternative attrayante pour nos clients actuels et potentiels. En ce sens, nous avons travaillé, et continuerons de le faire, sur les leviers qui sont à notre portée avec la collaboration de l'Agglomération de Québec, du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec, de nos partenaires d'affaires, des 1 600 employés du RTC et des membres de son conseil d'administration.

Le développement du transport en commun se trouve à un moment charnière. Grâce à une gestion rigoureuse qui lui a permis de solidifier ses acquis et aux investissements prévus au prochain PTI, le RTC est prêt à passer à la prochaine étape.

Le président du conseil d'administration,

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

Rémy Normand

# Faits saillants

- Budget équilibré à 213,3 M\$, en hausse de 2,1 % (4,4 M\$) par rapport au réel projeté 2016.
- Contribution de l'Agglomération de Québec de 115,2 M\$, en hausse de 1,8 %.
- Hausse des revenus des utilisateurs limitée à 2,2 %, la plus faible depuis 2010.
- Annualisation des nouveaux services annoncés en 2016 menant à une augmentation de 37 300 heures de service (2,8 %).
- Maintien des ventes de titres globales.
- Investissements de 303,3 M\$ au PTI 2017-2019, dont plus de 75 % est subventionné par les programmes réguliers du gouvernement du Québec ainsi que par le nouveau programme fédéral de Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC).
- Acquisition jusqu'en 2019 de 104 autobus hybrides accessibles de nouvelle génération qui offrent un confort grandement rehaussé aux clients et une performance énergétique intéressante.
- Hausse de plus de 23 % du nombre d'arrêts accessibles sur les parcours à haute fréquence.
- La contribution du RTC au Service de transport adapté de la Capitale (STAC) demeure stable à 6,6 M\$ tout en offrant le même niveau de service qu'en 2016.
- Encore cette année, les programmes de subventions du gouvernement du Québec qui soutiennent l'exploitation quotidienne des services sont maintenus au même niveau de financement.

# Conseil d'administration

## RTC

### Rémy Normand

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

### Marie France Trudel

Vice-présidente  
Conseillère du district de Sainte-Thérèse-de-Lisieux  
Arrondissement de Beauport

### Anne Corriveau

Conseillère du district de la Pointe-de-Sainte-Foy  
Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge

### France Hamel

Conseillère du district de Portneuf  
Saint-Augustin-de-Desmaures

### Laurent Proulx

Conseiller du district de Cap-Rouge–Laurentien  
Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge

### Suzanne Verreault

Conseillère du district de Limoilou  
Arrondissement de La Cité-Limoilou

### Patrick Voyer

Conseiller du district des Monts  
Arrondissement de Charlesbourg

### Yvan Bourdeau

Utilisateur des services de transport adapté

### Myriam Régnier

Utilisatrice des services de transport en commun

## STAC

### Marie France Trudel

Présidente  
Conseillère du district de Sainte-Thérèse-de-Lisieux  
Arrondissement de Beauport

### Yvan Bourdeau

Vice-président  
Utilisateur des services de transport adapté

### Anne Corriveau

Conseillère du district de la Pointe-de-Sainte-Foy  
Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge

### France Hamel

Conseillère du district de Portneuf  
Saint-Augustin-de-Desmaures

### Rémy Normand

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

### Laurent Proulx

Conseiller du district de Cap-Rouge–Laurentien  
Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge

### Suzanne Verreault

Conseillère du district de Limoilou  
Arrondissement de La Cité-Limoilou

### Patrick Voyer

Conseiller du district des Monts  
Arrondissement de Charlesbourg

### Myriam Régnier

Utilisatrice des services de transport en commun



# Le RTC en chiffres

(En date du 15 octobre 2016)

## 1 611 employés



934  
personnel  
chauffeur



362  
personnel  
administratif  
et de soutien



315  
personnel  
de l'entretien

## 4 534 arrêts



1 062  
abribus



21  
Parc-O-Bus



20  
stations tempérées



10  
terminus

## 581\* véhicules



441  
véhicules standards



86  
véhicules articulés



31  
véhicules standards hybrides



23  
véhicules articulés hybrides

## 4 258 départs / jour



868  
km de réseau



65,4  
km de voies  
réservées

\*En date du 10 décembre 2016

# Les services du RTC



## Métrobus

6 parcours  
800, 801, 802, 803, 804 et 807  
Service à haute fréquence



Intervalle de service  
aux 10 à 15 min.  
7 jours sur 7



## leBus

60 parcours  
1 à 99 et 100 à 199  
Couvre le territoire et assure  
la liaison entre les quartiers  
résidentiels et les pôles d'activité



7 jours sur 7



## eXpress

57 parcours  
200, 300 et 500  
Lien direct par l'autoroute vers  
le centre-ville de Québec et  
Sainte-Foy Centre



En semaine aux  
heures de pointe  
am et pm



## Couche-tard

13 parcours  
900 à 999



Fin de soirée les  
vendredis et samedis

# Le STAC en chiffres

## 49 employés\*



14  
personnel  
chauffeurs



15  
préposés centre de réservation et  
agents service à la clientèle



7  
employés cadres,  
professionnels  
et de soutien



13  
contrôleurs et analyste  
soutien technique

\*En date du 15 octobre 2016

---

**794 033**  
déplacements / an (2015)

La desserte est offerte par des fournisseurs de taxis, par des fournisseurs de minibus et des véhicules du STAC.



87 %  
taxis privés

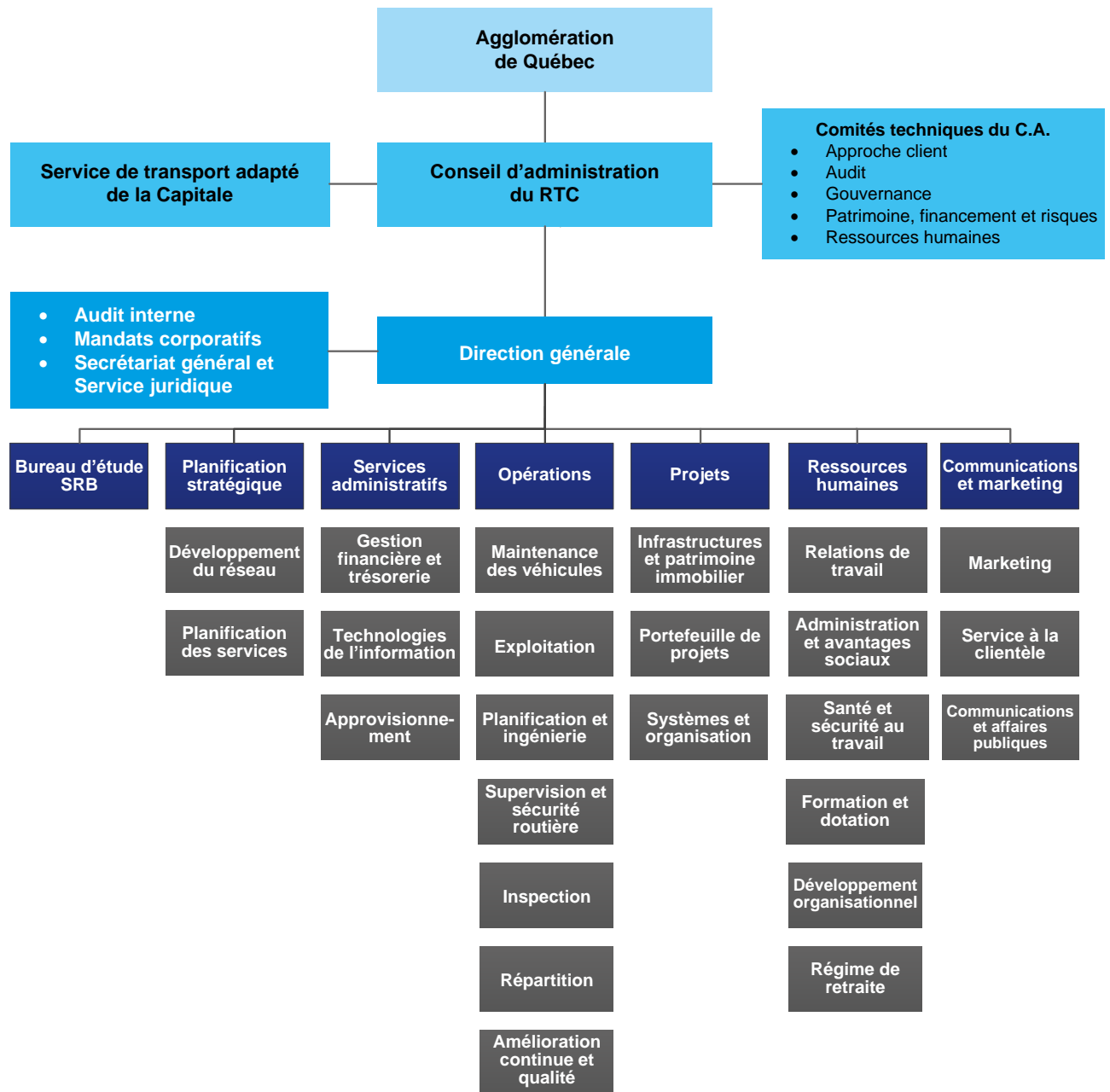


7 %  
minibus privés



6 %  
minibus STAC

# Structure organisationnelle



# Budget de fonctionnement



# Budget de fonctionnement

## Un budget responsable

Le RTC présente un budget 2017 équilibré s'élevant à 213,3 M\$, soit **une hausse de 2,1 %** (4,4 M\$) par rapport au réel projeté de 2016.

Ces dernières années, le RTC a fait un travail de **gestion responsable** pour assurer que les coûts d'exploitation augmentent de façon raisonnable. Depuis 2014, le budget de fonctionnement du RTC est passé de 204,5 M\$ à 213,3 M\$ en 2017, limitant la **hausse moyenne à 1,4 % par année**.

Ce résultat est à souligner puisque durant cette période, le RTC a tout de même augmenté ses heures de service, en plus d'ajouter des structures et divers équipements permettant d'améliorer l'expérience client comme des stations tempérées, des véhicules de nouvelle génération et le système Nomade temps réel.

Le RTC a vu ses ventes de titres diminuer durant cette période, ce qui se compare à ce que l'on voit un peu partout au Canada dans les sociétés de transport. Cette réalité amène une pression sur l'équilibre financier. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette baisse de la demande dans la région de Québec, tels que :

- Cours en ligne en forte hausse;
- Achats et magasinage sur le Web de plus en plus populaires;
- Hausse deux fois plus rapide du nombre de véhicules que de la population;
- Vieillesse de la population.

Cependant, en améliorant ses services, le RTC **compte stabiliser ses ventes** en 2017 au même niveau qu'en 2016.

## Une planification efficace des services

Ayant comme objectif d'améliorer l'efficacité de son réseau, le RTC a fait la révision complète de ses horaires en cours d'année 2015 en utilisant notamment les données recueillies par le système Nomade temps réel. Ces travaux d'analyse en fonction de l'exploitation quotidienne ou saisonnière ont permis d'optimiser l'allocation des ressources.

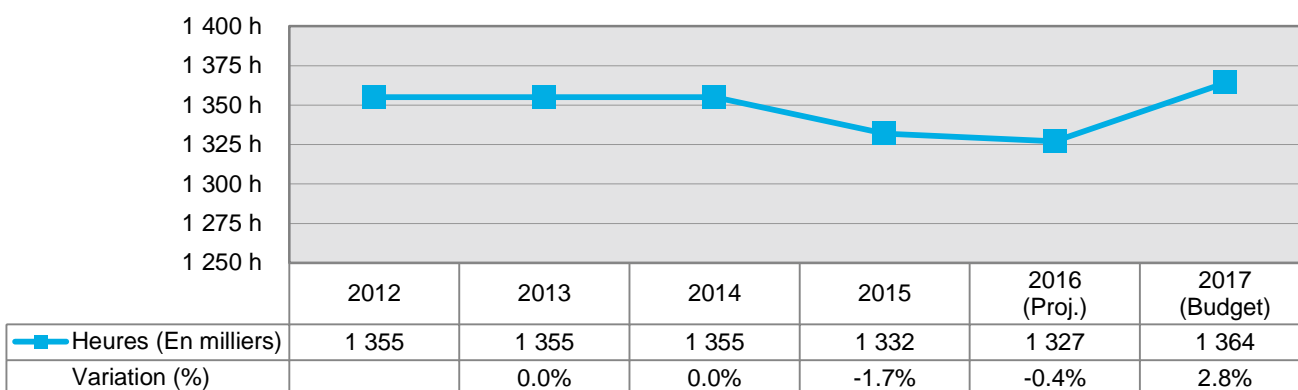
Ce travail a eu des effets importants dès 2016, dont la **diminution du temps de déplacement** pour de nombreux clients **et la création de nouveaux services**. En 2017, **une augmentation de 37 300 heures de service est prévue**, dont voici les principaux composants:

- Conversion du parcours 87 en Métrobus 804;
- Ajustement du parcours 84;

# Budget de fonctionnement

- Bonification de la desserte locale du sud-est du secteur Beauport;
- Desserte des Parc-O-Bus Montmorency et de la Faune;
- Création d'horaires saisonniers sur des parcours eXpress et réguliers;
- Horaire bonifié durant les Fêtes.

## Évolution des heures de service



## Des enjeux financiers préoccupants

Le gouvernement du Québec contribue au financement du budget de fonctionnement du RTC par le biais de la **taxe sur l'immatriculation** et de la **subvention à l'exploitation**. Au budget 2017, cela représente un montant de 23,5 M\$, soit 11 % des revenus totaux.

Depuis de nombreuses années, le ministère des Transports maintient son financement au même niveau, sans indexer ses taux. Cela provoque un manque à gagner important, créant une **pression financière préoccupante sur le maintien à court et long terme de l'équilibre budgétaire** des sociétés de transport.

De plus, le RTC a vu diminuer sa contribution de la subvention à l'exploitation au cours des dernières années, les modalités d'attribution des montants versés pouvant varier en fonction des heures de service. À cet effet, à la suite de travaux d'analyse amenant des gains d'optimisation d'heures de service, le RTC s'est vu retirer des sommes au montant initialement accordé.

Le transport adapté, le STAC, vit la même situation avec le *Programme d'aide du transport adapté* du gouvernement du Québec, également non indexé depuis 2012.

# Principaux paramètres

	Budget 2017	Projection 2016	Réel 2015	Réel 2014
Achalandage (déplacements)				
• RTC <sup>1</sup>	44 800 000	44 800 000	45 200 000	46 610 101
• STAC	806 000	806 000	794 033	753 851
Heures de service (h)	1 364 600	1 327 300	1 332 437	1 354 912
Kilométrage (km)	28 520 100	27 685 400	27 745 216	28 191 553
Autobus aux heures de pointe	500	504	510	513
Acquisition d'autobus				
• Standards (40 pieds)	36	5	26	0
• Articulés (60 pieds)	0	23	0	0
Âge moyen des véhicules (ans)	8,7	8,7	8,2	8,3
Prix moyen du carburant (\$/l) <sup>2</sup>	0,78	0,94	0,95	0,94
Taux de consommation du diesel (l/100 km)	56,2	56,5	57,6	57,8
Vitesse moyenne (km/h)	20,9	20,9	20,8	20,8
Taux d'intérêt sur emprunt (%)	3,25	1,74	1,98	2,10

## Note

<sup>1</sup> Basé sur une estimation des déplacements selon les titres de transport vendus.

<sup>2</sup> Les risques de variation du prix moyen du carburant sont atténués par des contrats de couverture correspondant en 2017 à 93 % et en 2016 à 94 % de la consommation totale de diesel pour ces années.



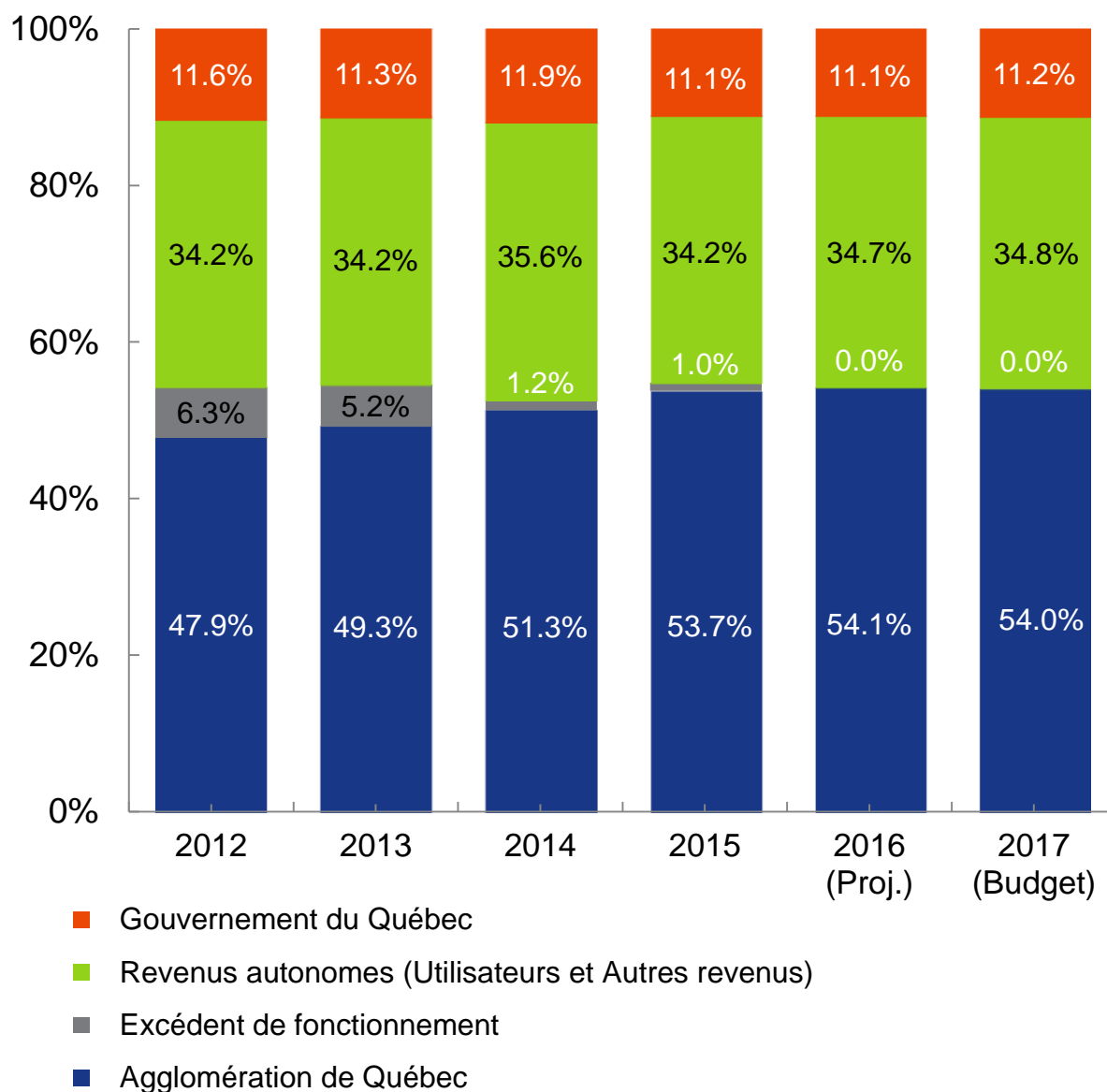
# Activités financières à fins fiscales

## (non consolidées)

En milliers de \$	Budget 2017	Projection 2016	Écart Bud.2017 /Projection 2016	Réel 2015	Réel 2014
<b>REVENUS</b>	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Contribution de l'Agglomération	115 168	113 131	2 037	108 260	104 867
Utilisateurs	67 137	65 695	1 442	64 178	64 757
Gouvernement du Québec	23 978	23 285	693	22 460	24 429
Autres revenus	7 063	6 834	229	4 680	8 033
Excédent de fonctionnement affecté	0	35	(35)	2 041	2 544
<b>TOTAL – REVENUS</b>	<b>213 346</b>	<b>208 980</b>	<b>4 366</b>	<b>201 619</b>	<b>204 630</b>
<b>DÉPENSES D'EXPLOITATION</b>					
Masse salariale	146 796	143 083	3 713	138 203	135 964
Biens et services	39 784	41 296	(1 512)	39 435	40 394
<b>TOTAL – DÉPENSES D'EXPLOITATION</b>	<b>186 580</b>	<b>184 379</b>	<b>2 201</b>	<b>177 638</b>	<b>176 358</b>
<b>FINANCEMENT</b>	<b>20 151</b>	<b>17 934</b>	<b>2 217</b>	<b>18 359</b>	<b>21 100</b>
<b>CONTRIBUTION AU TRANSPORT ADAPTÉ</b>	<b>6 615</b>	<b>6 615</b>	<b>0</b>	<b>6 157</b>	<b>7 054</b>
<b>TOTAL DES DÉPENSES</b>	<b>213 346</b>	<b>208 928</b>	<b>4 418</b>	<b>202 154</b>	<b>204 512</b>
<b>SURPLUS – (DÉFICIT)</b>	<b>0</b>	<b>52</b>	<b>(52)</b>	<b>(535)</b>	<b>118</b>

## Évolution des sources de revenus

L'Agglomération de Québec est le principal contributeur au financement du transport en commun avec une part dépassant 50 % depuis 2014. Elle se situera à 54 % au budget 2017, pour pallier le fait qu'il n'y a plus d'appropriation de surplus et que les programmes de financement à l'exploitation quotidienne ne sont pas indexés. S'ajoute à cela la volonté que les revenus provenant des utilisateurs demeurent sous la barre de 33 % des revenus totaux.



# Revenus

Les revenus inscrits au budget 2017 de 213,3 M\$ sont supérieurs aux résultats projetés de 2016 de 4,4 M\$, ou 2,1 %. Les principales variations pour chacune des grandes natures de revenus sont expliquées ci-après.

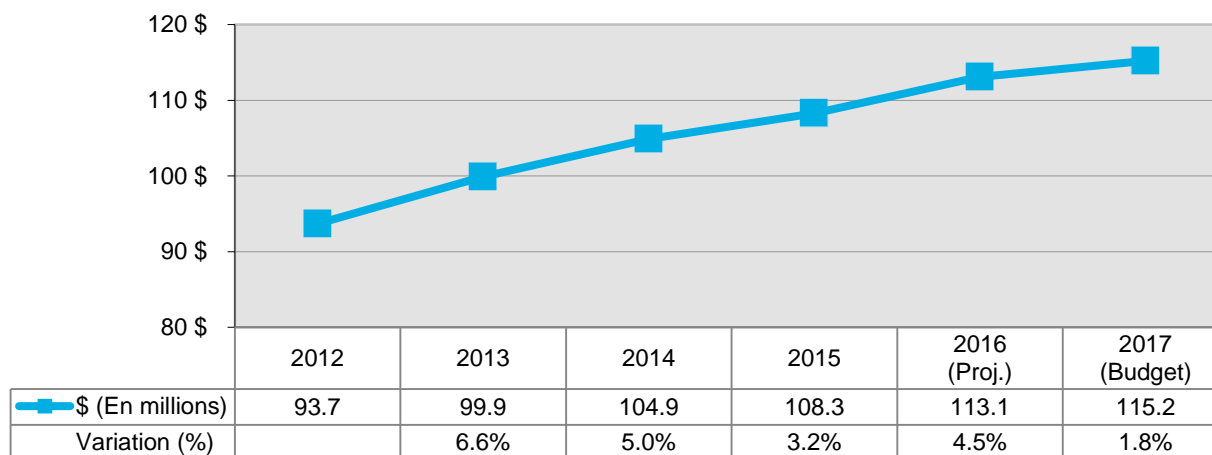
## Contribution de l'Agglomération

### Hausse de 2 M\$ ou 1,8 % vs réel projeté 2016

En 2017, l'Agglomération de Québec versera 115,2 M\$ au RTC, soit une augmentation de sa contribution de 2 M\$ par rapport à l'année 2016.

Depuis 2012, la contribution de l'Agglomération de Québec a augmenté en moyenne de 4,2 % par année.

### Évolution de la contribution de l'Agglomération



# Revenus

## Revenus autonomes

**La proportion sur les revenus totaux est stable à 34,8 %**

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

## Utilisateurs

**Hausse de 1,4 M\$ ou 2,2 % vs réel projeté 2016**

Le montant des revenus provenant des utilisateurs augmentera de 2,2 % sur la même base de l'achalandage que celle projetée en 2016. Ces revenus occupent une **proportion de 31,5 % des revenus totaux** pour s'élever à 67,1 M\$ au budget 2017.

Les actions de fidélisation de la clientèle se poursuivront. Les succès obtenus grâce à la modernisation de la stratégie tarifaire et la création de nouveaux titres (FestiBus, laissez-passer 5 jours, etc.) encouragent le RTC à poursuivre sur cette lancée.

## Autres revenus

**Hausse de 0,2 M\$ ou 3,4 % vs réel projeté 2016**

Conclue en 2015, l'entente sur les revenus commerciaux permet d'enrichir l'expérience client. Le développement et la mise en place d'innovations telles que l'amélioration des zones d'attente et le déploiement d'écrans d'information statiques et interactifs destinés à l'information pour la clientèle font partie de ces améliorations.

Cette alliance entre le secteur privé et une société de transport en commun a grandement contribué à augmenter les Autres revenus, passant ainsi d'une proportion de 2,3 % des revenus totaux en 2015 à 3,4 % au prochain budget.

## Gouvernement du Québec

**La proportion sur les dépenses totales est stable à 11,2 %**

Ces revenus sont composés de la Subvention à l'exploitation, de la Taxe sur l'immatriculation et de Subventions autres.

## Subvention à l'exploitation

**Variation de 1,1 M\$ ou 9,3 % vs réel projeté 2016**

En 2007, le gouvernement du Québec a instauré un programme d'aide pour soutenir les sociétés de transport dans leurs efforts visant à accroître l'offre de service à la population. Le gouvernement a fixé comme cible une augmentation de l'offre de service de 16 % et une hausse de l'achalandage de 8 %.

Durant cette période, le RTC a connu une augmentation de l'achalandage de plus de 12 %.

Ayant atteint le plafond maximal de 12,5 M\$ admissible par le gouvernement en 2015, le RTC revient au même niveau de subvention déjà accordé avec l'ajout d'heures de service au budget 2017. Le tout représente une variation de 1,1 M\$ par rapport au réel projeté 2016.

## Taxe sur l'immatriculation

**Variation de 0,1 M\$ ou 1,2 % vs réel projeté 2016**

La taxe est fixée à 30 \$ annuellement par automobile depuis 1992. Cette source de financement contribue à 5,2 % des revenus du RTC.

## Subventions autres

**Baisse de 0,5 M\$ vs réel projeté en 2016**

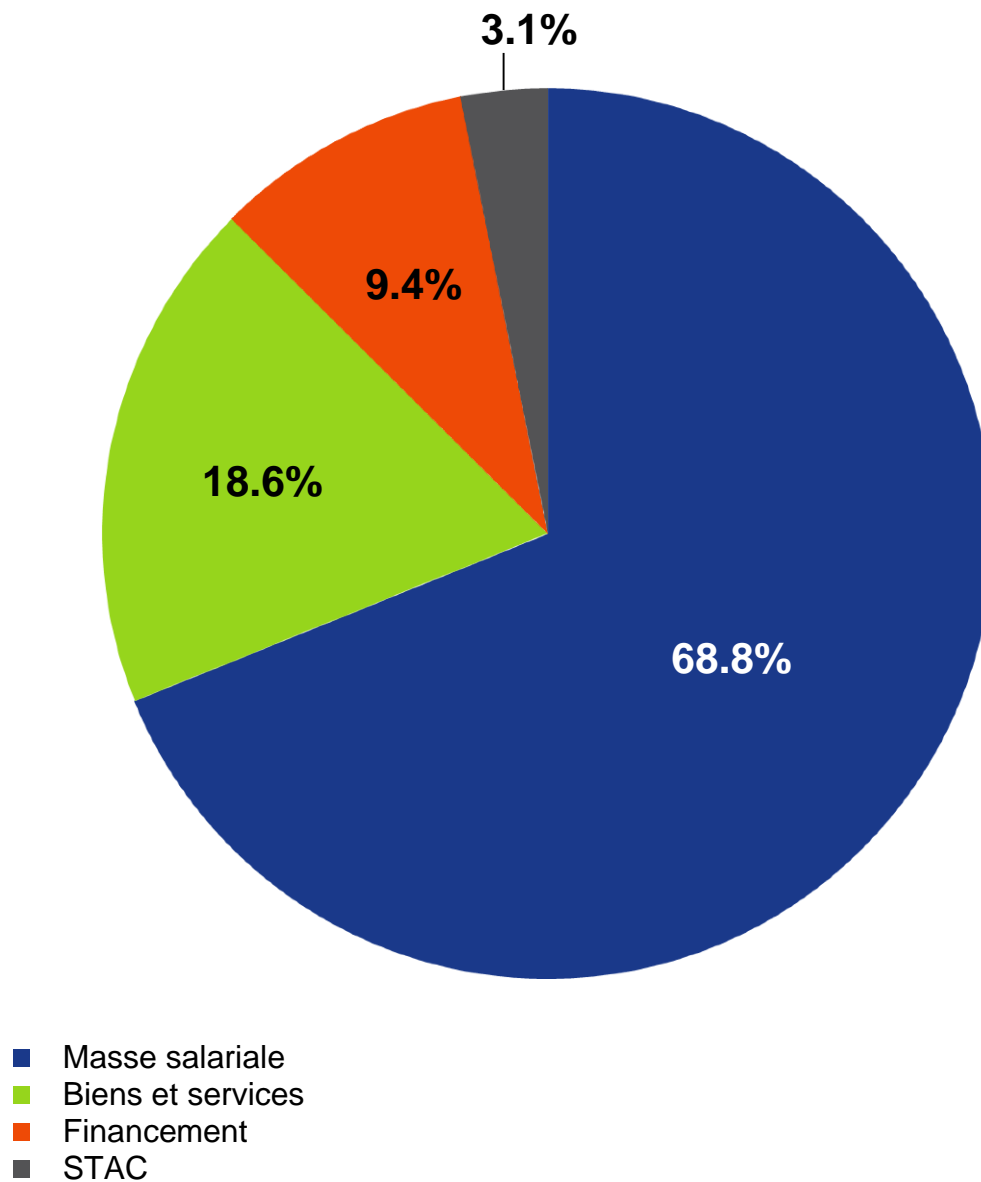
En 2017, ce budget s'établit à 0,45 M\$ et correspond au montant de subvention pour l'enquête Origine-Destination 2017.

# Dépenses

En milliers de \$	Budget 2017	Projection 30 sept. 2016	Écart Bud.2017 /Projection 2016	Réel 2015	Réel 2014
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
<b>Masse salariale</b>					
Salaires	109 530	107 952	1 578	103 117	101 977
Avantages sociaux	18 308	17 352	956	18 075	16 420
Avantages sociaux futurs	14 919	14 578	341	14 447	14 562
Coûts d'emploi	4 039	3 201	838	2 564	3 005
	<b>146 796</b>	<b>143 083</b>	<b>3 713</b>	<b>138 203</b>	<b>135 964</b>
<b>Biens et services</b>					
Carburant	12 470	14 823	(2 353)	15 293	15 446
Entretien et exploitation des véhicules	11 368	12 075	(707)	10 390	10 315
Entretien et réparation des bâtiments	2 942	2 858	84	2 794	2 657
Chauffage, électricité, téléphone	1 667	1 563	104	1 637	1 740
Frais généraux	11 337	9 977	1 360	9 321	10 236
	<b>39 784</b>	<b>41 296</b>	<b>(1 512)</b>	<b>39 435</b>	<b>40 394</b>
<b>Financement</b>					
Subventions	(19 405)	(18 405)	(1 000)	(15 616)	(15 481)
Intérêts	4 772	4 927	(155)	4 547	5 159
Remboursement sur la dette	32 922	31 154	1 768	28 584	29 155
Remboursement comptant	1 862	258	1 604	844	2 267
	<b>20 151</b>	<b>17 934</b>	<b>2 217</b>	<b>18 359</b>	<b>21 100</b>
<b>Contribution au transport adapté</b>	<b>6 615</b>	<b>6 615</b>	<b>0</b>	<b>6 157</b>	<b>7 054</b>
<b>Total des dépenses</b>	<b>213 346</b>	<b>208 928</b>	<b>4 418</b>	<b>202 154</b>	<b>204 512</b>

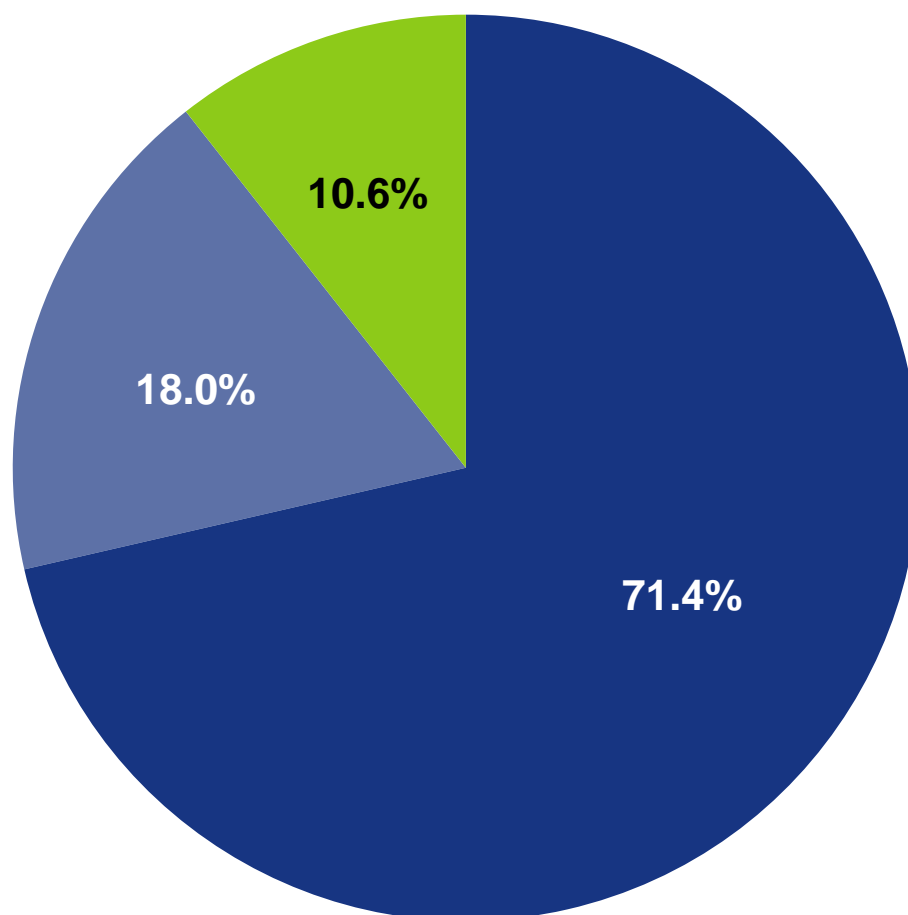
# Dépenses

## Répartition – Par nature



# Dépenses

## Répartition – Par activités liées au service



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



# Dépenses

## Masse salariale

### **Hausse de 3,7 M\$ ou 2,6 % vs réel projeté 2016**

Cette augmentation de 2,6 % s'explique notamment par l'embauche de chauffeurs pour répondre à la hausse des heures de service.

L'ensemble des conventions collectives vient à échéance en 2016. À cet effet, le budget 2017 tient compte d'hypothèses d'indexation des salaires selon l'indice courant des prix à la consommation et de la progression du personnel dans les échelles salariales.

## Biens et services

### **Baisse de 1,5 M\$ ou 3,7 % vs réel projeté 2016**

La baisse de la dépense en biens et services est attribuable principalement à la baisse des dépenses liées au carburant.

Rappelons que pour atténuer les risques de variation des prix du carburant à son budget, le RTC utilise des contrats de couverture. Considérant la chute marquée dans le marché du pétrole en 2015, la stratégie financière déployée permet de diminuer la dépense de carburant de 2,4 M\$ ou 0,16 \$/l.

Les coûts d'entretien et d'exploitation des véhicules et des bâtiments diminuent de 4,2 % (0,6 M\$).

Les frais généraux sont en hausse de 13,6 % (1,4 M\$), s'expliquant principalement par la mise en place et la réalisation de différents projets de développement et de maintien du patrimoine, le tout augmentant le coût des taxes municipales (0,2 M\$) et par une étude de type enquête régionale, appelée Enquête Origine-Destination (0,8 M\$), qui débutera en 2017. Cette enquête est réalisée généralement tous les cinq ans en partenariat avec des organisations responsables de la planification des services et des infrastructures de transport.

# Dépenses

## Contribution au transport adapté

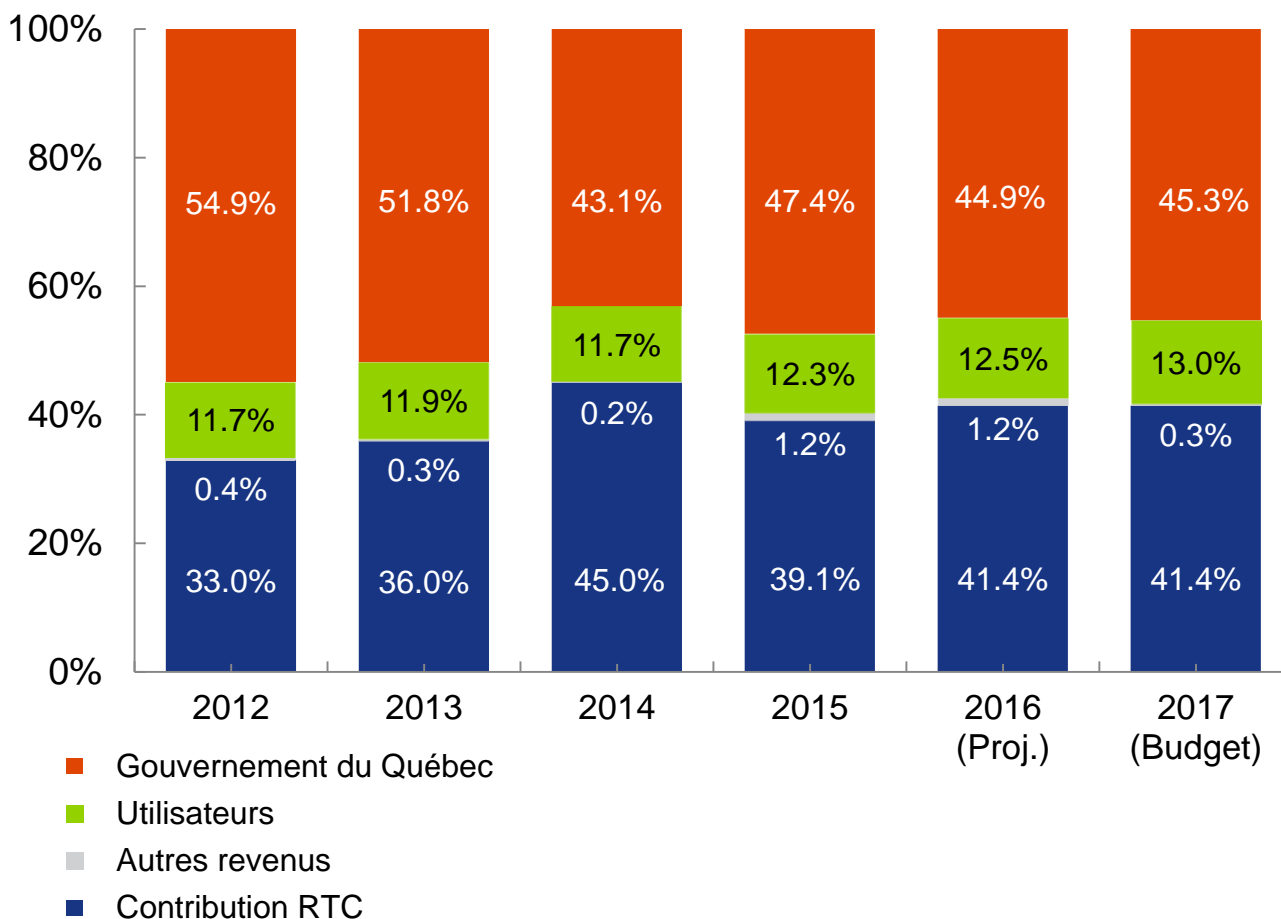
### Un budget constant à 6,6 M\$

Ayant augmenté son offre de service de 4,1 % en moyenne par année de 2012 à 2016 pour répondre à une demande croissante, le STAC prévoit stabiliser à 806 000 le nombre de ses déplacements au budget 2017, soit le même niveau que 2016.

Considérant sa capacité financière, le STAC ne peut poursuivre cette hausse marquée des déplacements. Par contre, le RTC continue ses efforts constants pour rendre son réseau régulier plus accessible aux personnes à mobilité réduite.

Rappelons que le STAC bénéficie du *Programme d'aide au développement du transport adapté* du gouvernement du Québec. Par contre, il est demeuré au même niveau de financement depuis 2012. Conséquemment, le STAC a dû absorber les coûts liés à la croissance des déplacements.

### Évolution des sources de revenus



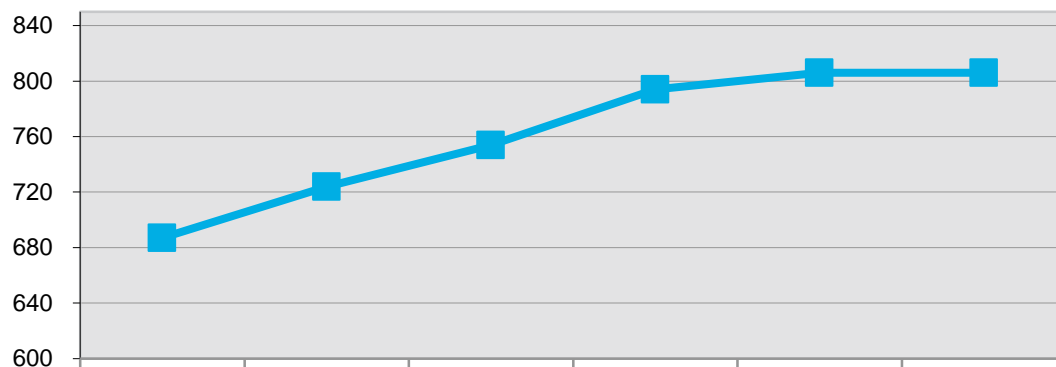
# Dépenses

## Activités financières du STAC

En milliers de \$	Budget 2017	Projection 2016	Écart Bud.2017/ Projection 2016	Réel 2015	Réel 2014
<b>REVENUS</b>	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Utilisateurs	2 081	2 036	45	1 938	1 855
Subvention MTQ	7 246	7 291	(45)	7 462	6 737
Autres revenus	40	190	(150)	184	32
Contribution du RTC	6 615	6 615	0	6 157	7 054
<b>TOTAL – REVENUS</b>	<b>15 982</b>	<b>16 132</b>	<b>(150)</b>	<b>15 741</b>	<b>15 678</b>
<b>DÉPENSES D'EXPLOITATION</b>					
Masse salariale	3 650	3 579	71	3 614	3 916
Frais généraux et entretien des véhicules	1 280	1 306	(26)	1 034	764
Sous-traitance	10 552	10 749	(197)	10 596	10 349
<b>TOTAL – DÉPENSES D'EXPLOITATION</b>	<b>15 482</b>	<b>15 634</b>	<b>(152)</b>	<b>15 244</b>	<b>15 029</b>
<b>FINANCEMENT</b>	<b>500</b>	<b>498</b>	<b>2</b>	<b>497</b>	<b>649</b>
<b>TOTAL DES DÉPENSES</b>	<b>15 982</b>	<b>16 132</b>	<b>(150)</b>	<b>15 741</b>	<b>15 678</b>

# Dépenses

## Évolution des déplacements du STAC



	2012	2013	2014	2015	2016 (Proj.)	2017 (Budget)
■ Déplacements (En milliers)	687	724	754	794	806	806
Variation (%)		5.4%	4.1%	5.3%	1.5%	0.0%

## Financement

### Hausse de 2,2 M\$ ou 12,4 % vs réel projeté 2016

En 2016, le RTC a annoncé des investissements majeurs au bénéfice de la clientèle. Cela s'est traduit par des investissements de près de 65 M\$ pour cette seule année, le plus fort total des cinq dernières années. Considérant que le remboursement du capital ne commence que l'année suivante, le service de la dette nette, soit le coût en capital et intérêts diminué des programmes d'aide, est en hausse de 0,7 M\$ par rapport au réel projeté 2016.

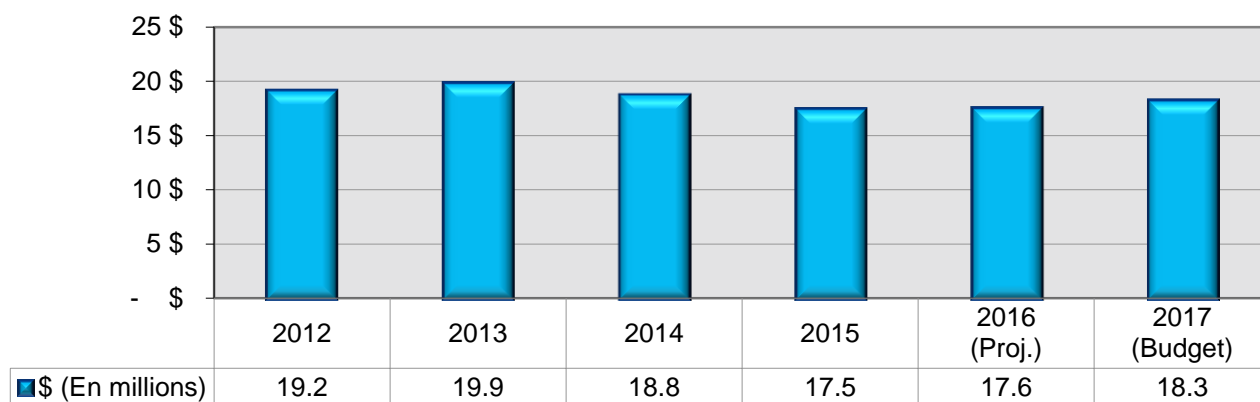
Au budget 2017, le RTC augmente ses investissements payés au comptant de 1,5 M\$ pour pallier les augmentations prévisibles du service de la dette pour les prochaines années.

Le RTC maintient le coût du service de la dette nette à une proportion constante de son budget global en utilisant certaines stratégies financières, dont la planification et l'utilisation des programmes de subvention comme le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun* de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL), portion au comptant, à titre d'exemple, et le nouveau programme de *Fonds pour les infrastructures du transport en commun* (FITC).

Rappelons que les subventions sont versées sur la base du remboursement du service de la dette. Pour le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun* et le *Fonds pour les infrastructures du transport en commun* (FITC), les subventions, lorsque versées au comptant, ne figurent pas comme revenus de subventions liés aux investissements en vertu des normes comptables.

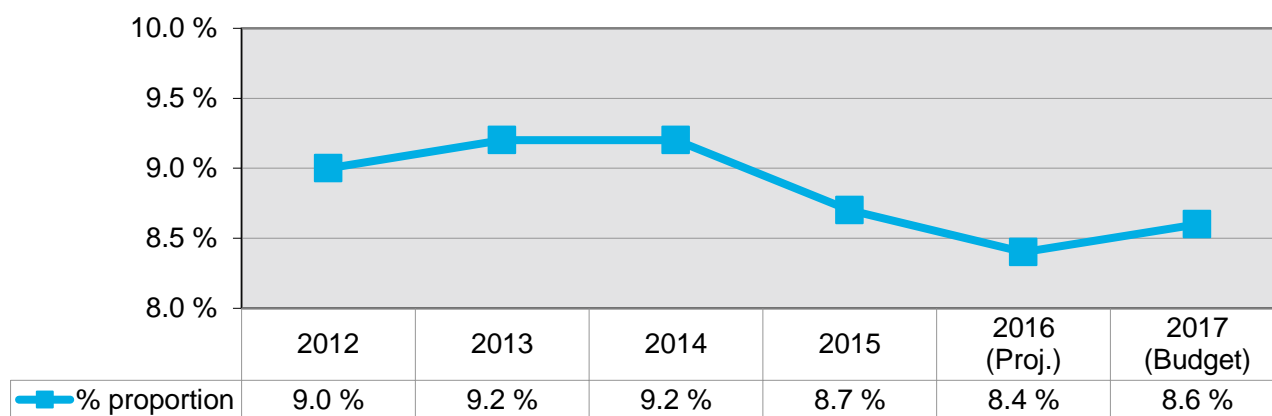
# Dépenses

## Évolution du service de la dette nette



Note : Exclut le financement sur immobilisations payé comptant

## Évolution de la proportion du service de la dette nette sur les dépenses totales



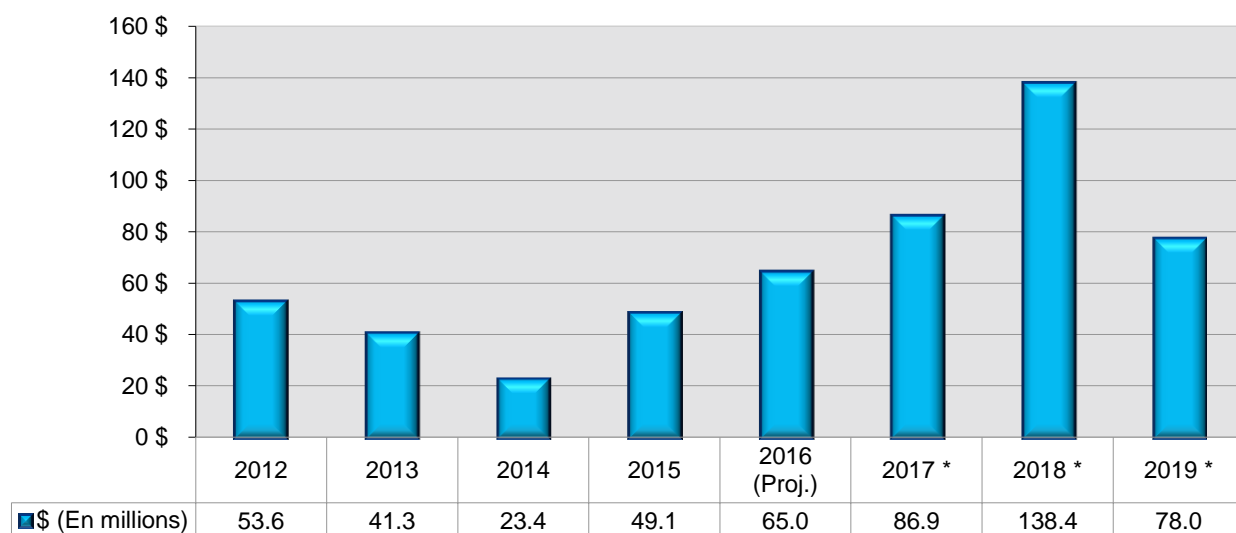
# Programme triennal d'immobilisations 2017-2019



# PTI 2017-2019

Au PTI 2017-2019, le RTC prévoit investir 303,3 M\$. Ces investissements sont soutenus à plus de 75 % (226,3 M\$) par les différents programmes d'aide des gouvernements provincial et fédéral. Le RTC poursuit ainsi ses efforts pour améliorer la qualité de son service et le confort de ses clients. À cela s'ajoutent des investissements pour soutenir la révision en profondeur du réseau afin d'assurer son efficacité et son adaptation à la demande à court, moyen et long terme.

## Évolution des investissements annuels



\* : Inscrit au PTI 2017-2019



# PTI 2017-2019

## Sources de financement

Les subventions proviennent de trois sources soit : le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* (PAGTCP), le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun* de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et le *Fonds pour les infrastructures du transport en commun* (FITC). Ce dernier est nouveau et provient d'une entente conclue en cours d'année 2016 entre les gouvernements du Canada et du Québec. Le FITC vise des projets devant être complétés entre le 1er avril 2016 et le 31 mars 2018.

Il importe ici de noter que le 1<sup>er</sup> novembre 2016, le ministre des Finances canadien annonçait la phase 2 du FITC injectant ainsi 25,3 milliards de dollars dans le soutien au développement des transports collectifs. Bien que les règles et la répartition ne soient pas entièrement définies, le tout aura un impact positif sur les taux de subvention de nos investissements planifiés qui se reflète dans le PTI.

Pour les portions non subventionnées, le RTC assume le tout à même ses fonds propres ou par l'émission de dette.

Financement	Total PTI (M\$)	%
<b>Programmes de subvention *</b>		
Programme d'aide au transport collectif des personnes, PQI 2015-2019 (50 % - 75 %)	124,4	
Fonds pour l'infrastructure de transport en commun, FITC (90 %)	98,8	
Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun, SOFIL (85 %)	3,1	
<b>Sous-total</b>	<b>226,3</b>	<b>75 %</b>
<b>RTC</b>	77,0	25 %
<b>Total</b>	<b>303,3</b>	<b>100 %</b>

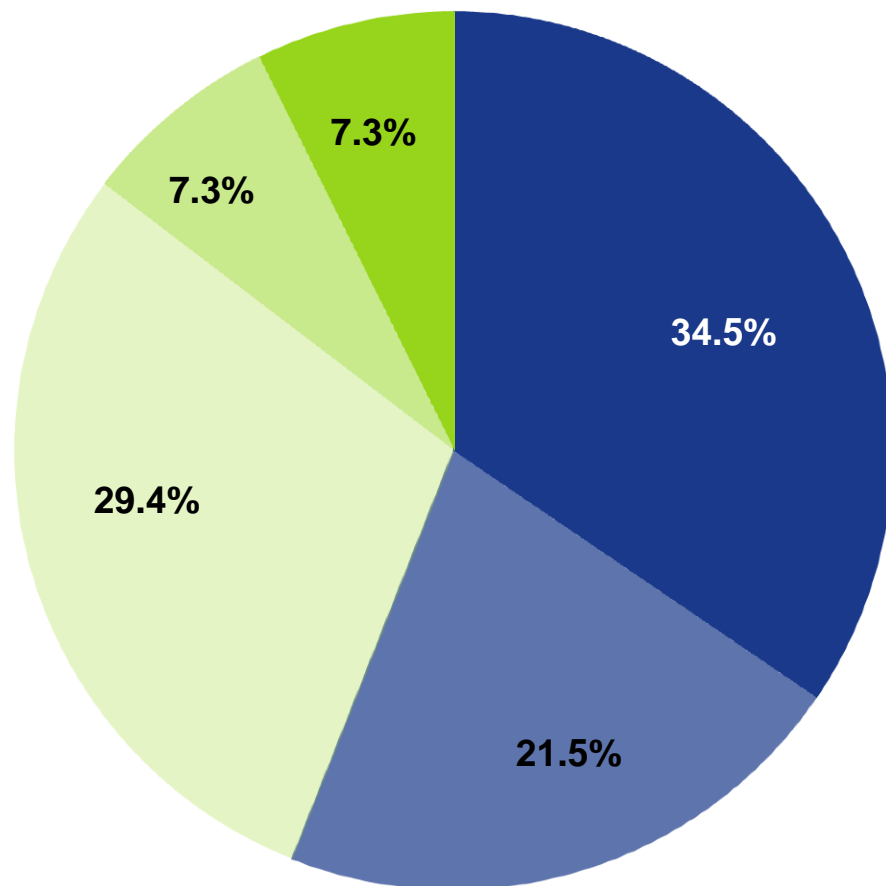
\* Le pourcentage entre parenthèses correspond au taux de subvention applicable.

# PTI 2017-2019

## Sommaire

En millions de \$	2017	2018	2019	TOTAL 2017- 2019	%
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(%)
<b>Maintien</b>					
Matériel roulant	36,3	57,8	10,6	<b>104,7</b>	35 %
Infrastructures	18,6	29,1	17,6	<b>65,3</b>	22 %
<b>Sous-total maintien</b>	<b>54,9</b>	<b>86,9</b>	<b>28,2</b>	<b>170,0</b>	<b>57 %</b>
<b>Développement</b>					
Développement des services	18,8	33,9	36,6	<b>89,3</b>	29 %
Amélioration de l'expérience client	5,3	9,9	6,8	<b>22,0</b>	7 %
Amélioration de la performance	7,9	7,7	6,4	<b>22,0</b>	7 %
<b>Sous-total développement</b>	<b>32,0</b>	<b>51,5</b>	<b>49,8</b>	<b>133,3</b>	<b>43 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>86,9</b>	<b>138,4</b>	<b>78,0</b>	<b>303,3</b>	<b>100 %</b>
Subventions	70,1	102,2	54,0	<b>226,3</b>	
<b>Coût net</b>	<b>16,8</b>	<b>36,2</b>	<b>24,0</b>	<b>77,0</b>	
Taux de subvention	81 %	74 %	69 %	<b>75 %</b>	

## Répartition des investissements



- Maintenance du matériel roulant
- Maintenance des infrastructures
- Développement des services
- Amélioration de la performance
- Amélioration de l'expérience client

# Immobilisations – Maintien

Les projets d'immobilisations pour le maintien des actifs représentent 57 % du PTI 2017-2019 du RTC. On prévoit ainsi 170 M\$ d'investissements afin de permettre le renouvellement du matériel roulant et le maintien des infrastructures existantes.

## Matériel roulant (104,7 M\$)

Chaque année, le RTC remplace des véhicules ayant atteint la fin de leur vie utile. Au cours des prochaines années, le programme de remplacement se poursuivra avec l'acquisition de véhicules hybrides, conformément aux orientations du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec. Ces autobus offrent notamment un environnement à température contrôlée pour un meilleur confort à bord.

Ainsi, au cours des trois prochaines années, 32 midibus gagneront le parc pour mieux desservir le cœur de la ville de Québec ainsi que 72 véhicules standards pour assurer la desserte régulière.

Un programme de reconditionnement des autobus articulés étalé sur cinq années a débuté en 2015 pour assurer la disponibilité et la fiabilité des véhicules jusqu'à ce qu'ils atteignent leur fin de vie utile. Cet investissement s'élève à 8,5 M\$, dont 6,9 M\$ pour la période 2017-2019.

Finalement, le RTC remplacera des véhicules de service pour l'équivalent de 1,0 M\$.

## Infrastructures (65,3 M\$)

Le centre Lebourgneuf a été construit en 1979 et agrandi en 1985. Afin de le maintenir en bon état et de l'adapter à l'évolution des besoins d'exploitation, le RTC procédera à des investissements majeurs. Les travaux nécessaires incluent la réfection complète de la toiture, le réaménagement de l'atelier de maintenance, le réaménagement d'espaces de travail, le remplacement des systèmes d'éclairage et de ventilation des espaces communs ainsi que des correctifs sur diverses infrastructures pour un total de 36,4 M\$.

Au cours des trois prochaines années, 27,7 M\$ seront investis pour renouveler et moderniser des équipements informatiques et opérationnels. Cette somme servira principalement à remplacer les équipements de radiotéléphonie et de perception à bord des véhicules. Soucieux d'assurer une saine gestion de son infrastructure technologique, le RTC prévoit des investissements pour améliorer la sécurité de son réseau et continuer à remplacer les équipements ayant atteint leur fin de vie utile.

Finalement, un montant de 1,2 M\$ est inscrit pour assurer le maintien des infrastructures d'accueil existantes, notamment des abribus et des zones d'arrêts.

# Immobilisations - Développement

Les investissements en développement s'élèvent à 133,3 M\$ et s'inscrivent dans la volonté du RTC d'offrir un réseau plus performant et adapté à la demande des prochaines années.

## Développement des services (89,3 M\$)

En 2016 le RTC s'est engagé dans une révision majeure du réseau. Cette révision s'achèvera au cours de l'année 2017 et sera, par la suite, mise en place progressivement d'ici 2022. Afin d'appuyer le déploiement de ce nouveau réseau plus performant et répondant mieux aux besoins du futur, le RTC procédera à des investissements majeurs entre autres pour la mise en place de pôles d'échanges dans les secteurs D'Estimauville et du centre-ville. Des travaux d'analyse et de définition débiteront pour les secteurs Sainte-Foy et de la 41<sup>e</sup> Rue. Au total, les investissements pour les emprises et pôles seront de l'ordre de 41,5 M\$. Toujours pour soutenir ce nouveau réseau plus performant, le RTC poursuivra le déploiement des Parc-O-Bus d'envergure régionale (9,3 M\$) afin d'assurer une meilleure desserte des zones les plus congestionnées à partir de la périphérie.

En matière de mesures préférentielles, le RTC viendra appuyer les deux nouveaux Métrobus mis en place en 2016, soit le 804 et le 807. Il déploiera aussi de telles mesures (34,9 M\$) sur les principales artères de son réseau, en appui aux services structurants déjà réalisés.

## Amélioration de l'expérience client (22 M\$)

Pour enrichir l'expérience client, le RTC bonifiera l'information aux voyageurs avec l'ajout de bornes et d'écrans d'information. De plus, la refonte du site Internet est prévue afin d'intégrer la prise en charge des technologies mobiles existantes.

Depuis 2008, le RTC utilise la solution OPUS pour son système de vente et perception. La majorité des équipements et logiciels atteignent leur fin de vie utile, et ce, dans un contexte évolutif des solutions de paiement. Un investissement est prévu afin d'orienter la performance du système de vente et perception.

De nouveaux abribus et des infrastructures d'accueil, de type stations tempérées et terminus, seront également aménagés.

## Amélioration de la performance

**(22 M\$)**

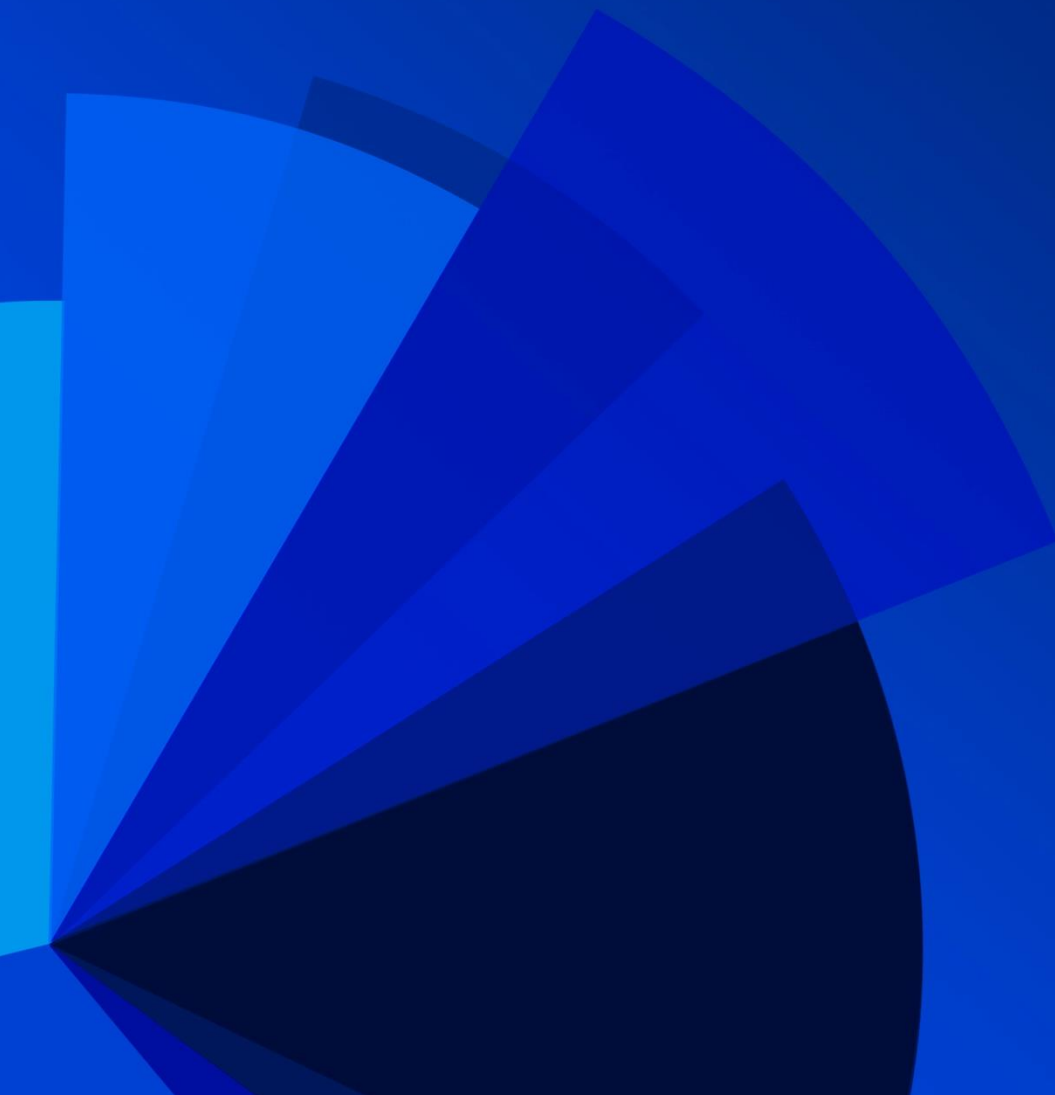
Le RTC poursuit ses plans d'investissement pour élever la performance de son réseau et de ses systèmes informatisés de gestion.

Entre autres, des mesures pour augmenter la fluidité des déplacements dans divers secteurs seront implantées, dont celles du projet préemption aux feux, pour lequel le RTC a mandaté la Ville de Québec pour le déploiement.

Élément fondamental du développement de l'organisation, l'implantation d'un système d'information intégrée permettra de moderniser les systèmes de gestion afin de soutenir les objectifs de performance, tant en matière de gestion que d'exploitation.

Pour le transport adapté, une mise à niveau du progiciel de planification, de répartition et d'optimisation des routes est requise.

# Annexes



# 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, tels que la Régie des rentes du Québec, l'assurance-emploi, l'assurance parentale, les assurances collectives et la Commission 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.

# Définition des types de dépenses

## 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.

## Entretien et réparation des bâtiments

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.

## Intérêts

Paiement des intérêts sur la dette à long terme.

## 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.





720, rue des Rocailles  
Québec (Québec) G2J 1A5