

BUDGET

2016

Fonctionnement
et investissements



Note liminaire

Le budget 2016 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.

A moins d'indication contraire, l'ensemble des explications comparatives au budget 2016 sont faites avec le réel projeté de l'année 2015.

Table des matières

Mot du président	1
Conseils d'administration	3
Le RTC en chiffres	4
Le STAC en chiffres	6
Structure organisationnelle.....	7
Faits saillants	9
Budget 2016.....	11
Principaux paramètres	12
Activités financières à fins fiscales	13
Analyse des revenus.....	14
Analyse des dépenses	20
Programme triennal d'immobilisations (PTI).....	27
Immobilisations - Maintien.....	31
Immobilisations - Développement	32
Financement	33
Définition des types de revenus	36
Définition des types de dépenses.....	37

Mot du président



2016 : Des investissements majeurs au bénéfice de la clientèle

Le RTC œuvre chaque année à améliorer le transport en commun sur notre territoire. Avec la collaboration de l'Agglomération de Québec, du ministère des Transports et de nombreux partenaires de la communauté d'affaires, nous relevons le défi de développer des infrastructures et des services qui visent à répondre toujours plus aux attentes des clients du RTC. Nous sommes fiers d'être des acteurs de premier plan qui contribuent à faire de Québec une ville innovante, attrayante et prospère, dans le respect des objectifs de *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec.

Le transport en commun a énormément évolué ces dernières années; des améliorations notables ont été apportées comme la multiplication des stations tempérées, l'implantation de la nouvelle gamme d'abribus, l'arrivée des tout premiers autobus hybrides et le début de l'implantation de Nomade temps réel.

2016 sera marquée par des investissements majeurs visant surtout à améliorer l'expérience du client. Nous poursuivons le remplacement de nombreux autobus par des véhicules hybrides à environnement contrôlé, plus performants et plus confortables. Nous continuerons le travail pour rendre notre réseau régulier encore plus accessible à la clientèle à mobilité réduite. Nos clients bénéficieront de nos investissements en nouvelles technologies avec, entre autres, Nomade temps réel qui utilisera plusieurs plateformes et avec l'implantation de la préemption aux feux de circulation qui permettra une meilleure fluidité.

Par ailleurs, nous allons concrétiser la modification et la bonification de parcours pour offrir des liens plus directs entre des secteurs stratégiques, en particulier pour les clientèles du nord-ouest et du centre-ville.

La rigueur de la gestion du RTC et le profond engagement de ses employés et de son conseil d'administration, soutenus par une participation active de nos partenaires, rendent possibles ces grandes améliorations.

Le président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Remy Normand', with a stylized, cursive script.

Rémy Normand

Conseils 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

Usager des services de transport adapté

Myriam Régnier

Usager 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
Usager des services de transport adapté

Myriam Régnier

Usager des services de transport en commun

Le RTC en chiffres

En un coup d'œil

1 592^{*}
employés



925
personnel
chauffeur



342
personnel
administratif
et de soutien



325
personnel entretien

*Source : Rapport mensuel des effectifs du RTC, 1^{er} octobre 2015

4 710
arrêts



1 102
abribus



21
Parc-O-Bus



20
stations tempérées



10
terminus

591
véhicules



485
véhicules standards



86
véhicules articulés



20
véhicules hybrides

4 195
départs / jour



871
km de réseau



62
km de voies
réservées

Données en date du 26 novembre 2015

Le RTC en chiffres

Des services pour tous les besoins



47 %
de l'achalandage



Métrobus
4 parcours
800, 801, 802 et 803
Service à haute fréquence
Autobus articulés, sauf 803



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



42 %
de l'achalandage



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



11 %
de l'achalandage



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



En semaine aux
heures de pointe



<1 %
de l'achalandage



Couche-tard
13 parcours
900 à 999



Fin de soirée
Vendredi et samedi

Le STAC en chiffres

En un coup d'œil

49 employés*



15
chauffeurs



15
préposés au centre de réservation
et service à la clientèle



6
personnel cadre,
professionnel
et de soutien



13
contrôleurs

*En date du 30 novembre 2015

753 851
déplacements / an (2014)

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



87 %
taxis privés



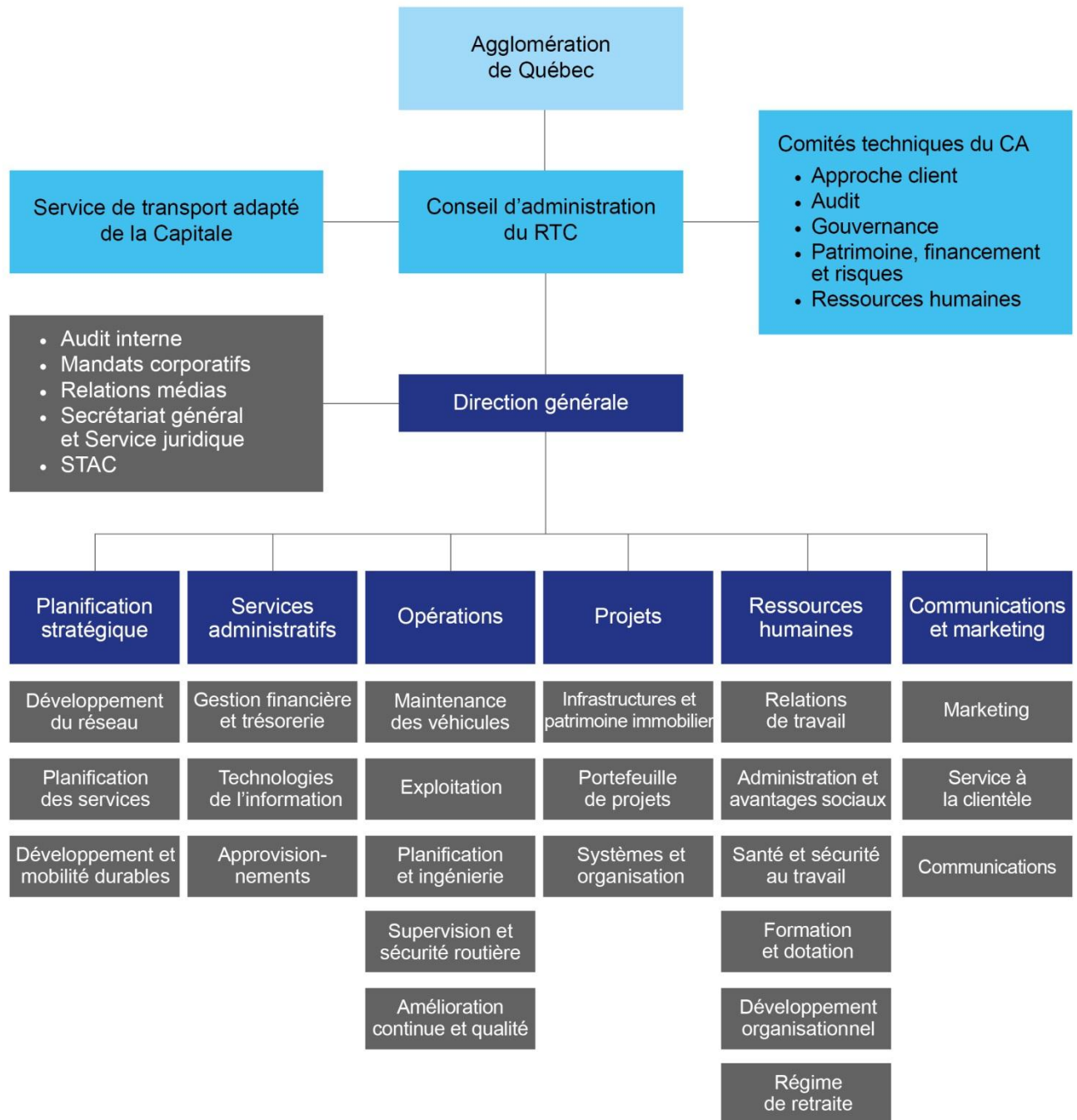
7 %
minibus privés



6 %
minibus STAC

Structure organisationnelle

Organigramme



Faits saillants

- Budget équilibré à 208,5 M\$, en hausse de 2,6 % (5,3 M\$) comparativement au réel projeté 2015.
- Contribution de l'Agglomération de Québec de 113,1 M\$, en hausse de 4,5 %, permettant de consolider les services et de poursuivre le développement.
- Contribution des utilisateurs de 66,4 M\$, en hausse de 2,9 %. La nouvelle grille tarifaire sera dévoilée au printemps et effective le 1^{er} juillet.
- Ajout de 10 450 heures de service en cours d'année grâce aux gains d'efficacité réalisés (correspond à près de 30 000 sur une base annuelle).
- Bonification de parcours pour offrir des liens plus directs entre des secteurs stratégiques, en particulier pour les clients du nord-ouest de la ville et du centre-ville.
- Investissements de 284,9 M\$ PTI (130,1 M \$ en 2016, 79,5 M\$ en 2017 et 75,3 M\$ en 2018), dont 71 % est subventionné dans le cadre de la politique québécoise du transport collectif.
- Acquisition de 83 véhicules hybrides et accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- Amélioration de l'expérience client avec la continuité de l'implantation de Nomade temps réel qui sera accessible sur plusieurs plateformes et l'installation de nouveaux abribus, stations tempérées et terminus.
- Implantation de la préemption aux feux de circulation et d'autres mesures de signalisation visant à améliorer la fluidité.
- Efforts visant à rendre plus de parcours réguliers accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- Participation active à l'électrification des transports avec l'acquisition d'autobus hybrides.
- Consolidation des points de ventes des titres du RTC et mise en place d'Opus en ligne.

BUDGET DE FONCTIONNEMENT



Principaux paramètres

	Budget 2016	Projection 30 sept. 2015	Réel 2014	Budget 2015
Achalandage ¹	45 600 000	45 592 800	46 610 108	47 154 000
Heures de service	1 345 700	1 335 250	1 354 912	1 364 460
Kilométrage	28 259 780	27 925 130	28 191 553	28 672 870
Autobus aux heures de pointe	508	510	513	509
Acquisition d'autobus				
• Standards (40 pieds)	36	31	0	31
• Articulés (60 pieds)	23	0	0	0
Âge moyen des véhicules	7,8	8,5	8,3	8,2
Prix moyen du carburant (\$/L) ²	0,99	0,94	0,94	0,94
Taux de consommation du diesel (L/100 KM)	57,1	57,8	57,8	57,8
Vitesse moyenne (km/h)	21,0	20,9	20,8	21,0
Taux d'intérêt sur emprunt (%)	2,50	2,90	2,10	3,50

Notes

¹ Basé sur une estimation des déplacements selon les titres de transport vendus.

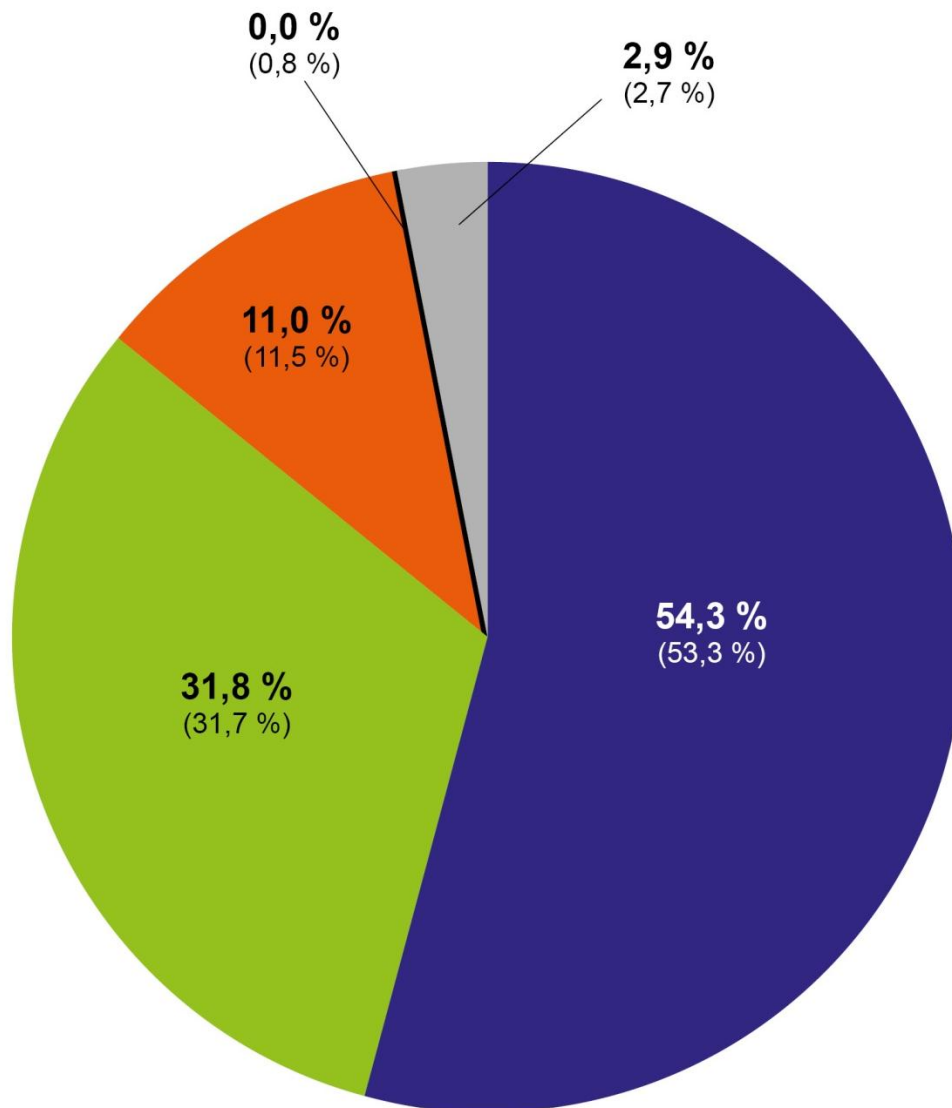
² Les risques de variation du prix moyen du carburant sont atténués par des contrats de couverture correspondant en 2016 à 92 % et en 2015 à 86 % de la consommation totale de diesel pour ces années.

Activités financières à fins fiscales (non consolidées)

En milliers de \$	Budget 2016	Projection 30 sept. 2015	Écart bud.2016 /projection	Réel 2014	Budget 2015
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
REVENUS					
Contribution de l'agglomération	113 132	108 260	4 872	104 867	108 260
Utilisateurs	66 371	64 500	1 871	64 757	67 731
Gouvernement du Québec	22 929	23 380	(451)	24 429	24 541
Autres revenus	6 040	5 470	570	8 033	5 882
Excédent de fonctionnement affecté	0	1 556	(1 556)	2 544	1 435
TOTAL – REVENUS	208 472	203 166	5 306	204 630	207 849
DÉPENSES D'EXPLOITATION					
Masse salariale	143 326	138 750	4 576	135 964	142 485
Biens et services	39 733	40 251	(518)	40 394	40 805
Contribution au transport adapté	6 714	6 518	196	7 054	6 732
TOTAL – DÉPENSES D'EXPLOITATION	189 773	185 519	4 254	183 412	190 021
DÉPENSES DE FINANCEMENT	18 699	17 631	1 068	21 100	17 828
TOTAL DES DÉPENSES	208 472	203 150	5 322	204 512	207 849
Surplus (déficit) des revenus sur les dépenses	0	16	(16)	118	0

Analyse des revenus

Répartition des revenus



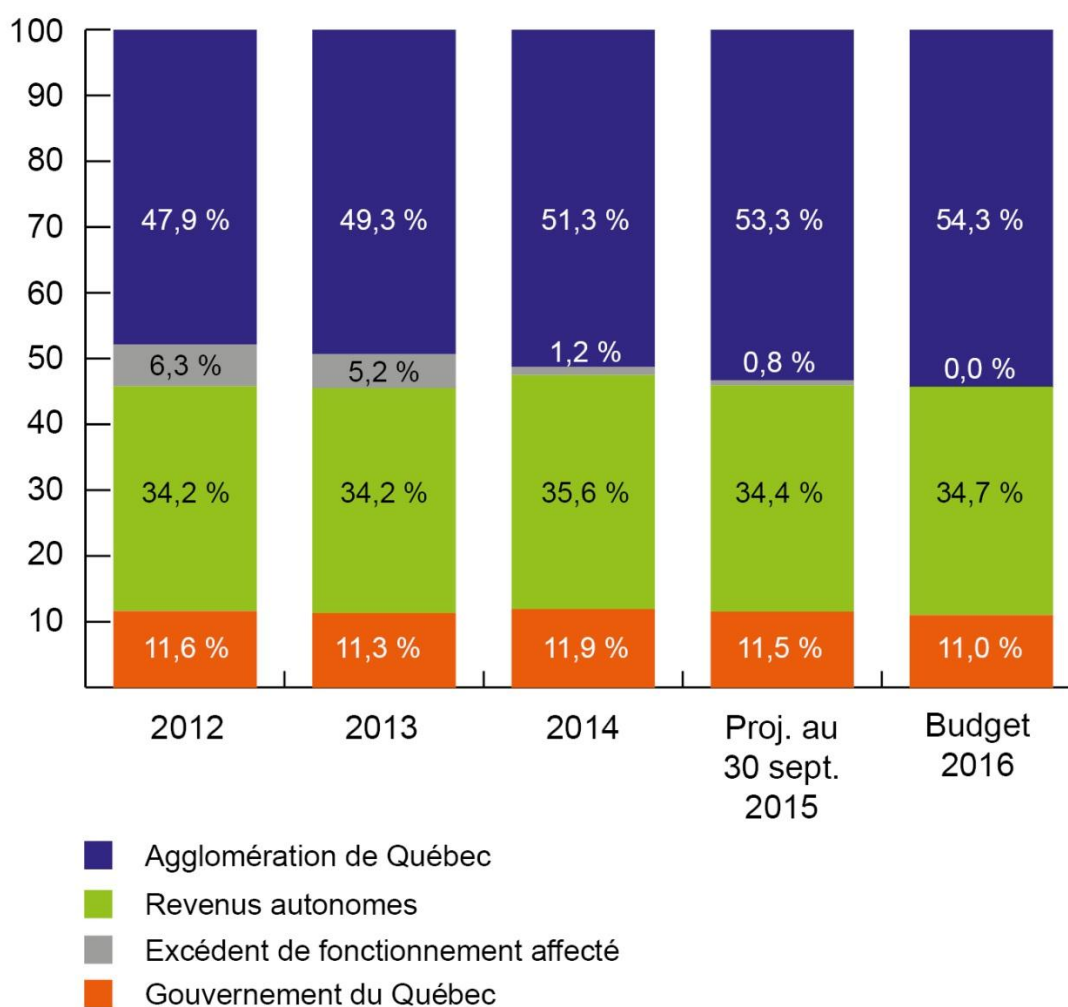
Le pourcentage entre parenthèses représente la projection au 30 septembre 2015

- Agglomération de Québec
- Utilisateurs
- Gouvernement du Québec
- Autres revenus
- Excédent de fonctionnement affecté

Analyse des revenus

Évolution des sources de revenus

L'Agglomération de Québec demeure le principal contributeur du financement du transport en commun avec une part dépassant 50 % depuis 2014, se situant à 54,3 % au budget 2016, contrebalançant le fait qu'il n'y a plus d'appropriation de surplus.



Analyse des revenus

Les revenus inscrits au budget 2016 de 208,5 M\$ sont supérieurs aux résultats projetés de 2015 de 5,3 M\$ ou 2,6 %. Les principales variations pour chacune des grandes natures de revenus sont expliquées ci-après.

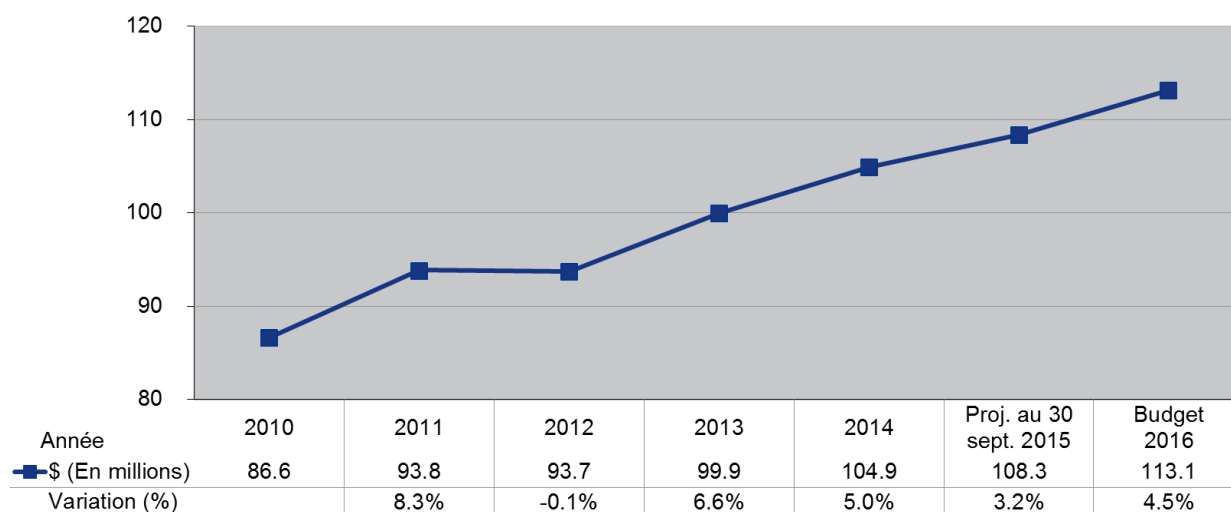
Contribution de l'Agglomération

- **Hausse en 2016 de 4,9 M\$ ou 4,5 % vs réel projeté 2015**

Depuis 2010, la contribution de l'Agglomération de Québec a augmenté en moyenne de 5 % par année.

- En 2016, l'Agglomération de Québec versera 113,1 M\$ au RTC, soit une augmentation de sa contribution de 4,9 M\$ par rapport à l'année 2015. Cette hausse permet de consolider et de poursuivre le développement des services des dernières années.

- **Évolution de la contribution de l'Agglomération**



Analyse des revenus

Utilisateurs

- **Hausse en 2016 des revenus de 1,9 M\$ ou 2,9 % vs réel projeté 2015**

La part des revenus provenant des utilisateurs augmentera de 2,9 % sur la même base d'achalandage que celle projetée de 2015.

- **Une offre de service améliorée et optimisée**

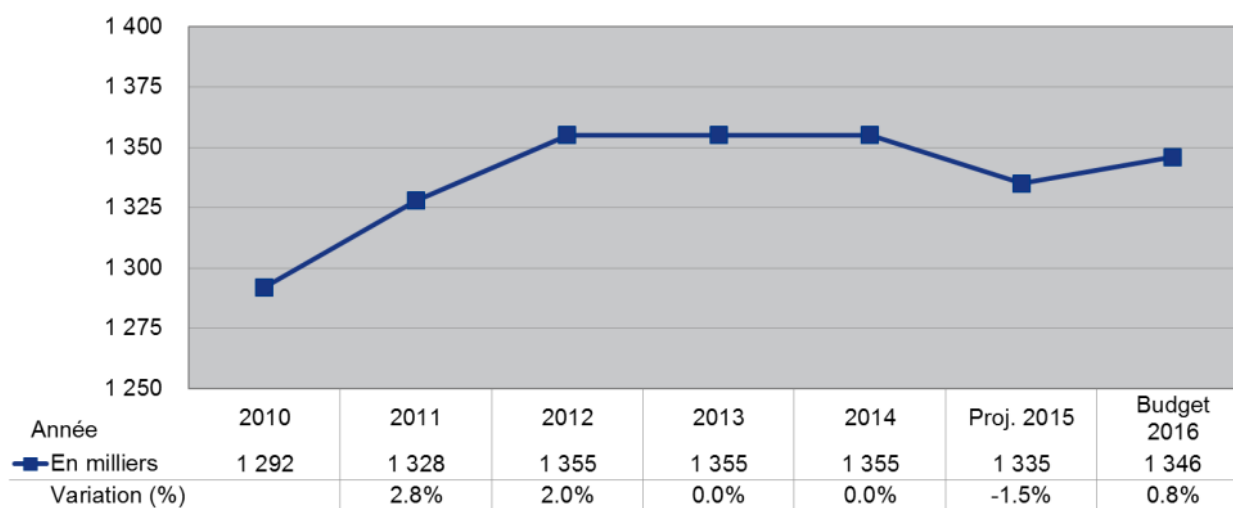
Les heures de service ont augmenté de 4,8 % entre 2010 et 2012, pour ensuite se stabiliser.

L'année 2015 est marquée par une baisse des heures de service, générée par des gains de productivité.

C'est notamment grâce à ces gains d'efficacité sur le réseau et à une participation augmentée de l'Agglomération de Québec, qu'en 2016 le RTC ajoutera 10 450 heures de service, soit l'équivalent de près de 30 000 heures sur une base annuelle. Cet ajout représente 2,2 % des heures totales.

Ceci soutient les investissements prévus au PTI 2016-2108 qui permettront notamment de rendre le réseau de transport en commun plus accessible à une clientèle à mobilité réduite.

- **Évolution des heures de service**



Analyse des revenus

Gouvernement du Québec

- **Baisse en 2016 de 0,5 M\$ ou 2,2 % vs réel projeté 2015**

Subventions à l'exploitation

- **Hausse en 2016 de 0,4 M\$ ou 3,4 % vs réel projeté 2015**

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 % pour les années 2006 à 2012, permettant au RTC d'avoir une enveloppe maximale de 12,8 M\$.

En 2016, la subvention à l'exploitation s'élèvera à 12 M\$, soit 0,4 M\$ de plus que le montant projeté en 2015, expliqué par une hausse de 10 450 heures de service.

Taxe sur l'immatriculation

- **Hausse en 2016 de 0,2 M\$ ou 1,6 % vs réel projeté 2015**

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

Analyse des revenus

Autres revenus

- **Hausse en 2016 de 0,6 M\$ ou 10,4 % vs réel projeté 2015**

Une nouvelle entente concernant les revenus commerciaux a été conclue en cours d'année 2015, expliquant en grande partie cette hausse des revenus. Ce contrat atteindra son plein potentiel en terme de bénéfice monétaire un an après sa signature, soit dans la seconde moitié de l'année 2016.

Cette entente viendra enrichir l'expérience client par le développement d'innovations, l'amélioration des zones d'attente ainsi que le déploiement d'écrans d'information interactifs destinés à l'information pour la clientèle. Cette alliance entre le secteur privé et une société de transport en commun est unique et présente un nouveau modèle d'affaires au Canada au bénéfice des clients, des contribuables et des annonceurs.

Outre les revenus commerciaux, on retrouve des revenus de location d'autobus, d'espaces de stationnement, de placements et de droits payables pour la carte OPUS.

- **Excédent de fonctionnement affecté**

- **Écart de (1,5 M\$) vs réel projeté 2015**

Aucun revenu n'est prévu pour ce poste budgétaire en 2016.

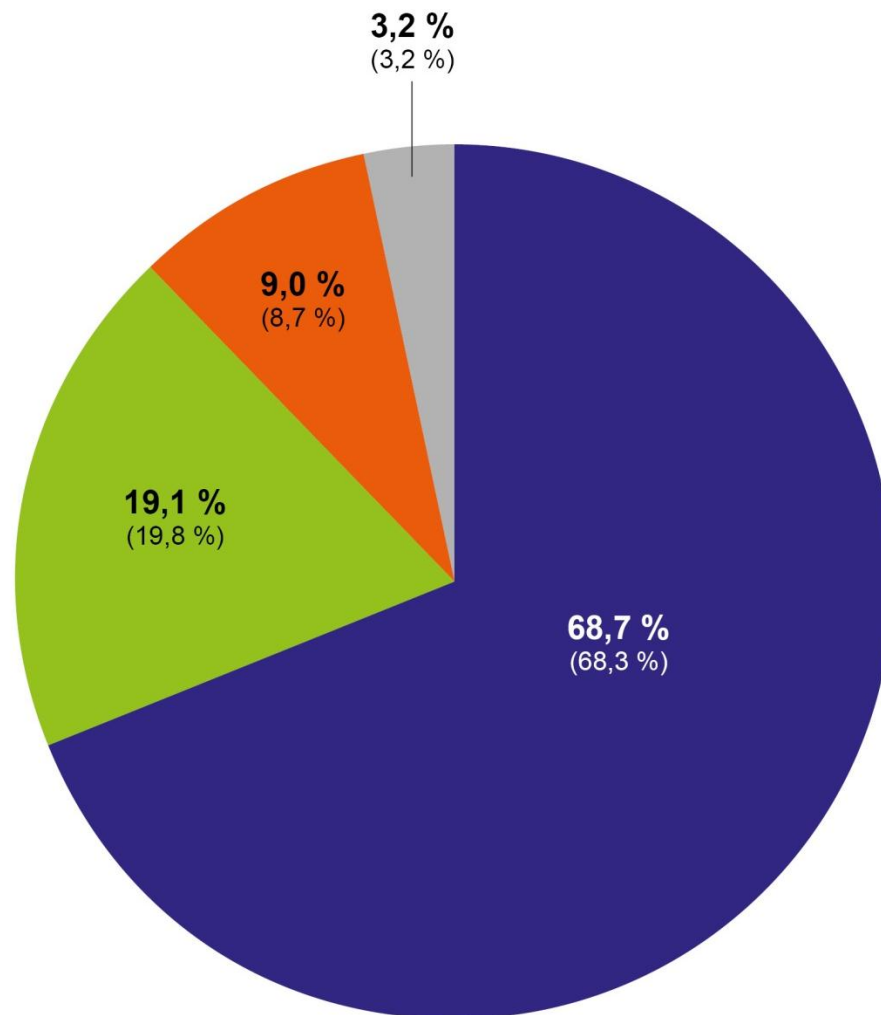
Analyse des dépenses

Tableau des dépenses

En milliers de \$	Budget 2016	Projection 30 sept. 2015	Écart bud.2016 /projection	Réel 2014	Budget 2015
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Masse salariale					
Salaires	107 580	104 550	3 030	101 977	105 944
Avantages sociaux	18 519	18 249	270	16 420	17 587
Avantages sociaux futurs	13 821	13 062	759	14 562	15 562
Coûts d'emploi	3 406	2 889	517	3 005	3 392
	143 326	138 750	4 576	135 964	142 485
Biens et services					
Carburant	16 062	15 398	664	15 446	15 725
Entretien et exploitation des véhicules	10 060	10 204	(144)	10 315	10 662
Entretien et réparation des bâtiments	2 783	3 054	(271)	2 657	2 997
Chauffage, électricité, téléphone	1 763	1 814	(51)	1 740	1 848
Fermeture du centre Écolobus	0	0	0	0	(1 000)
Frais généraux	9 065	9 781	(716)	10 236	10 573
	39 733	40 251	(518)	40 394	40 805
Contribution au transport adapté	6 714	6 518	196	7 054	6 732
Financement					
Subventions	(17 371)	(15 895)	(1 476)	(15 481)	(16 536)
Intérêts	4 854	4 490	364	5 159	5 415
Remboursement sur la dette	30 993	28 656	2 337	29 155	28 717
Remboursement comptant	223	380	(157)	2 267	232
	18 699	17 631	1 068	21 100	17 828
Total des dépenses	208 472	203 150	5 322	204 512	207 849

Analyse des dépenses

Répartition des dépenses



Le pourcentage entre parenthèses représente la projection au 30 septembre 2015

- Masse salariale
- Biens et services
- Financement
- Autres dépenses

Analyse des dépenses

Masse salariale

- **Hausse en 2016 de 4,6 M\$ ou 3,3 % vs réel projeté 2015**

Le budget 2016 présente une augmentation de la masse salariale de 3,3 % (4,6 M\$), par rapport aux résultats de 2015.

Cette augmentation s'explique notamment par la hausse des heures de service (0,6 %), les coûts d'emploi (0,4 %) et les avantages sociaux futurs (0,6 %). Ces derniers sont le résultat de calculs actuariels.

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

Biens et services

- **Baisse en 2016 de 0,5 M\$ ou 1,3 % vs réel projeté 2015**

Les coûts d'entretien et d'exploitation des véhicules et des bâtiments diminuent de 3,1 % (0,4 M\$), de même que les frais généraux, en baisse de 7,3% (0,7 M\$).

La dépense de carburant est en hausse de 0,7 M\$, s'expliquant par la hausse des heures de service et l'augmentation du prix du carburant 0,05 \$/L.

Rappelons que pour atténuer les risques de variation des prix du carburant à son budget, le RTC utilise des contrats de couverture. Pour 2016, la majorité de ces ententes ont été contractées en 2012 et 2013, et ce, avant la chute des prix dans le marché du pétrole. En 2016, 92 % de la consommation totale prévue est couverte par ces contrats.

Consolidation des points de vente

Avec la popularité croissante des différents programmes de L'abonne BUS et la mise en place d'Opus en ligne, qui permettra aux clients d'acheter leurs titres de transport par Internet, le RTC peut procéder à une consolidation des points de vente.

Analyse des dépenses

Contribution au transport adapté

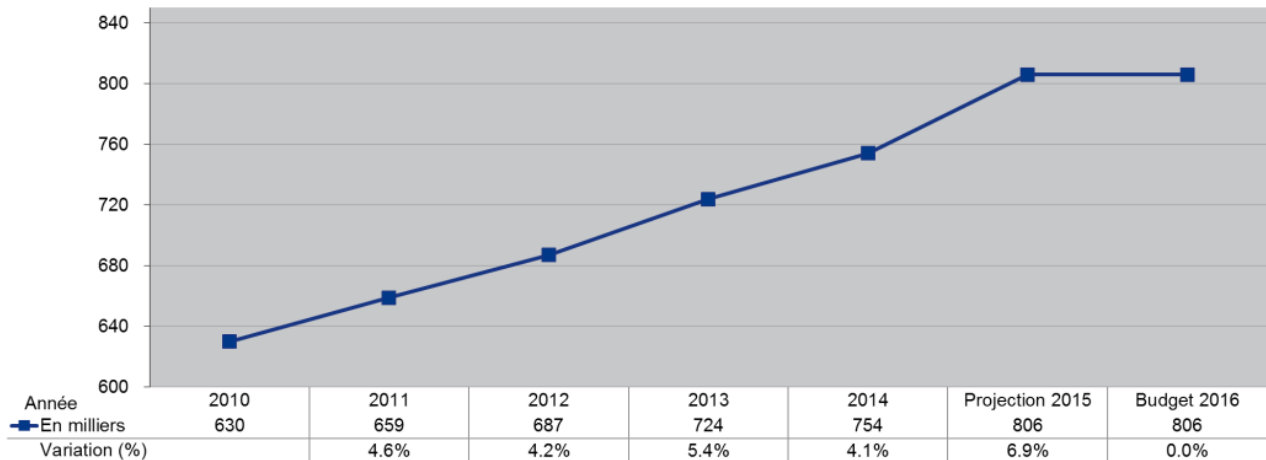
- **Hausse en 2016 de 0,2 M\$ ou 3 % vs réel projeté 2015**

L'augmentation de la contribution au transport adapté est de 0,2 M\$, soit 3 % de plus que les résultats projetés de 2015.

Ayant augmenté son offre de service de 5,6 % en moyenne, de 2010 à 2015 en fonction d'une demande croissante, le STAC prévoit stabiliser à 806 000 le nombre de ses déplacements au budget 2016, soit le niveau projeté de 2015, considérant sa capacité financière et les efforts constants du RTC 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, celui-ci étant maintenu au même niveau de financement depuis 2012. Conséquemment, le STAC doit absorber la croissance des déplacements.

- **Évolution des déplacements**



Analyse des dépenses

Financement

- **Hausse en 2016 de 1,1 M\$ ou 6,1 % vs réel projeté 2015**

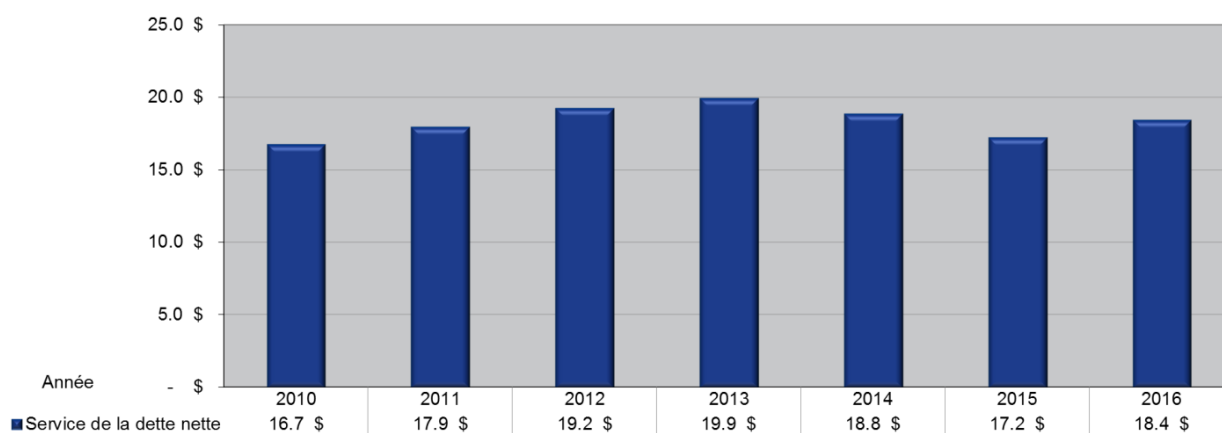
Le PTI 2016-2018 prévoit des investissements de 284,9 M\$, dont 71 % seront admissibles à une subvention.

Les subventions proviennent de deux programmes soit : le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* (PAGTCP), et le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun*, de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). En ce qui concerne la première source, les subventions sont versées sur la base du remboursement du service de la dette. Pour la SOFIL, les subventions, lorsque versées au comptant, ne figurent pas comme revenus de subventions liées aux investissements en vertu des normes comptables.

Pour sa part, le service de la dette nette, soit le coût en capital et intérêts diminué des programmes d'aide, correspond à 18,4 M\$ au budget 2016. Il revient au même niveau que le réel 2014. Il est en hausse de 1,1 M\$ par rapport au réel projeté 2015.

Le RTC maintient le coût de son service de dette nette selon une proportion constante de son budget global, en utilisant certaines stratégies financières, dont la planification et l'utilisation des programmes de subvention, comme la SOFIL, portion au comptant, à titre d'exemple.

- **Évolution du service de la dette nette**

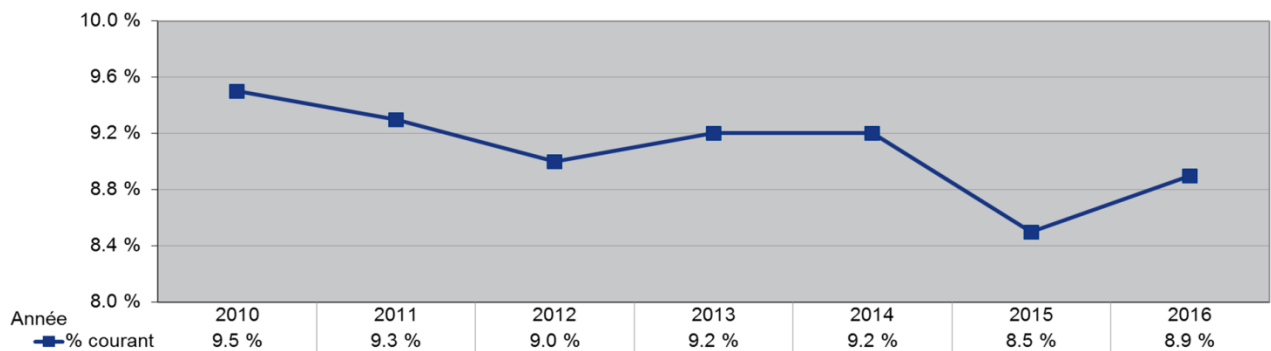


Note : Exclut le financement sur immobilisations payé comptant

Analyse des dépenses

La proportion du service de la dette nette sur les dépenses totales est en légère augmentation en 2016.

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



PROGRAMME
TRIENNAL
D'IMMOBILISATIONS
2016-2018

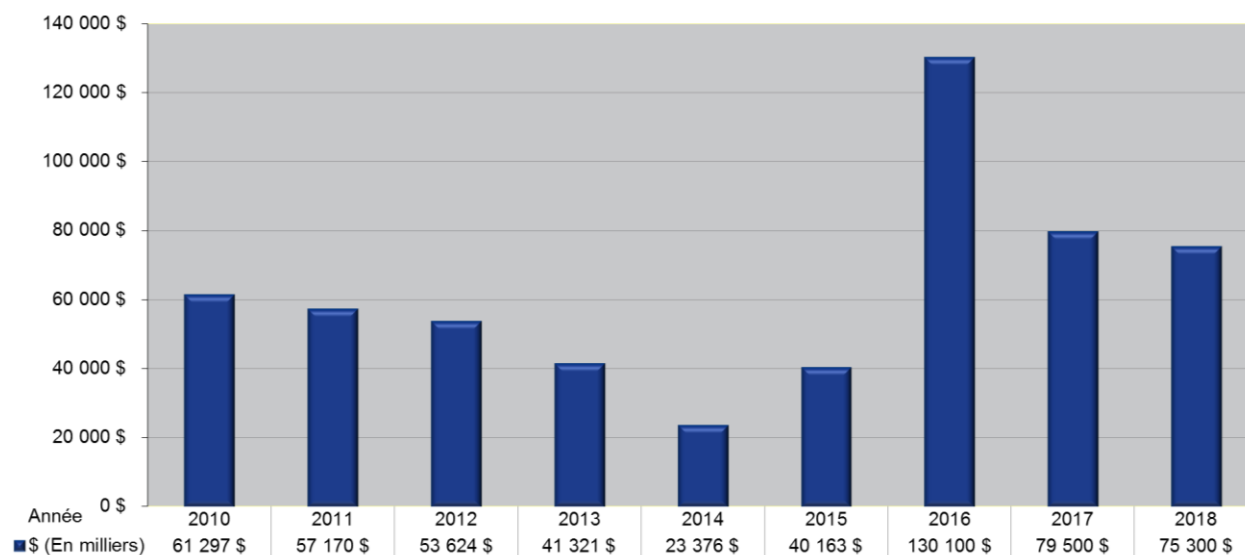


PTI 2016-2018

Au PTI 2016-2018, le RTC prévoit investir 284,9 M\$. La *politique québécoise du transport collectif* permet de subventionner les projets inscrits au PTI pour 71 % (201,7 M\$) des investissements prévus. En 2016 seulement, des investissements majeurs de 130,1 M\$, représentant 46 % du PTI, seront réalisés.

Le RTC poursuit ainsi ses investissements pour améliorer la qualité de son service et le confort de ses clients. Ainsi, 148 M\$ sont prévus pour le maintien des actifs tandis que 137 M\$ le sont pour le développement.

- **Évolution des investissements annuels**



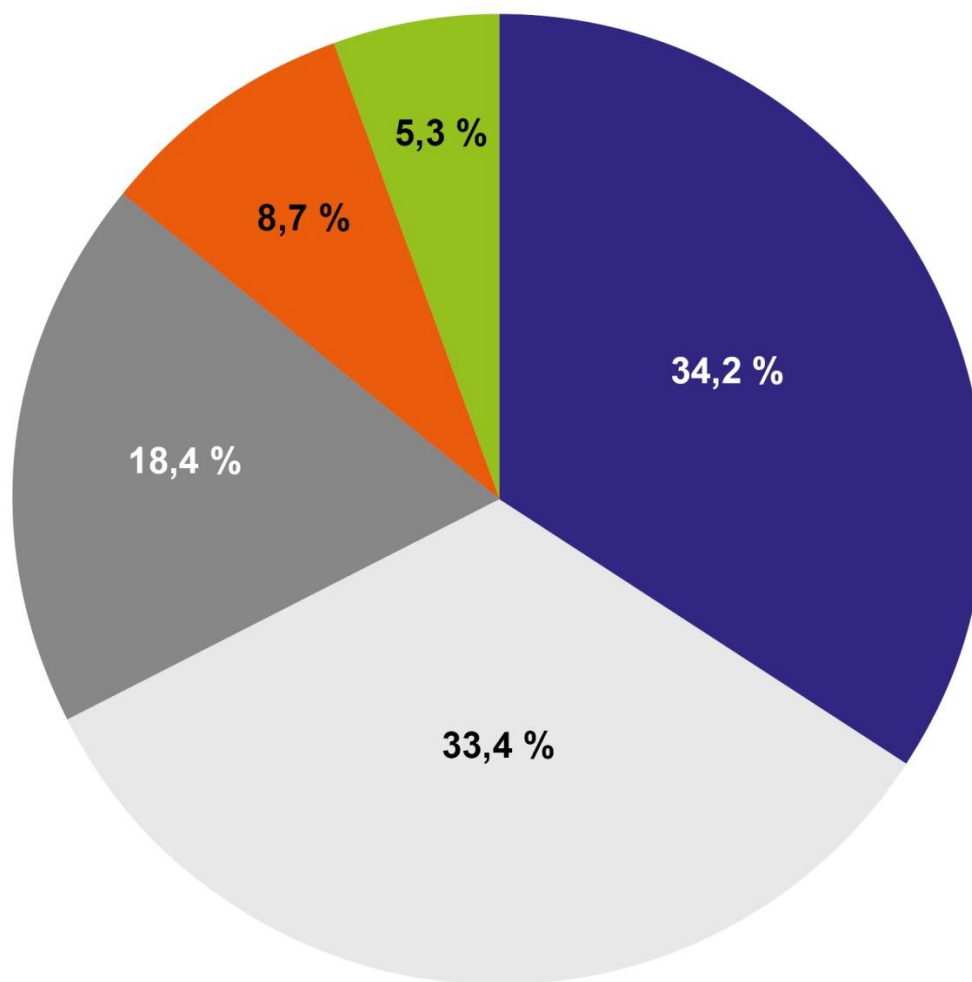
Les années 2016 à 2018 sont des prévisions

PTI 2016-2018

Sommaire

En millions de \$	2016	2017	2018	TOTAL 2016-2018	%
	\$	\$	\$	\$	%
Maintien					
Matériel roulant	66,6	2,7	25,9	95,2	33 %
Infrastructures	11,5	31,1	9,9	52,5	18 %
Sous-total maintien	78,1	33,8	35,8	147,7	52 %
Développement					
Développement des services	30,8	33,3	33,2	97,3	34 %
Amélioration de l'expérience client	5,0	6,7	3,4	15,1	5 %
Amélioration de la performance	16,2	5,7	2,9	24,8	9 %
Sous-total développement	52,0	45,7	39,5	137,2	48 %
TOTAL	130,1	79,5	75,3	284,9	100 %
Subventions	93,8	54,6	53,4	201,7	
Coût net	36,3	24,9	22	83,2	
Taux de subvention	72 %	69 %	71 %	71 %	

Répartition des projets



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

Immobilisations - Maintien

Ces investissements permettront le renouvellement, la modernisation ou le maintien des infrastructures existantes, tout en assurant le fonctionnement du service actuel. On prévoit ainsi 147,7 M\$ d'investissements au PTI 2016-2018, dont 78,1 M\$ en 2016.

Matériel roulant (95,2 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 prévoit l'acquisition de véhicules hybrides, conformément aux orientations du ministère des Transports du Québec en matière d'électrification des transports. Ces autobus offrent un environnement à température contrôlée pour un meilleur confort à bord et une capacité assise supérieure de 10 %.

Ainsi, l'acquisition de 36 véhicules standards et 23 articulés est prévu en 2016. À cela, s'ajouteront en 2018, 24 midibus pour mieux desservir le cœur de la ville de Québec.

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 durée de vie utile. Cet investissement s'élève à 8,9 M\$, dont 6,5 M\$ pour la période 2016-2018.

Également durant cette période, le RTC remplacera des véhicules de service pour l'équivalent de 1,1 M\$.

Infrastructures (52,5 M\$)

Le centre d'exploitation 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 de 27,1 M\$. Les travaux nécessaires incluent la réfection complète de la toiture, l'agrandissement de l'atelier de maintenance, le réaménagement d'espaces de travail ainsi que le remplacement des systèmes d'éclairage.

Au cours des trois prochaines années, 21,4 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 4 M\$ est inscrit pour assurer le maintien des infrastructures d'accueil existantes comprenant des abribus, des stations tempérées et des zones d'arrêts.

Immobilisations - Développement

Les investissements dans cette catégorie permettront le lancement, la poursuite ou la finalisation de projets structurants pour améliorer la qualité du service offert aux clients, pour développer le réseau ainsi que pour élever la performance de l'entreprise.

Développement des services (97,3 M\$)

Le réseau Métrobus représente près de 50 % de l'achalandage du RTC. Pour poursuivre ce succès, le RTC planifiera des mesures préférentielles sur la voie publique, afin d'améliorer la qualité de son service.

De plus, pour assurer un développement soutenu et durable du transport en commun, le RTC planifie l'aménagement de pôles d'échange dans les secteurs D'Estimauville et du centre-ville, en plus de mettre en place des stationnements incitatifs régionaux.

Amélioration de l'expérience client (15,1 M\$)

Pour enrichir l'expérience client, le RTC poursuivra ses investissements en complétant la mise en service de son système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs appelé Nomade temps réel. En 2016, l'information sur les heures de passage en temps réel sera transmise sur de multiples plateformes, telles que bornes, applications mobiles et site Web.

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

Amélioration de la performance (24,8 M\$)

Le RTC poursuit ses plans d'investissement pour élever la performance du 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, lequel est mené en collaboration avec la Ville de Québec.

Élément fondamental du développement de l'organisation, l'implantation d'un système d'information intégrée permettra d'améliorer la gestion au regard des ressources financières et humaines, des relations avec la clientèle et de la gestion documentaire.

Financement

Sources de financement

Le PTI 2016-2018 prévoit que le financement par différents programmes du gouvernement du Québec sera en moyenne de 71 %.

Financement	Total PTI (M \$)	%
Programmes de subvention		
Programme d'aide au transport collectif des personnes, PQI 2015-2019	132,8	47 %
Société de financement des infrastructures locales, SOFIL	68,9	24 %
Sous-total	201,7	71 %
RTC	83,2	29 %
Total	284,9	100 %

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

Regroupent des 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

