



# BUDGET 2010





**Un moyen efficace  
d'accéder aux centres  
d'activité**

Service à haute fréquence desservant les principaux centres d'activité et circulant principalement sur des voies réservées.



**Un service à proximité  
de chez vous**

Liaison entre les quartiers résidentiels et les centres d'activité, desservant les principaux boulevards et les artères locales.



**Un lien rapide vers le  
travail ou les études**

Lien rapide entre les secteurs résidentiels et le centre-ville de Québec ou le centre de Sainte-Foy, en empruntant les autoroutes.



**Une façon écolo de  
se déplacer dans le  
Vieux-Québec**

Bus électriques non polluants et très silencieux, faisant la navette entre le Manège militaire et la Gare fluviale.



## Table des matières

---

<b>Mot du président</b>	3
<b>Membres du conseil d'administration</b>	4
<b>Organigramme 2009</b>	5
<b>Réalisations 2005-2009</b>	6
<b>Budget 2010 et grille tarifaire</b>	
Principaux paramètres	7
Activités financières à des fins fiscales	8
Grille tarifaire comparative 2009-2010	9
<b>Faits saillants</b>	10
<b>Analyse des revenus</b>	
Répartition des revenus 2010	14
Revenus 2009-2010	15
Analyse 2009-2010	16
<b>Analyse des dépenses</b>	
Répartition des dépenses 2010	18
Dépenses 2009-2010	19
Analyse 2009-2010	20
Effectifs – Équivalences de postes 2009-2010	22

## **Perspectives financières des investissements**

Financement des immobilisations	23
Évolution de la proportion du service de la dette net sur dépenses totales	24
Évolution de la dette à long terme	24

## **Indicateurs**

Heures de service	25
Revenus totaux	26
Revenus des utilisateurs	26
Évolution de la contribution de l'agglomération	27
Dépenses totales	27

## **Programme triennal des immobilisations 2010-2011-2012**

Évolution des investissements annuels	29
Analyse sommaire des investissements (tableau A)	30
Analyse des projets courants (tableau B)	32
Projets au plan stratégique (tableaux C et D)	34

## **Annexes**

Définition des types de revenus	41
Définition des types de dépenses	42

## Mot du président

---

Récemment nommé à la présidence du conseil d'administration du Réseau de transport de la Capitale (RTC), je suis ravi de vous présenter le budget 2010. Depuis les cinq dernières années, le RTC œuvre à la réalisation du *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*. Ultimement, ce plan contient des actions bien ciblées pour offrir, à un plus grand nombre de citoyens et citoyennes, un mode de transport séduisant et efficace. De surcroît, ce sont des actions qui se traduisent par une contribution réelle à un milieu de vie de haute qualité.

Devant l'augmentation constante de sa clientèle, le RTC redoublera d'efforts pour suivre son plan stratégique, aujourd'hui réalisé à plus de 50 %. En 2010, le budget se chiffre à 177,7 M \$. Au cours de la prochaine année, la clientèle profitera, entre autres, de l'ajout de 26 000 heures de service en plus de l'arrivée de 45 autobus articulés pour lui offrir plus de confort sur les lignes Métrobus 800 et 801. D'ailleurs, l'année sera spécialement caractérisée par l'exploitation du tout nouveau centre Métrobus, lequel commande des changements majeurs dans nos façons de faire.

Parmi les projets planifiés en 2010, figurent également les travaux destinés à la mise en place d'une quatrième ligne Métrobus, reliant Les Saules à Beauport en passant par Lebourgneuf. D'autre part, nous poursuivrons le processus d'acquisition du système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV). Cette nouvelle technologie est essentielle pour hausser la fiabilité du service et fournir un horaire en temps réel à la clientèle.

Soucieux de contribuer activement à rendre la ville de Québec encore plus attrayante et respectueuse de l'environnement, le RTC accorde tout son appui au groupe de travail ayant le mandat d'élaborer les orientations qui guideront le développement de modes de transport efficaces et durables.

Le président,



Raymond Dion

## **Membres du conseil d'administration**

---

### **Président**

Monsieur Raymond Dion

### **Vice-présidente**

Madame Marie France Trudel

### **Membres**

Madame Christiane Bois

Monsieur François Côté

Monsieur Émile Loranger

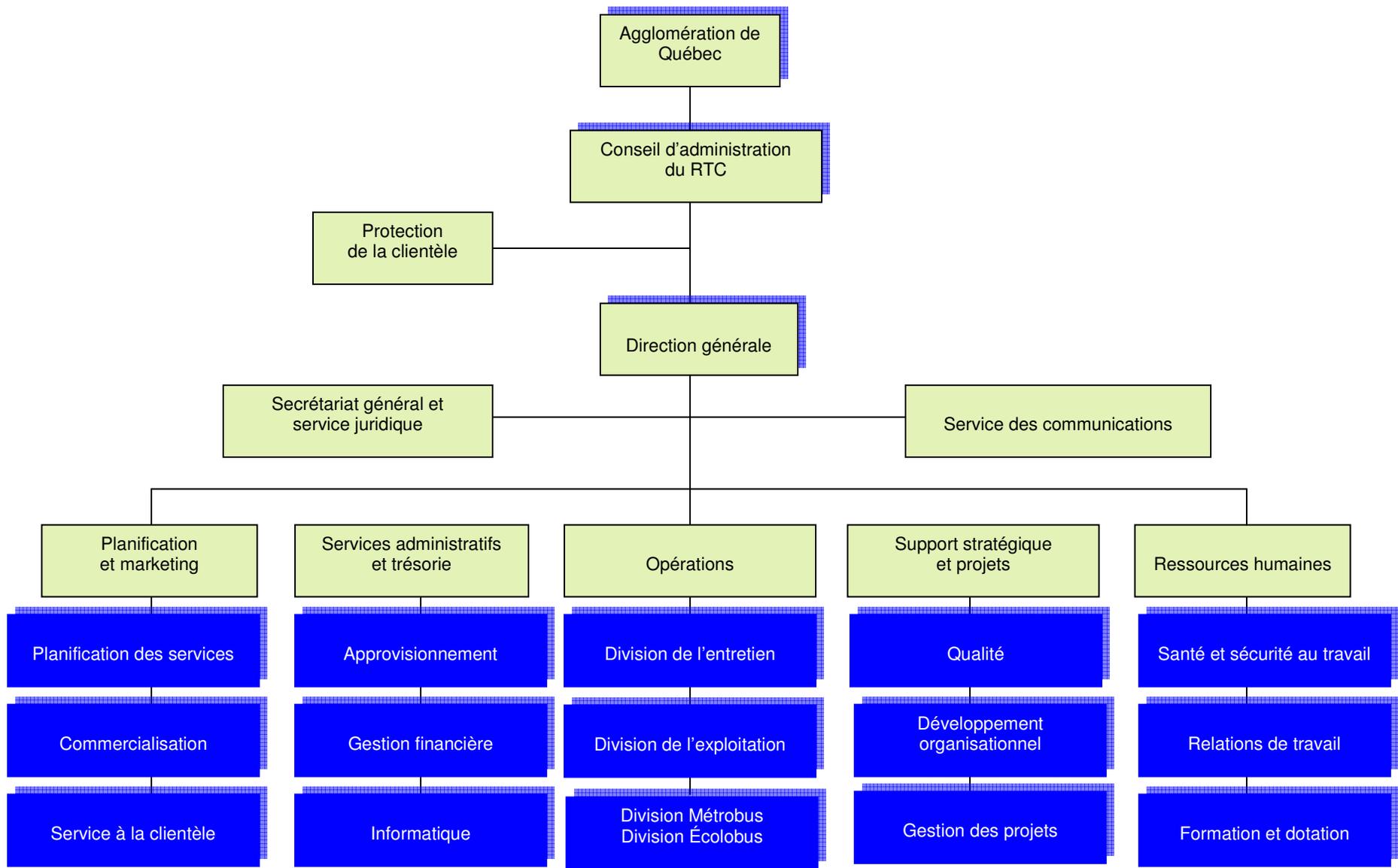
Monsieur Patrick Paquet

Monsieur François Picard

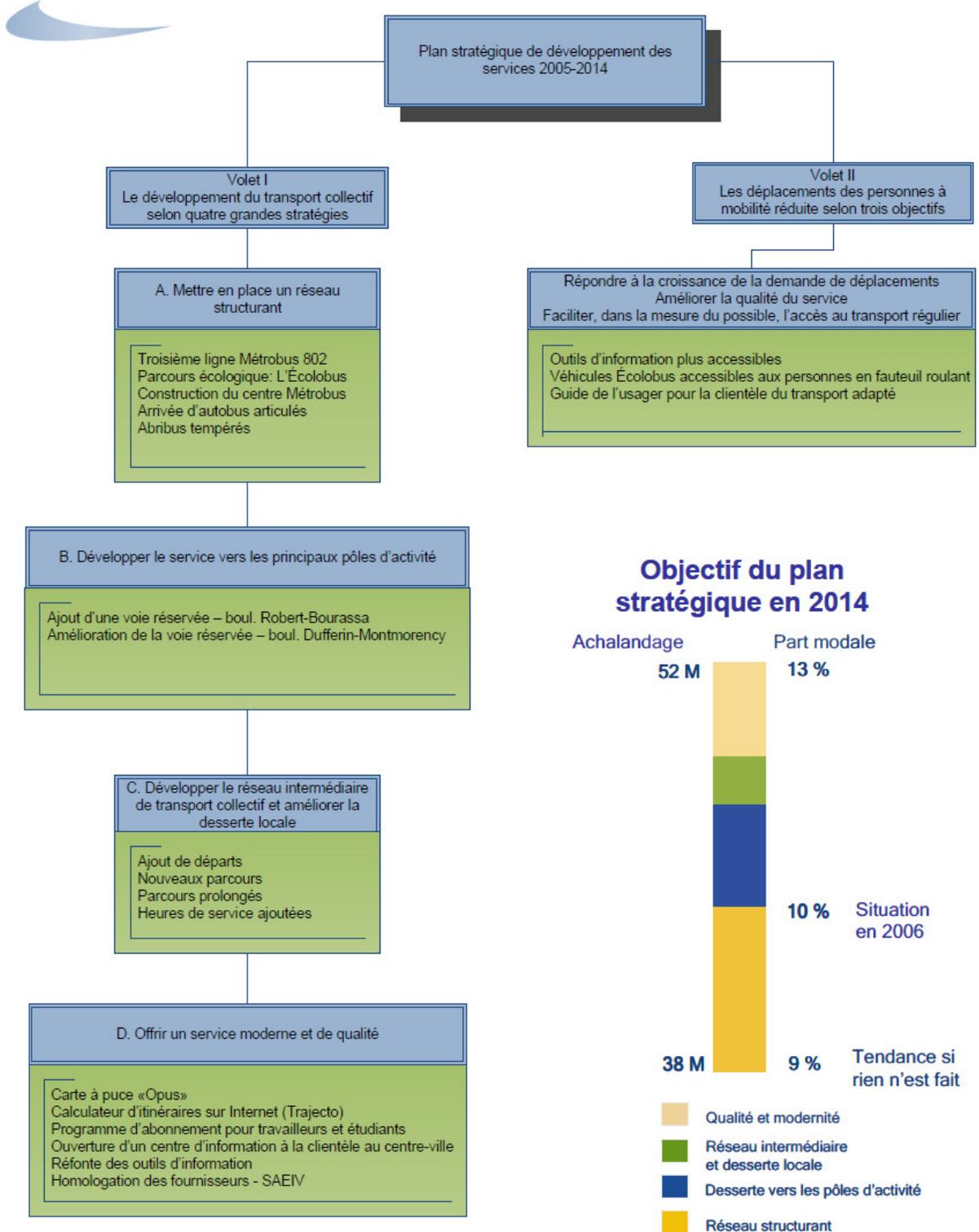
Madame Ginette Picard-Lavoie

Madame Mélanie Rodrigue

# Organigramme 2009



# Réalisations 2005-2009



## Principaux paramètres

	BUDGET 2010	PROJECTION 2009	BUDGET 2009
Achalandage	<b>47 351 700</b>	44 818 300	46 871 000
Heures de service	<b>1 298 630</b>	1 268 498	1 272 310
Kilométrage	<b>27 419 756</b>	26 610 670	27 176 990
Nombre d'autobus à la pointe <sup>(1)</sup>			
▪ Matin	<b>496</b>	493	493
▪ Soir	<b>484</b>	482	482
▪ Parcours écologique	<b>6</b>	6	7
Acquisition d'autobus			
▪ Standard (40 pieds)	<b>15</b>	36	35
▪ Articulé	<b>25</b>	20	25
▪ Hybride (40 pieds)	<b>1</b>	0	1
▪ Électrique	<b>0</b>	0	0
	<b>41</b>	56	61
Âge moyen du parc d'autobus	<b>7,7</b>	7,8	7,7
Effectifs (en équivalences de postes)	<b>1 437</b>		1 392
Tarif moyen	<b>1,24 \$</b>	1,23 \$	1,23 \$
Prix du carburant	<b>0,77 ¢/L</b>	0,81 ¢/L	0,90 ¢/L
Taux de consommation du diesel (KM/L)	<b>1,64</b>	1,72	1,74
Taux d'intérêt sur emprunt	<b>4,50 %</b>	3,56 %	5,00 %

### Notes

(1) Au budget 2010, le nombre d'autobus à la pointe est basé sur les heures de service en début d'année.

## Activités financières à des fins fiscales

(En milliers)	Budget 2010	Projection 2009	Budget 2009	Écart budget 2010-2009	
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(%)
<b>REVENUS</b>					
Autres revenus	2 874	2 200	2 436	438	18,0 %
Contrats de service	1 124	1 156	1 132	(8)	-0,7 %
Transferts	12 307	10 487	11 251	1 056	9,4 %
Taxe sur l'immatriculation	10 415	10 461	10 125	290	2,9 %
Utilisateurs	58 659	54 995	57 623	1 036	1,8 %
Contribution de l'agglomération de Québec	86 595	78 801	78 801	7 794	9,9 %
<b>TOTAL DES REVENUS</b>	<b>171 974</b>	<b>158 100</b>	<b>161 368</b>	<b>10 606</b>	<b>6,6 %</b>
<b>DÉPENSES</b>					
Avantages sociaux	13 608	13 240	12 776	832	6,5 %
Avantages sociaux futurs	11 944	(18 742)	3 759	8 185	217,8 %
Chauffage, électricité, téléphone	1 888	1 720	1 729	159	9,2 %
Contribution au transport adapté	3 396	2 928	2 886	510	17,7 %
Coûts de financement - intérêts	7 046	6 784	8 252	(1 206)	-14,6 %
Coûts d'emploi	3 903	3 696	3 774	129	3,4 %
Entretien et opération des véhicules	9 915	9 695	9 071	843	9,3 %
Entretien et réparation des bâtiments	2 963	2 722	2 700	263	9,7 %
Frais généraux	10 102	9 365	9 149	953	10,4 %
Carburant	12 827	12 646	13 800	(973)	-7,1 %
Imprévus	2 620		2 423	197	8,1 %
Salaires	84 257	79 927	80 115	4 142	5,2 %
<b>TOTAL- DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>164 469</b>	<b>123 980</b>	<b>150 434</b>	<b>14 035</b>	<b>9,3 %</b>
Remboursement de la dette à long terme	13 195	12 188	11 916	1 279	10,7 %
<b>TOTAL - AUTRES ACTIVITÉS FINANCIÈRES</b>	<b>13 195</b>	<b>12 188</b>	<b>11 916</b>	<b>1 279</b>	<b>10,7 %</b>
<b>TOTAL DES DÉPENSES</b>	<b>177 664</b>	<b>136 168</b>	<b>162 350</b>	<b>15 314</b>	<b>9,4 %</b>
Excédent des activités financières avant affectations	(5 690)	21 932	(982)	(4 708)	479,6 %
<b>AFFECTATIONS</b>					
Activités d'investissement	(276)	(374)	(302)	26	-8,7 %
Surplus accumulé affecté	5 925	1 522	1 204	4 721	392,3 %
Fonds réservés	391	320	445	(54)	-12,1 %
Montants à pourvoir dans le futur	(350)	(362)	(365)	15	-4,1 %
<b>TOTAL DES AFFECTATIONS</b>	<b>5 690</b>	<b>1 105</b>	<b>982</b>	<b>4 708</b>	<b>479,6 %</b>
Surplus (déficit) des revenus sur les dépenses		<b>23 037</b>			

## Grille tarifaire comparative 2009-2010

Catégorie	2010	2009
<b>Tarif Général</b>		
Abonnement mensuel	73,10	71,55
Billet	2,50	2,45
Monnaie	2,60	2,60
<b>Tarif Étudiant</b>		
Abonnement mensuel	49,05	48,00
Billet	1,75	1,70
<b>Tarif Aîné</b>		
Abonnement mensuel	33,65	32,95
Billet	1,75	1,70
<b>Autre tarif</b>		
Laissez-passer 1 jour	6,70	6,45

La majoration des tarifs s'applique au 1<sup>er</sup> mars 2010.

### Complément d'information – Tarif Étudiant

#### **Tarif « 18 ans et moins »**

Abonnement mensuel	49,05 \$
Billet	1,75 \$

#### Tarif Étudiant +

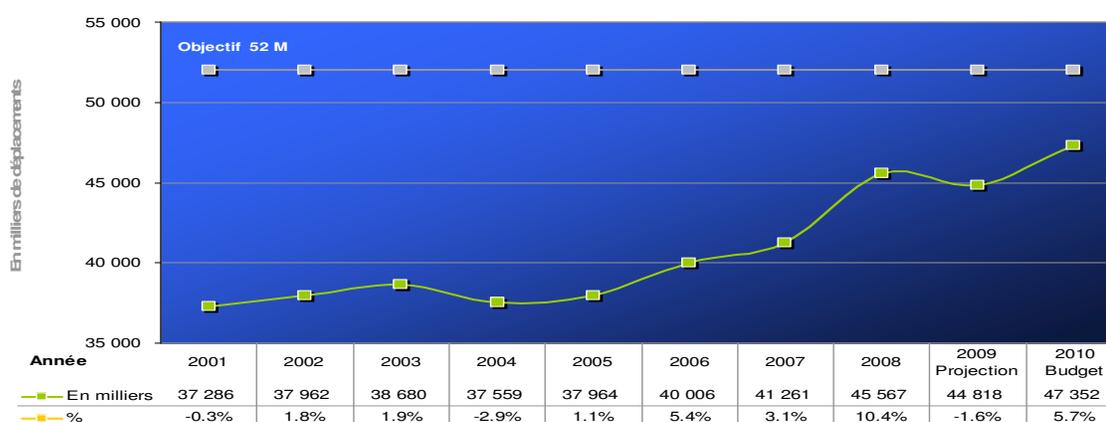
Abonnement mensuel	49,05 \$
Billet	2,50 \$

## Faits saillants 2010

### Un budget orienté sur la réalisation du *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*.

Le principal objectif du plan stratégique vise à accroître l'achalandage, qui était de 38 M de passages en 2004, à 52 M en 2014. Après une hausse spectaculaire de 4,3 M ou 10,4 % en 2008, l'achalandage devrait se stabiliser à près de 45 M en 2009. Selon les paramètres retenus, l'achalandage devrait atteindre 47,4 M en 2010, ce qui correspond à 64 % de l'augmentation prévue au plan stratégique. Le RTC estime être en avance sur son objectif de 2014.

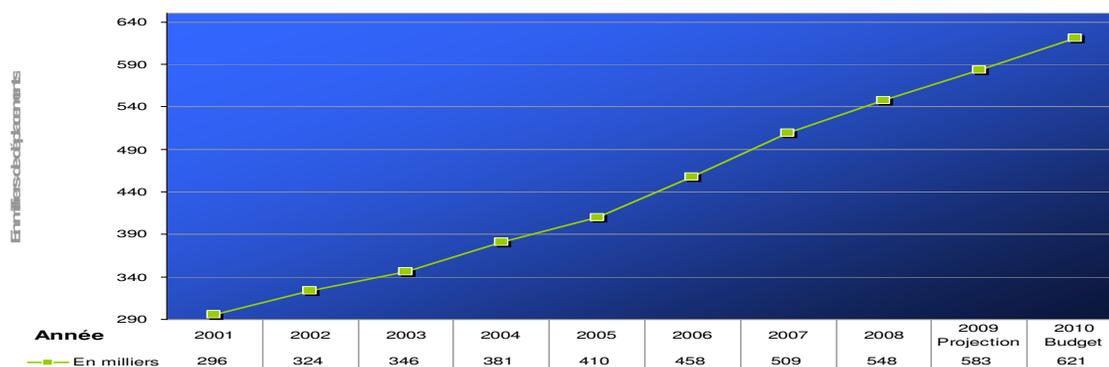
### Achalandage



### Évolution des déplacements du transport adapté

La demande pour le transport adapté, exploité par le Service de transport adapté de la Capitale (STAC), organisme sans but lucratif, continue d'être très forte. Pour les cinq dernières années (2004 à 2009), la progression est de l'ordre de 53 %. En 2010, on prévoit augmenter le nombre de passages de 38 000 ou 6,5 %. Évidemment, cette progression a une conséquence directe sur la part du financement assumée par le RTC.

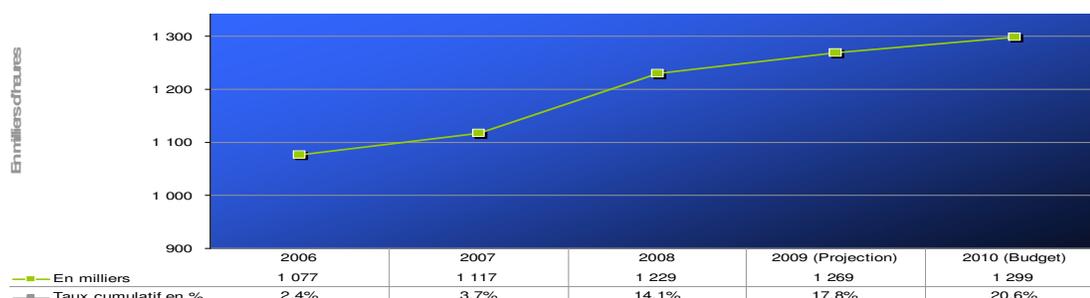
### Évolution des déplacements



## Une offre de service accrue

Pour générer une hausse d'achalandage de 8 %, la *Politique d'aide gouvernementale au transport collectif* du gouvernement du Québec, adoptée en 2006, prévoit des mesures d'aide aux sociétés de transport afin de majorer l'offre de service de 16 % pendant cinq ans, allant du 1<sup>er</sup> janvier 2007 au 31 décembre 2011. Sur la base des heures de service projetées pour l'année 2009, l'offre de service du RTC a été majorée de 17,8 % depuis le début de l'année 2007. En incluant l'augmentation prévue au budget 2010 (26 320 heures), l'augmentation atteindra 20,6 % ou 222 000 heures.

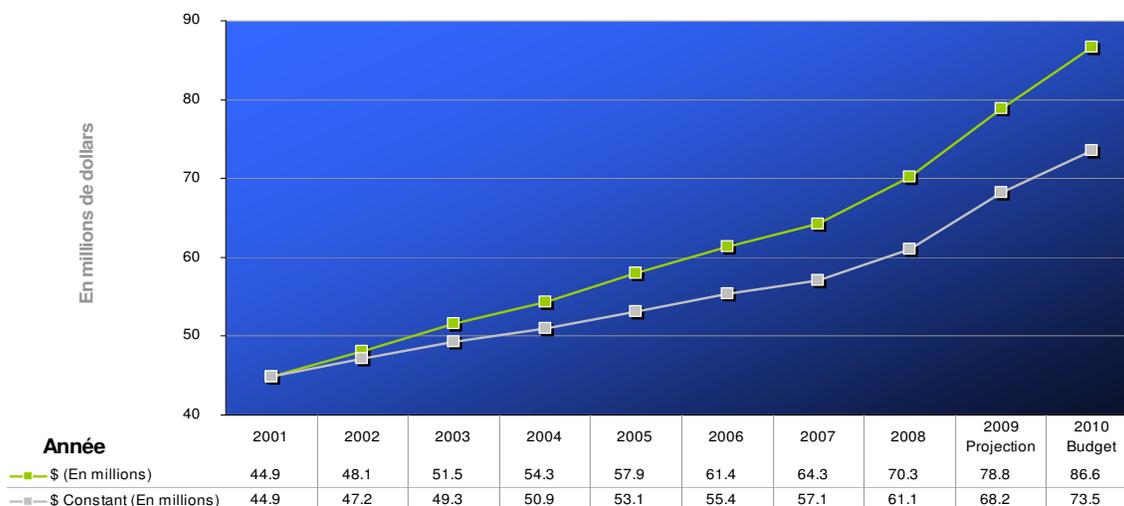
### Résultat annuel de croissance de l'offre de service



## L'agglomération de Québec : principal contributeur au financement du transport collectif

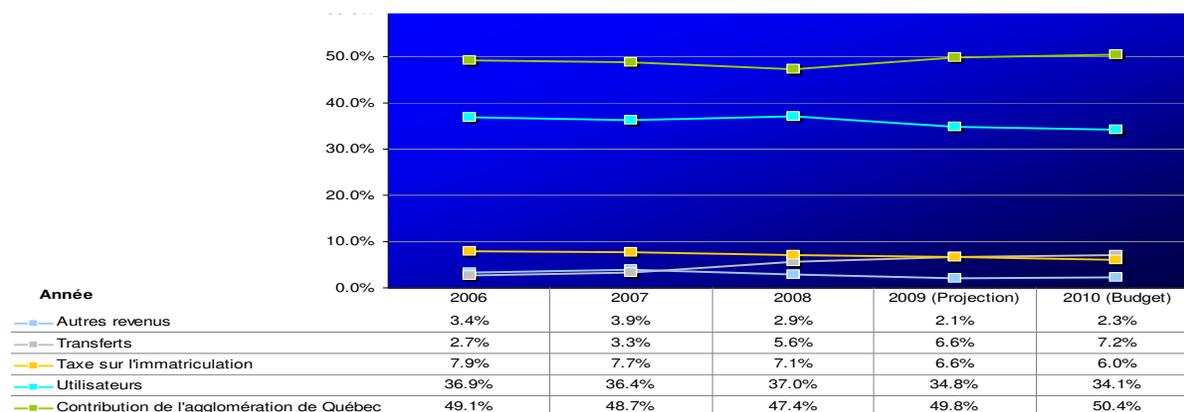
La contribution de l'agglomération de Québec pour l'année 2010 est en hausse de 7,8 M\$ ou 9,9 % sur l'année 2009. Elle s'établit à 86,6 M\$, ce qui correspond à 50,4 % du financement du RTC.

### Contribution de l'agglomération



Proportionnellement aux autres sources de financement, la contribution de l'agglomération est celle qui a la plus augmentée au cours des cinq dernières années. Outre la nouvelle subvention à l'exploitation, introduite en 2007 par le gouvernement de Québec et supportant la hausse de l'offre de service, le développement du transport collectif est financé par l'agglomération de Québec principalement.

### Évolution des sources de financement



Soulignons que la politique québécoise du transport collectif permet au RTC de bénéficier d'une aide gouvernementale aux immobilisations via le Fonds vert et la SOFIL. Cette aide financière, versée au comptant, ne figure pas à titre de source de financement au budget, puisque seule l'aide pour des projets financés par emprunt est inscrite en vertu des normes comptables.

### Un parc de véhicules en évolution

En 2008, le RTC a innové en acquérant huit véhicules électriques pour desservir l'arrondissement historique. En 2010, la clientèle bénéficiera d'un changement majeur avec l'arrivée de 45 véhicules articulés sur les lignes Métrobus 800 et 801. Les premiers 20 véhicules ont été livrés à l'automne 2009, cinq autres le seront en février 2010 et finalement, 20 autres parviendront en juin 2010. D'une capacité de passagers de 40 % supérieure aux autobus standards, ces véhicules sont exploités à partir du nouveau centre Métrobus.

### L'augmentation des dépenses

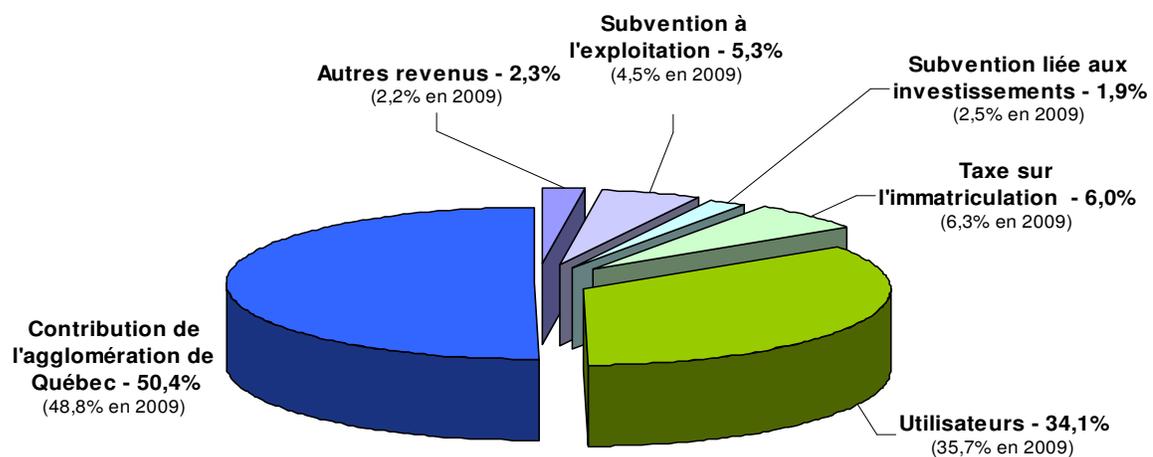
Les dépenses augmentent de 15,3 M\$ ou de 9,4 %, au budget 2010. Les principales augmentations se traduisent ainsi : le coût du régime de retraite (6,9 M\$), les frais fixes liés à l'exploitation du centre Métrobus (2,7 M\$) et l'ajout de services (2,0 M\$).

	M\$	%
Régime de retraite	6,9	4,2
Centre Métrobus – Frais fixes	2,7	1,7
Ajout de services	2,0	1,2
Salaires et avantages sociaux	2,0	1,2
Autres éléments	1,7	1,1
<b>Total</b>	<b>15,3 M\$</b>	<b>9,4 %</b>

## Des investissements importants

Le programme triennal des immobilisations (PTI) est fortement influencé par la réalisation du *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*. Sur des investissements atteignant 245 M\$ pour les trois prochaines années, 160 M\$ ou 65 % sont destinés aux projets du plan stratégique. Les projets regroupés au maintien du patrimoine (85 M\$) concernent principalement le renouvellement du parc autobus (52 M\$), les mesures correctives aux immeubles, incluant l'acquisition d'équipements et d'outillage (18,6 M\$), et les investissements requis pour les systèmes d'information (12,2 M\$). L'ensemble des investissements est subventionné à hauteur d'environ 65 %.

## Répartition des revenus 2010



## Revenus 2009-2010

(En milliers)	Budget 2010	Proportion des revenus	Budget 2009	Écart budget 2010-2009	
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(%)
Autres revenus	3 998	2,3 %	3 568	430	12,0 %
Subvention à l'exploitation	9 093	5,3 %	7 197	1 896	26,3 %
Subventions liées aux investissements	3 214	1,9 %	4 054	(840)	-20,7 %
Taxe sur l'immatriculation	10 415	6,0 %	10 125	290	2,9 %
Utilisateurs	58 659	34,1 %	57 623	1 036	1,8 %
Contribution de l'agglomération de Québec	86 595	50,4 %	78 801	7 794	9,9 %
<b>Total des revenus</b>	<b>171 974 \$</b>	<b>100 %</b>	<b>161 368 \$</b>	<b>10 606 \$</b>	<b>6,6 %</b>

## Analyse 2009-2010

Les revenus sont en hausse de 10,6 M\$, soit 6,6 % par rapport au budget 2009. Voici les principales variations par catégorie de revenus.

### Autres revenus (12,0 %)

Ces revenus proviennent de contrats publicitaires et de location d'autobus, de stationnement, de placements et de droits payables pour la carte OPUS. Principalement, l'augmentation des revenus en 2010 s'explique par les droits sur la carte OPUS.

### Subvention à l'exploitation (26,3 %)

En 2007, le gouvernement du Québec a instauré un programme d'aide pour soutenir les sociétés de transport dans leurs efforts à accroître l'offre de service à la population. Le gouvernement provincial a fixé comme cible à atteindre, d'ici 2012, une augmentation de l'offre de service de 16 % par rapport à 2006 et une hausse de l'achalandage de 8 %.

Pour l'année 2010, le RTC recevra une somme cumulative évaluée à 9 M\$ pour couvrir 50 % des dépenses d'exploitation relatives à l'instauration d'initiatives visant à accroître l'offre de service. C'est une hausse de 26,3 % ou 1,9 M\$ sur le budget 2009 qui s'explique par les dépenses additionnelles engendrées par la mise en service d'autobus articulés et à l'augmentation de l'offre de service.

### Subventions liées aux investissements (-20,7 %)

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 peuvent provenir 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). Pour le premier volet, les subventions sont versées sur la base du remboursement du service de la dette. Pour les deux autres volets, la SOFIL et le Fonds vert, les subventions sont versées au comptant et ne figurent pas à titre de revenus de subventions liées aux investissements.

Une part importante des investissements ont été ou seront payés comptant en 2009 et 2010. Ainsi, les revenus de subventions liées aux investissements baissent de 20,7 % par rapport au budget 2009.

### Taxe sur l'immatriculation (2,9 %)

La taxe est demeurée stable depuis son introduction en 1992, soit 30 \$ annuellement par automobile. L'augmentation prévue en 2010 de 2 % du nombre d'automobiles permettra de hausser les revenus de 2,9 % sur le budget 2009. Cette source de financement contribue à 6,0 % des revenus du RTC.

### **Utilisateurs (1,8 %)**

L'achalandage prévu au budget 2010 s'élève à 47,4 M, comparativement à 46,9 M en 2009. Il s'agit d'une hausse de 1 % sur le budget 2009.

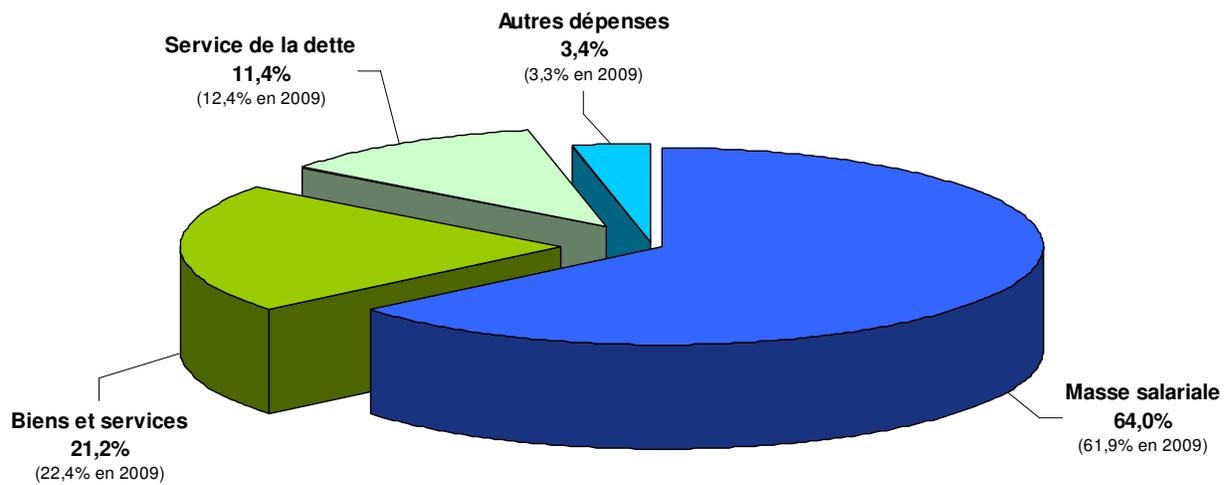
Les revenus provenant des clients représentent 34,1 %. Ces revenus incluent une hausse moyenne de 2 % des tarifs et une croissance de l'achalandage par la mise en place des mesures prévues au plan stratégique.

### **Contribution de l'agglomération (9,9 %)**

En 2010, l'agglomération de Québec versera au RTC 86,6 M\$, soit une augmentation de 9,9 % ou 7,8 M\$ par rapport à l'année 2009. Cette contribution porte à 50,4 % la proportion des revenus assumée par l'agglomération, reconnaissant ainsi l'importance qu'occupe le transport en commun. Cette proportion se situait à 48,8 % en 2009.

Cette hausse permettra au RTC de poursuivre la réalisation de son *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*.

## Répartition des dépenses 2010



## Dépenses 2009-2010

(En milliers)	Budget 2010	Proportion des dépenses	Budget 2009	Écart budget 2010-2009	
	(\$)	(%)	(\$)	(\$)	(%)
<b>Masse salariale</b>					
Avantages sociaux	13 608	7,7 %	12 776	832	6,5 %
Avantages sociaux futurs	11 944	6,7 %	3 759	8 185	217,8 %
Coûts d'emploi	3 903	2,2 %	3 774	129	3,4 %
Salaires	84 257	47,4 %	80 115	4 142	5,2 %
	113 712	64,0 %	100 424	13 288	13,2 %
<b>Biens et services</b>					
Chauffage, électricité, téléphone	1 888	1,1 %	1 729	156	9,2 %
Entretien et opérations des véhicules	9 915	5,6 %	9 071	843	9,3 %
Entretien et réparations des bâtiments	2 963	1,7 %	2 700	263	9,7 %
Frais généraux	10 102	5,7 %	9 149	953	10,4 %
Carburant	12 827	7,2 %	13 800	(973)	-7,1 %
	37 695	21,2 %	36 449	1 246	3,4 %
<b>Service de la dette</b>					
Coûts de financement – intérêts	7 046	4,0 %	8 252	(1 206)	-14,6 %
Remboursement de la dette à long terme	13 195	7,4 %	11 916	1 279	10,7 %
	20 241	11,4 %	20 168	73	0,4 %
<b>Autres dépenses</b>					
Contribution au transport adapté	3 396	1,9 %	2 886	510	17,7 %
Imprévus	2 620	1,5 %	2 423	197	8,1 %
	6 016	3,4 %	5 309	707	13,3 %
<b>Total des dépenses</b>	<b>177 664 \$</b>	<b>100 %</b>	<b>162 350 \$</b>	<b>15 314 \$</b>	<b>9,4 %</b>

## Analyse 2009-2010

### Sommaire

Le budget 2010 présente une augmentation des dépenses de 15,3 M\$, soit 9,4 % par rapport au budget 2009.

Les principales raisons expliquant cette hausse proviennent :

- Du **régime de retraite** à la hauteur de 6,9 M\$ ou 4,2 %. L'employeur ne bénéficie plus d'un congé de cotisation auquel s'ajoutent les mauvais rendements de 2008.
- Des frais fixes de 2,7 M\$ ou 1,7 % liés à **l'exploitation du centre Métrobus** pour l'année entière, comparativement à une demi-année en 2009.
- De l'ajout de **26 320 heures de service**, soit 2,1 % de plus, équivalant à 2,0 M\$ ou 1,2 % de l'augmentation totale des dépenses.
- De **dépenses courantes** qui augmentent de 3,7 M\$ ou 2,3 %.

### Dépenses liées à l'exploitation

#### ▪ Masse salariale (13,3 M\$ ou +13,2 %)

	En millions
Régime de retraite <sup>(1)</sup>	6 886 \$
Indexation salariale et autres	1 962 \$
Centre Métrobus <sup>(2)</sup>	1 702 \$
Ajout de services	1 439 \$
Régimes non capitalisés <sup>(3)</sup>	<u>1 299 \$</u>
	13 288 \$

(1) Le RTC ne pourra bénéficier d'un congé de cotisation en 2010 en raison des pertes découlant des rendements négatifs de l'année 2008.

La hausse de 6,9 M\$ de la dépense du régime de retraite est compensée par une affectation de 5,9 M\$ provenant d'un surplus du régime comptabilisé en 2009, se traduisant par une augmentation nette de 1,0 M\$ au budget 2010 pour l'agglomération.

(2) Au budget 2009, les coûts de structure ont été prévus pour exploiter le nouveau centre Métrobus pendant cinq mois. En 2010, le centre Métrobus sera exploité douze mois, d'où les coûts supplémentaires.

(3) Ces dépenses supplémentaires tiennent compte des coûts relatifs aux employés ayant le statut de personnes en incapacité professionnelle et des avantages complémentaires de retraite, tels que la couverture de soins de santé et d'assurance-vie.

- **Biens et services (1,2 M\$ ou +3,4 %)**

L'ensemble des biens et services augmente de 3,4 % compte tenu d'une réduction de près de 1 M\$ sur le coût du carburant.

La dépense de carburant au budget 2010 a été établie en considérant que le prix pour 55 % de la consommation est déterminé et fixé à 0,82 ¢/L par une stratégie de couverture utilisant des « Swap ». La partie résiduelle représentant 45 % de la consommation a été budgétée au prix de 0,70 ¢/L, correspondant au prix courant des dernières semaines. Le prix global au litre est de 0,77 ¢/L au budget 2010 alors qu'il était de 0,90 ¢/L au budget 2009.

La majoration moyenne des autres dépenses de biens et services est de 9,8% ou 2,2 M \$. L'exploitation du centre Métrobus pour une année entière explique en grande partie, cette hausse de près de 1 M\$. Au regard des frais généraux, une hausse de 0,6 M \$ est occasionnée par la mise en place de la carte OPUS et des commissions sur les ventes des centres de services externes. De l'augmentation de 314 000 \$ pour l'entretien et les opérations des véhicules au centre Lebourgneuf, plus de 200 000 \$ proviennent de la hausse des coûts d'immatriculation, le reste étant de l'indexation.

<b>Biens et services</b> (En milliers \$)	<b>2010</b>	2009	Écart	Ajout de services	Centre Métrobus	Centre Lebourgneuf
Chauffage, électricité, téléphone	<b>1 888</b>	1 729	159		152	7
Entretien et opérations des véhicules	<b>9 915</b>	9 071	843	262	267	314
Entretien et réparations des bâtiments	<b>2 963</b>	2 700	263		256	7
Frais généraux	<b>10 102</b>	9 149	953		321	632
	<b>24 868</b>	22 650	2 218	262	996	960

- **Dépenses liées aux investissements (0,1 M\$ ou +0,4 %)**

La hausse du service de la dette est limitée à 0,4 % compte tenu des subventions payées au comptant pour certains investissements. Également, les financements réalisés en 2009, à un coût plus bas que prévu, produisent un impact positif au budget 2010.

- **Dépenses liées au transport adapté (0,5 M\$ ou +17,7 %)**

La contribution au transport adapté s'est accrue de 17,7 % ou 510 000 \$ en 2010, principalement pour soutenir la croissance du nombre de déplacements, passant de 583 000 à 620 000 passages entre 2009 et 2010.

- **Dépenses du poste « Imprévus » (0,2 M\$ ou 8,1 %)**

Le poste « Imprévus » correspond à une contingence de 1,5 % des dépenses d'exploitation pour garantir une stabilité des services offerts à la population.

## Effectifs – Équivalences de postes 2009-2010

### Par direction

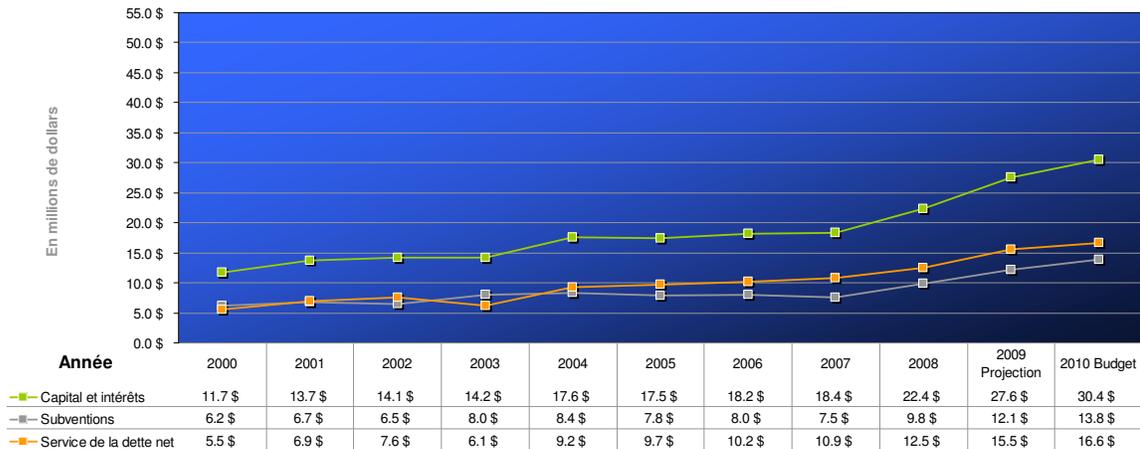
	Budget 2010	Budget 2009	Écart 2010-2009
Direction générale	10	10	0
Direction des services administratifs	48	48	0
Direction des ressources humaines	30	27	3
Direction de la planification et du marketing	53	51	2
Direction des opérations	1 290	1 250	40
Direction du support stratégique et projets	6	6	0
<b>TOTAL</b>	<b>1 437</b>	<b>1 392</b>	<b>45</b>

## Financement des immobilisations

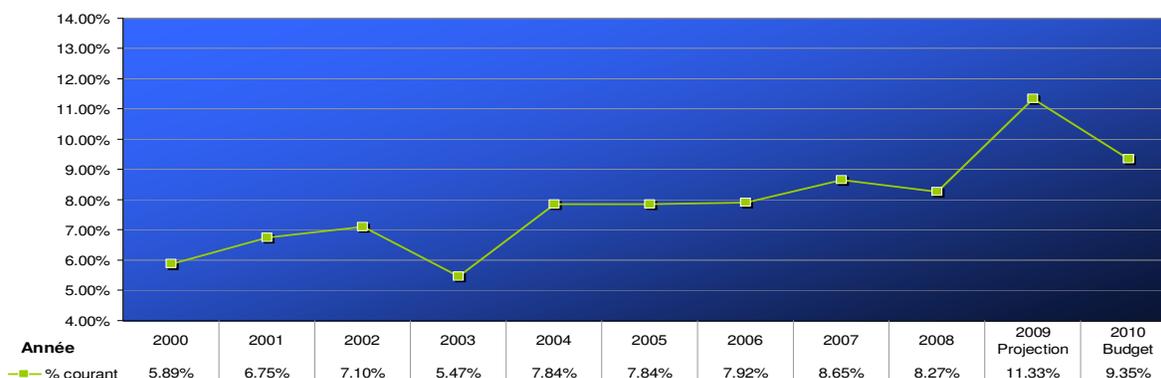
Pour les années 2010 à 2012, les projets prévus au programme triennal des immobilisations sont de l'ordre de 245 M\$, dont 68 M\$ en 2010.

Le service de la dette brut est estimé à 30,4 M \$ en 2010. Des programmes d'aide s'élevant à 13,8 M\$ permettent de réduire le service de la dette net à 16,6 M\$, ce qui représente la dépense nette à assumer au budget 2010.

### Évolution du service de la dette

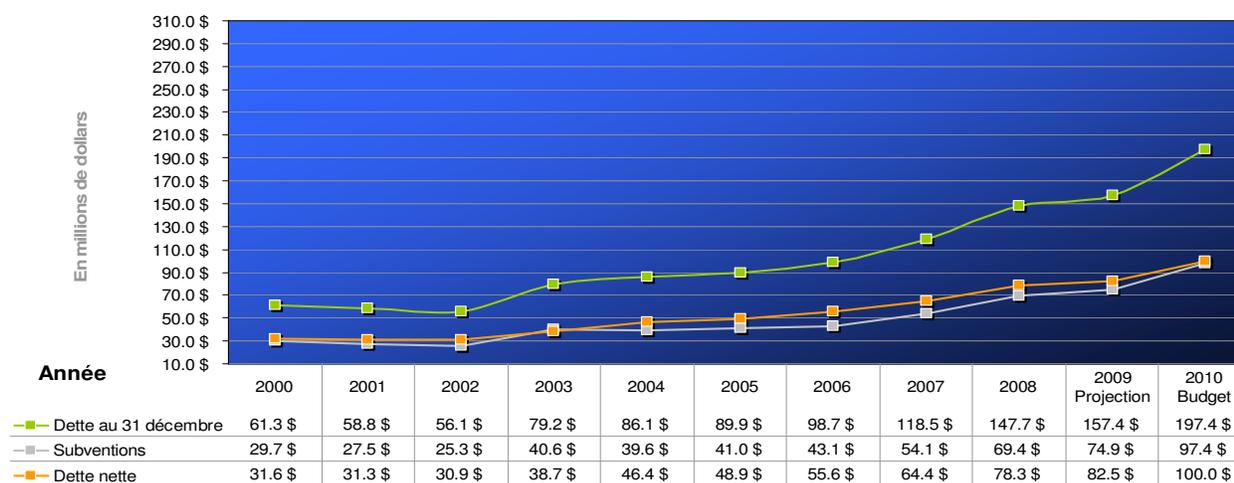


## Évolution de la proportion du service de la dette net sur dépenses totales



En 2009, un surplus du régime de retraite de l'ordre de 23,7 M\$ est comptabilisé, diminuant les dépenses totales de façon importante et faisant ainsi augmenter la proportion du service de la dette sur l'ensemble des dépenses.

## Évolution de la dette à long terme



## Indicateurs financiers

Cette section présente quelques aspects de l'évolution de la situation financière de 2001 à 2010. Certains résultats sont exprimés en dollars constants et permettent d'évaluer l'évolution réelle de la situation par l'élimination des effets de l'inflation.

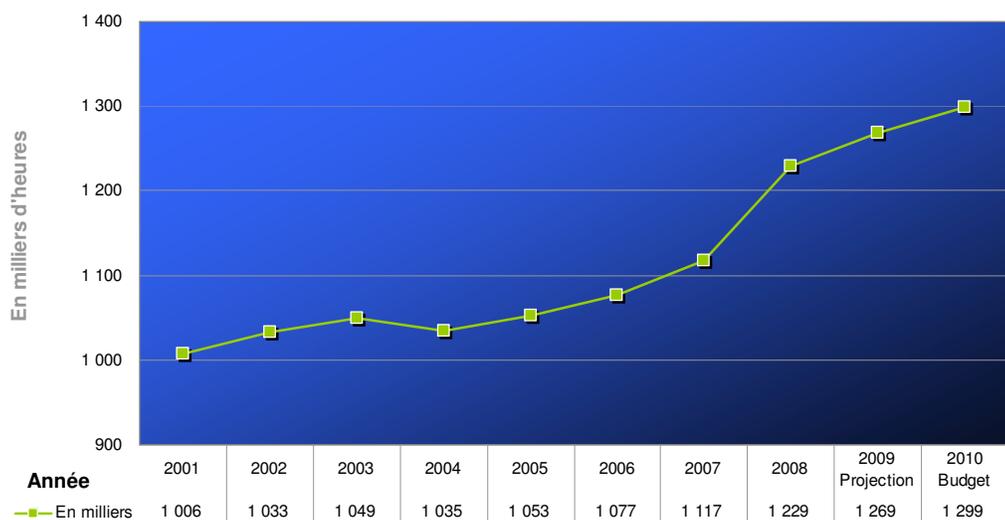
Les résultats en dollars constants sont calculés à partir de l'indice des prix à la consommation pour la région de Québec. Les taux pour 2009 et 2010 sont des prévisions.

### Indice des prix à la consommation

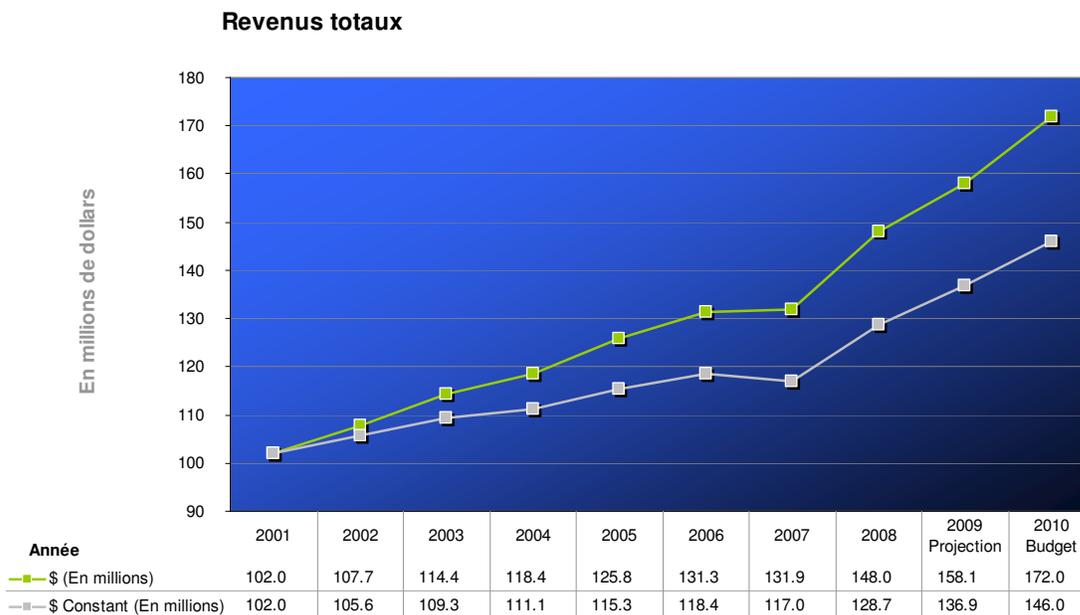
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>IPC – Québec</b>	0.980	1.000	1.025	1.045	1.069	1.087	1.104	1.127	1.132	1.155
<b>Variation en %</b>	---	2.04	2.50	1.95	2.30	1.68	1.56	2.08	0.44	2.00

Source : Statistique Canada pour 2001-2009

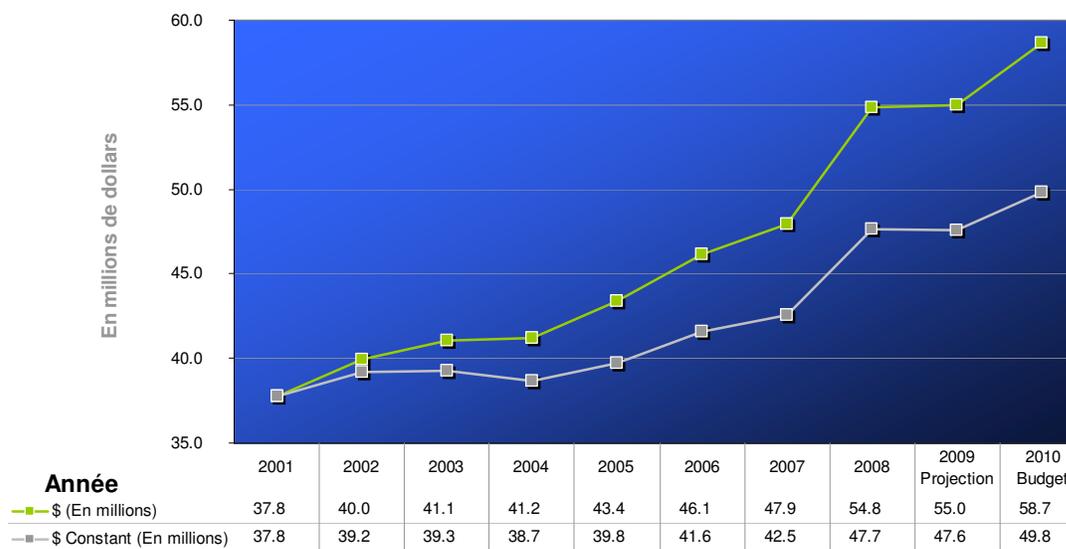
### Heures de service



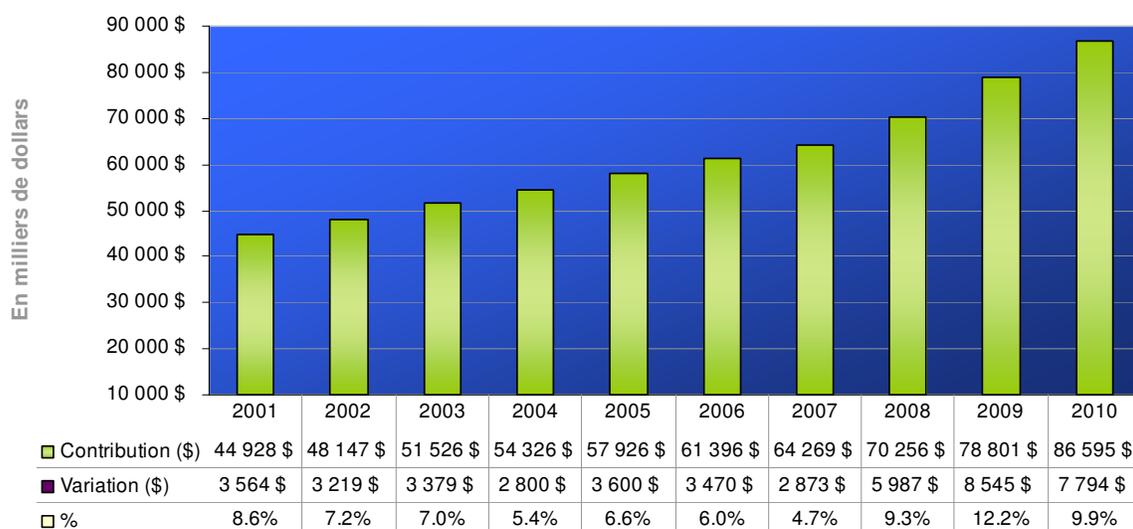
## Revenus totaux



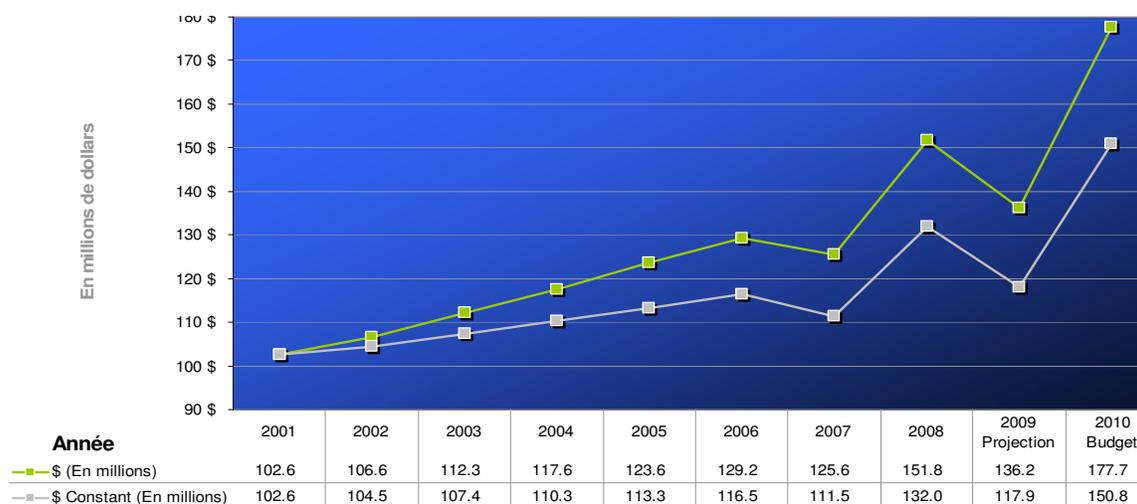
## Revenus des utilisateurs



## Évolution de la contribution de l'agglomération



## Dépenses totales



En 2007, la diminution des dépenses découle d'un retraitement des états financiers relativement à la comptabilisation du régime de retraite et à un changement de présentation visant le service de la dette.

En 2008, le coût lié aux activités du 400<sup>e</sup>, l'augmentation du prix du carburant et le coût du régime de retraite expliquent la forte augmentation des dépenses par rapport à l'année 2007.

Pour l'année 2009, une dépense négative de l'ordre de 23,7 M\$ pour le régime de retraite explique la baisse des dépenses totales.

# **Programme triennal des immobilisations**

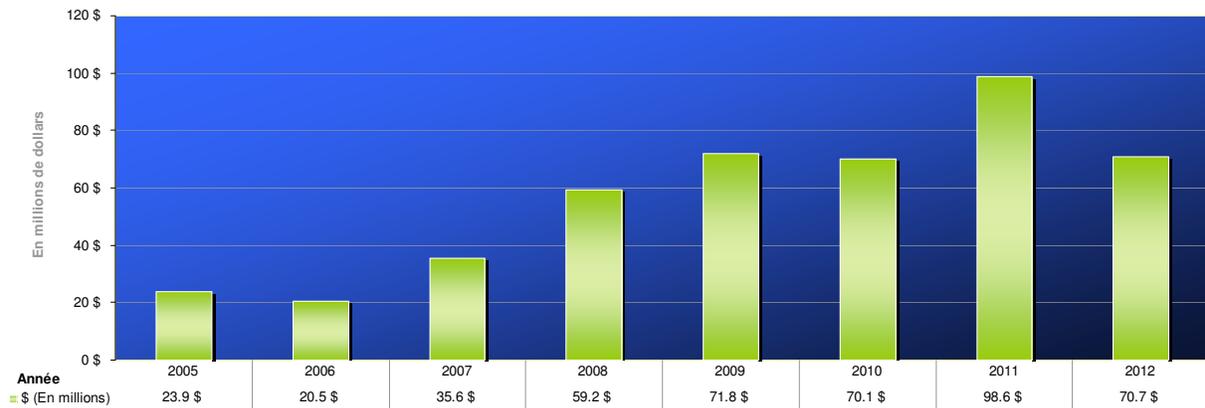
---

**2010-2011-2012**

## Évolution des investissements annuels

De 2000 à 2006, les investissements ont été relativement stables. Un montant de 146 M\$ a été investi pour maintenir le patrimoine et remplacer les actifs ainsi que pour augmenter et améliorer le service à la clientèle.

### Évolution des investissements



De 2010 à 2012, le RTC prévoit investir près de 240 M\$, dont 65 % consacrés aux projets du *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*.

Les investissements découlant du *Plan stratégique de développement des services 2005-2014* se sont accélérés en 2007. De 2007 à 2012, 406 M\$ auront été investis pour moderniser les infrastructures et les équipements et ainsi augmenter l'offre de service dans l'agglomération de Québec.

## Analyse sommaire des investissements 2010-2011-2012

### SOMMAIRE – TABLEAU A

	DESCRIPTION	Subv.	(En milliers de \$)			
			2010	2011	2012	Total 2010-2012
1	Parc autobus	56,4%	26 083	25 455	23 170	74 708
2	Mesures prioritaires	75,0%	13 783	13 453	12 165	39 400
3	Infrastructures d'accueil et de correspondance	75,2%	6 745	14 147	6 340	27 232
4	Intermodalité et Parc-O-Bus	75,0%	400	3 950	3 200	7 550
5	Mesures correctives aux immeubles et acquisition d'équipements et d'outillage	56,2%	8 808	5 713	4 124	18 645
6	Systèmes d'information	23,0%	6 088	4 438	1 728	12 254
7	Information à la clientèle	65,5%	870	565	2 000	3 435
8	Aide à l'exploitation	71,0%	3 388	7 131	10 410	20 929
9	Mise en œuvre des décisions des autorités en matière de transport à la suite du rapport du groupe de travail sur la mobilité durable	75,0%		4 000	4 000	8 000
10	Système de vente et perception		190	135		325
11	Centre Métrobus	75,0%	988	21 429	2 679	25 096
12	Centre Écolobus	75,0%	686	371	6 245	7 302
<b>TOTAL</b>		<b>64,7%</b>	<b>68 029</b>	<b>100 787</b>	<b>76 060</b>	<b>244 876</b>

<b>Subventions</b>	<b>44 931</b>	<b>65 098</b>	<b>48 515</b>	<b>158 544</b>
<b>Investissements nets de subventions</b>	<b>23 098</b>	<b>35 689</b>	<b>27 545</b>	<b>86 332</b>
<b>Total des projets maintien du patrimoine – tableau B</b>	<b>32 939</b>	<b>27 794</b>	<b>23 922</b>	<b>84 655</b>
<b>Total des projets du plan stratégique – tableau C</b>	<b>35 090</b>	<b>72 993</b>	<b>52 138</b>	<b>160 221</b>
<b>Total des projets – tableau A</b>	<b>68 029</b>	<b>100 787</b>	<b>76 060</b>	<b>244 876</b>

## Analyse sommaire des investissements 2010-2011-2012

### Sommaire (tableau A)

Le programme triennal des immobilisations (PTI) s'élève à 245 M\$. La part la plus importante, soit 160 M\$ ou 65 %, est destinée à la réalisation du *Plan stratégique du développement de services 2005-2014*. Rappelons que le plan stratégique a pour objectif de faire passer l'achalandage de 38 M à 52 M de déplacements et une part modale du transport en commun de 9 % à 13 %.

Ce PTI représente une diminution de 21 M\$ (245 M\$ versus 266 M\$) ou 7,9 % par rapport aux années 2009-2010-2011. Cette baisse s'explique par la fin des travaux de construction de la première phase du centre Métrobus en 2009, représentant un investissement de plus de 40 M\$.

Le programme d'aide bonifié par la *Politique d'aide au transport collectif* permet de subventionner l'ensemble du PTI pour un montant de 158,5 M\$ ou 64,7 % des dépenses prévues. Ces subventions de 113,9 M\$ ou 71,1 % financent les projets du plan stratégique se chiffrant à 160 M\$. En ce qui en trait aux projets courants, la subvention est de 44,6 M\$ ou 52,7 % pour des investissements atteignant 85 M\$.

Le sommaire du PTI se répartit en 2 volets : le maintien du patrimoine (tableau B) et les projets découlant du *Plan stratégique de développement de services 2005-2014* (tableau C présenté par natures d'investissements et tableau D présenté par projets).

ACQUISITION D'AUTOBUS			
	2010	2011	2012
<b>Renouvellement du parc</b>			
Standard	4	5	4
Hybride	1	--	--
Articulé	20	22	20
	25	27	24
<b>Développement</b>			
Standard	11	6	5
<b>Total</b>			
Standard	15	11	9
Hybride	1	--	--
Articulé	20	22	20
	36	33	29
<b>Livraison reportée de 2009</b>			
Articulé	5	--	--
<b>Livraison totale</b>	<b>41</b>	<b>33</b>	<b>29</b>

## Analyse des projets courants 2010-2011-2012

### MAINTIEN DU PATRIMOINE – TABLEAU B

DESCRIPTION		<i>(en milliers de \$)</i>			
		2010	2011	2012	Total 2010-2012
<b>1</b>	<b>Parc autobus</b>	17 118	17 243	17 670	52 031
<b>3</b>	<b>Infrastructures d'accueil et de correspondance</b>	925	400	400	1 725
<b>5</b>	<b>Mesures correctives aux immeubles et acquisition d'équipements et d'outillage</b>	8 808	5 713	4 124	18 645
<b>6</b>	<b>Systèmes d'information</b>	6 088	4 438	1 728	12 254
<b>TOTAL DES INVESTISSEMENTS</b>		<b>32 939</b>	<b>27 794</b>	<b>23 922</b>	<b>84 655</b>
<b>Subventions</b>		<b>62,3 %</b>	<b>46,6 %</b>	<b>46,6 %</b>	<b>52,7 %</b>
		<b>20 522</b>	<b>12 960</b>	<b>11 148</b>	<b>44 630</b>
<b>Investissements nets de subventions</b>		<b>37,7 %</b>	<b>53,4 %</b>	<b>53,4 %</b>	<b>47,3 %</b>
		<b>12 417</b>	<b>14 834</b>	<b>12 774</b>	<b>40 025</b>
<b>Parc autobus – Achat</b>					
	Autobus standards	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>13</b>
	Autobus hybride	<b>1</b>			<b>1</b>
	Autobus articulés	<b>20<sup>(1)</sup></b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>62</b>
	<b>Total des autobus</b>	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>24</b>	<b>76</b>

<sup>(1)</sup> Excluant la livraison de 5 autobus articulés prévue en décembre 2009 et reportée en février 2010. Le programme triennal des immobilisations 2010-2012 n'a pas été modifié.

## **Analyse des projets courants 2010-2011-2012**

### **Maintien du patrimoine (tableau B)**

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 84,7 M\$ d'investissements au PTI 2010-2011-2012, dont 32,9 M\$ ou 39 % en 2010.

Un montant de 52 M\$ ou 61 % de l'investissement total est prévu pour renouveler le parc autobus en faisant l'acquisition de 13 véhicules standards et d'un hybride. D'ici 2012, le RTC prendra livraison de 62 autobus articulés : 20 en 2010, 22 en 2011 et 20 en 2012. Ils remplaceront les véhicules standards sur les parcours Métrobus.

Parmi les autres investissements, mentionnons les mesures correctives aux immeubles pour 18,7 M\$ au cours des trois prochaines années. 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 changés. C'est le cas pour l'ensemble des vérins, les planchers d'atelier (4,8 M\$) et les systèmes de ventilation et de chaufferie (3,6 M\$). Ce dernier projet inclut diverses mesures pour diminuer les coûts d'énergie. La mise à niveau du réseau d'alimentation et de distribution électrique d'urgence (1,8 M\$) de ce centre figure aussi parmi les investissements prévus en 2011.

Des projets à la hauteur de 12,3 M\$ découlant du plan directeur informatique sont prévus pour moderniser les systèmes d'information: le logiciel d'affectation des chauffeurs et les ajustements quotidiens des trajets (1,3 M\$), l'intégration des données et des outils géomatiques (1,3 M\$), la mise en place d'un nouveau système de gestion intégré des ressources (0,9 M\$), la mise à niveau du logiciel d'entretien (0,8 M\$), le remplacement et l'évolution des différentes composantes informatiques (1,1 M\$), la mise en place d'une infrastructure sans fil.

Par ailleurs, un montant de 1,7 M\$ est inscrit pour moderniser les infrastructures d'accueil, les abribus, les stations et les zones d'attente.

**PROJETS AU PLAN STRATÉGIQUE – TABLEAU C (par natures)**

	DESCRIPTION	<i>(en milliers de \$)</i>			
		2010	2011	2012	Total 2010-2012
1	Parc autobus	8 965	8 212	5 500	22 677
2	Mesures prioritaires	13 783	13 453	12 165	39 400
3	Infrastructures d'accueil et de correspondance	5 820	13 747	5 940	25 507
4	Intermodalité et Parc-O-Bus	400	3 950	3 200	7 550
7	Information à la clientèle	870	565	2 000	3 435
8	Aide à l'exploitation	3 388	7 131	10 410	20 929
9	Mise en œuvre des décisions des autorités en matière de transport à la suite du rapport du groupe de travail sur la mobilité durable		4 000	4 000	8 000
10	Système de vente et perception	190	135		325
11	Centre Métrobus	988	21 429	2 679	25 096
12	Centre Écolobus	686	371	6 245	7 302
<b>TOTAL DES INVESTISSEMENTS</b>		<b>35 090</b>	<b>72 993</b>	<b>52 138</b>	<b>160 221</b>
<b>Subventions</b>		<b>69,6 %</b>	<b>71,4 %</b>	<b>71,7 %</b>	<b>71,1 %</b>
		<b>24 409</b>	<b>52 138</b>	<b>37 367</b>	<b>113 914</b>
<b>Investissements nets de subventions</b>		<b>30,4 %</b>	<b>28,6 %</b>	<b>28,3 %</b>	<b>28,9 %</b>
		<b>10 681</b>	<b>20 855</b>	<b>14 771</b>	<b>46 307</b>
<b>PROJETS AU PLAN STRATÉGIQUE – PAR STRATÉGIE</b>					
<b>A-</b>	Mettre en place un réseau structurant	26 483	60 659	33 678	120 820
<b>B-</b>	Développer le service vers les principaux pôles d'activité	150	3 200	5 150	8 500
<b>C-</b>	Développer le réseau intermédiaire et améliorer la desserte locale	3 759	553		4 312
<b>D-</b>	Offrir un service moderne et de qualité	4 698	8 581	13 310	26 589
<b>Plan stratégique</b>		<b>35 090</b>	<b>72 993</b>	<b>52 138</b>	<b>160 221</b>
<b>(1) Achat d'autobus standards</b>		<b>11</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>22</b>

## PROJETS AU PLAN STRATÉGIQUE – TABLEAU D (par projets)

DESCRIPTION	(en milliers de \$)			
	2010	2011	2012	Total 2010-2012
<b>STRATÉGIE A – METTRE EN PLACE UN RÉSEAU STRUCTURANT</b>				
Renforcer les axes Métrobus 800 et 801				
Construction du centre Métrobus				
Acquisition d'autobus articulés	3 058	4 894	2 650	10 602
Aménagement de terminus	1 900	6 150	1 400	9 450
Renforcement des mesures prioritaires	950	2 550	3 264	6 764
Amélioration des zones d'attente	330	700	1 300	2 330
Mise en œuvre des décisions des autorités en matière de transport suite au rapport du groupe de travail sur la mobilité durable		4 000	4 000	8 000
Métrobus 802 (Parcours 12)	1 256		790	2 046
Métrobus 803 (Parcours 60)	15 067	17 565		32 632
Métrobus 804 (Parcours 87)	2 248	3 000	11 350	16 598
Centre Écolobus	686	371	6 245	7 302
Centre Métrobus - Phase II	988	21 429	2 679	25 096
<b>TOTAL</b>	<b>26 483</b>	<b>60 659</b>	<b>33 678</b>	<b>120 820</b>
<b>STRATÉGIE B – DÉVELOPPER LE SERVICE VERS LES PRINCIPAUX PÔLES D'ACTIVITÉ</b>				
Développer le service rapide dans l'axe Robert-Bourassa		300	3 850	4 150
Développer le service rapide dans l'axe Dufferin-Montmorency	150	1 600		1 750
Développer le service rapide dans l'axe Laurentienne		1 300		1 300
Développer service rapide dans l'axe Charest			1 300	1 300
<b>TOTAL</b>	<b>150</b>	<b>3 200</b>	<b>5 150</b>	<b>8 500</b>
<b>STRATÉGIE C – DÉVELOPPER LE RÉSEAU INTERMÉDIAIRE ET AMÉLIORER LA DESSERTE LOCALE</b>				
Mettre en place le service – réseau local et intermédiaire	3 759	553		4 312
<b>STRATÉGIE D – OFFRIR UN SERVICE MODERNE ET DE QUALITÉ</b>				
Services faciles d'accès				
Système de perception électronique	190	135		325
Développement de l'intermodalité entre le collectif et les autres modes	250	750	900	1 900
Amélioration de l'information à la clientèle	870	565	2 000	3 435
Fiabilité accrue du système – Mise en place du système d'aide à l'exploitation (SAE)	3 388	7 131	10 410	20 929
<b>TOTAL</b>	<b>4 698</b>	<b>8 581</b>	<b>13 310</b>	<b>26 589</b>
<b>TOTAL - PLAN STRATÉGIQUE</b>	<b>35 090</b>	<b>72 993</b>	<b>52 138</b>	<b>160 221</b>
<b>TOTAL - SUBVENTIONS</b>	<b>24 409</b>	<b>52 138</b>	<b>37 367</b>	<b>113 914</b>
<b>TOTAL NET</b>	<b>10 681</b>	<b>20 855</b>	<b>14 771</b>	<b>46 307</b>

## Projets au plan stratégique

### (Tableau C par natures et tableau D par projets)

Des investissements de 160,2 M\$ sont liés aux projets du *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*, soit 65 % du PTI 2010-2012. En 2010, 35,1 M\$ serviront à réaliser différents projets.

Le *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*, adopté en 2005, prévoit quatre grandes stratégies se découpant en 12 natures d'investissements. Pour chacune des stratégies, le montant inscrit entre parenthèses représente l'investissement prévu au PTI.

#### **Stratégie A – Mettre en place un réseau structurant (120,8 M\$)**

Créer une ossature de réseau suffisamment forte pour être structurant tant pour les déplacements de la population que pour l'aménagement du territoire, la localisation des entreprises et les zones d'emplois. Cette stratégie comporte quatre principales actions : le renforcement des axes des Métrobus 800 et 801, la mise en place de trois nouveaux axes Métrobus (802, 803 et 804), la réalisation de la gestion intégrée des déplacements au centre-ville de Québec ainsi que la conception d'un aménagement du territoire et de politiques de transport qui favorisent le transport collectif.

#### **Stratégie B – Développer le service vers les principaux pôles d'activité (8,5 M\$)**

Offrir un service rapide et fréquent à destination des centres d'activité de Québec et de Sainte-Foy afin que le transport en commun devienne une alternative à l'auto. Les actions visent à développer le service rapide dans les axes des autoroutes Robert-Bourassa, Laurentienne et Charest ainsi qu'à améliorer le service rapide dans l'axe de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

#### **Stratégie C – Développer le réseau intermédiaire et améliorer la desserte locale (4,3 M\$)**

Faciliter les déplacements locaux en dehors des grands axes et permettre à la population d'opter plus fréquemment pour le transport collectif lors de ses déplacements. Cette stratégie est complémentaire à la stratégie A.

#### **Stratégie D – Offrir un service moderne et de qualité (26,6 M\$)**

Se rapprocher des exigences et des standards de qualité souhaités par les consommateurs en faisant appel aux nouvelles technologies. Cet objectif sera rencontré en facilitant l'accès au réseau, en augmentant la fiabilité du service et en permettant aux citoyens de mieux vivre la ville par un transport collectif de qualité, et ce, au meilleur coût pour la collectivité.

## Douze natures d'investissements (tableau C)

### 1. Parc autobus (stratégies A, B et C)

Un montant de 22,7 M\$, ou 14,2 % de cette portion du PTI, sert exclusivement à l'ajout de véhicules au parc actuel. On prévoit l'achat de 22 véhicules standards, soit 11 en 2010, 6 en 2011 et 5 en 2012. On prévoit également l'achat de 62 véhicules articulés : 20 en 2010, 22 en 2011 et 20 en 2012. Ces derniers véhicules serviront à remplacer les autobus standards desservant les axes Métrobus 800 et 801.

### 2. Mesures prioritaires (stratégie A)

#### Voies réservées

Un montant de 4 M\$ est prévu pour améliorer la priorité le long des lignes Métrobus 800, 801 et 802.

#### Priorité aux feux de circulation

Un montant de 2,8 M\$ est planifié pour mettre en place un système de priorité aux feux de circulation pour le transport en commun. Ce projet s'intégrera au système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV).

#### Nouveaux axes Métrobus

Un montant de 32,6 M\$ est prévu pour créer les voies réservées et mettre en place les systèmes requis par les feux prioritaires pour les futurs Métrobus : le 803 dans l'axe du parcours 60 et le 804 dans l'axe du parcours 87.

### 3. Infrastructures d'accueil et de correspondance (stratégie A)

#### Arrêts et terminus

Un montant de 8,8 M\$ est requis pour les stations majeures et les terminus des lignes Métrobus 800, 801, 802, 803 et 804.

#### Nœuds intermodaux

Un montant de 9,5 M\$ est prévu pour aménager des nœuds intermodaux (croisement de deux lignes Métrobus) pour les Métrobus 800 et 801.

#### Stations régulières

Un montant de 7,2 M\$ servira à mettre en place des stations régulières sur l'ensemble des cinq lignes Métrobus.

#### **4. Intermodalité et Parc-O-Bus (stratégies B et D)**

##### **Parc-O-Bus**

Le RTC développera trois Parc-O-Bus permanents au coût de 5,7 M\$ : l'un à proximité de l'autoroute Dufferin-Montmorency et de la rue d'Estimauville, un à proximité de l'autoroute Robert-Bourassa et un autre à proximité de l'autoroute Laurentienne.

##### **Développement de l'intermodalité**

L'intermodalité assurera à la clientèle une plus grande souplesse des déplacements par une meilleure intégration entre le transport collectif et les autres modes de transport. Un montant de 1,9 M\$ est affecté pour le développement de l'intermodalité.

#### **7. Information à la clientèle (stratégie D)**

Les activités inscrites au budget visent à accroître la qualité de l'information à la clientèle et d'en faciliter l'accès. Au cours des prochaines années, le RTC évaluera la faisabilité d'offrir à sa clientèle un accès à Internet sans fil à bord des autobus et dans les zones d'arrêt. Selon les résultats obtenus, cet accès pourrait être étendu à l'ensemble des autobus et des zones d'arrêt. Une technologie pour que la clientèle puisse consulter l'horaire des autobus à un arrêt avec un téléphone cellulaire est à l'étude. Un montant de 3,4 M\$ est disponible pour améliorer l'information à la clientèle au cours des trois prochaines années.

#### **8. Aide à l'exploitation (stratégie D)**

On estime à 28,1 M\$ le développement et la mise en place du système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV). Ce système permettra, en temps réel, le suivi permanent des véhicules, la régularisation du service ainsi que le partage de l'information à la clientèle. Il permettra aussi d'offrir à bord des autobus de l'information sur les prochains arrêts. Également, le SAEIV fournira une information en temps réel aux arrêts sur l'heure d'arrivée des prochains véhicules. Au cours des années 2010 à 2012, un montant de 20,9 M\$ est affecté au projet du SAEIV.

Pour optimiser l'offre de service, ce système est essentiel et permettra au RTC de se conformer aux meilleures pratiques de l'industrie en supportant de nouveaux processus d'exploitation plus efficaces et efficaces.

#### **9. Mise en œuvre des décisions des autorités en matière de transport à la suite du rapport du groupe de travail sur la mobilité durable (stratégie A)**

Le rapport du groupe de travail sur la mobilité durable devrait être déposé à l'été 2010. Les orientations du *Plan de mobilité durable* devraient accorder une priorité au transport collectif (en faire un outil structurant pour consolider et développer le territoire) et augmenter significativement sa part modale. Le renforcement du service sur les axes structurants, l'amélioration du service dans les secteurs hors de ces axes et aux heures hors-pointe, la

mise en place de mesures favorisant l'intermodalité, notamment avec les transports actifs, de même que le recours aux nouvelles technologies (accès à l'information) figurent parmi les stratégies discutées.

Afin de répondre à certaines orientations contenues au rapport du groupe de travail, le RTC a prévu une enveloppe de 8 M\$ répartie sur les années 2011 et 2012.

Au regard des autobus à propulsion hybride, le RTC se positionnera à la suite du dépôt, en 2010, des rapports de deux sociétés de transport du Québec qui ont expérimenté ces types de véhicules au cours des deux dernières années. Ainsi, le RTC pourrait convertir en propulsion hybride les 11 autobus standards qui doivent être livrés en 2011.

Le parcours Écolobus (autobus électriques) constitue un projet pilote d'une durée de deux ans se terminant au printemps 2010. Un rapport d'évaluation sera soumis par la suite et selon les conclusions et l'évaluation des besoins, le RTC pourrait se doter de 4 à 5 minibus supplémentaires hybrides ou électriques.

#### **10. Système de vente et perception (stratégie D)**

Le RTC s'est joint aux sociétés de transport de la région de Montréal et de l'AMT pour acquérir un système moderne de perception électronique. Ce système, en fonction depuis 2008, utilise une carte à puce sans contact. Il vise à réduire les pertes par la fraude et les erreurs, à permettre une plus large gamme de titres de transport et à mieux connaître l'utilisation des services. Un montant de 325 000 \$ est prévu pour terminer le projet.

#### **11. Centre Métrobus (stratégie A)**

Un montant de 25,1 M\$ est réservé pour agrandir le centre Métrobus. L'agrandissement est nécessaire pour entretenir et remiser les nouveaux autobus articulés qui seront livrés après 2011. Ces véhicules supplémentaires sont essentiels pour répondre à la demande croissante des utilisateurs des lignes Métrobus.

#### **12. Parcours écologique (stratégie A)**

En 2008, dans le cadre du projet de gestion intégrée des déplacements dans le Vieux-Québec, le RTC a mis en place le parcours Écolobus exploité avec huit minibus électriques. À cette fin, le RTC a loué des espaces d'entretien et de remisage jusqu'en décembre 2013. Il planifie construire un centre Écolobus d'une capacité minimum de 12 minibus pouvant être agrandi pour abriter un maximum de 24 minibus. Un montant de 7,3 M\$ est attribué à la construction de ce centre.

## **ANNEXES**

---

## Définition des types de revenus

### REVENUS

#### Autres revenus

Revenus générés principalement par la vente de publicité, par les intérêts sur les excédents du compte courant, par la location des espaces de stationnement et par le paiement des droits sur la carte OPUS.

#### Contrats de service

Revenus provenant de contrats de services de transport en commun et de location d'autobus.

#### Transfert

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 pour les services réguliers et spéciaux.

## **DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES**

### **DÉPENSES**

#### **Avantages sociaux**

Contributions du RTC 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**

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

#### **Chauffage, électricité et téléphone**

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

#### **Contribution au transport adapté**

Participation du RTC aux dépenses du Service de transport adapté de la Capitale (STAC). Cette part correspond la somme résiduelle entre les dépenses totales et la partie assumée par les usagers et le ministère des Transports du Québec.

#### **Coûts de financement – intérêts**

Paiement des intérêts sur la dette à long terme du RTC.

#### **Coûts d'emploi**

Dépenses indirectes liées au personnel du RTC, notamment : formation, assignation temporaire d'employés accidentés au travail, programme d'aide aux employés et achat d'uniformes.

#### **Entretien et opération des véhicules**

Coûts relatifs à l'entretien et à l'opération des véhicules, notamment : les pièces de remplacement, les pneus et l'immatriculation.

**Entretien et réparation des bâtiments**

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

**Frais généraux**

Regroupe des dépenses de nature administrative comme les taxes et les permis, les assurances, les frais d'association, les frais de déplacement et les commissions versées aux dépositaires de titres de transport. On y trouve également les honoraires professionnels, les services légaux et autres services externes. De plus, cette nature comprend les coûts d'information et de promotion des services offerts par le RTC.

**Carburant**

Coût net de taxes du diesel et de l'essence requis pour le fonctionnement des autobus et des véhicules de service du RTC.

**Salaires**

Rémunération du personnel incluant les primes et les gratifications diverses.

**Imprévus**

Réserve pour contingences correspondant à 1,5 % des dépenses.

**Remboursement de la dette à long terme**

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

**AFFECTATIONS****Activités d'investissement**

Valeur des immobilisations payées à même le budget d'exploitation.

**Surplus accumulé affecté**

Appropriation de l'état des activités financières provenant de surplus.

**Fonds réservés**

Amortissement de frais d'émissions à long terme.

**Montant à pourvoir dans le futur**

Amortissement de certaines dépenses en fonction de l'application de nouvelles normes comptables.