

BUDGET 2024



Note liminaire

Le budget 2024 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) et Capitale Mobilité, Société en développement commercial, Société en commandite (Capitale Mobilité) sont les organismes contrôlés à 100% et faisant partie du périmètre comptable.

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 2024 est fait avec le réel projeté 2023.

TABLE DES MATIÈRES

Mot de la présidente.....	4
Faits saillants	5
Conseil d'administration	6
Le RTC en chiffres	7
Le STAC en chiffres	8
Budget de fonctionnement.....	10
Activités financières à fins fiscales	11
Revenus.....	12
Dépenses.....	19
Activités financières du STAC	24
Programme des immobilisations 2024-2033.....	28
Définition des types de revenus.....	29
Définition des types de dépenses.....	30

Un budget sous le signe de la prudence



Ce n'est pas un secret, le budget 2024 a été équilibré in extremis dans un contexte de grande incertitude, à la suite d'efforts d'optimisation du RTC et de discussions soutenues avec les instances gouvernementales. Si nous pouvons dire mission accomplie pour 2024, l'enjeu financier demeure bien réel pour les prochaines années. Partout au Québec, les sociétés de transport sont aux prises avec le même problème, soit des déficits structurels, témoins de la désuétude du modèle actuel de financement. Voilà pourquoi nous poursuivrons nos échanges avec le gouvernement du Québec pour obtenir un financement du transport en commun stable et prévisible. La diversification de nos activités et l'évolution des systèmes technologiques induit une augmentation des coûts d'administration depuis les dernières années. Malgré tout, près de 90 % du budget est consacré aux opérations et à la réalisation des projets.

Le transport en commun est et restera toujours un investissement pour une société. Beaucoup se jouera au cours des prochaines années, notamment pour l'atteinte des cibles en matière de réduction des gaz à effet de serre. Si nous désirons parvenir aux résultats visés, il faut poser des gestes phares pour augmenter la part modale des transports publics. D'autant plus qu'à Québec la part des transports représente 64 % de nos émissions de GES, contre 43 % pour l'ensemble du Québec. Par ailleurs, avec sa Politique de mobilité durable, le gouvernement s'est fixé comme objectif de réduire de 20 % la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale. Pour y parvenir, il aura besoin des sociétés de transport. Soyons confiants qu'il le réalisera au cours des prochains mois.

Le plan stratégique ambitieux du RTC propose des actions concrètes à ces enjeux de société. Mais si nous voulons avoir les moyens de nos ambitions, il est crucial de compter sur l'appui de nos partenaires et bailleurs de fonds, sans quoi il sera impossible d'atteindre les objectifs et nous devrons revoir notre développement et freiner notre désir d'innover.

Si nous devons retenir une chose de 2023, c'est que lorsque nous décidons d'investir en transport en commun, quel que soit le mode, les gens répondent à l'appel. Les citoyens de l'agglomération de Québec nous l'ont bien démontré avec leur engouement pour les services à Vélo et Flexibus. Nous bouclons aussi l'année avec une excellente nouvelle : notre objectif de regagner 84 % de notre achalandage pré-pandémique a été atteint.

Je tiens à remercier tous les employés du RTC pour leur engagement sans faille et l'excellence de leur travail. Vous êtes au cœur de chacune des avancées que nous réalisons et vous pouvez être fiers de vos accomplissements.

La présidente du RTC
Maude Mercier Larouche

Budget équilibré à 280,7 M\$, en hausse de 7,8 % (20,4 M\$) comparativement au réel projeté 2023

- Inclut une aide financière ponctuelle pour compenser le déficit des sociétés de transport en commun annoncée par le gouvernement du Québec.

Le contexte d'inflation élevée, la poursuite de la mise en œuvre du *Plan stratégique 2018-2027* ainsi que les investissements importants qui doivent être faits afin de répondre aux exigences imposées par le gouvernement créent une pression importante sur le budget du RTC.

- Augmentation des dépenses d'exploitation
 - Indexation des conventions collectives en vigueur et à renouveler
 - Importante augmentation de la contribution au transport adapté
 - Indexation de plusieurs contrats, principalement en ce qui concerne la maintenance des véhicules et le carburant
 - Ajustement du niveau de service
- Poursuite de la mise en œuvre du *Plan stratégique 2018-2027* et autres éléments de variations
 - Ajout de service Flexibus
 - Augmentation du coût du service de la dette nette
- Optimisation des dépenses d'exploitation

RTC

Maude Mercier Larouche, présidente
Conseillère municipale
Ville de Québec

Yvan Bourdeau
Membre indépendant issu de la clientèle

Claude Lavoie, vice-président
Conseiller municipal
Ville de Québec

Joël Joncas
Membre indépendant issu de la clientèle

Pierre-Luc Lachance
Conseiller municipal
Ville de Québec

Annie Sanfaçon
Membre indépendante issue de la clientèle

Jackie Smith
Conseillère municipale
Ville de Québec

France Bilodeau
Membre indépendante

David Weiser
Conseiller municipal
Ville de Québec

Liguori Hinse
Membre indépendant

Jean Simard
Conseiller municipal
Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures

Sébastien Hallé
Conseiller municipal
Ville de L'Ancienne-Lorette



Parc autobus

622

autobus

231 standards

85 articulés

218 standards hybrides

24 articulés hybrides

64 midibus hybrides

77,9 %

des véhicules accessibles*



Le réseau

27 507 042 km
parcourus en 2022

170 parcours, dont 13 sont
accessibles*, soit les parcours
1-11-54-6-74-76-84-800-801-802-
803-804-807

868 km de réseau

65,5 km de voies réservées

4 114 départs par jour

1 309 749
voyages réalisés



Ressources humaines

1 780 employés, dont 1 724
postes réguliers

957 personnel chauffeur

471 personnel
administratif,
de soutien et projets

352 personnel entretien

1 348 hommes

432 femmes

47,6 moyenne d'âge

11,8 moyenne
d'années de service

47 départs à la retraite
en 2022



Infrastructures

4 390 arrêts

420 arrêts accessibles*

982 abribus

21 stations tempérées

23 Parc-O-Bus

9 terminus

1 terminus événementiel
(Expocité)

* accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Données au 31 décembre 2022

Portrait du STAC

Service de transport adapté de la Capitale (STAC)

523 766

déplacements

4 658 220

kilomètres

Minibus adapté : 843 457 km (18 %)

Minibus ambulancier : 534 583 km (12 %)

Taxi : 2 805 854 km (60 %)

Taxi adapté : 474 326 km (10 %)

Déplacements par type de véhicule



Minibus : 184 233



Taxi : 299 952



Taxi adapté : 39 581

Déplacements par type de mobilité



Fauteuil roulant : 95 918



Ambulatoire : 406 152



Accompagnateur : 21 696

Données au 31 décembre 2022

Budget de fonctionnement

BUDGET
2024

	Budget 2024	Projection 2023	Réel 2022
Achalandage (Déplacements)			
RTC	29 477 747	28 253 391	24 239 490
STAC	656 490	629 898	523 768
Heures de service ¹	1 344 970	1 316 900	1 386 497
Kilométrage	26 790 300	26 206 310	27 507 042
Kilométrage parcouru - mode hybride (%)	69	64	60
Parc de véhicules	590	632	622
Acquisition d'autobus	69	10	1
<i>Standards hybrides (40 pieds)</i>	20	0	0
<i>Articulés hybrides (60 pieds)</i>	49	10	1
Âge moyen des véhicules (ans)	7.9	9.3	8.4
Prix moyen du carburant (\$/L) ²	1.24	1.16	1.23
Consommation de carburant (L/100 km)	49.5	50.2	50.1
Taux d'intérêt sur nouveaux emprunts (%)	5.3%	4.8%	3.5%

Notes

- 1) Les heures de services excluent celles pour Flexibus et pour le STAC car elles sont effectuées dans le cadre de contrats.
- 2) Les risques de variation du prix moyen du carburant sont atténués par des contrats de couverture sur la matière première correspondant à 94 % de la consommation totale de diesel pour l'année 2024.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES À DES FINS FISCALES

BUDGET 2024

En milliers de \$ non consolidées	Budget 2024	Projection 2023	Écart Budget- Projection	Réel 2022
REVENUS	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Contribution de l'agglomération	149 059	142 131	6 928	135 317
Utilisateurs et Autres revenus	76 797	73 353	3 444	66 727
Gouvernement du Qc - Aide ponctuelle	29 829	6 369	23 460	0
Gouvernement du Québec - subvention à l'exploitation	13 345	12 417	927	15 734
Gouvernement du Qc - Aide urgence	0	14 807	(14 807)	19 960
Contribution des automobilistes	11 635	11 181	454	10 782
TOTAL - REVENUS	280 664	260 258	20 406	248 520
DÉPENSES D'EXPLOITATION				
Masse salariale	181 602	173 402	8 200	167 618
Biens et services	68 767	63 925	4 842	60 606
	250 369	237 327	13 042	228 224
FINANCEMENT	15 421	12 563	2 858	15 295
AUTRES DÉPENSES				
Contribution au transport adapté	14 874	10 368	4 506	5 001
TOTAL DES DÉPENSES	280 664	260 258	20 406	248 520
SURPLUS - (DÉFICIT)	0	0	0	0

Évolution des sources de revenus

L'agglomération de Québec est le principal contributeur au financement du transport en commun. Sa part représente 53,1 % des sources de revenus au budget 2024, elle est donc en légère diminution par rapport au réel projeté 2023.

En comparaison des résultats réels projetés 2023, une augmentation de l'achalandage de 4,3 % est envisagée pour 2024, permettant ainsi d'augmenter les revenus autonomes sans toutefois atteindre les niveaux de 2019, les habitudes de déplacement des usagers ayant changés.

L'année 2023 marque la fin du Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes (PAUTCP) mis en place en 2020 par le gouvernement du Québec afin de compenser les pertes liées à la pandémie. Ce financement représente 5,7 % des revenus projetés pour 2023.

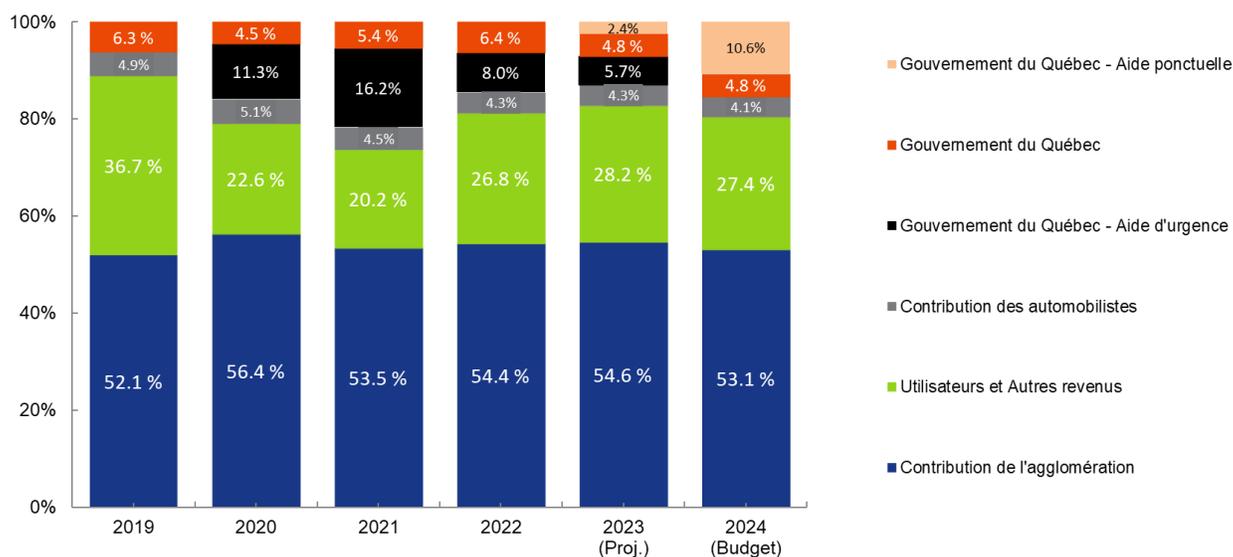
Pour pallier la fin de cette aide, le gouvernement a confirmé il y a quelques semaines une aide ponctuelle aux sociétés de transport pour 2024. Pour le RTC, cette aide se chiffre à plus de 30 millions, nous permettant ainsi de boucler le budget 2024.

Rappelons toutefois que cette aide financière ne sera pas récurrente en 2025 et qu'une nouvelle entente devra être conclue pour les années à venir.

Nous reprendrons à cet effet les discussions avec le MTMD et nos collègues des autres sociétés de transport à travers le Québec dans les prochaines semaines pour le cadre financier 2025-2028.

La situation financière prévue à court terme est insoutenable à long terme et forcera le RTC à faire des choix à défaut de recevoir du financement additionnel.

Évolution des sources de revenus du RTC



Les revenus de 280,7 M\$ inscrits au budget 2024 sont supérieurs aux revenus projetés en 2023 de 20,4 M\$, soit 7,8 % de plus. Les principales variations pour chacune des grandes natures de revenus sont expliquées ci-après.

Contribution de l'agglomération

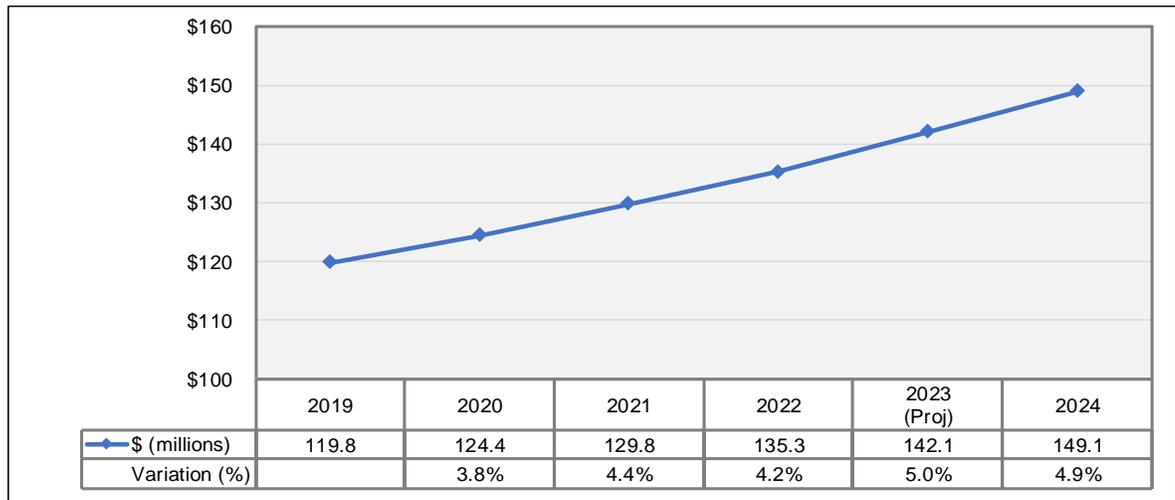
Hausse de 6,9 M\$ ou 4,9 % vs réel projeté 2023

En 2024, l'agglomération de Québec versera 149,1 M\$ au RTC, soit une augmentation de sa contribution de 6,9 M\$.

De cette enveloppe, une contribution additionnelle de 3 M\$ s'inscrit dans l'engagement de la Ville de Québec à soutenir la croissance du RTC, annoncé en 2019. Ce cadre financier bonifié soutient les contributions requises pour réaliser le *Plan stratégique 2018-2027*, en partenariat avec l'aide financière additionnelle octroyée par le gouvernement du Québec depuis 2018 afin de développer les services de transport en commun.

Depuis 2019, la contribution de l'agglomération de Québec a augmenté en moyenne de 4,5 % par année.

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



Revenus autonomes

La proportion sur les revenus totaux est de 27 %

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

Utilisateurs

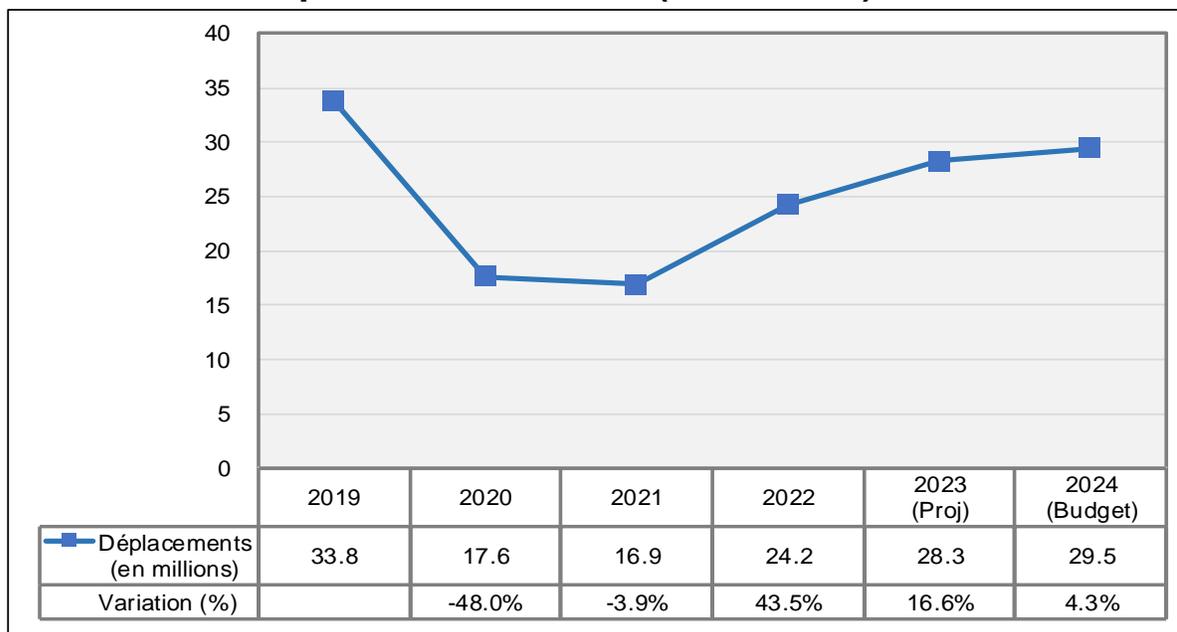
Hausse de 5,2 M\$ ou 7,8 % vs réel projeté 2023

Le montant des revenus provenant des utilisateurs augmente de 7,8 % en 2024. La hausse s'explique principalement par la poursuite de la reprise d'achalandage à la suite de la baisse importante de déplacements observée en 2020 en raison de la pandémie de COVID-19.

Les revenus provenant des usagers occupent une proportion de 26,1 % des revenus totaux pour s'élever à 73,2 M\$ au budget 2024. Cette part représentait 32,8 % en 2019.

On constate un changement dans les habitudes de déplacement des usagers en grande partie occasionné par l'adoption du télétravail. En 2023, nous avons atteint la cible fixée et ce malgré les jours de grève des chauffeurs. Nous anticipons que l'augmentation de l'utilisation du transport en commun se poursuivra en 2024. Tous les efforts sont mis afin d'offrir le bon service au bon endroit et au bon moment ainsi que des titres de transport qui correspondent à la nouvelle réalité des usagers et qui respectent leur capacité de paiement.

Évolution des déplacements du RTC (en millions)



Autres revenus

Diminution de 1,8 M\$ ou 33,9 % vs réel projeté 2023

La diminution des autres revenus s'explique principalement par une baisse de 0,8 M\$ de la quote-part de revenus nets de Capitale Mobilité en 2024 par rapport au réel projeté de 2023. Cette diminution découle majoritairement des efforts déployés pour la réalisation des mandats qui lui ont été confiés, pensons notamment au développement prévu pour àVélo, au déploiement de la mobilité intégrée ou au développement d'autres revenus commerciaux.

Cette rubrique inclut également la refacturation en 2023 des services supplémentaires liés au réseau de transition, mis en place par le RTC durant les travaux préparatoires de la Ville d'un montant 0,7 M\$. Ces coûts sont pris en charge par la Ville de Québec à 100 %. Aucun revenu ou coût afférent au réseau de transition n'est prévu au budget de 2024.

Gouvernement du Québec et contribution des automobilistes

La proportion du financement provenant du Gouvernement du Québec et de la contribution des automobilistes sur les revenus totaux est de 19,5 %

Les revenus de fonctionnement provenant du gouvernement du Québec sont composés de la subvention à l'exploitation, de l'aide d'urgence au transport collectif des personnes (pour 2023 seulement), de subventions ponctuelles et des revenus de la contribution des automobilistes.

Subvention à l'exploitation

Hausse de 0,9 M\$ ou 7,5 % vs réel projeté 2023

Depuis 2007, le *Programme d'aide au développement du transport collectif* offre du soutien financier à l'exploitation des sociétés de transport en fonction du développement de l'offre de service.

Au budget 2024, les revenus de la subvention à l'exploitation sont en légère hausse de 0,9 M\$ comparativement au réel projeté 2023. La hausse prévue en 2024 s'explique majoritairement par la variation des heures de service et les kilométrages prévus.

Le budget 2024 reflète les sommes attendues selon les modalités du programme en fonction du niveau de service prévu et des efforts d'optimisation mis en place.

Subvention – Aide d’urgence

Montants prévus pour les années 2020 à 2023

La mise sur pied du *Programme d’aide d’urgence au transport collectif des personnes* visait à pallier les pertes de revenus subies et les dépenses additionnelles effectuées pour des raisons sanitaires résultant de la pandémie de la COVID-19.

Nous prévoyons utiliser un montant de 14,8 M\$ en 2023, année qui marquera la fin de ce programme. Selon la projection pour 2023, ce montant ne sera pas suffisant pour atteindre l’équilibre budgétaire.

Les impacts de la pandémie sur les revenus utilisateurs continuent de se faire sentir après 2023. Devant la fin du programme d’aide d’urgence, de nouvelles sources de revenus pérennes, consacrées, récurrentes et indexées doivent rapidement être développées sans quoi le RTC devra faire des choix afin de maintenir un cadre financier équilibré.

Subventions – Aide ponctuelle

Une aide ponctuelle aux sociétés de transport pour 2024 a été annoncée il y a quelques semaines.

Lors du dépôt de son dernier budget, le gouvernement du Québec a accordé une aide additionnelle afin de soutenir les organismes de transport collectif. Une seconde enveloppe a été accordée en lien avec le cadre financier 2023-2028 et ce, dans le but d’aider à résorber les déficits prévisionnels des sociétés de transport en commun.

Pour le RTC, cela représente 29,8 M\$ en 2024, ce qui nous permet de venir équilibrer notre budget.

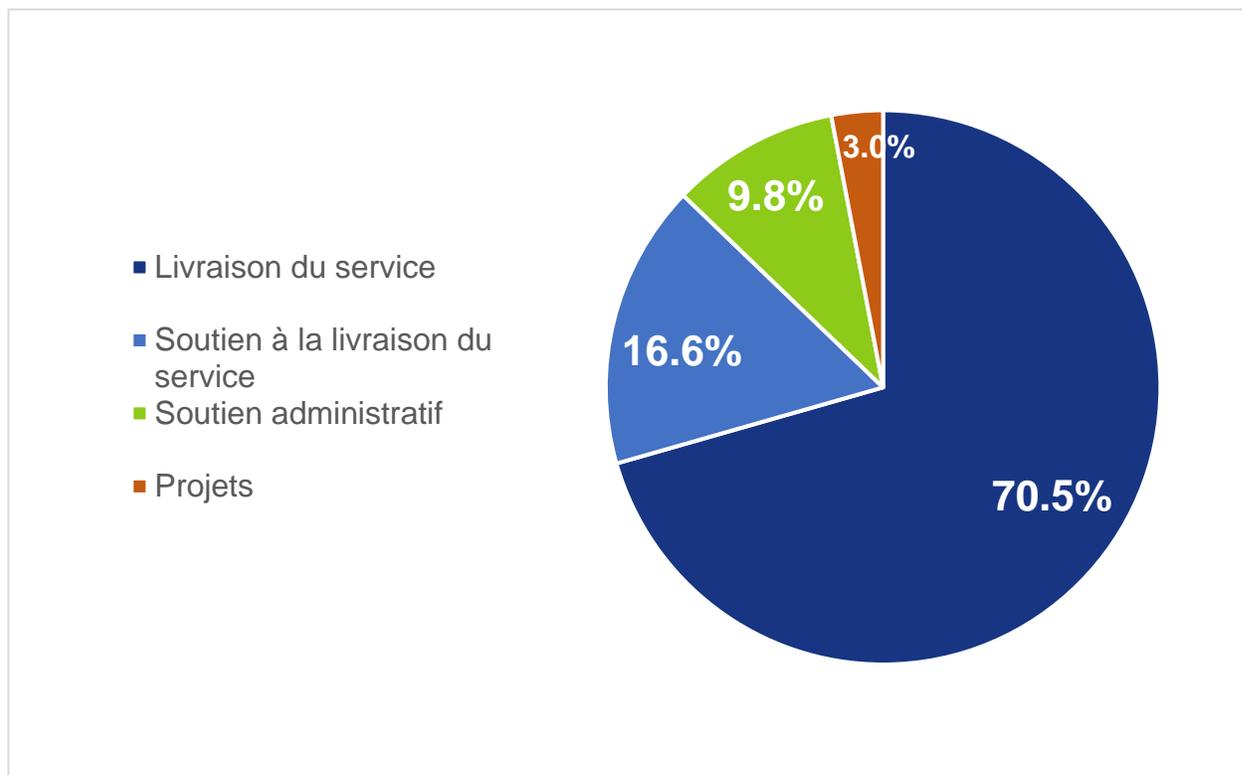
Contribution des automobilistes

Hausse de 0,5 M\$ ou 4,1 % vs réel projeté 2023

La contribution est fixée à 30 \$ annuellement par automobile depuis 1992. Cette source de financement représente 11,6 M\$ au budget 2024, soit 4,1 % des revenus du RTC. Comme il n’y a pas d’indexation sur ces sommes, la proportion des revenus attribuable à cette source de financement diminue à chaque année.

En milliers de \$ non consolidé	Budget 2024	Projection 2023	Écart Budget-Proj	Réel 2022
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
MASSE SALARIALE				
Salaires	142 712	135 790	6 922	132 137
Avantages sociaux	22 325	21 478	847	20 141
Avantages sociaux futurs	11 781	11 476	305	12 046
Coûts d'emploi	4 784	4 658	126	3 294
	181 602	173 402	8 200	167 618
BIENS ET SERVICES				
Carburant	16 681	15 508	1 173	17 199
Entretien et exploitation véhicules	21 676	20 666	1 010	17 442
Entretien et exploitation infrastructures	5 112	5 269	(157)	4 778
Chauffage, électricité, téléphone	2 040	2 001	39	1 998
Frais généraux	19 278	17 701	1 577	15 933
Services à contrat	3 980	2 780	1 200	3 256
	68 767	63 925	4 842	60 606
FINANCEMENT				
Subvention	(4 743)	(9 268)	4 525	(5 724)
Intérêts	9 177	10 889	(1 712)	6 986
Remboursement sur la dette	10 544	10 482	62	11 288
Immobilisations comptant	443	460	(17)	2 745
	15 421	12 563	2 858	15 295
AUTRES DÉPENSES				
Contribution au transport adapté	14 874	10 368	4 506	5 001
	14 874	10 368	4 506	5 001
TOTAL DES DÉPENSES	280 664	260 258	20 406	248 520

Répartition par activité



* Les données excluent la contribution au transport adapté

Masse salariale

Hausse de 8,2 M\$ ou 4,7 % vs réel projeté 2023

Les indexations prévues aux conventions collectives et la progression du personnel dans les échelles salariales représentent une hausse de 5,2 M\$ ou 3,0 % au budget 2024.

Une somme supplémentaire de 3,0 M\$ est requise pour tenir compte du rehaussement des heures de service afin de considérer, entre autres choses, 366 jours d'opération pour 2024 alors que la projection 2023 ne compte que 360 jours, situation due à la grève des chauffeurs.

Biens et services

Augmentation de 4,8 M\$ ou 7,6% vs réel projeté 2023

L'inflation a fait grimper le coût du carburant de 1,1 M\$. L'ajustement à la hausse des heures de service en 2024 est quant à lui compensé par de l'efficacité.

En contrepartie, les contrats d'approvisionnement de pièces d'autobus pour la maintenance des véhicules, les services pour l'entretien des infrastructures, ainsi que certaines dépenses administratives subissent des hausses importantes et représentent une augmentation d'environ 2,5 M\$ comparativement au réel projeté 2023. De plus, les contrats d'approvisionnement de pièces d'autobus pour la maintenance des véhicules, les services pour l'entretien des infrastructures, ainsi que certaines dépenses administratives subissent des hausses importantes et représentent une augmentation d'environ 2,5 M\$ comparativement au réel projeté 2023. Ce montant aurait pu être plus élevé de 1,0 M\$, n'eût été des efforts d'optimisation mis en place à l'entretien des véhicules et autres ajustements, toujours dans l'intention de livrer le service au meilleur coût possible.

D'autre part, le développement de la mobilité intégrée se poursuit. À la fin 2023, deux nouvelles zones (L'Ancienne-Lorette et Saint-Augustin-de-Desmaures) sont maintenant desservies par le service Flexibus. De plus, deux nouvelles zones seront déployées en 2024, soit l'Anse au Foulon et le Cap Diamant, ces développements ainsi que ceux de la fin d'année 2023, nécessitent une augmentation de 1,1 M\$ au budget 2024.

Finalement, la diversification de nos activités et l'évolution des systèmes technologiques induisent une augmentation des coûts d'administration.

Financement

Hausse de 2,9 M\$ ou 22,7 % vs réel projeté 2023

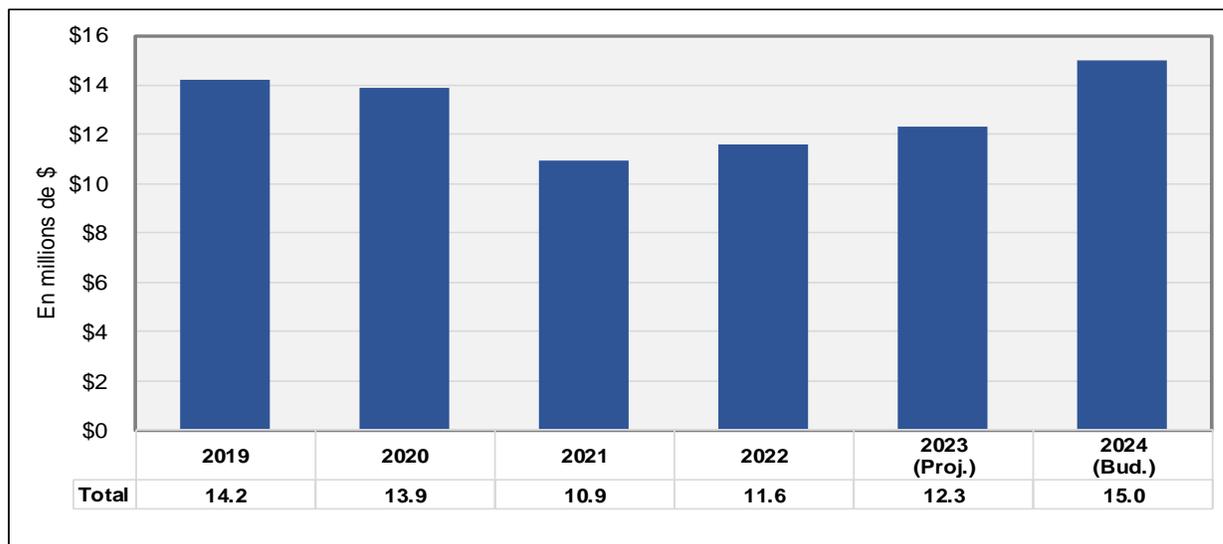
Par le passé, le RTC a profité d'éléments budgétaires favorables pour rembourser des emprunts arrivant à terme et payer au comptant des immobilisations. Cette stratégie permet de dégager une marge de manœuvre pour les années à venir, où les investissements prévus pour la réalisation de son *Plan stratégique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

Les investissements prévus au Plan d'investissements 2024-2033 sont significatifs. L'année 2023 marquait le début des travaux permettant de réaliser la transition vers l'électrification. L'augmentation des investissements jumelée à l'augmentation des taux d'intérêt a un effet sur le service de la dette avec une augmentation de 22,7% par rapport à la projection du réel 2023.

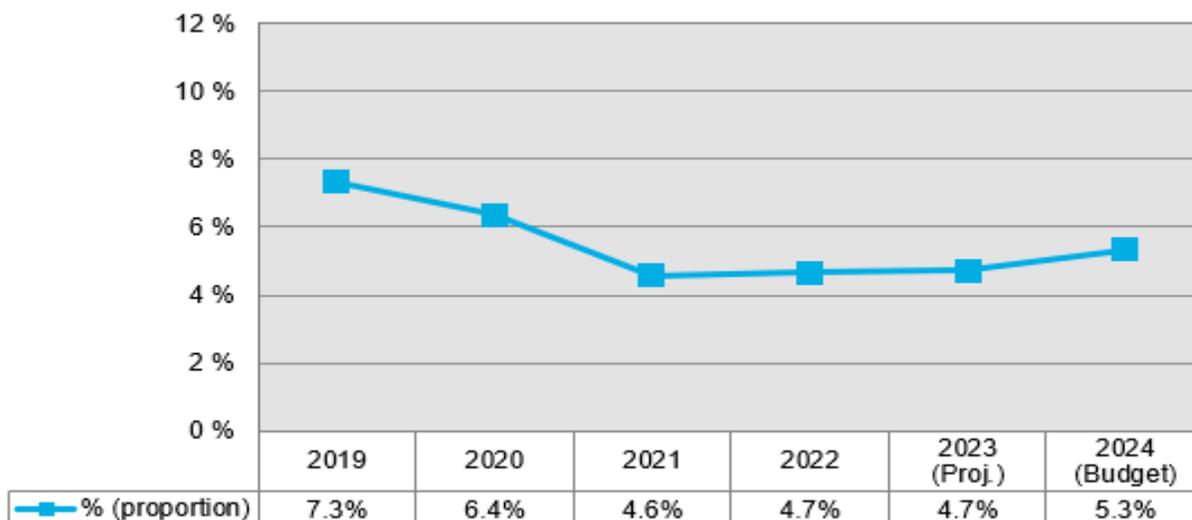
Les dépenses de financement prévues en 2024 tiennent compte de la première année du Programme des immobilisations 2024-2033, présenté en annexe.

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

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



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.

En milliers de \$	Budget 2024	Projection 2023	Écart Budget-Proj	Réel 2022
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
REVENUS				
Contribution RTC	14 874	10 368	4 506	5 001
Utilisateurs	1 950	1 869	81	1 664
Gouvernement du Québec	9 611	9 611	(0)	9 627
Autres revenus	173	185	(12)	40
TOTAL - REVENUS	26 609	22 033	4 576	16 332
DÉPENSES D'EXPLOITATION				
Masse salariale	3 367	3 144	223	2 851
Services à contrat	20 599	16 898	3 701	11 977
Autres	2 301	1 560	741	1 282
TOTAL - DÉPENSES D'EXPLOITATION	26 267	21 602	4 665	16 109
FINANCEMENT	341	431	(90)	223
TOTAL DES DÉPENSES	26 608	22 033	4 575	16 332
SURPLUS - DÉFICIT	0	0	0	0

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

Tout comme le RTC, la reprise de l'achalandage du transport adapté s'effectue graduellement depuis 2020. En 2024, le STAC estime qu'il atteindra 80,9 % des déplacements réalisés en 2019, soit une augmentation de 4,2 % par rapport à la projection 2023.

En plus de l'augmentation de la demande, le STAC n'échappe pas à l'impact de la pénurie de main-d'œuvre et à l'inflation. Il est contraint de suivre le marché et d'offrir à ses fournisseurs des conditions leur permettant de répondre à la demande croissante. Un remaniement de la planification des types de transporteurs s'est amorcé en 2023 et se poursuivra en 2024 afin de répondre à la demande et aux besoins des usagers tout en optimisant les coûts d'opération.

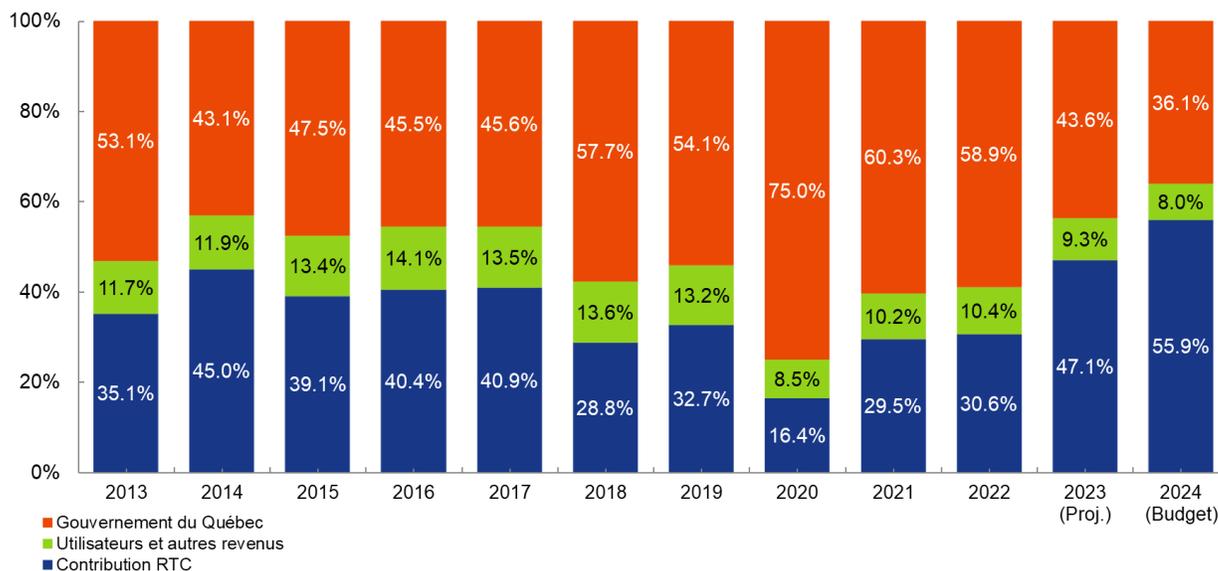
Tous ces éléments se traduisent par une augmentation de la contribution du RTC de 4,5 M\$, une hausse de 43,5% si on compare au réel projeté 2023.

Cette réalité a des impacts sur le cadre financier du RTC. Le gouvernement ayant plafonné le coût admissible bien en deçà de la réalité du marché actuel dans son programme de subvention, c'est le RTC qui doit compenser la hausse des coûts à même son budget.

La contribution du RTC au STAC s'élève donc à 14,9 M\$ pour 2024. Cette contribution représente une part de 55,9 % du financement des activités de transport adapté, un taux jamais observé.

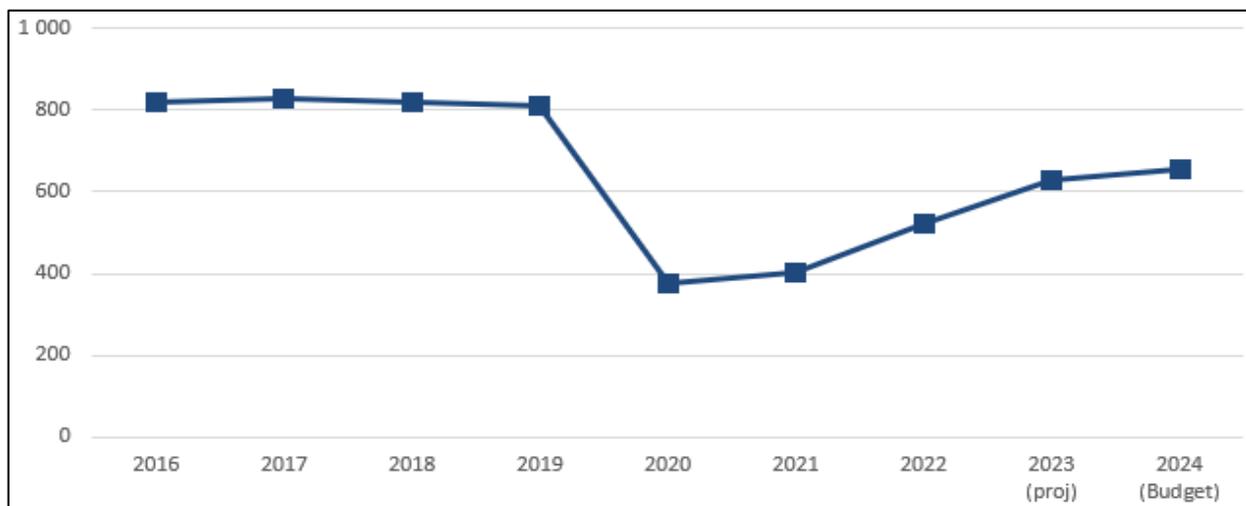
ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC

Évolution des sources de revenus du STAC



Évolution des déplacements du STAC (en milliers)

En milliers



The background features several overlapping, semi-transparent blue geometric shapes, primarily triangles and quadrilaterals, creating a layered, architectural effect. The colors range from a deep navy blue to a lighter, medium blue.

BUDGET
2024

PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2024-2033

BUDGET 2024

Maintien 891 M\$

Matériel roulant		Infrastructures		Systèmes	
Total:	611 M\$	Total:	199 M\$	Total:	81 M\$
40' standard électrique	338	Modernisation du centre Lebourgneuf	93	Evolutions d'Hastus	18
60' articulé électrique	103	Réfection des centres d'exploitation	48	Évolutions du système d'aide à l'exploitation	10
60' articulé hybride	95	Réfection sur le réseau	35	Progiciel de gestion intégré	10
40' standard hybride	37	Réaménagement zone d'arrêt - accessibilité	10	Hastus On Demand -STAC	6
Remplacement des batteries hybrides	25	Mise aux normes du site Lebourgneuf	8	Système de gestion des affectations	6
Autres	13	Renouvellement d'équipements	5	Autres projets	31

Développement 232 M\$

Matériel roulant		Infrastructures		Systèmes	
Total:	27 M\$	Total:	166 M\$	Total:	39 M\$
Vélopartage	27	Mesures préférentielles	122	Poste de commande centralisé	13
		Parc-O-Bus, terminus et stations tempérées	31	Guichet unique	10
		Terrains	13	Gareur intelligent	10
				Autres projets	6

Électrification 1795 M\$

Électrification	
Total:	1795 M\$
Agrandissement et électrification - Centre Lebourgneuf	689
Construction et électrification - Centre Newton	617
Agrandissement et électrification - Centre Métrobus	489

Grand total 2918 M\$

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

	2024	2025	2026	2027	2028	Total période		Grand total
						2024-2028	2029-2033	
Maintien	175.8	74.3	86.3	93.8	138.6	568.8	322.1	890.9
Développement	16.8	42.1	66.0	38.2	65.1	228.2	3.4	231.6
Électrification	48.6	119.7	262.5	286.0	174.0	890.8	904.3	1795.1
Total	241.2	236.1	414.8	418.0	477.7	1687.8	1229.8	2917.6

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. On retrouve également dans cette catégorie la quote-part des revenus nets de Capitale Mobilité.

Contribution de l'agglomération

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

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 contribution des automobilistes perçue dans la région de Québec.

Utilisateurs

Revenus provenant des utilisateurs du transport en commun.

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.

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 services informatique et licences, les coûts d'information et de promotion des services ainsi que les contrats de location.

Immobilisations comptant

Immobilisations payées à même le budget de fonctionnement.

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 sur la dette

Dépenses relatives au remboursement de la partie du capital des emprunts à long terme assumé par le RTC.

Salaires

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

Services à contrat

Dépenses relatives à des services de transport effectués à contrat.

Subvention

Portion subventionnée du paiement des intérêts sur la dette à long terme.

BUDGET 2024

