

# BUDGET 2019





## Note liminaire

---

Le budget 2019 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 Réseau de transport de la Capitale (RTC) sont présentées non consolidées. Le Service de transport adapté de la Capitale (STAC), soit l'organisme contrôlé faisant partie de notre périmètre comptable, est inscrit sous la rubrique *Contribution au transport adapté*.

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

À moins d'indication contraire, l'ensemble des explications comparatives au budget 2019 sont faites avec le réel projeté de 2018, basé sur les résultats au 31 octobre.



## TABLE DES MATIÈRES

Mot du président .....	1
Faits saillants .....	2
Conseils d'administration .....	3
Le RTC en chiffres .....	4
Le STAC en chiffres .....	5
Budget de fonctionnement.....	9
Activités financières à fins fiscales .....	10
Revenus.....	11
Dépenses.....	15
Activités financières du STAC .....	20
Programme d'immobilisations 2019-2028.....	25
Définition des types de revenus .....	27
Définition des types de dépenses.....	28



## Déployons le réseau du futur



L'année 2019 marque véritablement le coup d'envoi de la mise en place du réseau du futur. Après avoir consulté, planifié puis présenté notre *Plan stratégique 2018-2027*, nous sommes à en poser les premiers jalons. Ce plan trace les lignes directrices des prochaines années qui seront déterminantes pour le RTC et la Ville de Québec, notamment en matière de mobilité intégrée.

Les prévisions budgétaires 2019 allouent les ressources nécessaires au déploiement du nouveau réseau dans les secteurs de Saint-Augustin-de-Desmaures, du Nord-Ouest et de l'aéroport. Comme annoncé en 2018, ces investissements permettent de bonifier un service plus performant et attrayant pour la clientèle.

Les chiffres confirment d'ailleurs que la bonification des services est en adéquation avec l'utilisation optimale du réseau. En 2018, le RTC a connu une deuxième hausse consécutive de son achalandage global et a atteint un nombre record de 155 000 clients différents chaque mois. La bonification des programmes d'aide au transport de personnes par le gouvernement du Québec nous permet d'investir dans les services, tout en réduisant la pression sur les tarifs et en maintenant la part de l'agglomération sous l'inflation.

En définitive, c'est avant tout notre gestion rigoureuse qui est la locomotive de ces résultats.

Les perspectives budgétaires 2019 envoient donc un message clair : nous continuerons à investir de manière structurée et réfléchie dans une vision de bonification des services, afin de préparer le terrain à l'implantation du réseau structurant de transport en commun.

En collaboration avec nos partenaires et grâce à l'implication de tout le personnel, le conseil d'administration du RTC est résolument engagé envers ce projet qui nous fera entrer dans la modernité. Nous sommes déterminés à poursuivre cette révolution, afin de positionner Québec comme exemple nord-américain de mobilité durable et intégrée.

Le président du conseil d'administration,

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

Rémy Normand

# FAITS SAILLANTS

- Hausse d'achalandage projetée de 1,6 %, en augmentation pour une 3<sup>e</sup> année consécutive.
- Budget équilibré à 224,4 M\$, en hausse de 1,9 % (4,2 M\$) par rapport au réel projeté de 2018.
- Bonification de l'offre de services du RTC de 3,6 % ou 49 000 heures :
  - Saint-Augustin-de-Desmaures;
  - Secteur Nord-Ouest;
  - Aéroport de Québec.
- Allocation de ressources nécessaires au Service de transport adapté de la Capitale permettant l'ajout de 23 000 déplacements pour un total de 850 000 déplacements annuellement.
- Bonification des programmes d'aide du gouvernement du Québec pour le transport en commun régulier et adapté réduisant la pression sur l'agglomération de Québec et les tarifs utilisateurs :
  - contribution de l'agglomération de Québec de 119,8 M\$, en hausse de 1,1 %;
  - hausse des tarifs prévue en bas de l'inflation, considérant également l'observation à la hausse de l'achalandage.
- Gestion budgétaire rigoureuse pouvant s'observer par :
  - un coût par déplacement plus bas que 2018;
  - une importante diminution du niveau du service de la dette;
  - la finalisation du remboursement anticipé des mesures d'allègement liées au régime de retraite.
- Montant de 1 M\$ destiné à la mise en place d'initiatives pour la réalisation du *Plan stratégique 2018-2027*.
- Financement basé sur le Programme d'immobilisations 2019-2028 de 3 750 M\$.



# CONSEILS D'ADMINISTRATION

## RTC

**Rémy Normand**, président  
Conseiller municipal  
Ville de Québec

**Anne Corriveau**, vice-présidente  
Conseillère municipale  
Ville de Québec

**Geneviève Hamelin**  
Conseillère municipale  
Ville de Québec

**Gaétan Pageau**  
Conseiller municipal  
Ville de L'Ancienne-Lorette

**Marie-Josée Savard**  
Conseillère municipale  
Ville de Québec

**Dominique Tanguay**  
Conseillère municipale  
Ville de Québec

**Patrick Voyer**  
Conseiller municipal  
Ville de Québec

**David Beuchesne**  
Utilisateur des services de transport  
en commun

**Annie Sanfaçon**  
Utilisatrice des services de transport  
en commun

**Yvan Bourdeau**  
Utilisateur des services de transport  
adapté

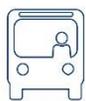
**France Bilodeau**  
Membre indépendante

**Liguori Hinse**  
Membre indépendant

## STAC

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

# LE RTC EN CHIFFRES



## Parc autobus

**577**  
autobus

**468** standards  
**109** articulés

**90** autobus hybrides  
**47 %** accessibles avec rampe



## Infrastructures

**4554** arrêts

**1048** abribus

**20** stations tempérées

**22** Parc-O-Bus

**10** terminus



## Le réseau

**27 751 133** km  
parcourus en 2017

**134** parcours

**870** km de réseau

**65,4** km de voies réservées

**4227** départs par jour



## Ressources humaines

**1605** employés

**946** personnel chauffeur

**343** personnel administratif  
et de soutien

**316** personnel entretien

Données au 31 décembre 2017

# LE STAC EN CHIFFRES

47 employés



12  
personnel chauffeur  
et d'entretien



17  
préposés au centre de réservation  
et agents



7  
personnel cadre,  
professionnel et  
de soutien



11  
contrôleurs

**4 782 066**

kilomètres

> Minibus : **858 491 km**

> Taxi : **2 797 669 km**

> Taxi adapté : **1 125 906 km**

Données au 31 décembre 2017



# Budget de fonctionnement





# BUDGET DE FONCTIONNEMENT

	Budget 2019	Projection 2018	Réel 2017	Réel 2016
Achalandage (déplacements) <sup>1</sup>				
• RTC	32 611 500	32 098 000	31 787 600	31 519 100
• STAC	850 000	827 000	827 000	821 000
Achalandage (montées) <sup>2</sup>	42 835 400	42 160 900	41 753 300	41 704 700
Heures de service (h)	1 381 800	1 333 200	1 342 600	1 329 400
Kilométrage (km)	28 333 000	27 302 400	27 751 100	27 792 900
Parc de véhicules	584	563	577	582
% de véhicules hybrides	28	16	16	15
Acquisition d'autobus	63	1	26	38
• Midibus (30 pieds)	63	1	0	0
• Standards (40 pieds)	0	0	26	15
• Articulés (60 pieds)	0	0	0	23
Âge moyen des véhicules (ans)	8.9	9.4	8.3	8.4
Prix moyen du carburant (\$/l) <sup>3</sup>	0.91	0.86	0.74	0.94
Consommation de carburant (km/l)	1.80	1.77	1.77	1.77
Vitesse commerciale (km/h)	23.5	23.5	23.2	22.8
Taux d'intérêt sur emprunt (%)	3.75	3.14	1.95	1.64
Coût de livraison du service par déplacement (\$)	4.83	4.89	4.77	4.98

## Notes

- 1) Basé sur le nombre de montées payantes effectuées sur le réseau, c'est-à-dire excluant les correspondances.
- 2) Basé sur la charge à bord, c'est-à-dire la somme des montées effectuées sur le réseau, incluant les correspondances.
- 3) Les risques de variation du prix moyen du carburant sont atténués par des contrats de couverture correspondant en 2018 à 90 % et en 2019 à 92 % de la consommation totale de diesel pour ces années.

# ACTIVITÉS FINANCIÈRES À FINS FISCALES

(NON CONSOLIDÉES)

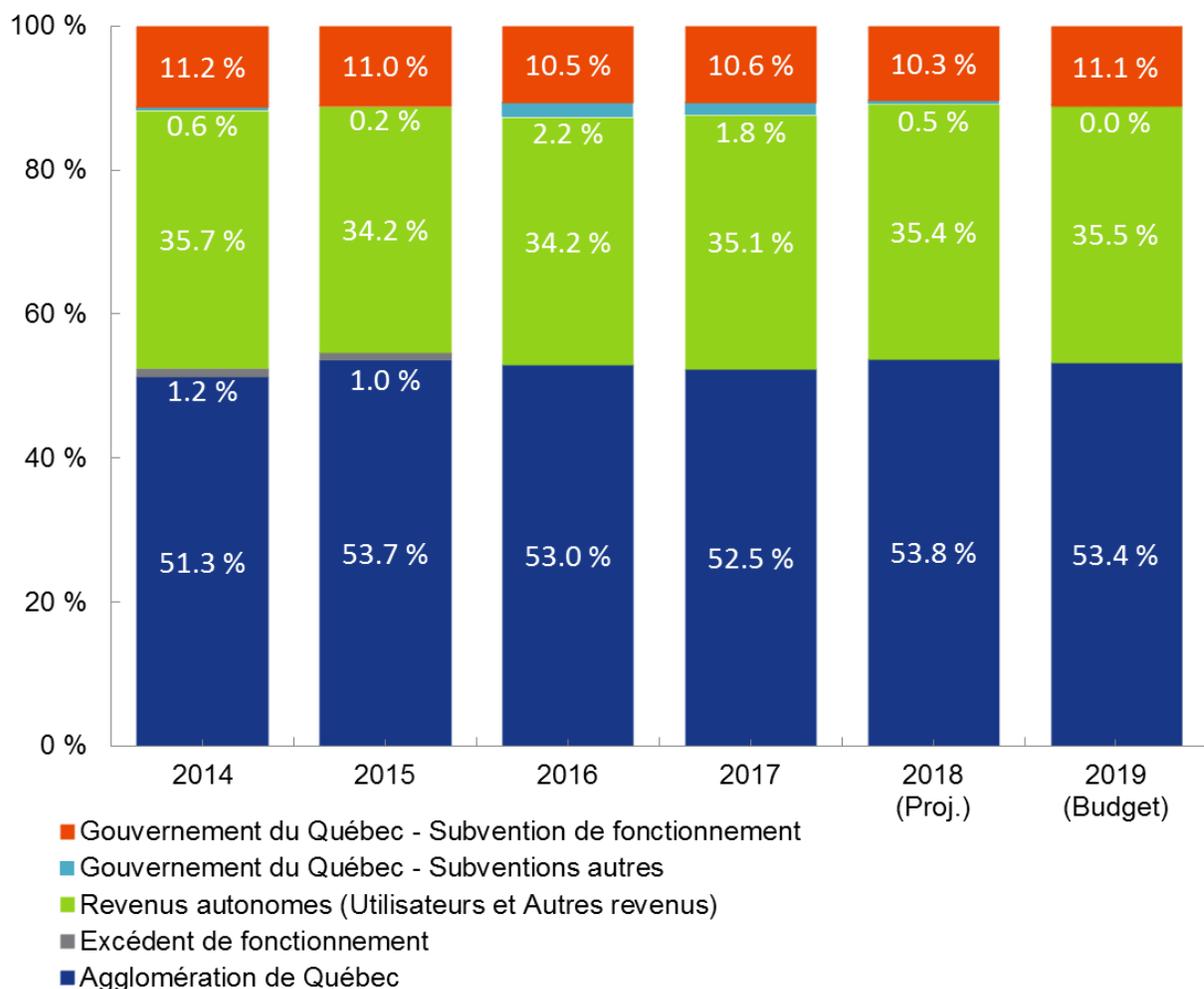
En milliers de \$	Budget 2019	Projection 2018	Écart Budget- Projection	Réel 2017	Réel 2016
<b>REVENUS</b>	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Contribution de l'agglomération	119 786	118 508	1 278	115 168	113 132
Utilisateurs	72 397	70 322	2 075	68 449	65 534
Gouvernement du Québec	24 860	23 742	1 118	27 148	27 024
Autres revenus	7 378	7 617	(239)	7 983	7 228
Excédent - fonctionnement affecté	0	50	(50)	(743)	(535)
<b>TOTAL - REVENUS</b>	<b>224 421</b>	<b>220 239</b>	<b>4 182</b>	<b>218 005</b>	<b>212 383</b>
<b>DÉPENSES D'EXPLOITATION</b>					
Masse salariale	153 614	149 105	4 509	144 727	143 827
Biens et services	43 833	41 446	2 387	38 207	40 696
	<b>197 447</b>	<b>190 551</b>	<b>6 896</b>	<b>182 934</b>	<b>184 523</b>
<b>FINANCEMENT</b>	<b>18 726</b>	<b>22 620</b>	<b>(3 894)</b>	<b>21 392</b>	<b>18 117</b>
<b>AUTRES DÉPENSES</b>					
Contribution au transport adapté	6 248	6 971	(723)	6 720	6 507
Projets stratégiques	1 000	0	1 000	3 745	4 053
Imprévus	1 000	0	1 000	0	0
	<b>8 248</b>	<b>6 971</b>	<b>1 277</b>	<b>10 465</b>	<b>10 560</b>
<b>TOTAL DES DÉPENSES</b>	<b>224 421</b>	<b>220 142</b>	<b>4 279</b>	<b>214 791</b>	<b>213 200</b>
<b>SURPLUS - (DÉFICIT)</b>	<b>0</b>	<b>97</b>	<b>(97)</b>	<b>3 214</b>	<b>(817)</b>

## Évolution des sources de revenus

L'agglomération de Québec est le principal contributeur au financement du transport en commun avec une part dépassant 50 % depuis 2014. Elle se situera à 53,4 % au budget 2019, en légère diminution par rapport à 2018.

La part relative du gouvernement du Québec augmente en 2019, ce qui constitue un renversement de la tendance observée depuis 2014. La bonification des programmes d'aide liés à l'exploitation du transport collectif, incluant une prime à l'optimisation des services que le RTC prévoit atteindre, permet de contribuer au financement de l'ajout de services en 2019.

Les revenus provenant des utilisateurs demeurent autour du tiers des revenus totaux.



Les revenus de 224,4 M\$ inscrits au budget 2019 sont supérieurs aux résultats projetés de 2018 de 4,2 M\$, ou 1,9 %. Les principales variations pour chacune des grandes natures de revenus sont expliquées ci-après.

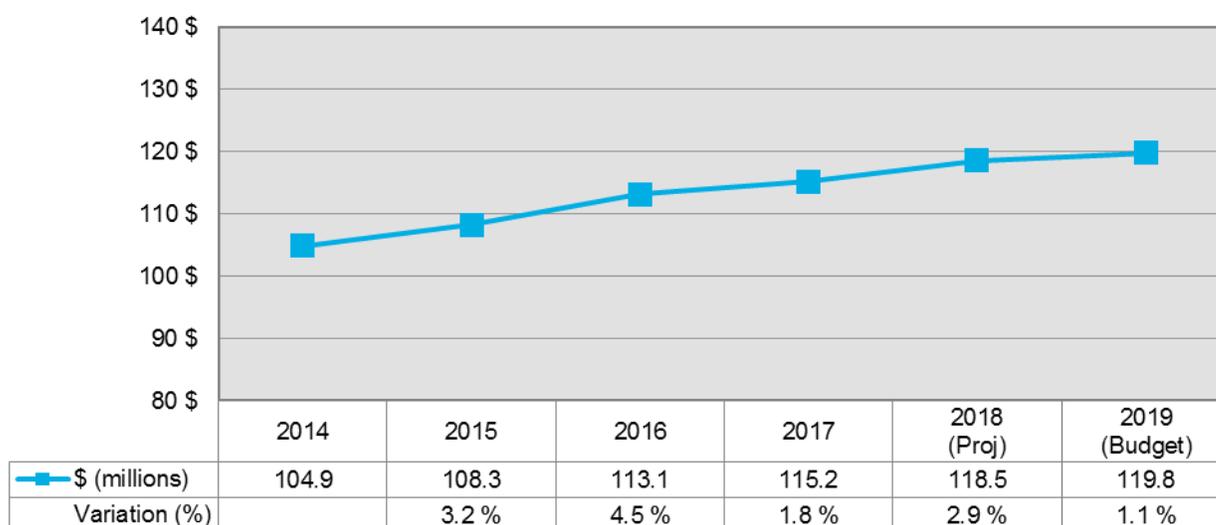
## Contribution de l'agglomération

### Hausse de 1,3 M\$ ou 1,1 % vs réel projeté 2018

En 2019, l'agglomération de Québec versera 119,8 M\$ au RTC, soit une augmentation de sa contribution de 1,3 M\$.

Depuis 2014, la contribution de l'agglomération de Québec a augmenté en moyenne de 2,7 % par année.

### Évolution de la contribution de l'agglomération



## Revenus autonomes

### La proportion sur les revenus totaux est stable à 35,5 %

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

### Utilisateurs

#### Hausse de 2,1 M\$ ou 3,0 % vs réel projeté 2018

Le montant des revenus provenant des utilisateurs augmentera de 3,0 % en 2019, basé sur une hausse d'achalandage prévue de 1,6 %. Ces revenus occupent une proportion de 32,2 % des revenus totaux pour s'élever à 72,4 M\$ au budget 2019.

La mise en place de nouveaux services permet de générer des gains d'achalandage importants, ceux-ci atteignant leur pleine maturité au bout de quelques années. Plus précisément, les améliorations déployées sur le réseau depuis 2016, notamment sur les parcours 11, 19 et 75, ont permis de desservir un plus grand nombre de citoyens.

Globalement, il y a un accroissement de l'utilisation des services, considérant qu'environ 310 000 déplacements de plus sont enregistrés en 2018 comparativement à 2017. Les nouveaux services prévus en 2019 pour améliorer la desserte dans les secteurs de Saint-Augustin-de-Desmaures, du Nord-Ouest et de l'aéroport contribueront également à augmenter l'achalandage en 2019 et pour les prochaines années.

À noter qu'en 2018, le RTC a atteint un nouveau record en établissant à 155 000 le nombre de clients mensuels différents.

### Autres revenus

#### Baisse de 0,2 M\$ ou 3,1 % vs réel projeté 2018

Les autres revenus sont stables. Un ajustement contractuel rétroactif en 2018 explique la baisse de 0,2 M\$ observée pour 2019.

## **Gouvernement du Québec – Subvention de fonctionnement**

**La proportion sur les revenus totaux augmente à 11,1 % vs 10,3 % selon réel projeté 2018**

### **Subvention à l'exploitation**

**Hausse de 2,0 M\$ ou 17,2 % vs réel projeté 2018**

La bonification du *Programme d'aide au développement du transport collectif* permet au RTC d'augmenter l'aide financière à l'exploitation des services, dont il avait atteint les limites dans les dernières années. Le tout permettra au RTC de profiter de ce programme d'aide pour l'ensemble de la bonification du service.

Le Programme comporte également une nouvelle enveloppe d'optimisation des services visant à récompenser l'amélioration de la performance des sociétés de transport. Les efforts continus de gestion rigoureuse et d'optimisation permettront de répondre aux conditions d'admissibilité pour bénéficier des enveloppes disponibles.

### **Taxe sur l'immatriculation**

**Hausse de 0,1 M\$ ou 1,1 % vs réel projeté 2018**

La taxe est fixée à 30 \$ annuellement par automobile depuis 1992. Cette source de financement contribue à 5,0 % des revenus du RTC.

## **Gouvernement du Québec – Subventions autres**

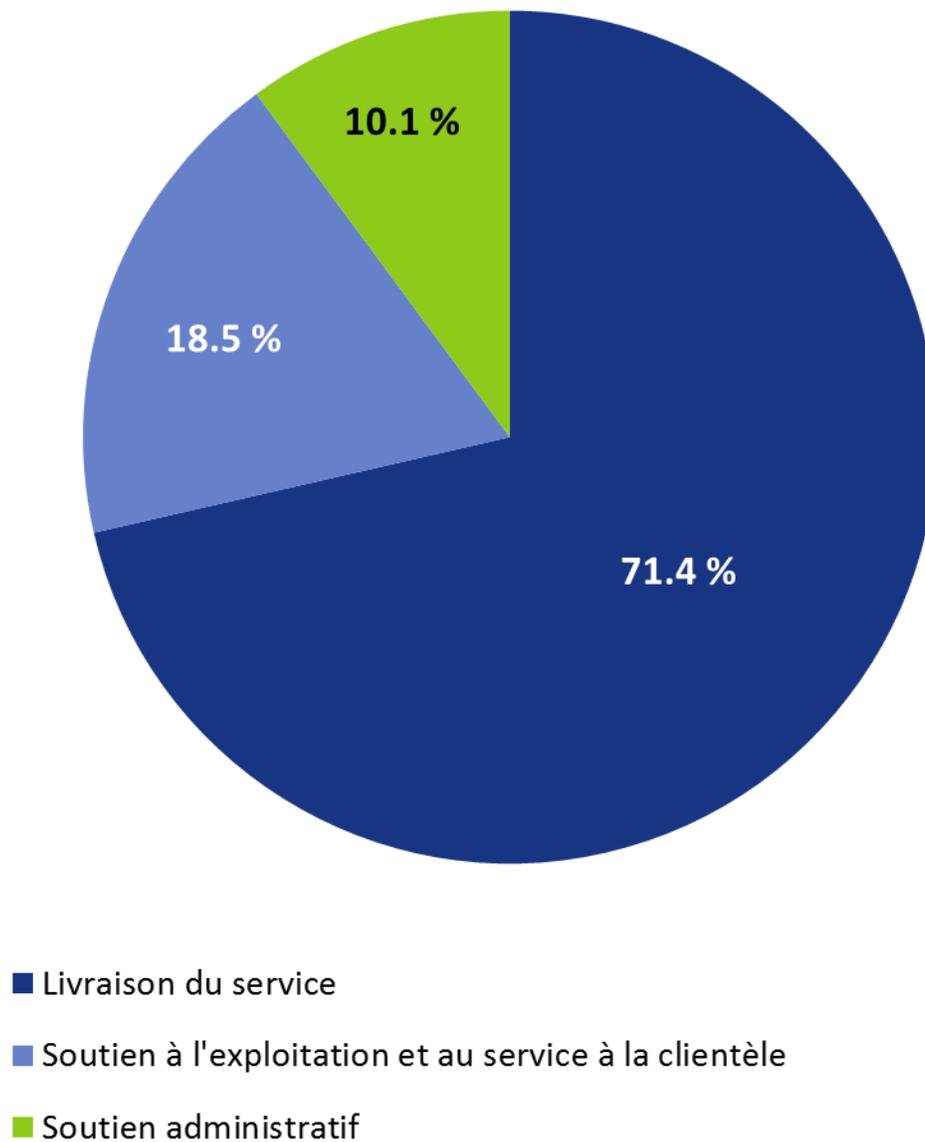
**Baisse de 1,0 M\$ vs réel projeté en 2018**

En 2018, le RTC a reçu des subventions provenant du *Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun* pour la réalisation de projets ponctuels, notamment la refonte de son réseau et l'enquête Origine-Destination 2017.

# DÉPENSES

En milliers de \$	Budget 2019	Projection 2018	Écart Budget- Projection	Réel 2017	Réel 2016
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
<b>MASSE SALARIALE</b>					
Salaires	117 013	109 747	7 266	107 470	106 230
Avantages sociaux	19 327	18 998	329	17 324	18 656
Avantages sociaux futurs	13 541	17 113	(3 572)	16 561	15 877
Coûts d'emploi	3 733	3 248	485	3 372	3 064
	<b>153 614</b>	<b>149 106</b>	<b>4 508</b>	<b>144 727</b>	<b>143 827</b>
<b>BIENS ET SERVICES</b>					
Carburant	14 473	13 261	1 212	11 768	14 844
Entretien et exploitation véhicules	12 293	11 680	613	10 080	12 586
Entretien et exploitation infrastructures	3 768	3 370	398	3 025	2 739
Chauffage, électricité, téléphone	1 542	1 515	27	1 609	1 512
Frais généraux	11 757	11 620	137	11 725	9 015
	<b>43 833</b>	<b>41 446</b>	<b>2 387</b>	<b>38 207</b>	<b>40 696</b>
<b>FINANCEMENT</b>					
Subvention	(2 902)	(2 156)	(746)	(2 709)	(1 993)
Intérêts	4 695	3 895	800	4 417	4 848
Remboursement sur la dette	15 688	19 825	(4 137)	18 730	14 914
Remboursement comptant	1 245	1 056	189	955	348
	<b>18 726</b>	<b>22 620</b>	<b>(3 894)</b>	<b>21 393</b>	<b>18 117</b>
<b>AUTRES DÉPENSES</b>					
Contribution au transport adapté	6 248	6 971	(723)	6 720	6 507
Projets stratégiques	1 000	0	1 000	3 745	4 053
Imprévus	1 000	0	1 000	0	0
	<b>8 248</b>	<b>6 971</b>	<b>1 277</b>	<b>10 465</b>	<b>10 560</b>
<b>TOTAL DES DÉPENSES</b>	<b>224 421</b>	<b>220 143</b>	<b>4 278</b>	<b>214 792</b>	<b>213 200</b>

## Répartition par activité



## Masse salariale

### **Hausse de 4,5 M\$ ou 3,0 % vs réel projeté 2018**

Plus de 60 % ou 2,8 M\$ de l'augmentation de 3,0 % des dépenses de masse salariale s'explique par l'embauche de chauffeurs pour répondre à la bonification de l'offre de services.

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

Les avantages sociaux futurs contribuent à limiter la hausse de la masse salariale. En 2018, le RTC a saisi l'occasion pour rembourser entièrement les mesures d'allègement reportées, considérant la santé financière favorable du régime.

Ce faisant, le RTC se donne la capacité d'affecter de nouvelles ressources pour débiter la mise en œuvre des deux grandes stratégies prévues à son *Plan stratégique 2018-2027* :

- déploiement du réseau de transport structurant;
- intégration des offres de mobilité pour mieux répondre aux besoins de la clientèle.

## Biens et services

### **Hausse de 2,4 M\$ ou 5,8 % vs réel projeté 2018**

La hausse des biens et services de 5,8 % provient principalement de la bonification de l'offre de services (1,7 %) et du prix du carburant (2,0 %). Pour les autres éléments, le RTC ajoute un programme *ad hoc* de maintenance de son bâtiment principal datant de plus de 35 ans, une réfection majeure à venir prochainement.

Également, le coût de maintien de nouvelles infrastructures pour le bénéfice de la clientèle est considéré, tels les Parc-O-Bus.

Rappelons que le RTC utilise une stratégie de contrats de couverture à titre de mitigation du risque de variation des prix du carburant en cours d'année. À titre d'exemple, le prix moyen payé en 2018 sur les contrats est de 0,85 \$/l alors que le prix moyen sur le marché s'établit à 0,93 \$/l. Le prix moyen payé au budget 2019 sera de 0,91 \$/l, soit en bas du prix actuel du marché.

## Financement

### **Baisse de 3,9 M\$ ou 17,2 % vs réel projeté 2018**

En 2017 et 2018, le RTC a profité d'éléments budgétaires favorables pour rembourser au comptant des emprunts venant à échéance. 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.

Au budget 2019, les coûts de financement sont en baisse de 3,9 M\$ ou 17,2 % reliés notamment au refinancement payé comptant réalisé en 2018, de même qu'à la finalisation du remboursement d'emprunts importants effectués en 2008 pour la mise en place du centre Métrobus et de l'acquisition des autobus articulés.

La proportion du service de dette nette sur les dépenses totales en 2019 est en légère baisse depuis 2014.

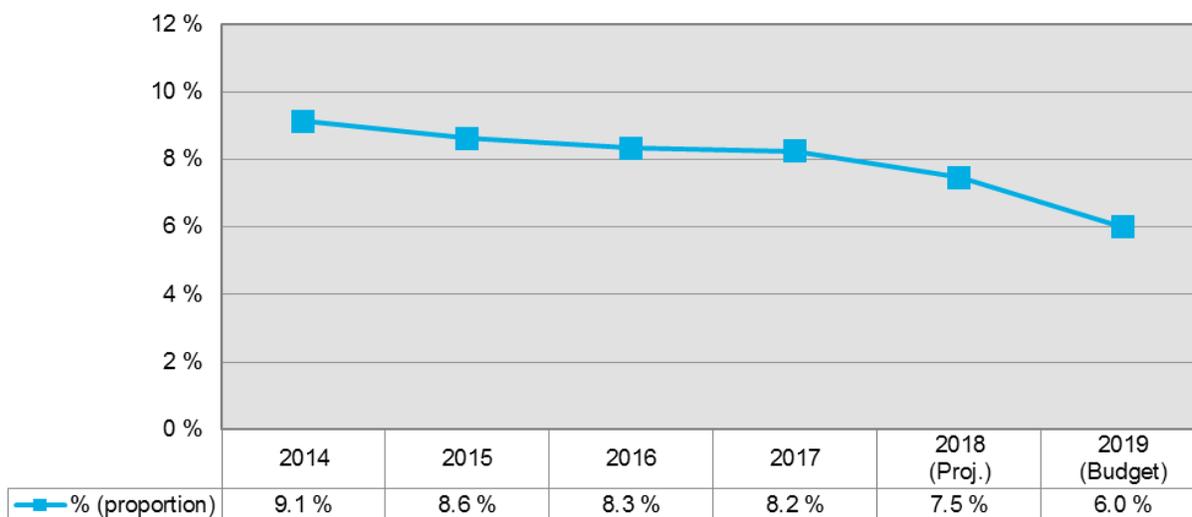
Le présent financement tient compte de la première année du Programme d'immobilisations 2019-2028, présenté en annexe.

## Évolution des coûts de financement



Note : La partie hachurée représente le versement au comptant payé sur le service de la dette.

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



Note : Le service de la dette nette exclut le versement au comptant payé sur le service de la dette.

# ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC

En milliers de \$	Budget 2019	Projection 2018	Écart Budget- Projection	Réel 2017	Réel 2016
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
<b>REVENUS</b>					
Contribution RTC	6 248	6 971	(723)	6 720	6 507
Utilisateurs	2 370	2 226	144	2 169	2 099
Gouvernement du Québec	8 619	7 496	1 123	7 478	7 335
Autres revenus	24	35	(11)	50	180
<b>TOTAL - REVENUS</b>	<b>17 261</b>	<b>16 728</b>	<b>533</b>	<b>16 417</b>	<b>16 121</b>
<b>DÉPENSES D'EXPLOITATION</b>					
Masse salariale	3 379	3 393	(14)	3 428	3 567
Service de sous-traitance	12 190	11 786	404	11 395	11 025
Autres	1 359	1 064	295	1 041	1 067
<b>TOTAL - DÉPENSES D'EXPLOITATION</b>	<b>16 928</b>	<b>16 243</b>	<b>685</b>	<b>15 864</b>	<b>15 659</b>
<b>FINANCEMENT</b>	<b>333</b>	<b>485</b>	<b>(152)</b>	<b>553</b>	<b>462</b>
<b>TOTAL DES DÉPENSES</b>	<b>17 261</b>	<b>16 728</b>	<b>533</b>	<b>16 417</b>	<b>16 121</b>
<b>SURPLUS - DÉFICIT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC

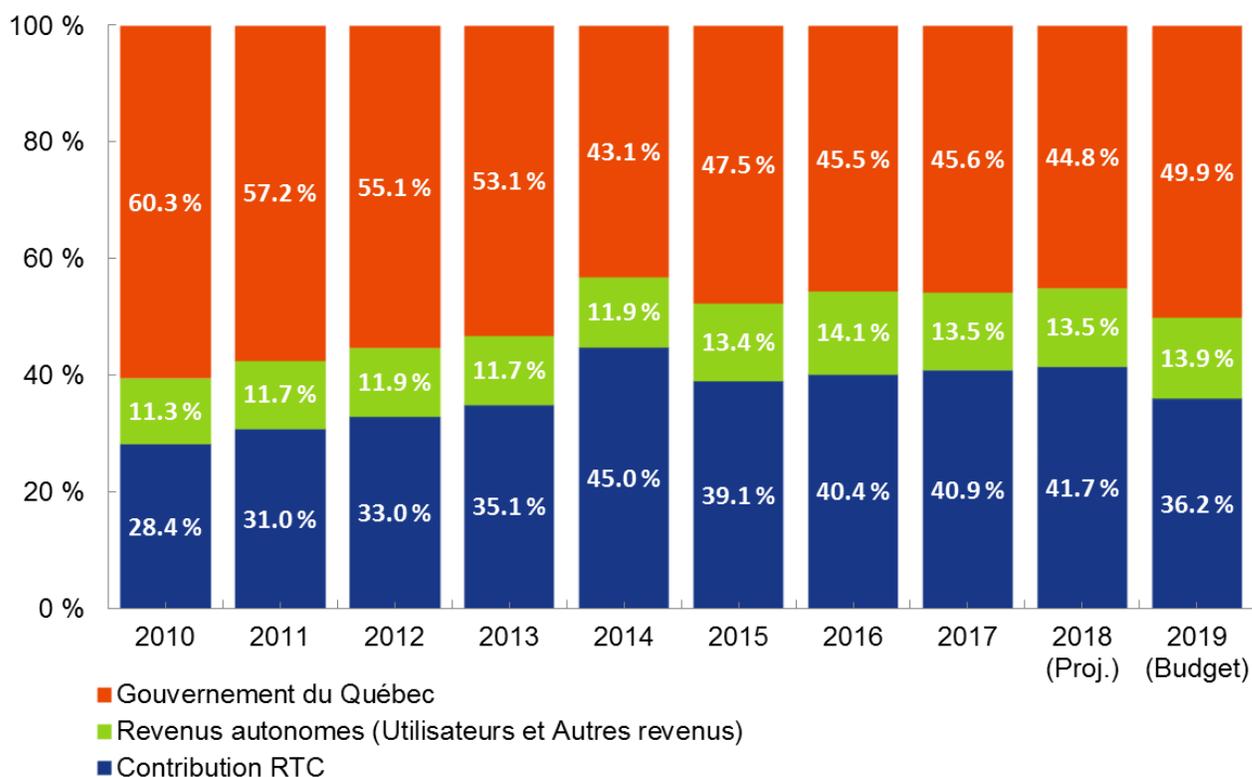
Les investissements du gouvernement du Québec dans le transport en commun bénéficient également au transport adapté. Une évaluation préliminaire de la bonification du *Programme d'aide au développement du transport adapté* permet d'anticiper une contribution supplémentaire du gouvernement du Québec à la hauteur de 1,1 M\$ en 2019, faisant ainsi passer leur part marginale de financement du Service de transport adapté de la Capitale à près de 50 %.

Depuis 2010, la hausse des déplacements en transport adapté a été financée par l'agglomération de Québec, via la contribution du RTC. La part de financement du RTC aux activités du STAC en 2019 est comparable à 2013.

Le RTC poursuit ses efforts pour rendre le réseau de transport en commun régulier plus accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite afin d'augmenter l'offre de transport pour cette clientèle.

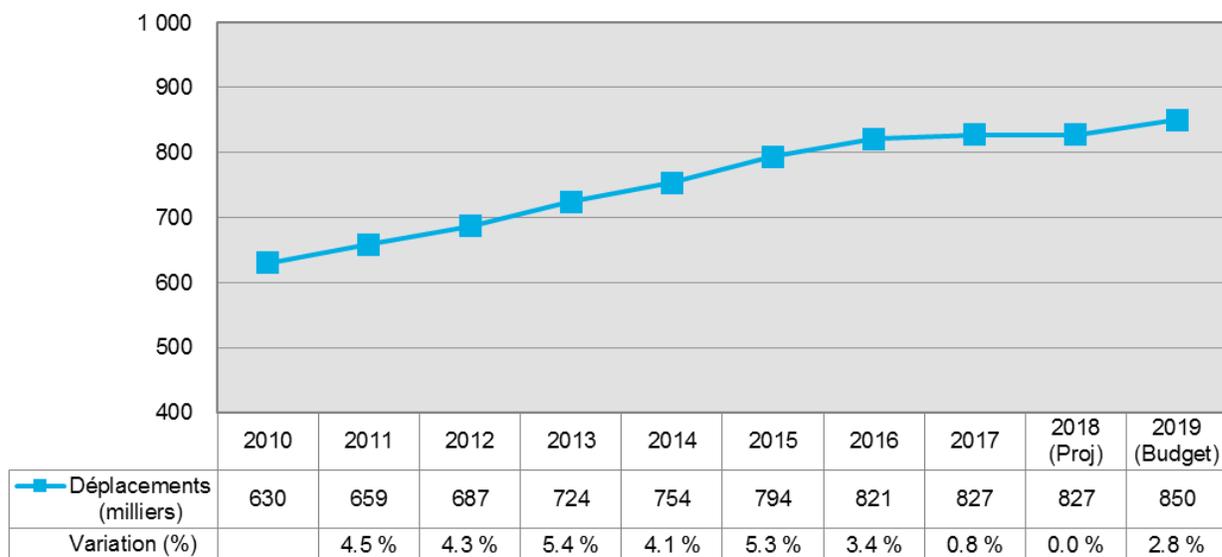
Le budget 2019 est basé sur 850 000 déplacements, soit une hausse de 2,9 % comparativement à 2018.

## Évolution des sources de revenus du STAC



# ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC

## Évolution des déplacements du STAC



# Annexes





# PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS 2019-2028

## Maintien 526 M\$

Matériel roulant		Infrastructures		Systèmes	
<b>Total:</b>	<b>431 M\$</b>	<b>Total:</b>	<b>59 M\$</b>	<b>Total:</b>	<b>36 M\$</b>
30'	41	Travaux 720	26	Évolution systèmes TI	11
40'	126	Atelier de maintenance	18	Radios	9
60'	118	Pavage	5	Évolution du parc informatique	5
2 étages	142	Centre Métrobus	4	Améliorations OPUS	5
Véhicules de services	4	Infra réseau	1	Système de gestion	3
		Contingence	5	Infrastructure technologique	3

## Développement 233 M\$

Infrastructures		Systèmes	
<b>Total:</b>	<b>191 M\$</b>	<b>Total:</b>	<b>42 M\$</b>
Mesures préférentielles	76	Système de gestion	19
Aménagement de parcours	52	Système de vente et perception	10
Terrains pôles et POB	25	Solution de transport à la demande	7
Terminus et points de connexions	17	Téléométrie	2
Abribus et stations tempérées	9	Contingence	4
Électrification	5		
Contingence	7		

## Réseau structurant de transport en commun 2 991 M\$

Conception, plans et devis	215
Réalisation	2 776

## Grand total 3 750 M\$

# PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS 2019-2028

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

	2019	2020	2021	Total 3 ans	2022-2028	Total 10 ans
Maintien	60	57	54	<b>171</b>	355	<b>526</b>
Développement	23	39	49	<b>111</b>	122	<b>233</b>
Réseau structurant	39	95	81	<b>215</b>	2 776	<b>2 991</b>
<b>TOTAL</b>	<b>122</b>	<b>191</b>	<b>184</b>	<b>497</b>	<b>3 253</b>	<b>3 750</b>



# 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 services 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.

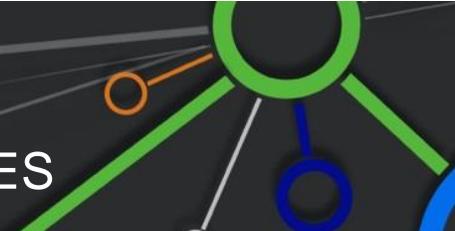
## Gouvernement du Québec

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 des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail.

## Avantages sociaux futurs

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

## Carburant

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

## Chauffage, électricité et téléphone

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

## Contribution au transport adapté

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

## Coûts d'emploi

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

## Entretien et exploitation des véhicules

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



# DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES

## Entretien et réparation des infrastructures

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

## Frais généraux

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

## Imprévus

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

## Intérêts

Paiement des intérêts sur la dette à long terme.

## Projets stratégiques

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

## Remboursement comptant

Immobilisations payées à même le budget d'exploitation.

## Remboursement sur la dette

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

## Salaires

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





# BUDGET 2019

