



BUDGET 2011



**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

Mot du président	3
Membres du conseil d'administration	4
Organigramme 2010	5
Réalisations 2005-2010	6
Budget 2011 et grille tarifaire	
Principaux paramètres	7
Activités financières à des fins fiscales	8
Grille tarifaire comparative 2010-2011	9
Faits saillants	10
Analyse des revenus	
Répartition des revenus 2011	14
Revenus 2010-2011	15
Analyse 2010-2011	16
Analyse des dépenses	
Répartition des dépenses 2011	18
Dépenses 2010-2011	19
Analyse 2010-2011	20
Effectifs – Équivalences de postes 2010-2011	22

Perspectives financières des investissements

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

Indicateurs financiers

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 2011-2012-2013

Évolution des investissements annuels	29
Analyse sommaire des investissements (tableau A)	30
Analyse des projets courants (tableau B)	32
Projets de développement par stratégie (tableau C)	34

Annexes

Définition des types de revenus	38
Définition des types de dépenses	39

Mot du président

Le budget 2011 traduit bien les ambitions du RTC à vouloir centrer ses actions pour rendre les services offerts à sa clientèle encore plus performants et modernes. Se chiffrant à 193,6 M\$, ce budget prévoit des investissements significatifs, notamment pour ajouter plus de 29 000 heures de service et pour mettre en fonction la nouvelle ligne Métrobus 803 dès le mois d'août prochain.

De surcroît, les nombreux clients des Métrobus 800 et 801 profiteront de plus de confort, puisque ces lignes seront desservies entièrement par des autobus articulés. Au cours de l'année 2011, ces véhicules seront également accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Enfin, des investissements sont prévus pour entreprendre la construction de la deuxième phase du centre Métrobus, nécessaire pour remiser une soixantaine d'autobus supplémentaires, ce qui portera à 127 le nombre d'articulés d'ici les prochaines années.

Malgré des investissements majeurs pour renforcer l'offre de service, les tarifs seront haussés de manière raisonnable, soit de 2,3 % en moyenne. Du même souffle, soulignons une augmentation de 7,2 M\$ (8,3 %) de la contribution de l'agglomération de Québec.

Au nom de tous les membres du conseil d'administration, je remercie nos fidèles partenaires, particulièrement la Ville de Québec et le ministère des Transports du Québec, pour leur encouragement à stimuler une plus grande utilisation des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Le président,

A stylized, handwritten signature in black ink, reading "Raymond Dion".

Raymond Dion

Membres du conseil d'administration

Président

Monsieur Raymond Dion

Vice-présidente

Madame Marie France Trudel

Membres

Madame Christiane Bois

Monsieur François Côté

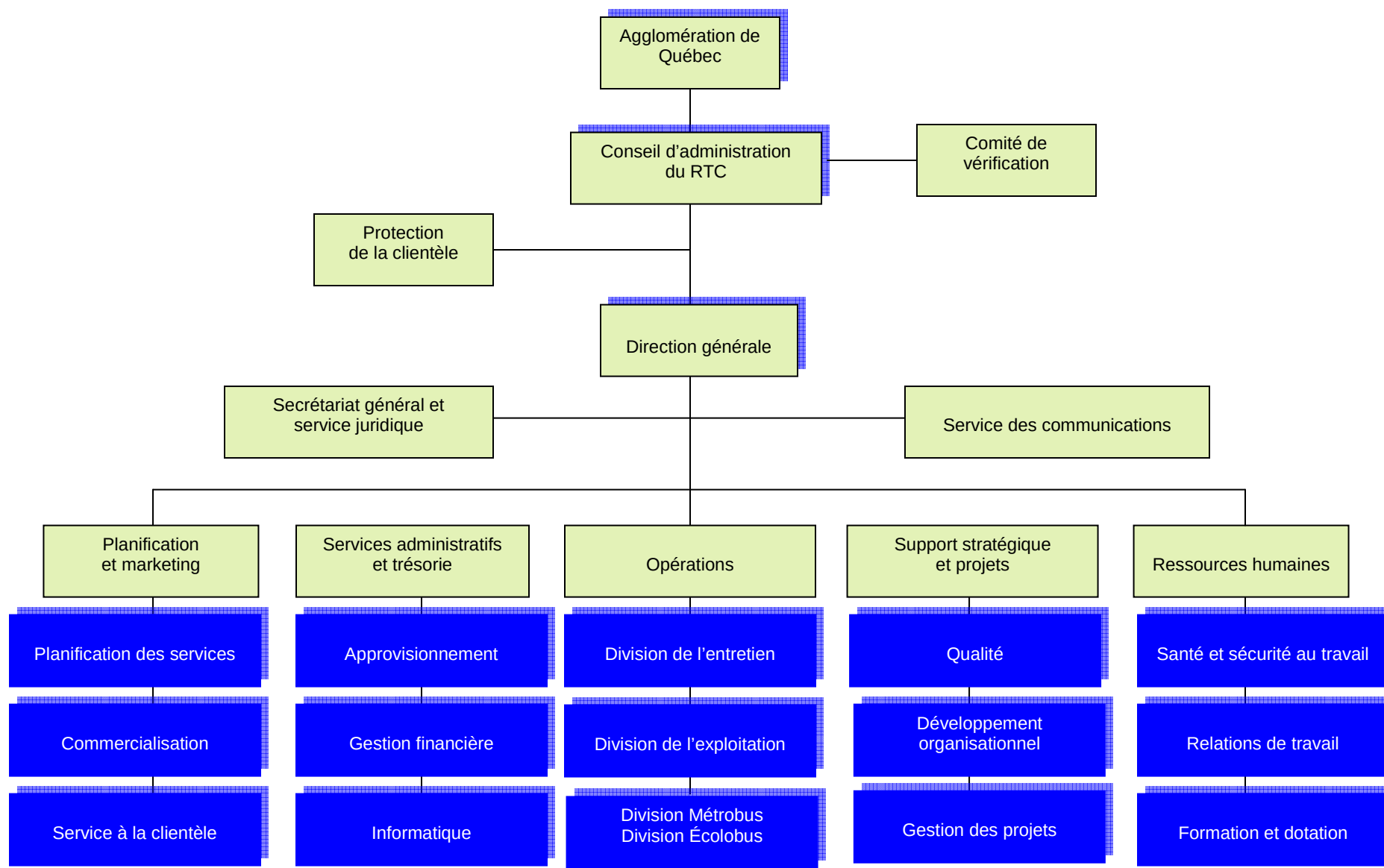
Monsieur Patrick Paquet

Monsieur François Picard

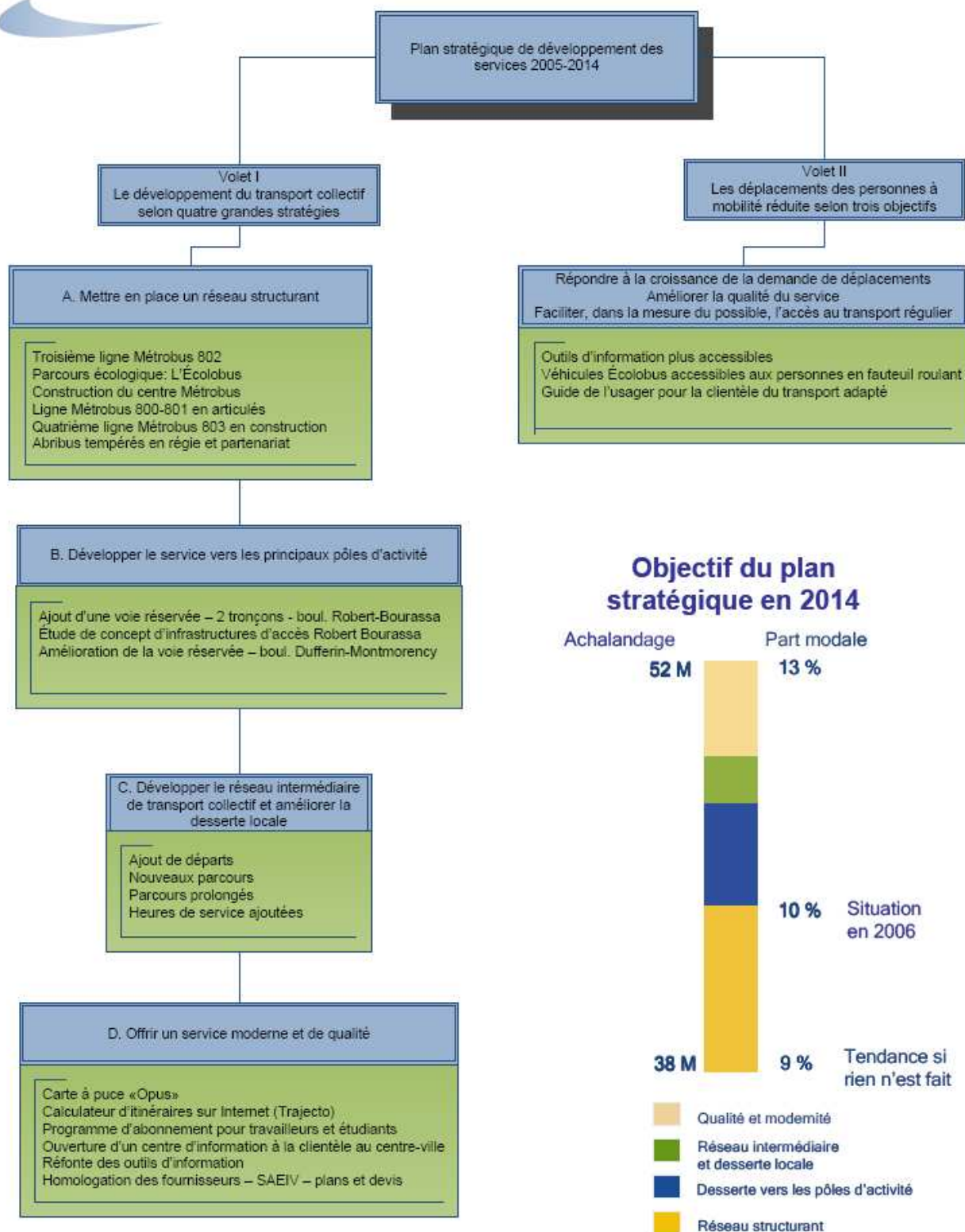
Madame Ginette Picard-Lavoie

Madame Mélanie Rodrigue

Organigramme 2010



Réalisations 2005-2010



Principaux paramètres

	BUDGET 2011	PROJECTION 2010	BUDGET 2010
Achalandage	46 972 000	44 943 438	47 351 700
Heures de service	1 327 770	1 288 596	1 298 630
Kilométrage	27 982 037	27 184 109	27 419 756
Nombre d'autobus à la pointe ⁽¹⁾			
▪ Centre Lebourgneuf	454	463	463
▪ Centre Métrobus	58	33	33
▪ Parcours écologique	6	6	6
	518	502	502
Acquisition d'autobus			
▪ Standard (40 pieds)	11	15	15
▪ Articulé	22	25	25
▪ Hybride (40 pieds)	0	1	1
▪ Électrique	3	0	0
	36	41	41
Âge moyen du parc d'autobus	8,0	7,8	7,7
Effectifs (en équivalences de postes)	1 462		1 437
Tarif moyen	1,27 \$	1,25 \$	1,24 \$
Prix du carburant ⁽²⁾	0,81 ¢/L	0,76 ¢/L	0,77 ¢/L
Taux de consommation du diesel (KM/L)	1,67	1,69	1,64
Taux d'intérêt sur emprunt	4,50 %	3,20 %	4,50 %

Notes

(1) Au budget 2011, le nombre d'autobus à la pointe est basé sur les heures de service en début d'année.

(2) Le taux de couverture est de 50 % au prix de 0.80 ¢/L

Activités financières à des fins fiscales

(En milliers)	Budget 2011	Projection 2010	Budget 2010	Écart budget 2011-2010	
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(%)
REVENUS					
Autres revenus	3 400	3 307	2 873	526	18,3 %
Contrats de service	1 138	1 108	1 124	14	1,2 %
Transferts	15 533	11 981	12 307	3 226	26,2 %
Taxe sur l'immatriculation	10 320	10 319	10 415	(95)	-0,9 %
Utilisateurs	59 779	56 220	58 659	1 120	1,9 %
Contribution de l'agglomération de Québec	93 767	86 595	86 595	7 172	8,3 %
TOTAL DES REVENUS	183 937	169 531	171 973	11 963	7,0 %
DÉPENSES					
Avantages sociaux	14 257	13 678	13 608	649	4,8 %
Avantages sociaux futurs	16 374	11 944	11 944	4 429	37,1 %
Chauffage, électricité, téléphone	1 787	1 685	1 867	(80)	-4,3 %
Contribution au transport adapté	3 882	3 396	3 396	486	14,3 %
Coûts de financement - intérêts	8 533	6 723	7 046	1 487	21,1 %
Coûts d'emploi	3 809	3 685	3 903	(94)	-2,4 %
Entretien et opération des véhicules	10 380	9 946	9 915	465	4,7 %
Entretien et réparation des bâtiments	3 056	2 926	2 963	93	3,1 %
Frais généraux	10 473	9 551	10 123	350	3,5 %
Carburant	13 566	12 239	12 827	739	5,8 %
Imprévus	2 862		2 620	242	9,2 %
Services spéciaux	757			757	
Salaires	89 023	84 931	84 257	4 766	5,7 %
TOTAL - DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT	178 759	160 704	164 469	14 290	8,7 %
Remboursement de la dette à long terme	14 858	13 244	13 195	1 663	12,6 %
TOTAL - AUTRES ACTIVITÉS FINANCIÈRES	14 858	13 244	13 195	1 663	12,6 %
TOTAL DES DÉPENSES	193 617	173 948	177 664	15 953	9,0 %
Excédent des activités financières avant affectations	(9 680)	(4 418)	(5 690)	(3 990)	70,1 %
AFFECTATIONS					
Activités d'investissement	(315)	(371)	(275)	(39)	14,2 %
Surplus accumulé affecté	10 000	6 062	5 925	4 075	68,8 %
Fonds réservés	376	341	391	(15)	-3,8 %
Montants à pourvoir dans le futur	(381)	(350)	(350)	(30)	8,6 %
TOTAL DES AFFECTATIONS	9 680	5 683	5 690	3 990	70,1 %
Surplus (déficit) des revenus sur les dépenses		1 263			

Grille tarifaire comparative 2010-2011

Catégorie	2011	2010
Tarif Général		
Abonnement mensuel	74,75	73,10
Billet Général	2,55	2,50
Monnaie	2,75	2,60
Tarif « 18 ans et moins »		
Abonnement mensuel	50,25	49,05
Billet Privilège	1,80	1,75
Tarif Étudiant +		
Abonnement mensuel	50,25	49,05
Billet Général	2,55	2,50
Tarif Aîné		
Abonnement mensuel	34,50	33,65
Billet Privilège	1,80	1,75
Autres tarifs		
Laissez-passer 1 jour	6,85	6,70
Écolobus	1,00	1,00

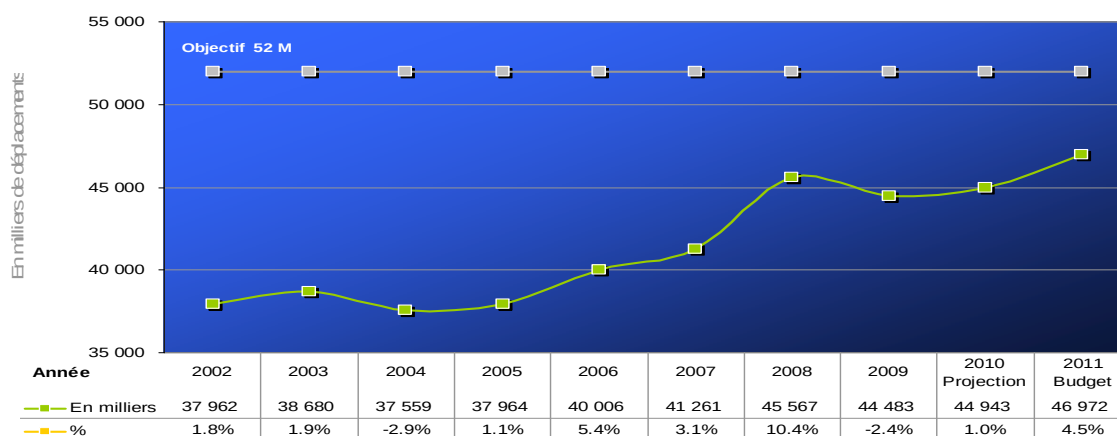
La majoration des tarifs s'applique au 1^{er} mars 2011.

Faits saillants

Un budget orienté sur les projets de développement des services

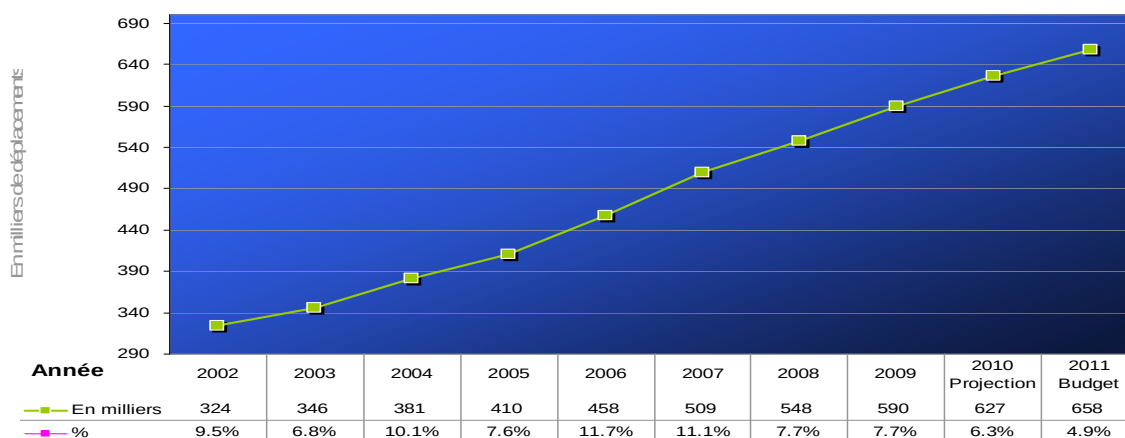
Le principal objectif de développement vise à accroître l'achalandage, qui était de 38 M de passages en 2005, à 52 M en 2014. Après une hausse spectaculaire de 4,3 M ou 10,4 % en 2008, l'achalandage devrait se stabiliser à près de 45 M en 2010. Selon les paramètres retenus, l'achalandage devrait atteindre 47 M en 2011, ce qui correspond à 64 % de l'objectif prévu.

Achalandage



Évolution des déplacements du transport adapté

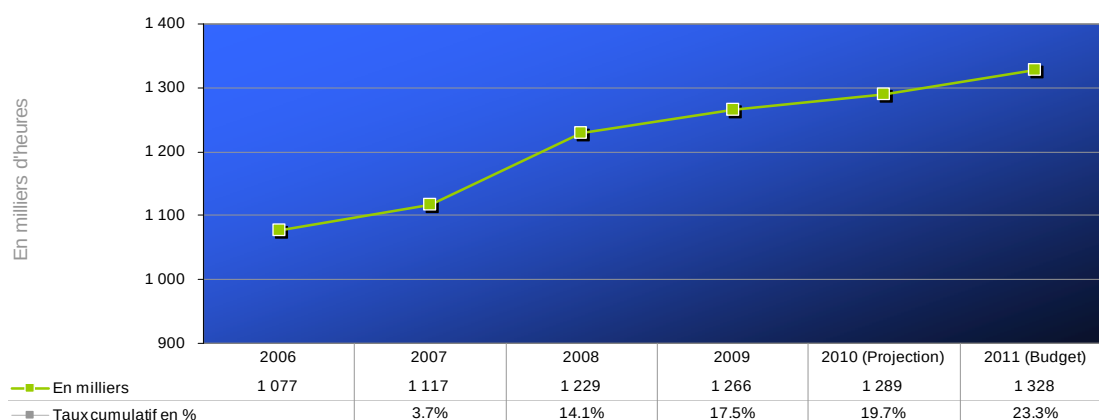
La demande pour le transport adapté, exploité par le Service de transport adapté de la Capitale (STAC), organisme sans but lucratif, continue d'être très forte. De 2002 à 2010, la progression moyenne des déplacements a été de 8,7 % par année. En 2011, on prévoit augmenter le nombre de passages de 31 000 ou 4,9 %. Évidemment, cette progression a une conséquence directe sur la part du financement assumée par le RTC.



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^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2011. Pour cette période, la croissance de l'offre de service aura atteint 23,3 % ou 251 000 heures au RTC.

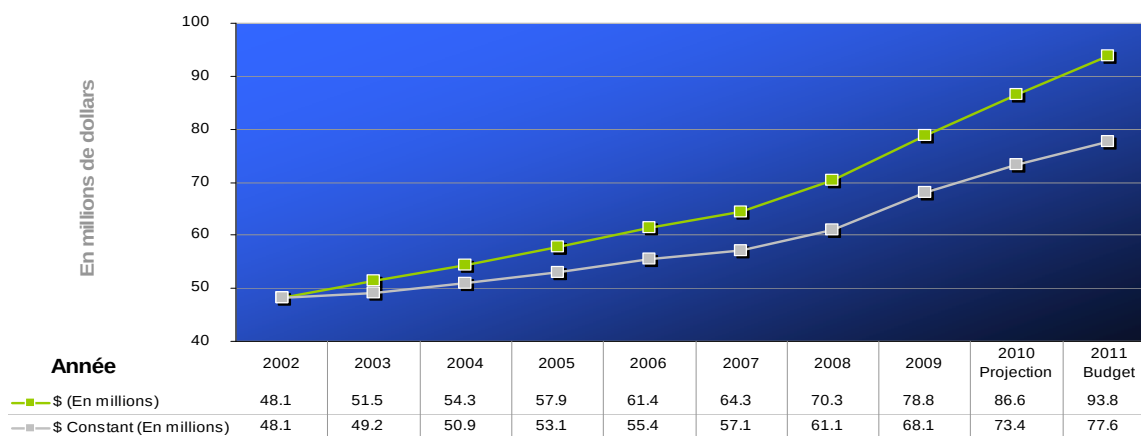
Évolution de l'offre de service



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

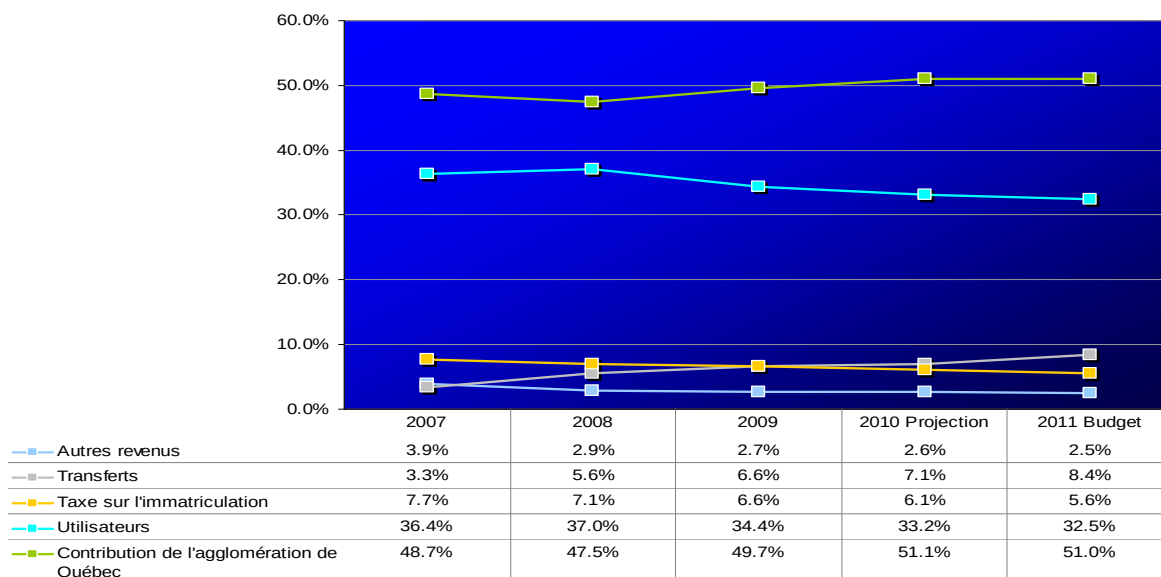
La contribution de l'agglomération de Québec pour l'année 2011 est en hausse de 7,2 M\$ ou 8,3 % sur l'année 2010. Elle s'établit à 93,8 M\$, ce qui correspond à 51,0 % du financement du RTC.

Contribution de l'agglomération



L'évolution des sources de financement

Outre la 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 principalement financé par l'agglomération de Québec, tel que démontré dans le tableau suivant :



La politique québécoise du transport collectif permet au RTC de bénéficier d'une aide gouvernementale aux immobilisations par le Fonds vert et la SOFIL. Cette aide financière, lorsque 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 8 véhicules électriques pour desservir l'arrondissement historique. En 2011, le RTC entend ajouter 3 véhicules du même type.

En 2011, la clientèle bénéficiera de 67 véhicules articulés sur les lignes Métrobus 800 et 801. D'une capacité de passagers de 40 % supérieure aux autobus standards, ces véhicules sont exploités à partir du nouveau centre Métrobus qui sera alors à sa capacité maximale.

Des investissements importants

Le programme triennal des immobilisations (PTI) est fortement influencé par la réalisation de projets de développement des services. Sur des investissements atteignant 293,4 M\$ pour les trois prochaines années, 195,4 M\$ ou 66,6 % y sont destinés.

Des projets pour l'amélioration du service sont initiés en 2011

- Construction du centre Métrobus phase II pour accroître le service au-delà de 2012.
- Planification d'un centre d'exploitation en vue d'accroître le service Écolobus.
- Planification du Métrobus 804.

Les projets regroupés au maintien du patrimoine (98 M\$) concernent principalement le renouvellement du parc autobus (60 M\$), les infrastructures d'accueil et de correspondance (6 M\$), les mesures correctives aux immeubles, incluant l'acquisition d'équipements et d'outillage (19,3 M\$) et les investissements requis pour les systèmes d'information (12,3 M\$).

L'ensemble des investissements est subventionné à hauteur de 63,5 %.

L'augmentation des dépenses

Sommaire

Le budget 2011 présente une augmentation des dépenses de 16 M\$, soit 9 % par rapport au budget 2010.

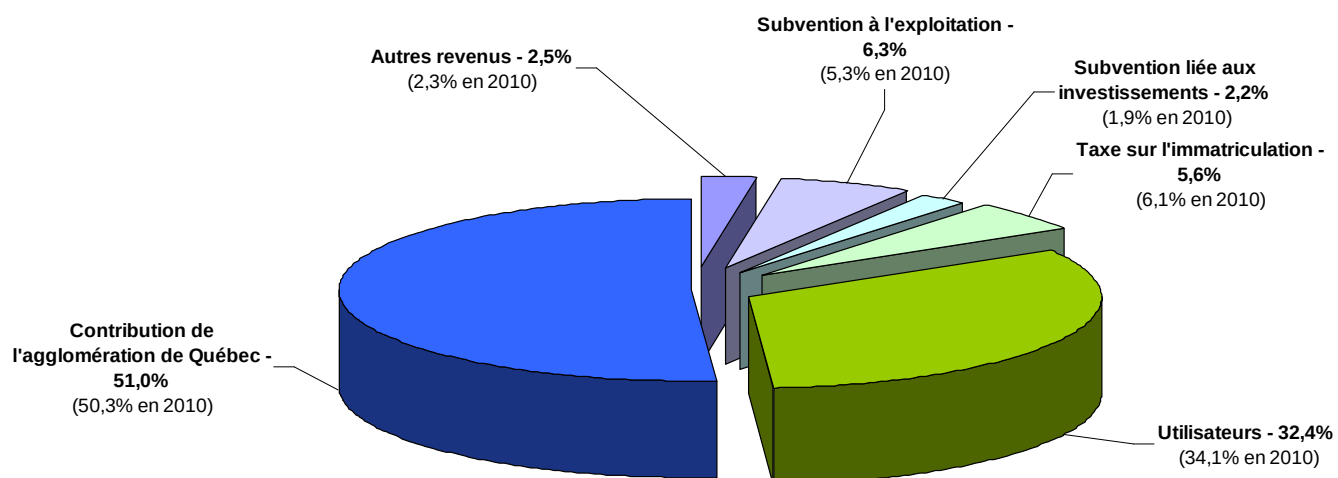
Les principales raisons expliquant cette hausse proviennent :

- De l'ajout de **29 140 heures de service** équivalant à 2,2 M\$ ou 1,3 % de l'augmentation totale des dépenses.
- Des investissements découlant du plan de développement qui se poursuivent, haussant le **service de dette** de 3,2 M\$ ou 1,8 %.
- Du **régime de retraite** à la hauteur de 4,5 M\$ ou 2,5 %. L'employeur ne bénéficie plus d'un congé de cotisation auquel s'ajoute l'impact des mauvais rendements de 2008.
- Des **salaires et avantages sociaux** pour l'équivalent de 3,9 M\$ ou 2,2 %, le tout incluant des impacts sur le travail du nouveau centre Métrobus.
- Des dépenses courantes et certains coûts non récurrents qui augmentent de 2,2 M\$ ou 1,2 %.

En résumé:

	M\$	%
Ajout de services	2,2	1,3
Service de dette	3,2	1,8
Régime de retraite	4,5	2,5
Salaires et avantages sociaux	3,9	2,2
Autres dépenses	2,2	1,2
	16,0 M\$	9,0%

Répartition des revenus 2011



Revenus 2010-2011

(En milliers)	Budget 2011	Proportion des revenus	Budget 2010	Écart budget 2011-2010	
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(%)
Autres revenus	4 538	2,5 %	3 997	540	13,5 %
Subvention à l'exploitation	11 510	6,3 %	9 093	2 417	26,6 %
Subventions liées aux investissements	4 023	2,2 %	3 214	809	25,2 %
Taxe sur l'immatriculation	10 320	5,6 %	10 415	(95)	-0,9 %
Utilisateurs	59 779	32,4 %	58 659	1 120	1,9 %
Contribution de l'agglomération de Québec	93 767	51,0 %	86 595	7 172	8,3 %
Total des revenus	183 937	100 %	171 973 \$	11 963	7,0 %

Analyse 2010-2011

Les revenus sont en hausse de 12 M\$, soit 7 % par rapport au budget 2010. Voici les principales variations par catégorie de revenus.

Autres revenus (13,5 %)

Ces revenus proviennent de contrats publicitaires, de location d'autobus, de stationnement, de placements et de droits payables pour la carte OPUS. L'augmentation des revenus en 2011 s'explique principalement par une augmentation des commandites et des revenus de publicité.

Subvention à l'exploitation (26,6 %)

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 %. L'augmentation des passages en 2011 aura atteint 17,4 % au regard de cet objectif de 8 %.

Pour l'année 2011, le RTC recevra une somme évaluée à 11,1 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 23,3 % ou 2,1 M\$ sur le budget 2010 qui s'explique par les dépenses additionnelles engendrées par l'augmentation de l'offre de service, dont l'ajout d'autobus articulés.

De plus, le RTC recevra un appui financier de l'ordre de 379 000 \$ pour réaliser l'enquête Origine-Destination 2011.

Subventions liées aux investissements (25,2%)

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 revenus de subventions liées aux investissements augmentent de 0,8 M\$ ou 25,2 % par rapport au budget 2010.

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, lorsque versées au comptant, ne figurent pas à titre de revenus de subventions liées aux investissements.

Taxe sur l'immatriculation (-0,9 %)

La taxe est fixée à 30 \$ annuellement par automobile depuis 1992. La baisse en 2011 s'explique par l'arrêt d'une compensation par le gouvernement du Québec pour des municipalités exonérées. Cette source de financement contribue à 5,6 % des revenus du RTC comparativement à 6,1 % en 2010.

Utilisateurs (1,9 %)

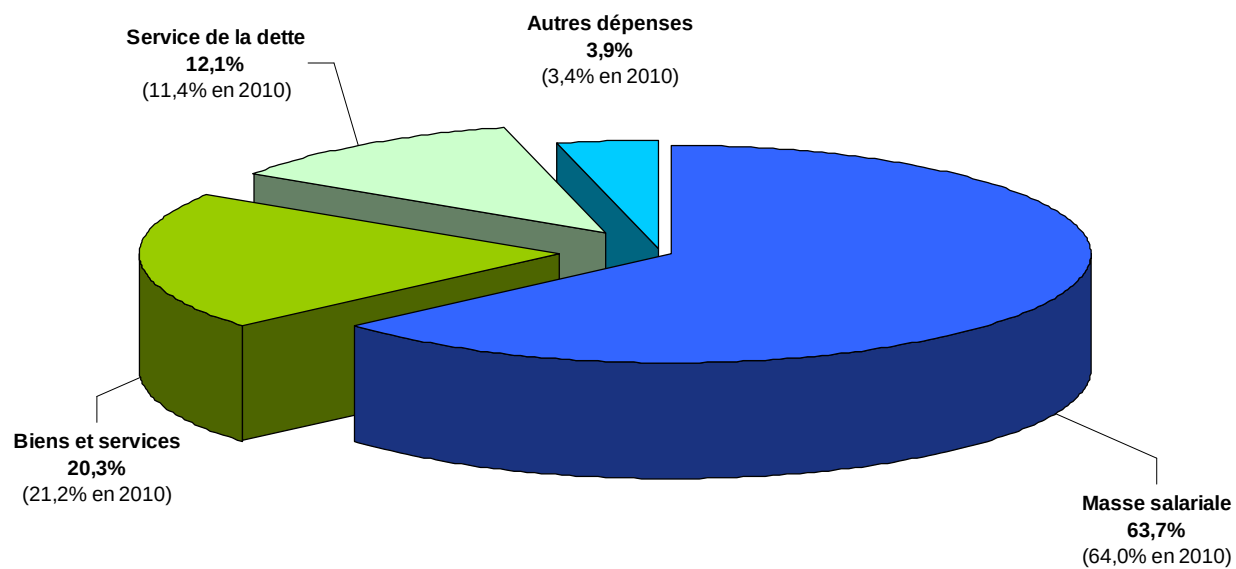
L'achalandage prévu au budget 2011 s'élève à 47,0 M, comparativement à 44,9 M projeté en 2010. Il s'agit d'une hausse de 4,5 % sur la projection 2010.

La part des utilisateurs comptera pour 32,4 % des revenus comparativement à 34,1 % en 2010. Ceux-ci incluent une hausse moyenne de 2,3 % des tarifs et une croissance de l'achalandage par la mise en place des mesures prévues au plan de développement.

Contribution de l'agglomération (8,3 %)

En 2011, l'agglomération de Québec versera au RTC 93,8 M\$, soit une augmentation de 8,3 % ou 7,2 M\$ par rapport à l'année 2010. Cette contribution porte à 51 % la proportion des revenus assumée par l'agglomération, reconnaissant ainsi l'importance qu'occupe le transport en commun. Cette proportion se situait à 50,3 % en 2010.

Répartition des dépenses 2011



Dépenses 2010-2011

(En milliers)	Budget 2011	Proportion des dépenses	Budget 2010	Écart budget 2011-2010	
	(\$)	(%)	(\$)	(\$)	(%)
Masse salariale					
Avantages sociaux	14 257	7,4 %	13 608	649	4,8 %
Avantages sociaux futurs	16 374	8,4 %	11 944	4 429	37,1 %
Coûts d'emploi	3 809	2,0 %	3 903	(94)	-2,4 %
Salaires	89 023	46,0 %	84 257	4 766	5,7 %
	123 463	63,7 %	113 713	9 750	8,6 %
Biens et services					
Chauffage, électricité, téléphone	1 787	0,9 %	1 867	(80)	-4,3 %
Entretien et opérations des véhicules	10 380	5,4 %	9 915	495	4,7 %
Entretien et réparations des bâtiments	3 056	1,6 %	2 963	93	3,1 %
Frais généraux	10 473	5,4 %	10 123	350	3,5 %
Carburant	13 566	7,0 %	12 827	739	5,8 %
	39 262	20,3 %	37 695	1 567	4,2 %
Service de la dette					
Coûts de financement – intérêts	8 533	4,5 %	7 046	1 487	21,1 %
Remboursement de la dette à long terme	14 858	7,6 %	13 195	1 663	12,6 %
	23 391	12,1 %	20 241	3 150	15,6 %
Autres dépenses					
Contribution au transport adapté	3 882	2,0 %	3 396	486	14,3 %
Services spéciaux	757	0,4 %		757	
Imprévus	2 862	1,5 %	2 620	242	9,2 %
	7 501	3,9 %	6 016	1 485	24,7 %
Total des dépenses	193 618	100 %	177 664 \$	15 953	9,0 %

Analyse 2010-2011

Dépenses liées à l'exploitation

■ Masse salariale (9,8 M\$ ou +8,6 %)

	En milliers
Régime de retraite ⁽¹⁾	4 470 \$
Indexation salariale et autres ajustements	2 565 \$
Ajout de services	1 577 \$
Multisite ⁽²⁾	<u>1 138 \$</u>
	9 750 \$

(1) Le RTC ne bénéficie plus d'un congé de cotisation depuis 2009 et fait face à une hausse de coûts découlant des rendements négatifs de l'année 2008.

La hausse de 4,5 M\$ de la dépense du régime de retraite est compensée par une affectation de 3 M\$ provenant d'un surplus du régime comptabilisé en 2009, se traduisant par une augmentation nette de 1,5 M\$ au budget 2011 pour l'agglomération.

(2) En 2011, le centre Métrobus sera exploité entièrement par des véhicules articulés dédiés aux lignes Métrobus 800 et 801. Cet élément auquel s'ajoute le travail en multisite, a un impact financier dans l'organisation du service.

■ Biens et services (1,6 M\$ ou +4,2 %)

L'ensemble des biens et services augmente de 4,2 % provenant entre autres d'une augmentation de 0,7 M\$ du coût du carburant.

La dépense de carburant au budget 2011 a été établie en considérant que le prix pour 50 % de la consommation est déterminé et fixé à 0,80 ¢/L par une stratégie de couverture utilisant des « Swap ». La partie résiduelle a été budgétée au prix de 0,82 ¢/L, correspondant au prix courant des « Swap » des dernières semaines. Le prix global au litre est de 0,81 ¢/L au budget 2011 alors qu'il était de 0,77 ¢/L au budget 2010.

L'augmentation de l'entretien et des opérations des véhicules pour 465 000 \$ provient du service Écolobus, lequel nécessite un ajustement de 272 000 \$, principalement pour renouveler des batteries. Également, le coût des pneus des autobus articulés a été haussé de 114 000 \$, le reste de la variation étant pour l'ajout de services.

Au regard des frais généraux, une hausse de 210 000 \$ est occasionnée par la mise en place de la carte à puce occasionnelle et 140 000 \$ pour l'entretien des systèmes d'information.

Biens et services (En milliers \$)	2011	2010	Écart
Chauffage, électricité, téléphone	1 787	1 867	(80)
Entretien et opérations des véhicules	10 380	9 915	465
Entretien et réparations des bâtiments	3 056	2 963	93
Frais généraux	10 473	10 123	350
Carburant	13 566	12 827	739
TOTAL	39 262	37 695	1 567

- **Dépenses liées aux investissements (3,2 M\$ ou +15,6 %)**

L'amélioration du service à la clientèle et la modernisation des infrastructures et des équipements amènent une pression à la hausse sur le service de la dette. En contrepartie, les programmes de subventions permettent de réduire de près de 2,4 M\$ ces coûts.

- **Dépenses liées au transport adapté (0,5 M\$ ou +14,3 %)**

La contribution au transport adapté s'accroît de 14,3 % ou 486 000 \$ en 2011, principalement pour soutenir la croissance du nombre de déplacements de 620 000 à 658 000 passages entre 2010 et 2011.

- **Dépenses du poste « Services spéciaux » (0,8 M\$)**

Tous les 5 ans, le RTC réalise une enquête appelée «Origine-Destination» permettant d'identifier les habitudes de déplacements. Le ministère des Transports est partenaire dans ce projet et subventionne 50 % des coûts.

- **Dépenses du poste « Imprévus » (0,2 M\$ ou 9,2 %)**

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

Effectifs – Équivalences de postes 2010-2011

Par direction

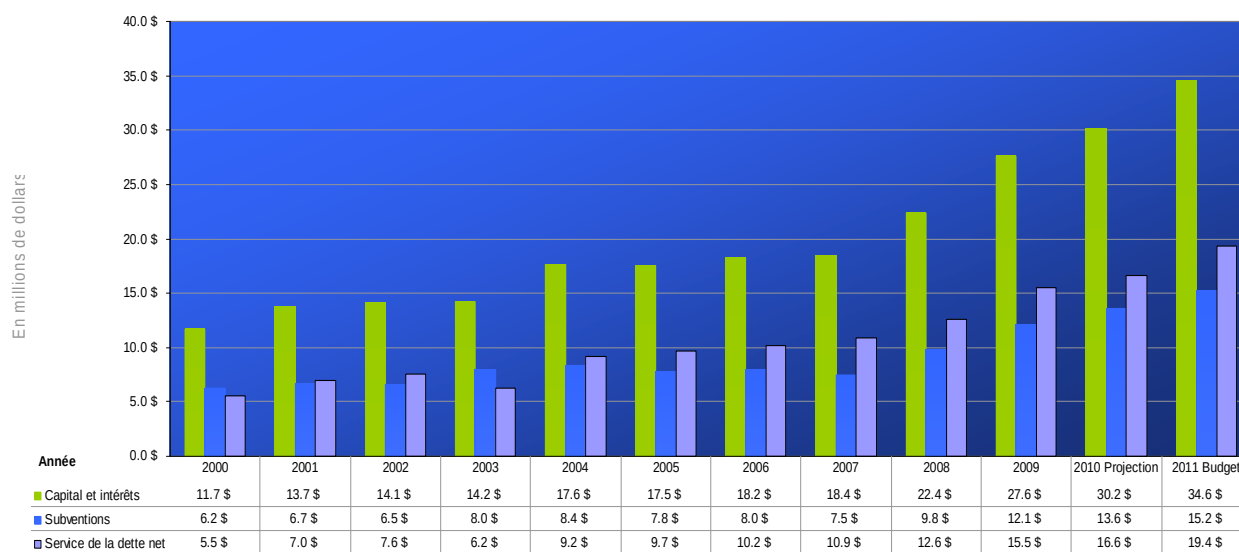
	Budget 2011	Budget 2010	Écart 2011-2010
Direction générale	10	10	0
Direction des services administratifs	51	49	2
Direction des ressources humaines	30	29	1
Direction de la planification et du marketing	56	53	3
Direction des opérations	1 309	1 290	19
Direction du support stratégique et projets	6	6	0
TOTAL	1 462	1 437	25

Financement des immobilisations

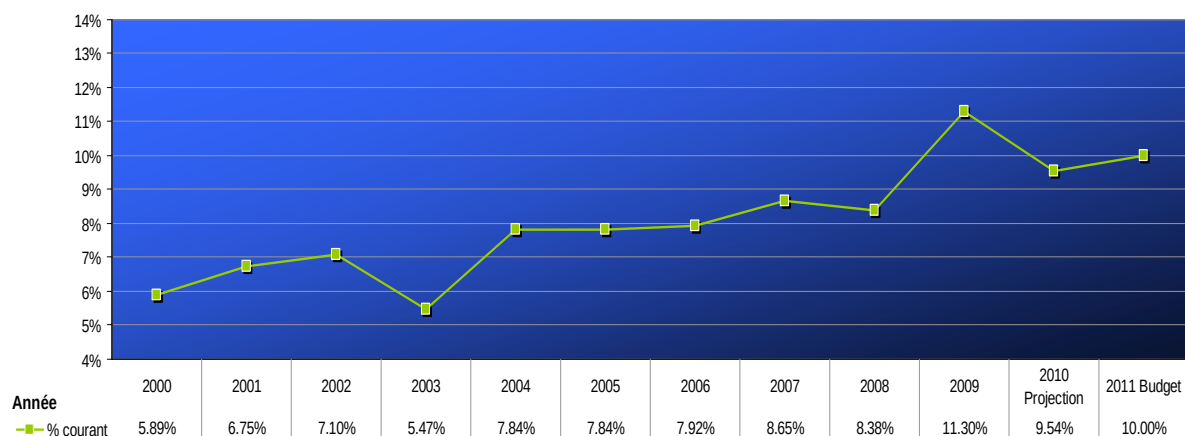
Pour les années 2011 à 2013, les projets prévus au programme triennal des immobilisations sont de l'ordre de 293,4 M\$, dont 103,8 M\$ en 2011.

Le service de la dette brut est estimé à 34,8 M \$ en 2011. Des programmes d'aide s'élevant à 15,8 M\$ permettent de réduire le service de la dette net à 19 M\$, ce qui représente la dépense nette à assumer au budget 2011.

Évolution du service de la dette

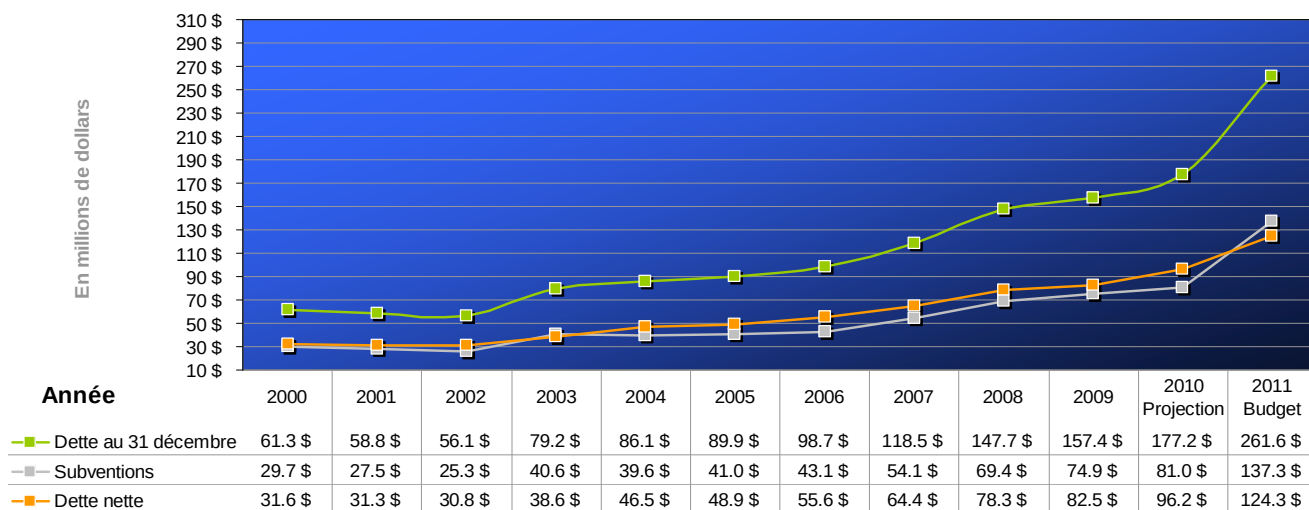


Évolution de la proportion du service de la dette net sur les dépenses totales



En 2009, un surplus du régime de retraite de l'ordre de 23,7 M\$ a été 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 2002 à 2011. 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.

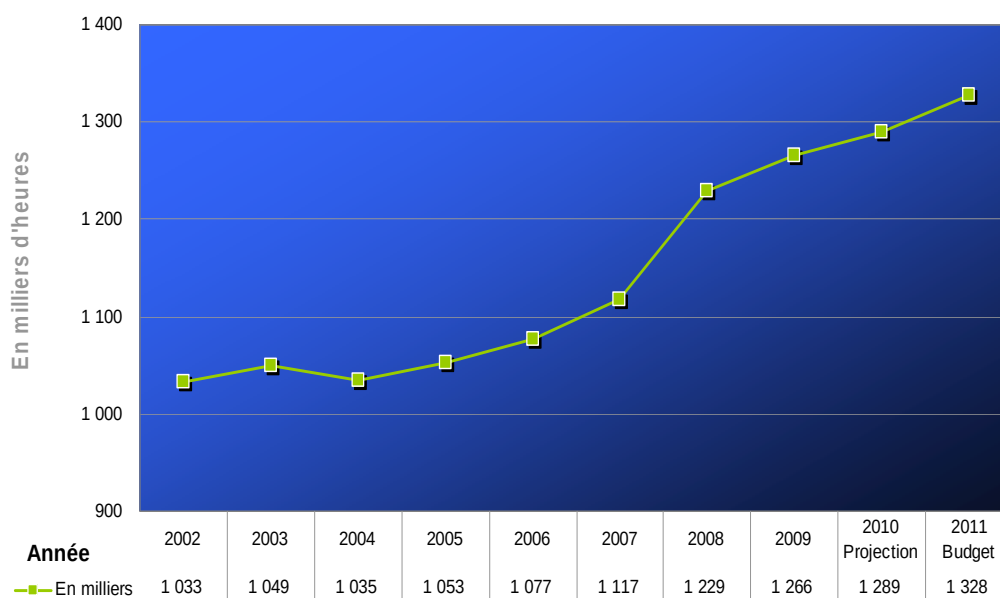
Les résultats en dollars constants sont calculés à partir de l'indice des prix à la consommation pour la région de Québec. Les taux pour 2010 et 2011 sont des prévisions.

Indice des prix à la consommation

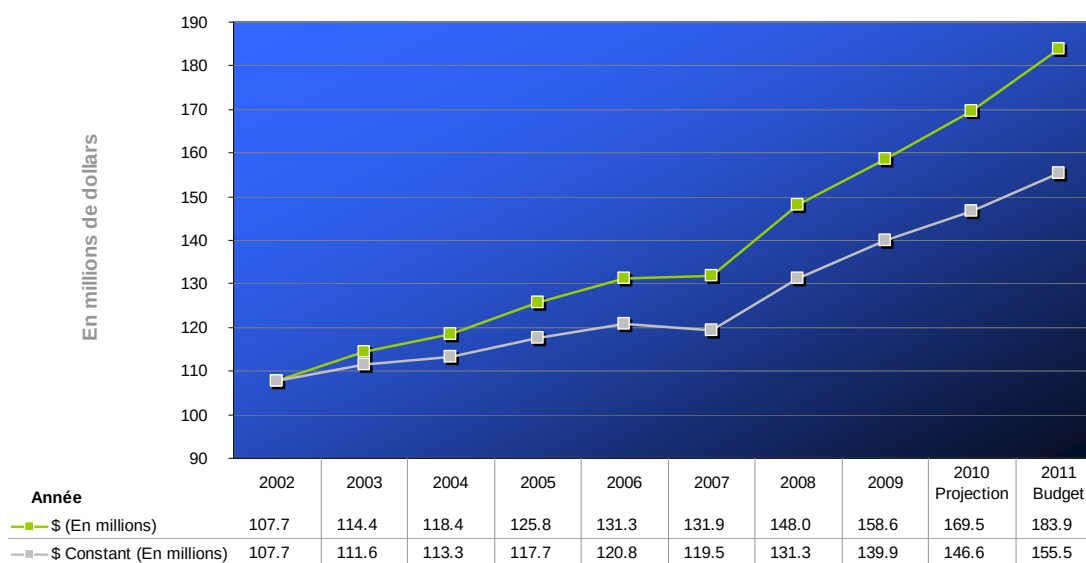
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IPC – Québec	1.000	1.025	1.045	1.069	1.087	1.104	1.127	1.134	1.157	1.183
Variation en %		2.50	1.95	2.30	1.68	1.56	2.08	0.62	2.00	2.30

Source : Statistique Canada pour 2002-2010

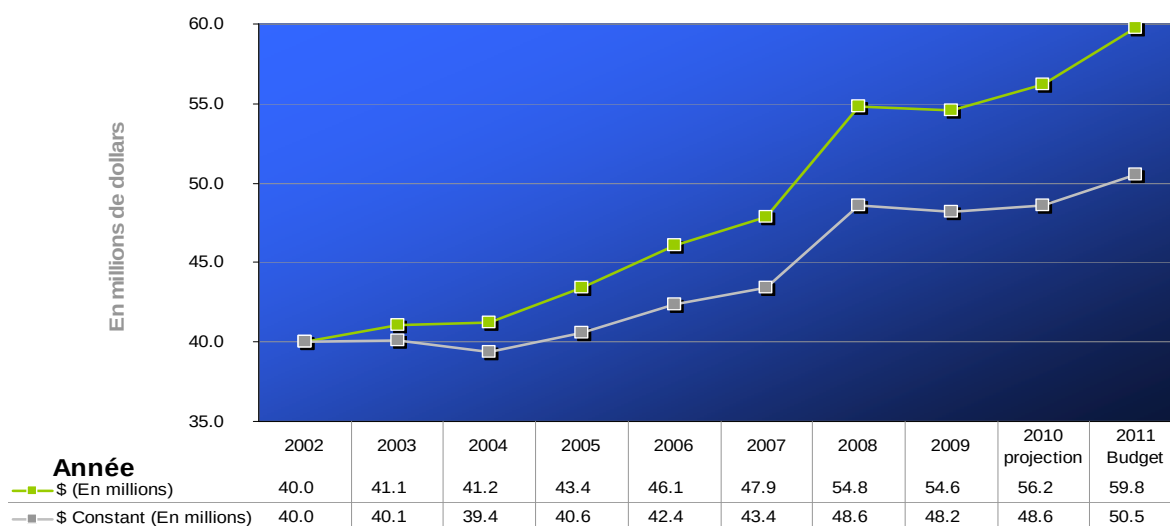
Heures de service



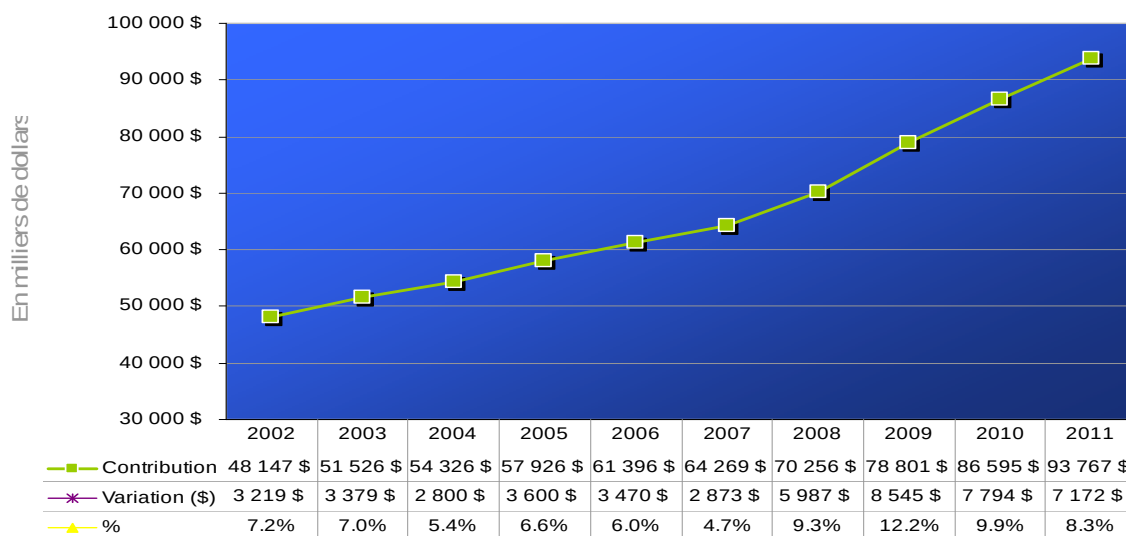
Revenus totaux



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^e de la ville de Québec, 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

2011-2012-2013

Évolution des investissements annuels

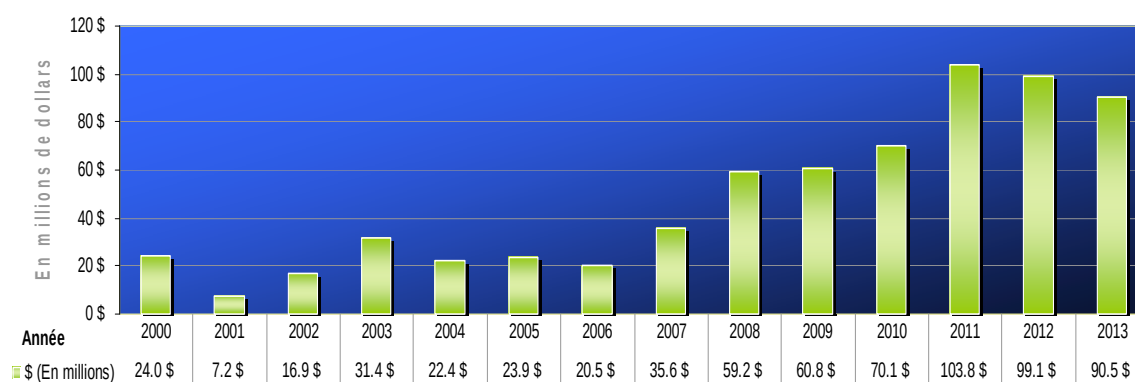
De 2000 à 2006, les investissements ont été relativement stables. Un montant de 146 M\$ a été investi pour maintenir le patrimoine et remplacer les actifs ainsi que pour augmenter et améliorer le service à la clientèle.

Les investissements découlant du développement des services se sont accélérés depuis 2007.

De 2007 à 2013, 519 M\$ auront été investis pour moderniser les infrastructures et les équipements et ainsi augmenter l'offre de service dans l'agglomération de Québec.

De 2011 à 2013, le RTC prévoit investir près de 293,4 M\$, dont 66 % consacrés aux projets de développement des services.

Évolution des investissements



Analyse sommaire des investissements 2011-2012-2013

SOMMAIRE – TABLEAU A

	DESCRIPTION	Subv.	(En milliers de \$)			
			2011	2012	2013	Total 2011-2013
1	Parc autobus	50,3%	21 396	19 464	19 622	60 482
2	Infrastructures d'accueil et de correspondance	64,7%	2 450	1 750	1 750	5 950
3	Mesures correctives aux immeubles et acquisition d'équipements et d'outillage	58,3%	8 228	5 181	5 909	19 318
4	Systèmes d'information	26,5%	6 240	4 978	1 057	12 275
5	Mise en place d'un réseau structurant	73,5%	50 571	37 223	36 468	124 262
6	Développer le service vers les principaux pôles d'activité	65,3%	6 144	22 808	5 920	34 872
7	Développer le réseau intermédiaire et améliorer la desserte locale	50,0%	1 038	2 794	11 088	14 920
8	Offrir un service moderne et de qualité	74,5%	7 772	4 865	8 693	21 330
TOTAL		63,5%	103 839	99 063	90 507	293 409

Subventions	66 383	62 602	57 229	186 214
Investissements nets de subventions	37 456	36 461	33 278	107 195

Total des projets : maintien du patrimoine – tableau B	38 314	31 373	28 338	98 025
Total des projets de développement – tableau C	65 525	67 690	62 169	195 384
Total des projets – tableau A	103 839	99 063	90 507	293 409

Analyse sommaire des investissements 2011-2012-2013

Sommaire (tableau A)

Le programme triennal des immobilisations (PTI) s'élève à 293,4 M\$. La part la plus importante, soit 195,4 M\$ ou 66,6 %, est destinée à la réalisation du plan de développement. Rappelons que ce plan a pour objectif d'augmenter l'achalandage de 38 M à 52 M de passages et la part modale du transport en commun de 9 % à 13 % d'ici 2014.

Le programme d'aide bonifié par la *Politique d'aide au transport collectif* permet de subventionner l'ensemble du PTI pour un montant de 186 M\$ ou 63,5 % des dépenses prévues. De ces subventions, 137 M\$ ou 73,6 % financent les projets de développement se chiffrant à 195,4 M\$. En ce qui a trait aux projets courants, la subvention est de 49 M\$ ou 50 % pour des investissements atteignant 98 M\$.

Le PTI se répartit en 2 volets : le maintien du patrimoine (tableau B) et les projets de développement (tableau C).

ACQUISITION D'AUTOBUS				
	2011	2012	2013	2011-2013
Renouvellement du parc				
Standard	5	--	--	5
Hybride	--	4	5	9
Articulé	22	20	20	62
	27	24	25	76
Développement				
Standard	6	--	--	6
Hybride	--	17	17	34
Électrique	3	--	8	11
	9	17	25	51
Total				
Standard	11	--	--	11
Hybride	--	21	22	43
Articulé	22	20	20	62
Électrique	3	--	8	11
	36	41	50	127

Tous les véhicules standards (40 pieds) achetés à compter de 2012 seront de type hybride.

Analyse des projets courants 2011-2012-2013

MAINTIEN DU PATRIMOINE – TABLEAU B

DESCRIPTION		(en milliers de \$)			
		2011	2012	2013	Total 2011-2013
1	Parc autobus	21 396	19 464	19 622	60 482
2	Infrastructures d'accueil et de correspondance	2 450	1 750	1 750	5 950
3	Mesures correctives aux immeubles et acquisition d'équipements et d'outillage	8 228	5 181	5 909	19 318
4	Systèmes d'information	6 240	4 978	1 057	12 275
TOTAL DES INVESTISSEMENTS		38 314	31 373	28 338	98 025
Subventions		49,8 %	50,0 %	49,5 %	49,8 %
		19 073	15 694	14 030	48 797
Investissements nets de subventions		50,2 %	50,0 %	50,5 %	50,2 %
		19 241	15 679	14 308	49 228
Renouvellement du parc autobus					
Autobus standards		5			5
Autobus hybrides			4	5	9
Autobus articulés		22	20	20	62
Total des autobus		27	24	25	76

Analyse des projets courants 2011-2012-2013

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 98 M\$ d'investissements au PTI 2011-2012-2013, dont 38 M\$ en 2011.

Parc autobus (60,5 M\$)

Un montant de 60,5 M\$ ou 61 % de l'investissement total est prévu pour renouveler le parc autobus. D'ici 2013, le RTC prendra livraison de 62 autobus articulés : 22 en 2011, 20 en 2012 et 20 en 2013. Ils remplaceront les véhicules standards sur les parcours Métrobus.

En matière de renouvellement du parc, 5 véhicules standards sont prévus en 2011 et des autobus hybrides au nombre de 4 en 2012 et 5 en 2013.

De plus, le RTC modifiera les systèmes hydrauliques de refroidissement des moteurs par un système électrique pour 163 autobus permettant à terme, une économie de consommation de 16 % de carburant.

Infrastructures d'accueil et de correspondance (6 M\$)

Un montant de 6 M\$ est inscrit pour moderniser les infrastructures d'accueil, les abribus, les stations et les zones d'attente.

Mesures correctives aux immeubles et acquisition d'équipements et d'outillage (19,3 M\$)

Parmi les autres investissements, mentionnons les mesures correctives aux immeubles pour 19,3 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 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 les murs figurent aussi parmi les principaux investissements.

Systèmes d'information (12,3 M\$)

Des projets à hauteur de 12,3 M\$ sont prévus pour moderniser les systèmes d'information, notamment le logiciel d'affectation des chauffeurs et les ajustements quotidiens des trajets, l'intégration des données et des outils géomatiques, la migration des systèmes et postes de travail, la mise à niveau du logiciel d'entretien, le remplacement et l'évolution des différentes composantes informatiques, la mise en place d'une infrastructure sans fil et la téléphonie IP.

PROJETS DE DÉVELOPPEMENT PAR STRATÉGIE – TABLEAU C

	DESCRIPTION	Subv.	(En milliers de \$)			
			2011	2012	2013	Total 2011-2013
5	Mise en place d'un réseau structurant (A)	73,5%	50 571	37 223	36 468	124 262
6	Développer le service vers les principaux pôles d'activité (B)	65,3%	6 144	22 808	5 920	34 872
7	Développer le réseau intermédiaire et améliorer la desserte locale (C)	50,0%	1 038	2 794	11 088	14 920
8	Offrir un service moderne et de qualité (D)	74,5%	7 772	4 865	8 693	21 330
TOTAL		70,3%	65 525	67 690	62 169	195 384

Subventions	47 310	46 908	43 199	137 417
Investissements nets de subventions	18 215	20 782	18 970	57 967

Accroissement du parc autobus

Autobus standards	6			6
Autobus hybrides		17	17	34
Autobus électriques	3		8	11
Total des autobus	9	17	25	51

Projets de développement

(Tableau C par stratégie)

Des investissements de 195,3 M\$ sont liés aux projets de développement, soit 66,6 % du PTI 2011-2013. En 2011, l'investissement s'élèvera à 65,5 M\$.

Les projets de développement prévoient quatre grandes stratégies. Pour chacune des stratégies, le montant inscrit entre parenthèses représente l'investissement prévu au PTI.

Stratégie A – Mettre en place un réseau structurant (124,3 M\$)

Créer une ossature de réseau suffisamment forte pour être structurante tant pour les déplacements de la population que pour l'aménagement du territoire, la localisation des entreprises et les zones d'emplois.

- Renforcer les axes des Métrobus 800 et 801 par des mesures prioritaires le long de ces lignes, par l'amélioration des zones d'attente, l'aménagement de terminus ainsi que par l'ajout de 22 autobus articulés en 2011 et par l'acquisition de cinq autobus hybrides en 2012.
- Mettre en service trois lignes Métrobus, les 802, 803 et 804, avec des voies réservées, des systèmes de feux prioritaires, des stations, des terminus, des connexions intermodales (croisement de lignes Métrobus) et par l'acquisition de 5 autobus standards en 2011.
- Construire la phase II du centre Métrobus pour entretenir et remiser 60 autobus supplémentaires pour un total de 127 en 2014. Ces nouveaux véhicules sont nécessaires pour développer le service à compter de 2012.
- Construire un centre Écolobus pour remiser et entretenir les minibus électriques, dont certains véhicules pourraient desservir de nouveaux secteurs en plus de l'arrondissement historique.
- Conception d'un aménagement du territoire et de politiques de transport favorisant le transport collectif et pouvant inclure des études pour le tramway.

Stratégie B – Développer le service vers les principaux pôles d'activité (34,9 M\$)

Développer un service fréquent et rapide en destination des principaux centres d'activité de Québec et de Sainte-Foy via les autoroutes Robert-Bourassa, Laurentienne et Dufferin-Montmorency. Cette stratégie inclut, pour l'autoroute Robert-Bourassa, la construction d'infrastructures hors emprise de l'autoroute, l'acquisition de dix autobus hybrides en 2012 et de cinq en 2013 en plus de l'aménagement de trois Parc-O-Bus permanents.

Stratégie C – Développer le réseau intermédiaire et améliorer la desserte locale (14,9 M\$)

Faciliter les déplacements locaux en dehors des grands axes et permettre à la population d'opter plus fréquemment pour le transport collectif. Cette stratégie inclut l'acquisition d'un autobus standard en 2011, 2 autobus hybrides en 2012 et 12 autobus hybrides en 2013. Elle est complémentaire à la stratégie A et inclut un projet d'expérimentation de desserte en minibus.

Stratégie D – Offrir un service moderne et de qualité (21,3 M\$)

Se rapprocher des exigences et des standards de qualité souhaités par les consommateurs en faisant appel aux nouvelles technologies. Au cours des prochaines années, le RTC évaluera la faisabilité d'offrir à sa clientèle un accès à Internet sans fil dans les autobus et dans les principales zones d'attente ainsi que la consultation des horaires des autobus à un arrêt avec un téléphone portable.

Développer et mettre en place un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV). Ce système est essentiel pour hausser la fiabilité du service à la clientèle. Il offre de nombreuses possibilités d'innovation en matière de communication et de gestion de l'information. Entre autres, il permettra au RTC d'informer la clientèle aux principaux arrêts, de l'heure de passage en temps réel de l'autobus et d'améliorer la gestion du réseau.

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 par utilisateur des droits sur la carte OPUS.

Contrats de service

Revenus provenant de contrats de service 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 à 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 juridiques 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 telle que régie par les différents contrats de travail.

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 normes comptables.