

Budget 2015

RTM

Table des matières

CONTENU

Mot du président	1
Membres du conseil d'administration	2
Structure administrative	3
Budget 2015 - sommaire	4
Principaux paramètres	5
Activités financières à des fins fiscales (non consolidées)	6
Faits saillants	7
Revenus.....	10
Répartition 2015.....	10
Analyse des revenus.....	11
Dépenses.....	13
Répartition 2015.....	13
Dépenses 2015.....	14
Analyse	15
Perspectives financières des investissements	17
Financement des immobilisations.....	17
Programme triennal d'immobilisations 2015-2017	20
Évolution des investissements annuels	20
Sources de financement	20
Tableau sommaire	21
Analyse des projets – Maintien du patrimoine 2015-2017.....	22
Analyse des projets – Développement des services 2015-2017.....	24
Annexes.....	26
Définition des types de revenus.....	26
Définition des types de dépenses	27

MOT DU PRÉSIDENT

Réduire la congestion routière est un défi d'envergure et l'un des moyens privilégiés pour y arriver est le transport en commun. Le service du Réseau de transport de la Capitale est beaucoup plus attrayant aujourd'hui qu'il ne l'a jamais été. Les efforts et les investissements consentis au cours de la dernière décennie ont porté leurs fruits, alors que 147 000 personnes différentes prennent l'autobus chaque mois.

Il faut poursuivre le travail pour répondre davantage aux exigences des clients actuels et potentiels, et ce, en améliorant le confort des clients ainsi que la fiabilité et l'accessibilité du service. Ainsi, plus de gens de la région feront le choix d'intégrer l'autobus dans leurs habitudes de déplacements : c'est le pari que nous faisons!

Pour ce faire, le RTC prend le virage de la mobilité durable, appuyé sur le Programme triennal d'immobilisations 2015-2017. Nous procéderons notamment à l'acquisition de 128 autobus hybrides offrant une nouvelle norme de confort pour la clientèle. De plus, pour favoriser l'intermodalité, le RTC prévoit acquérir des terrains pour aménager des stationnements incitatifs à vocation régionale ainsi que des pôles d'échanges.

Aussi, nous terminerons la réalisation des projets porteurs déjà annoncés comme le Métrobus 804 et le déploiement de Nomade temps réel, qui moderniseront le transport en commun d'ici 2017.

Le budget 2015 démontre par ailleurs la volonté du RTC de maintenir un service de qualité aux clients, tout en appliquant une gestion rigoureuse de ses opérations.

En terminant, j'aimerais souligner la collaboration précieuse de plusieurs acteurs de la ville de Québec qui sont de plus en plus nombreux à favoriser le développement du transport en commun et à en faire la promotion.

Le président,



Rémy Normand

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président

Rémy Normand

Vice-présidente

Marie France Trudel

Membres

Yvan Bourdeau

Anne Corriveau

France Hamel

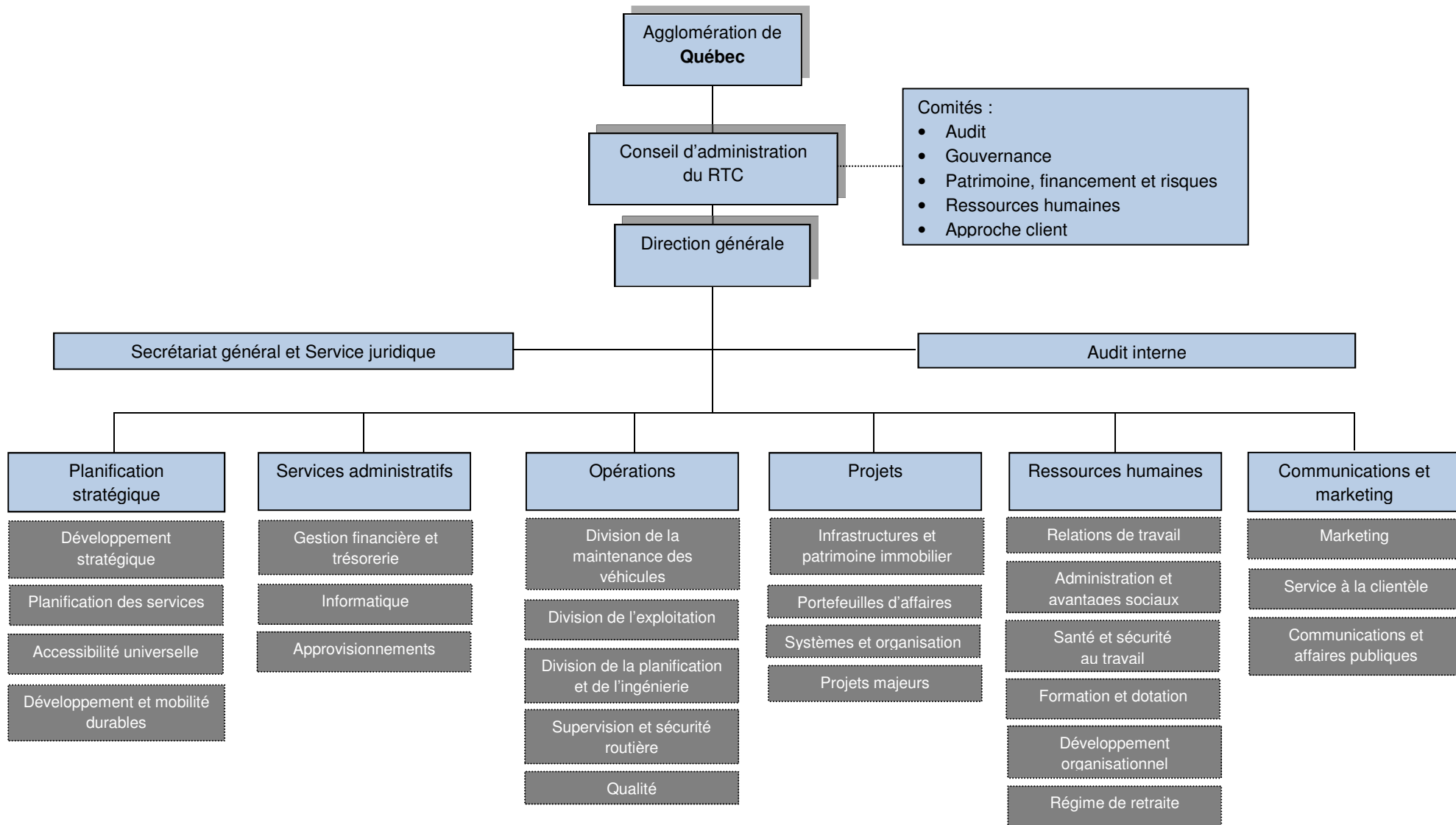
Laurent Proulx

Myriam Régnier

Suzanne Verreault

Patrick Voyer

STRUCTURE ADMINISTRATIVE



SOMMAIRE

Le budget 2015 du Réseau de transport de la Capitale est équilibré à 212,4 M\$, en hausse de 3,2 % comparativement au réel projeté de 2014.

REVENUS

Agglomération de Québec : Principal contributeur, représentant 51 % des revenus

- Part en hausse de 3,2 %, totalisant 108,3 M \$

La hausse de la contribution de l'agglomération de Québec permettra de couvrir les manques à gagner relatifs à :

- les déficits du régime de retraite (3 M\$);
- le gel des subventions pour le transport adapté (0,5 M\$);
- la non-indexation des revenus provenant du gouvernement du Québec.

Utilisateurs : Contribution en deçà du tiers des revenus à 31,9 %

- Hausse des revenus de 4 %, liée à l'augmentation de l'achalandage et des tarifs, totalisant 67,7 M\$:

DÉPENSES

Augmentation des dépenses de 6,6 M\$ ou 3,2 %

Hausses des dépenses notamment pour ces éléments :

- salaires, selon taux conventionnés (2,5 M\$);
- régime de retraite (3 M\$);
- TVQ, taux de récupération modifié (0,7 M\$).

PRINCIPAUX PARAMÈTRES

	BUDGET 2015	PROJECTION AU 31 OCT. 2014	RÉEL 2013	BUDGET 2014
Achalandage	47 154 000	46 687 070	46 809 450	48 461 180
Heures de service	1 364 460	1 357 480	1 354 670	1 364 460
Kilométrage	28 672 870	28 418 900	27 984 290	28 682 850
Autobus aux heures de pointe	509	509	532	508
Acquisition d'autobus				
▪ Standards (40 pieds)	0	0	33	0
▪ Hybrides (40 pieds)	31	0	0	5
Âge moyen des véhicules	8,2	8,3	7,7	8,1
Prix moyen du carburant ⁽¹⁾	0,94 \$/L	0,94 \$/L	1,01 \$/L	0,95 \$/L
Taux de consommation du diesel (KM/L)	1,73	1,73	1,72	1,70
Vitesse moyenne	21,0	20,9	20,9	21
Taux d'intérêt sur emprunt	3,50 %	2,90 %	2,30 %	3,50 %
Coût courant par heure de service	122,93 \$	120,53 \$	117,98 \$	121,01 \$

Notes

- (1) Les risques de variation du prix moyen du carburant sont atténués par des contrats de couverture, correspondant en 2015 à 86 % et en 2014 à 93 % de la consommation totale de diesel pour ces années.

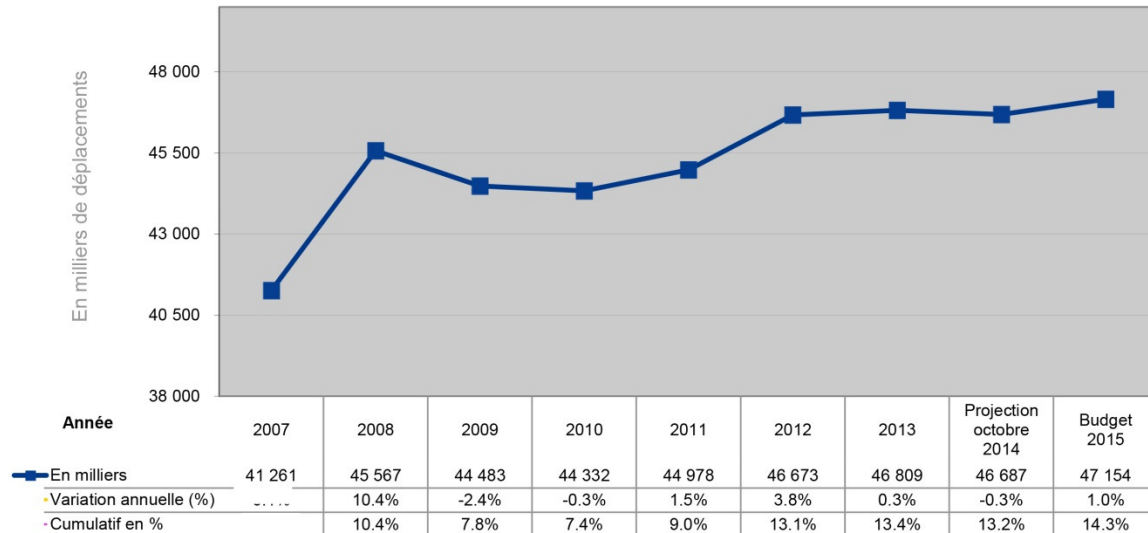
ACTIVITÉS FINANCIÈRES À DES FINS FISCALES (NON CONSOLIDÉES)

(En milliers)	Budget 2015	Projection 31 oct. 2014	Réel 2013	Écart bud.2015 /projection	Budget 2014
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
REVENUS					
Contribution de l'agglomération de Québec	108 260	104 867	99 868	3 393	104 867
Utilisateurs	67 731	65 130	63 809	2 601	67 605
Transferts (subventions)	17 639	15 831	17 982	1 808	16 596
Taxe sur l'immatriculation	10 952	10 722	10 620	230	11 011
Autres revenus	5 882	4 910	5 569	972	5 489
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	1 973	4 425	11 373	(2 452)	4 460
TOTAL - REVENUS	212 437	205 885	209 221	6 552	210 028
DÉPENSES					
Salaires	105 873	103 408	99 376	2 465	102 127
Avantages sociaux	17 658	16 960	15 324	698	17 069
Avantages sociaux futurs	16 244	13 244	18 185	3 000	13 244
Coûts d'emploi	3 391	2 858	3 002	533	3 093
Carburant	15 724	15 695	16 676	29	16 076
Entretien et opération des véhicules	10 662	10 414	9 829	248	9 356
Entretien et réparation des bâtiments	2 997	2 851	2 657	146	2 744
Chauffage, électricité, téléphone	1 848	1 763	1 712	85	1 671
Frais généraux	10 575	9 670	11 253	905	9 829
Optimisation et productivité	(1 000)	0	0	(1 000)	0
Imprévus	0	0	0	0	3 143
Contribution au transport adapté	6 732	7 079	5 243	(347)	6 197
TOTAL - DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT	190 704	183 942	183 257	6 762	184 549
FINANCEMENT DES ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT					
Coûts de financement – intérêts	6 285	5 530	6 444	755	6 682
Remboursement de la dette à long terme	15 216	15 797	16 562	(581)	15 826
Remboursement comptant	232	590	259	(358)	2 971
TOTAL - DÉPENSES DE FINANCEMENT	21 733	21 917	23 265	(184)	25 479
TOTAL DES DÉPENSES	212 437	205 859	206 522	6 578	210 028
Surplus (déficit) des revenus sur les dépenses	0	26	2 699	(26)	0

FAITS SAILLANTS

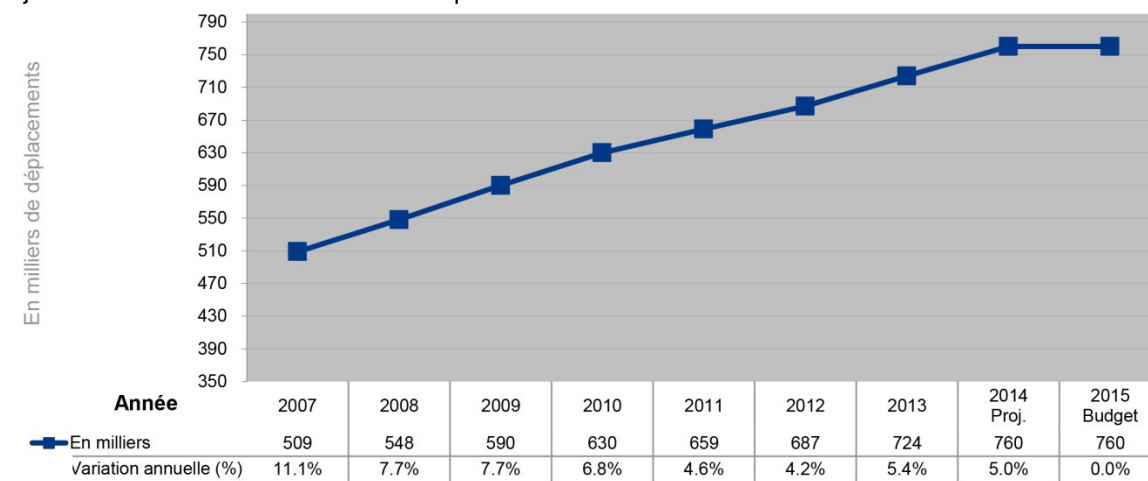
L'achalandage

De 2007 à 2012, l'achalandage s'est accru grandement au RTC, passant de 41,3 M à 46,7 M de déplacements, soit une hausse de 13,1%, ou de 2,6 % en moyenne par année, le tout, soutenu par une augmentation de l'offre de service. Depuis, un plafonnement est observé, influencé notamment par des facteurs socio-économiques, dont un prix de l'essence stable, une population active en diminution et un taux de motorisation en nette progression.



Évolution des déplacements du transport adapté

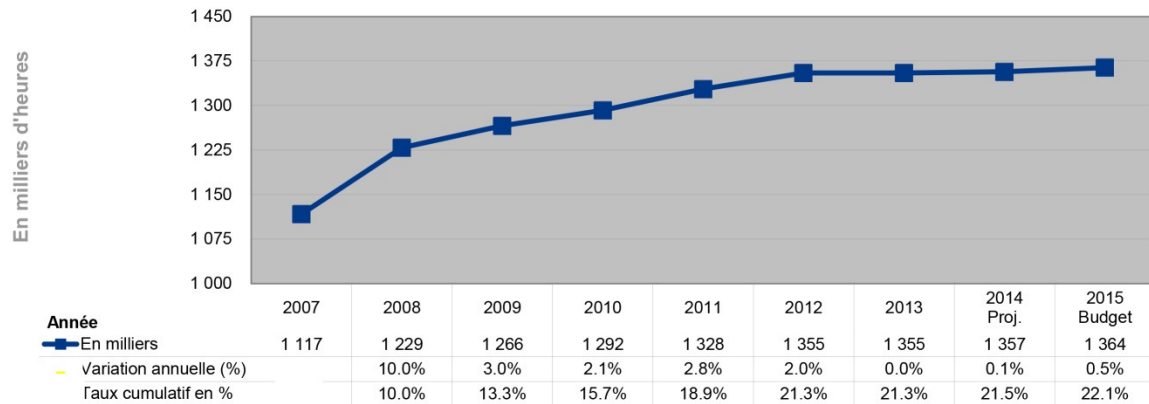
Ayant augmenté son offre de service de 6,6 % en moyenne de 2006 à 2014, le STAC prévoit stabiliser à 760 000 le nombre de ses déplacements au budget 2015, soit le niveau projeté de 2014, considérant sa capacité financière. Rappelons que le gouvernement du Québec maintient, sur la base de l'année 2013, le niveau de subvention pour le transport adapté et que le STAC doit ajuster son offre de service en conséquence.



Une offre de service améliorée et optimisée

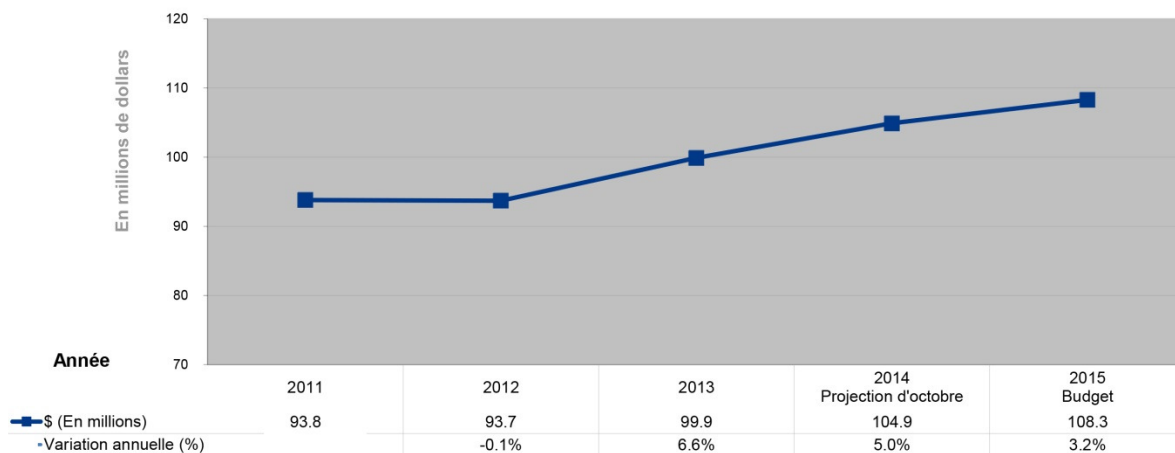
Globalement, les heures de service demeurent constantes comparativement au réel 2012. Dans les faits, les mesures d'optimisation des horaires des parcours Métrobus permettent au RTC de réinjecter 5 000 heures de services à l'automne 2015, à la suite de la révision des temps de parcours de tout le réseau.

Également, l'optimisation réalisée concernant l'utilisation des autobus a permis, en 2014, de ne pas augmenter la taille du parc d'autobus, annulant ainsi la nécessité d'acquérir de nouveaux autobus.



L'agglomération de Québec reconduit son financement

Depuis 2011, la contribution de l'agglomération de Québec a augmenté en moyenne de 3,7 % par année. Au budget 2015, celle-ci est haussée de 3,4 M\$ ou 3,2 %. Cet apport sera employé principalement pour pallier l'augmentation des coûts du régime de retraite et le gel des subventions pour le transport adapté.

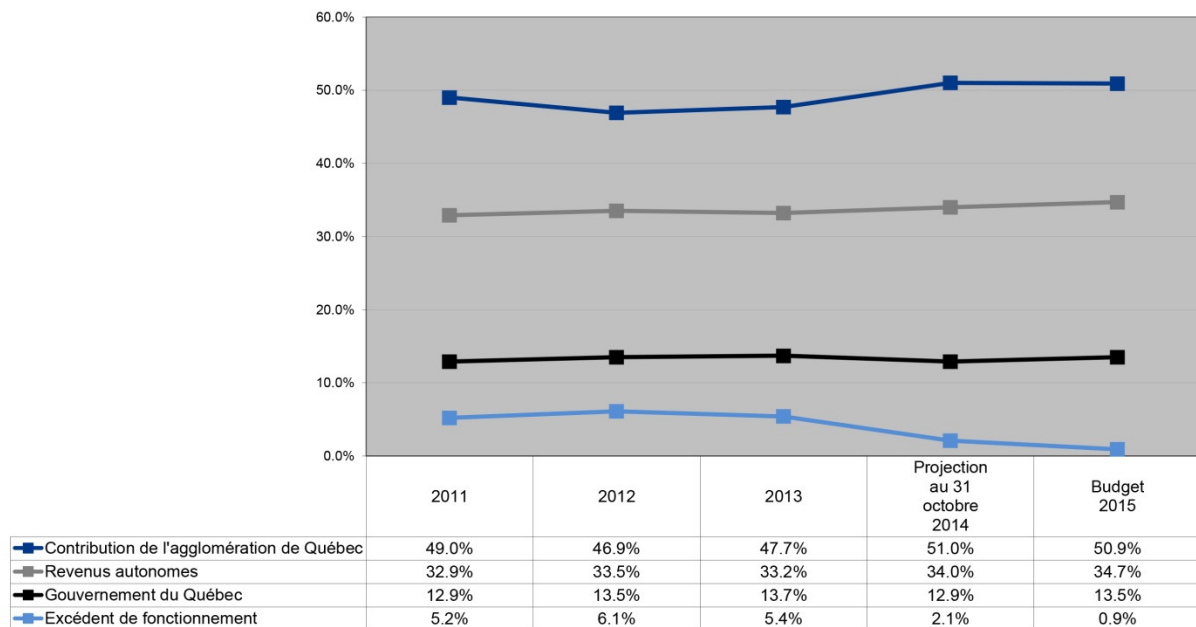


L'évolution des sources de financement

L'agglomération de Québec demeure le principal contributeur du financement du transport collectif avec une part dépassant 50 % depuis 2014, se situant à 50,9 % au budget 2015.

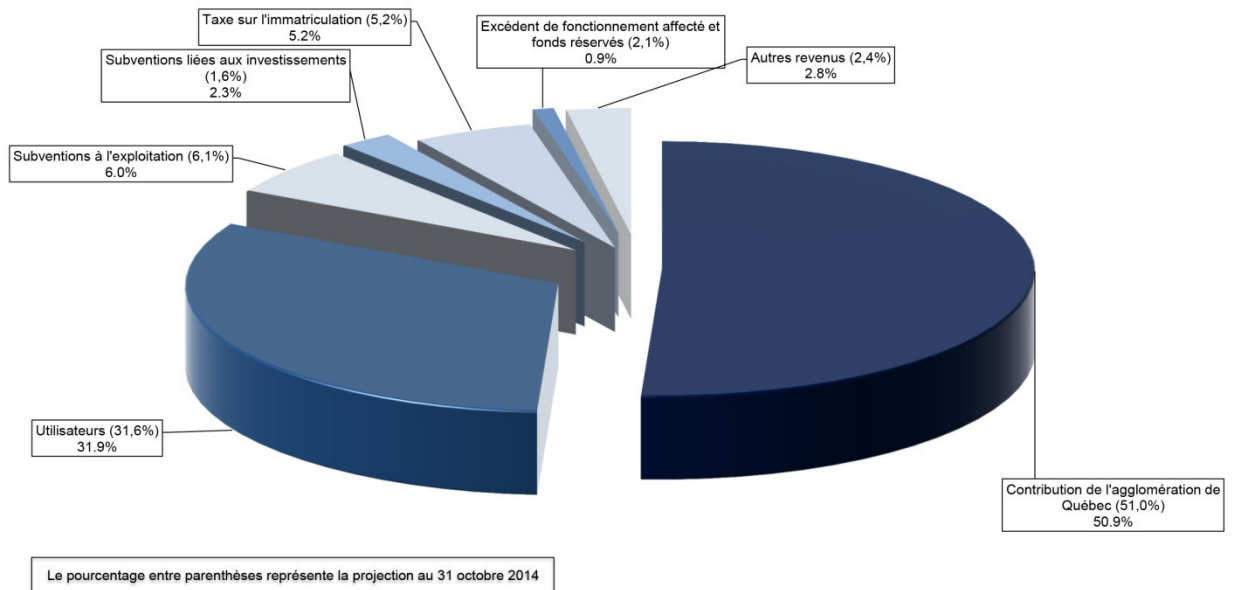
En contrepartie, les excédents de fonctionnement diminuent, considérant qu'ils auront été entièrement utilisés au cours des dernières années.

Les autres sources de financement demeurent stables.



REVENUS

RÉPARTITION 2015



ANALYSE DES REVENUS

Les revenus inscrits au budget 2015 de 212,4 M\$ sont supérieurs aux résultats projetés de 2014 de 6,6 M\$ ou 3,2 %. Les principales variations pour chacune des grandes natures de revenus sont expliquées ci-après.

Contribution de l'agglomération (3,4 M\$ ou 3,2 %)

En 2015, l'agglomération de Québec versera 108,3 M\$ au RTC, une augmentation de sa contribution de 3,4 M\$ par rapport à l'année 2014. La hausse sera principalement employée pour pallier l'augmentation des coûts du régime de retraite et le gel des subventions pour le transport adapté.

Utilisateurs (2,6 M\$ ou 4 %)

L'achalandage prévu au budget 2015 s'élève à 47,2 M de déplacements, comparativement à 46,7 M projetés en 2014. Il s'agit d'une hausse de 1 %.

La part des utilisateurs comptera pour 31,9 % des revenus comparativement à 31,6 % en 2014.

Autres revenus (972 000 \$ ou 19,8 %)

Ces revenus découlent de location d'autobus, d'espaces de stationnement, de placements et de droits payables pour la carte OPUS et de contrats publicitaires. Signalons qu'une nouvelle entente concernant les revenus commerciaux sera conclue en 2015. L'ensemble des *Autres revenus* comptent pour 2,8 % du financement total.

Subventions à l'exploitation (242 000 \$ ou 1,9 %)

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 provincial 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.

En 2012, le RTC a atteint l'enveloppe maximale de 12,8 M\$, accordée pour couvrir 50 % des dépenses d'exploitation et basée sur des coûts de 2007, pour entreprendre des initiatives visant à accroître l'offre de service. Cette subvention est non indexée, et aucun nouveau programme n'a été annoncé pour la bonifier.

Subventions liées aux investissements (1,6 M\$)

Le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* a été bonifié en 2007 par l'ajout de différentes catégories de dépenses admissibles.

Les fonds proviennent de trois sources : le *Programme régulier*, le *Programme d'aide à l'amélioration des services* (Fonds vert) 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 les deux autres sources, la SOFIL et le Fonds vert, les subventions, lorsque versées au comptant, ne figurent pas comme revenus de subventions liées aux investissements en vertu des normes comptables.

Les revenus de subventions liées aux investissements augmentent de 1,6 M\$ par rapport au réel 2014. La mise en place récente d'une Direction des projets permet de mieux planifier la réalisation des projets prévus au Programme triennal des immobilisations (PTI).

Taxe sur l'immatriculation (230 000 \$ ou 2,8 %)

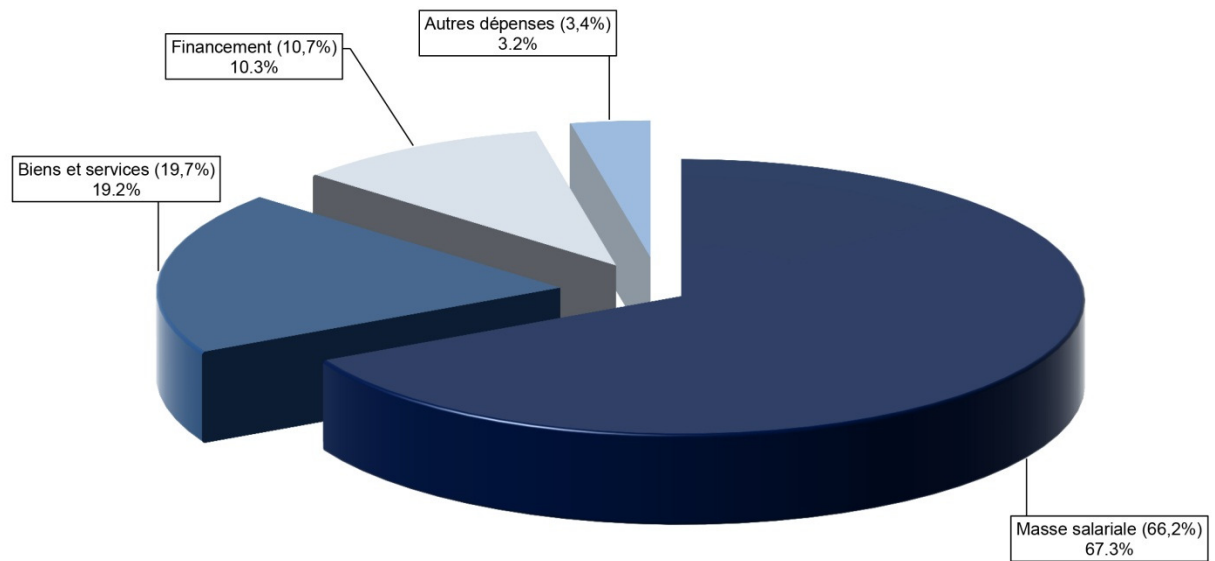
La taxe est fixée à 30 \$ annuellement par automobile depuis 1992. Cette source de financement contribue à 5,2 % des revenus du RTC.

Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés (-2,5 M\$)

Le RTC a épuisé ses réserves d'excédent de fonctionnement affecté, en inscrivant un montant de 1,5 M\$, soit 2,5 M\$ de moins que par les années passées.

DÉPENSES

RÉPARTITION 2015



Le pourcentage entre parenthèses représente la projection au 31 octobre 2014

DÉPENSES 2015

(En milliers)	Budget 2015	Projection 31 octobre 2014	Réel 2013	Écart bud.2015/proj.2014	Budget 2014
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Masse salariale					
Salaires	105 873	103 408	99 376	2 465	102 127
Avantages sociaux	17 658	16 960	15 324	698	17 069
Avantages sociaux futurs	16 244	13 244	18 185	3 000	13 244
Coûts d'emploi	3 391	2 858	3 002	533	3 093
	143 166	136 470	135 887	6 696	135 533
Biens et services					
Carburant	15 724	15 695	16 676	29	16 076
Entretien et exploitation des véhicules	10 662	10 414	9 829	248	9 356
Entretien et réparations des bâtiments	2 997	2 851	2 657	146	2 744
Chauffage, électricité, téléphone	1 848	1 763	1 712	85	1 671
Optimisation et productivité	(1 000)	0	0	(1 000)	0
Frais généraux	10 575	9 670	11 253	905	9 829
	40 806	40 393	42 127	414	39 676
Financement					
Coûts de financement – intérêts	6 285	5 530	6 444	755	6 682
Remboursement de la dette à long terme	15 216	15 797	16 562	(581)	15 826
Remboursement comptant	232	590	259	(358)	2 971
	21 733	21 917	23 265	(184)	25 479
Autres dépenses					
Contribution au transport adapté	6 732	7 079	5 243	(347)	6 197
Imprévus	0	0	0	0	3 143
	6 732	7 079	5 243	(347)	9 340
Total des dépenses	212 437	205 859	206 522	6 579	210 028

Dépenses liées à l'exploitation

- **Masse salariale (salaires 2,4 %, autres 2,5 %)**

La hausse de 6,7 M\$ de la masse salariale est notamment influencée par une augmentation de 3 M\$ des coûts du régime de retraite, expliquant près de la moitié des coûts additionnels en 2015.

Les salaires augmentent de 2,5 M\$, ou 2,4 %, et tiennent compte des indexations prévues aux conventions collectives et de la progression du personnel dans les échelles salariales.

L'augmentation des avantages sociaux provient de la variation des salaires et d'une mise à niveau des coûts d'assurance-groupe selon les réalités du marché.

Certaines natures de dépenses rattachées aux coûts d'emploi, telles que la formation et l'assignation temporaire d'employés, ont été revues à la hausse pour tenir compte des projets majeurs et des nouvelles technologies.

- **Biens et services (0,4 M\$ ou 1 %)**

Globalement, cette catégorie augmente de 0,4 M\$ ou 1%. La variation la plus importante provient des **frais généraux**, pour 0,9 M\$, et s'explique notamment par la mise en place de différents projets, tels que la recharge à distance de la carte OPUS, le système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs¹ et la mise à jour de logiciels. A cela s'ajoute une récupération moindre de la TVQ, faisant suite au nouveau pacte fiscal avec les municipalités (62,8 % à 50 %).

Un gain d'**optimisation et de productivité** de l'ordre de 1 M\$ est inscrit. Il est prévu de modifier le type de véhicules pour desservir le parcours 21.

La dépense de **carburant** au budget 2015 est comparable à celle de l'année 2014. Elle a été établie en considérant un prix moyen de 0,94 \$/L. Pour atténuer les risques de variation des prix du carburant, le RTC utilise des contrats de couverture. Pour 2015, 86 % de la consommation totale de diesel prévue est couverte par ces contrats.

L'entretien et l'exploitation des véhicules augmentent de 0,3 M\$ ou 2,4% en 2015. Entre autres, le vieillissement des véhicules articulés crée une pression accrue sur les coûts d'entretien. En lien avec cette problématique, le RTC va élaborer un programme de reconditionnement débutant en 2015, pour ses 87 véhicules articulés. Il est prévu dans le PTI.

¹ Nomade temps réel

- **Financement (-0,2 M\$)**

La dépense de financement est comparative à celle de l'année 2014.

Le PTI 2015-2017 prévoit des investissements de 336,4 M\$, dont 94,5 M\$ l'an prochain.

- **Autres dépenses (-0,3 M\$)**

Par le passé, le RTC inscrivait un montant équivalent à 1,5 % de ses dépenses au poste *imprévus*.

En 2014, le poste *imprévus* a été entièrement utilisé.

En 2015, ce poste est éliminé.

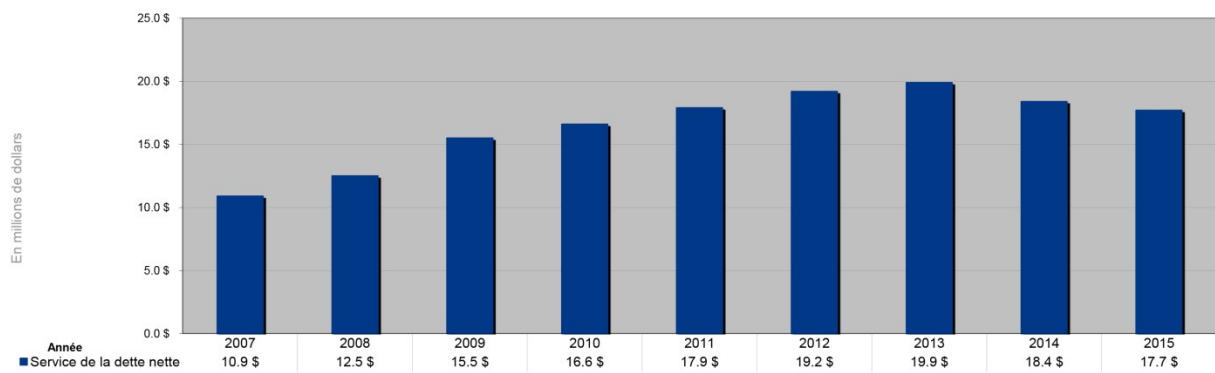
PERSPECTIVES FINANCIÈRES DES INVESTISSEMENTS

FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS

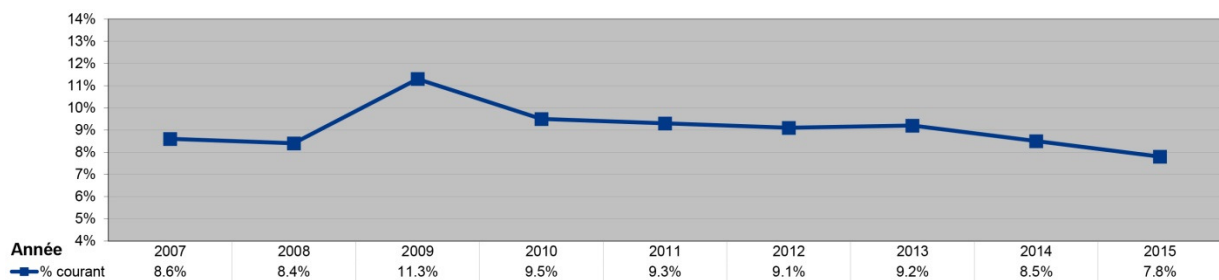
Des projets totalisant 94,5 M\$ sont prévus en 2015 au Programme triennal d'immobilisations 2015-2017.

Pour sa part, le service de la dette nette, soit le coût en capital et intérêts diminué des programmes d'aide, correspond à 17,7 M\$ au budget 2015.

Évolution du service de la dette nette



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



La proportion du service de la dette nette sur les dépenses totales est en légère diminution en 2015.

Programme triennal d'immobilisations

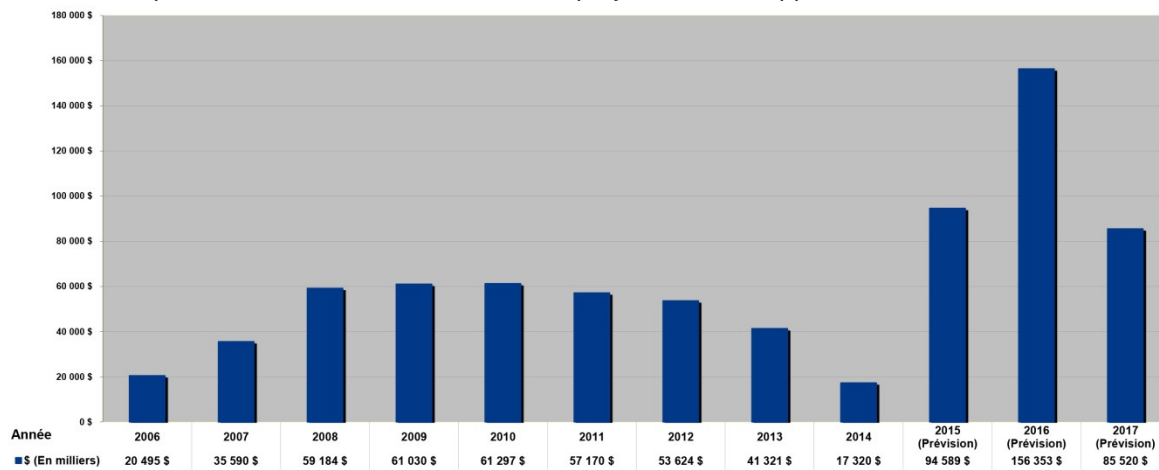
2015 - 2017

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2015-2017

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS ANNUELS

Depuis 2005, le RTC a investi fortement pour réaliser les projets inscrits dans son Plan stratégique de développement des services 2005-2014, ce qui lui a permis d'accroître l'offre de service de 26,6 %. Durant cette période, 407 M\$ ont été investis, soit 45,2 M\$ par année en moyenne.

Dans son Programme triennal des immobilisations (PTI) 2015-2017, le RTC entreprendra l'élaboration de son prochain plan stratégique, en conformité avec les orientations de développement urbain et du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec. Dans cette optique, le RTC investira 336,4 M\$ au cours des trois prochaines années, dont 144,2 M\$ ou 43 % pour le maintien du patrimoine et 192,2 M\$ ou 57 % en projets de développement.



SOURCES DE FINANCEMENT

L'ensemble du PTI 2015-2017 est financé à la hauteur de 73 % par différents programmes du gouvernement du Québec. Le tableau suivant permet d'apprécier la provenance des sources de financement.

	PTI 2015-2017 (En millions de \$)
Gouvernement du Québec	
Programme québécois des infrastructures (MTQ, 2014-2018, en approbation)	125
Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL I et II, 2010-2014, solde)	54
Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL III, 2014-2019)	65
Sous-total – gouvernement du Québec	244
Fonds internes	92
Enveloppe totale potentielle	336

TABLEAU SOMMAIRE

<i>(En millions de \$)</i>	2015	2016	2017	Total 2015-2017	%
	\$	\$	\$	\$	%
Maintien du patrimoine					
1- Matériel roulant	28,7	39,5	25,6	93,8	28 %
2- Patrimoine immobilier et infrastructures	9,9	15,8	2,4	28,1	8 %
3- Machinerie, outillage et équipement	1,8	0,6	1,5	3,9	1 %
4- Technologie de l'information	11,8	5,9	0,7	18,4	5 %
	52,2	61,8	30,2	144,2	43 %
Développement des services					
5- Mettre en place un réseau structurant	7,0	28,3	13,5	48,8	15 %
6- Développer le service vers les pôles d'activités	0,8	1,4	0,4	2,6	1 %
7- Améliorer la desserte locale	0	13,2	9,6	22,8	7 %
8- Offrir un service moderne et de qualité	8,7	16,6	0,3	25,6	8 %
9- Réaliser les nouvelles initiatives du Plan de mobilité durable	25,8	35	31,6	92,4	27 %
	42,3	94,5	55,4	192,2	57 %
Total des investissements	94,5	156,3	85,6	336,4	100 %
Subventions	(63,8)	(116,5)	(63,9)	(244,2)	
Coût net	30,7	39,8	21,7	92,2	
Taux de subvention	68 %	75 %	75 %	73 %	

Maintien du patrimoine

Le maintien du patrimoine vise les investissements assurant le renouvellement, la modernisation ou la préservation des infrastructures existantes et le fonctionnement du service actuel. On prévoit ainsi 144,2 M\$ d'investissements au PTI 2015-2017, dont 52,2 M\$ en 2015. Soucieux de protéger l'environnement et d'offrir des services de plus grande qualité, particulièrement pour améliorer le confort de la clientèle, le RTC prévoit l'achat de véhicules hybrides, équipés d'un système à air contrôlé.

1 - Matériel roulant (93,8 M\$)

Un montant de 84,2 M\$ de l'investissement total est prévu pour renouveler le parc autobus. Au cours de cette période, le RTC recevra 58 autobus (40 pieds), soit 31 en 2015 et 27 en 2017, et 23 autobus (60 pieds) en 2016. L'achat de 8 véhicules midibus en 2016 est planifié pour remplacer les 8 autobus électriques actuels.

Pour suppléer à la problématique du vieillissement prématuré des 87 véhicules articulés, un programme de reconditionnement débutant en 2015 a été ajouté. Au cours de la période 2015-2017, 67 véhicules articulés seront reconditionnés au coût de 8,9 M\$.

De plus, le RTC achètera 4 camions de service, totalisant 0,7 M\$.

2 - Patrimoine immobilier et infrastructures (28,1 M\$)

Le centre d'exploitation Lebourgneuf a été construit en 1979 et agrandi en 1985. Certains équipements ont atteint leur durée de vie utile et doivent être renouvelés, entre autres les vérins, les planchers d'atelier et les systèmes de ventilation et de chaufferie. Ce dernier projet inclut diverses mesures pour diminuer les coûts d'énergie. Des travaux de réfection sur la toiture et la mise à niveau de l'éclairage figurent parmi les principaux investissements.

Un montant de 5 M\$ est inscrit pour moderniser les infrastructures d'accueil, les abribus, les stations et les zones d'arrêts.

3 - Machinerie, outillage et équipement (3,9 M\$)

Le RTC doit procéder au remplacement de ses radiotéléphones, ceux-ci étant rendus en fin de vie utile. Pour ce faire, un montant de 1,1 M\$ est prévu au PTI. À terme, le coût de remplacement sera de 3,1 M\$.

Les équipements périphériques du système de vente et perception OPUS doivent être renouvelés. Certains développements sont à prévoir pour 1,2 M\$. Par ailleurs, de nouveaux

équipements de machinerie et d'outillage seront nécessaires pour une valeur de 1,6 M\$, dont un lave-autobus qui doit être remplacé.

4 - Technologie de l'information (18,4 M\$)

Pour soutenir l'évolution et la continuité des affaires de l'organisation, 18,4 M\$ seront affectés au développement des systèmes d'information.

Plus particulièrement, au cours des deux prochaines années, le RTC mettra en place une plate-forme intégrée de gestion des ressources. Élément fondamental du développement de l'organisation, ce système intégré permettra d'améliorer la gestion au regard des ressources financières et humaines, des relations avec la clientèle, de la gestion documentaire. Par ailleurs, cela permettra un meilleur arrimage avec les systèmes opérationnels en place.

Développement des services

5 - Mise en place d'un réseau structurant (48,8 M\$)

Le réseau Métrobus représente près de 50 % de l'achalandage du RTC. Pour poursuivre ce succès, le RTC prévoit la mise en service du Métrobus 804 pour desservir le nord-ouest de l'agglomération. Afin d'augmenter la popularité des Métrobus 800, 801, 802 et 803, le RTC améliorera la performance du service et le confort des zones d'attente par des investissements importants.

6 - Développement du service vers les principaux pôles d'activités (2,6 M\$)

Terminer la phase III du service rapide dans l'axe Robert-Bourassa. Cette stratégie inclut également l'aménagement d'un terminus d'autobus hors-rue.

7 - Amélioration de la desserte locale (22,8 M\$)

Réviser la desserte actuelle du cœur de la ville de Québec. Ce projet requiert l'acquisition de 24 midibus au total.

8 - Offre d'un service moderne et de qualité (25,6 M\$)

Se rapprocher des exigences et des standards de qualité souhaités par les consommateurs en faisant appel aux nouvelles technologies afin d'améliorer l'information à la clientèle, notamment à l'aide d'écrans numériques dans les centres d'information, les stations tempérées et les lieux publics achalandés. À compter de 2015, le RTC déploiera graduellement son système Nomade temps réel.

9 - Nouvelles initiatives du Plan de mobilité durable (92,4 M\$)

Pour assurer un développement soutenu du transport en commun, le RTC doit implanter des pôles d'échanges ainsi qu'un réseau de stationnements incitatifs régionaux. Pour ce faire, l'acquisition de terrains est nécessaire à compter de 2015. Par ailleurs, pour répondre à la forte demande du parcours 7, le RTC procèdera à l'achat de 23 autobus articulés.

ANNEXES

DÉFINITION DES TYPES DE REVENUS

REVENUS

Autres revenus

Revenus générés principalement par la vente de publicité, 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.

Excédents de fonctionnement affecté et fonds réservés

Appropriation provenant de surplus de l'état des activités financières et l'amortissement de frais d'émissions à long terme.

Transferts

Sommes versées en vertu de programmes d'aide au transport en commun provenant du gouvernement du Québec.

Taxe sur l'immatriculation

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

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 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 de financement – intérêts

Paiement des intérêts sur la dette à long terme.

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 opération 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.

Imprévus

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

Montants à pourvoir dans le futur

Amortissement de certaines dépenses appliquées en conformité aux normes comptables.

Salaires

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

Remboursement au comptant

Immobilisations payées à même le budget d'exploitation.

Remboursement de la dette à long terme

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

Budget 2015