

BUDGET 2012



Note liminaire

Le budget 2012 s'inspire des normes comptables canadiennes pour le secteur public en tenant comptes des directives du Manuel de la présentation de l'information financière municipale au Québec publié par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

Les prévisions budgétaires consolidées regroupent les comptes du RTC et de l'organisme contrôlé faisant partie de notre périmètre comptable, soit le Service de transport adapté de la Capitale (STAC), organisme sans but lucratif.

Table des matières

Mot du président	5
Membres du conseil d'administration	6
Organigramme 2011	7
Réalisations 2005-2011	8
Budget 2012 et grille tarifaire	
Principaux paramètres transport collectif / transport adapté	9
Activités financières à des fins fiscales consolidées	10
Grille tarifaire comparative 2011-2012	11
Faits saillants	12
Analyse des revenus	
Répartition des revenus 2012	17
Revenus 2011-2012	18
Analyse 2011-2012	19
Analyse des dépenses	
Répartition des dépenses 2012	21
Dépenses 2011-2012	22
Analyse 2011-2012	23
Effectifs – Équivalences de postes 2011-2012	25

Perspectives financières des investissements

Financement des immobilisations	26
Évolution de la proportion du service de la dette net sur les dépenses totales	27
Évolution de la dette à long terme	27

Indicateurs financiers

Revenus totaux consolidés avant surplus accumulé affecté et fonds réservés	28
Revenus des utilisateurs consolidés	29
Dépenses totales consolidées	29

Programme triennal des immobilisations 2012-2013-2014

Évolution des investissements annuels	31
Analyse sommaire des investissements (tableau A)	32
Analyse des projets courants (tableau B)	34
Projets de développement par stratégie (tableau C)	36

Annexes

Définition des types de revenus	40
Définition des types de dépenses	41

Mot du président

Les dépenses au budget 2012 du RTC se chiffrent à 210 M\$, en hausse de 3,8 % par rapport à l'année précédente, incluant une offre de service majorée de 3,2 %. Déjà engagé dans une démarche visant à maximiser sa productivité, tout en assurant la qualité et le développement des services, le RTC a réussi à limiter la croissance de ses dépenses. Effectivement, les coûts d'exploitation (*total des dépenses moins le service de la dette*) par heure de service n'augmentent que de 0,5 %, malgré le coût du carburant qui s'accroît de 25 %.

Considérant les éléments mentionnés précédemment, dont l'ajout d'heures de service pour la clientèle, la hausse des tarifs en 2012 se situe à 2,8 % pour tous les titres, sauf le paiement en monnaie.

L'année sera marquée par la révision du Plan stratégique de développement des services 2005-2014 en fonction des orientations et des objectifs du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, déposé en novembre dernier. Mandaté pour mener à bien le dossier du tramway, le RTC entreprendra la première phase de l'étude de faisabilité.

Dès le début de l'année 2012, la construction de la phase II du centre Métrobus sera amorcée. Le RTC planifiera aussi la mise en place du Métrobus 804. Des actions pour moderniser et accroître la qualité des services au profit d'une clientèle en augmentation constante seront également menées. À titre d'exemple, 41 000 heures de service supplémentaires contribueront à élever la fiabilité un peu partout sur le réseau. Le RTC fera aussi l'acquisition de vingt nouveaux autobus articulés pour consolider les lignes Métrobus. Les nouvelles voies réservées de l'autoroute Robert-Bourassa permettront aussi de hausser la rapidité et la fiabilité des services eXpress au profit des étudiants et étudiantes de l'Université Laval et des cégeps de Sainte-Foy et F.-X.-Garneau.

Parmi les aspects plus novateurs, soulignons que tous les utilisateurs pourront acheter en ligne un abonnement individuel « L'abonne BUS ». La clientèle détenant une carte OPUS pourrait aussi recharger sa carte à partir d'un ordinateur personnel dès la fin de l'année 2012.

Je termine en remerciant nos précieux partenaires pour leur appui inconditionnel, dont le ministère des Transports du Québec et la Ville de Québec, laquelle confirme le rôle majeur du transport collectif et affirme sa volonté de le rendre plus efficace et performant à l'intérieur de son Plan de mobilité durable.

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

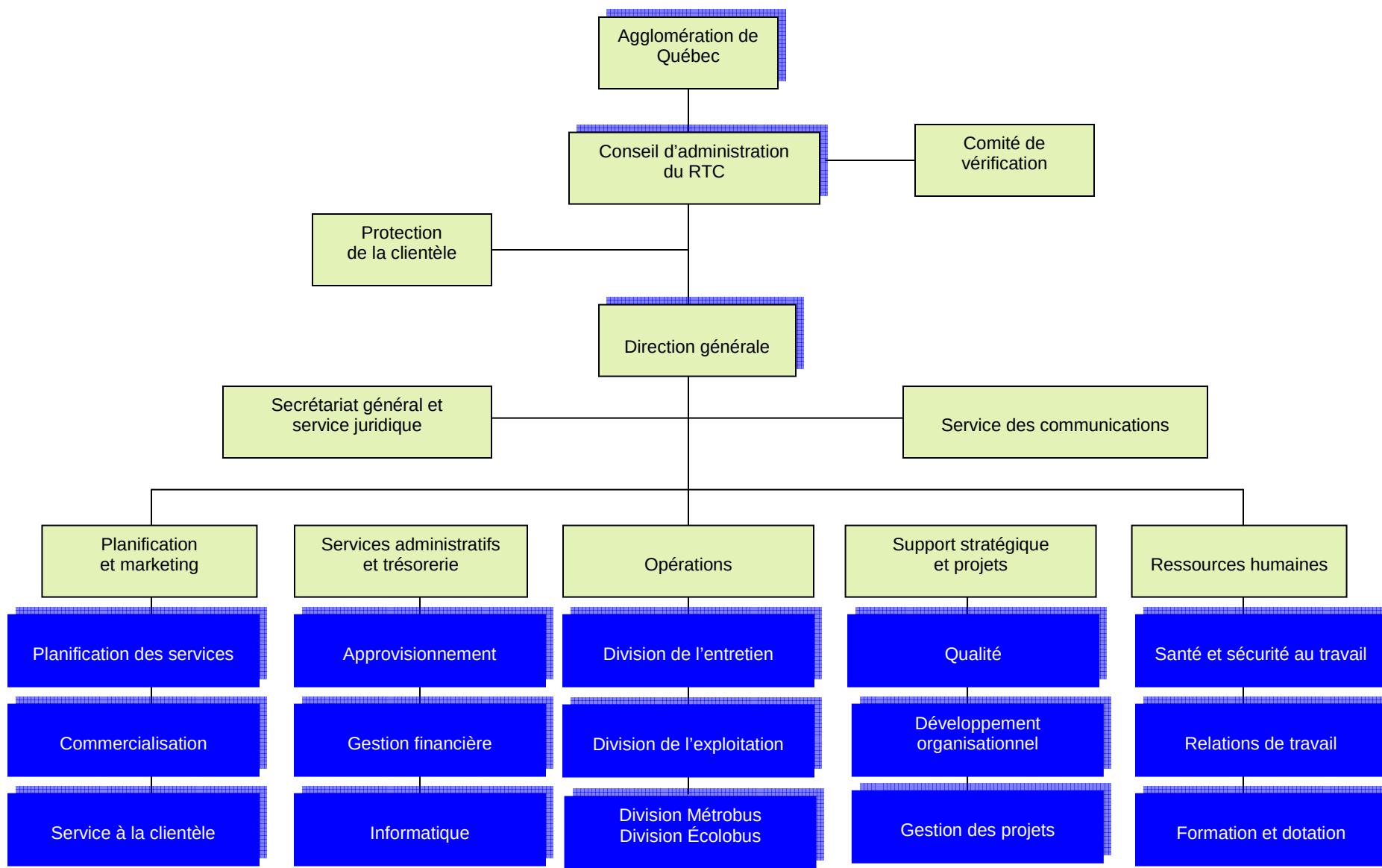
Monsieur Patrick Paquet

Monsieur François Picard

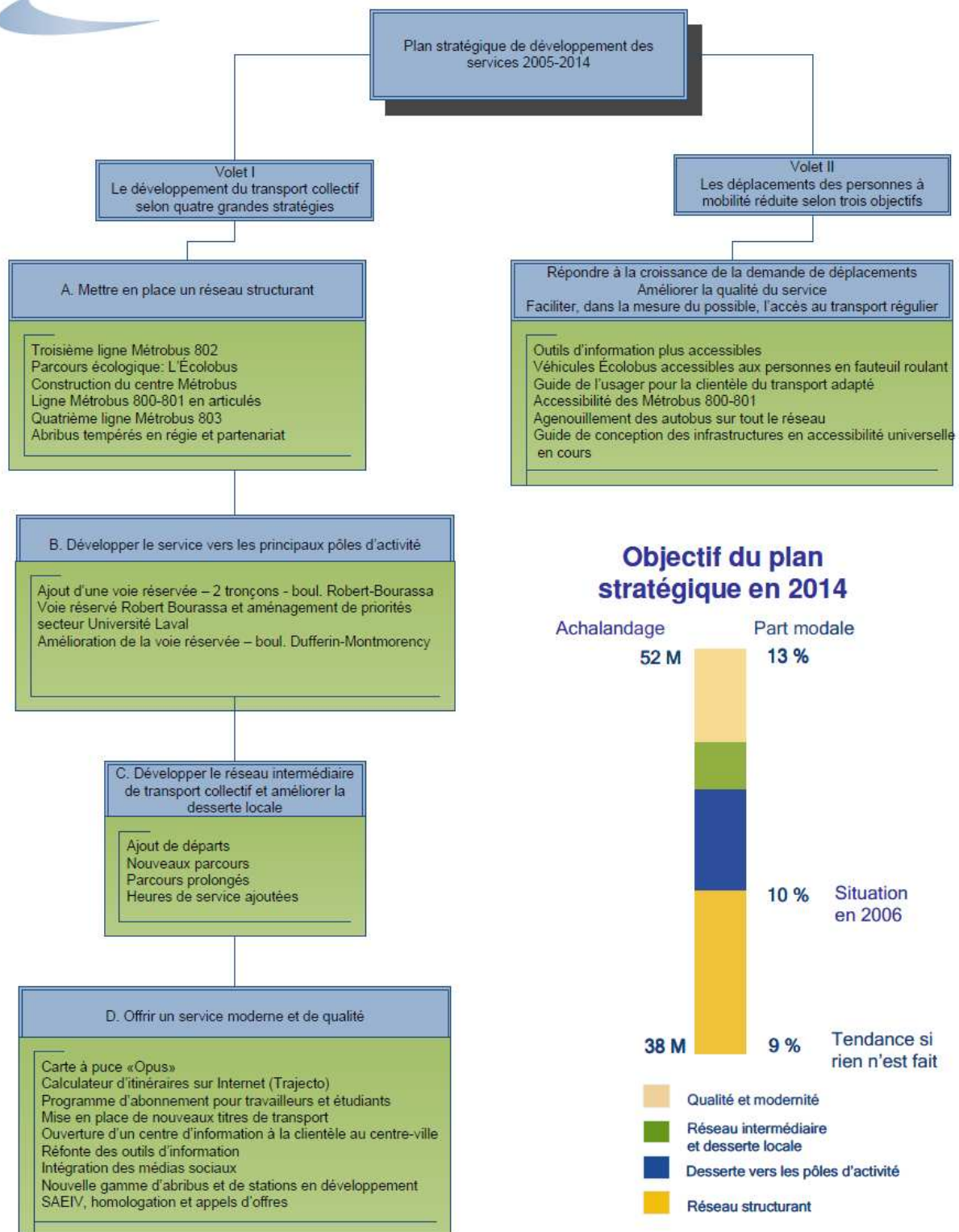
Madame Ginette Picard-Lavoie

Madame Mélanie Rodrigue

Organigramme 2011



Réalisations 2005-2011



Principaux paramètres transport collectif

	BUDGET 2012	PROJECTION 2011	BUDGET 2011
Achalandage	47 000 000	45 000 000	46 972 000
Heures de service	1 369 550	1 328 270	1 327 770
Kilométrage	28 589 840	27 865 390	27 982 037
Nombre d'autobus à la pointe ⁽¹⁾			
▪ Centre Lebourgneuf	452	454	454
▪ Centre Métrobus	75	58	58
▪ Parcours écologique	6	6	6
	533	518	518
Acquisition d'autobus			
▪ Standard (40 pieds)	28	11	11
▪ Articulé	20	22	22
	48	33	33
Âge moyen du parc d'autobus	8,3	8,2	8,0
Effectifs (en équivalences de postes)	1 492		1 462
Tarif moyen	1,34 \$	1,30 \$	1,27 \$
Prix du carburant ⁽²⁾	1,00 \$/L	0,89 ¢/L	0,81 ¢/L
Taux de consommation du diesel (KM/L)	1,68	1,69	1,67
Taux d'intérêt sur emprunt	4,50 %	2,62 %	4,50 %

Notes

(1) Au budget 2012, 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 90 % au prix de 1,00 \$/L.

Principaux paramètres transport adapté

	BUDGET 2012	PROJECTION 2011	BUDGET 2011
Nombre de déplacements			
▪ En régie	61 425	57 828	57 431
▪ Minibus privés	59 350	53 604	52 228
▪ Taxis réguliers	432 215	424 319	421 041
▪ Taxis adaptés	146 510	122 349	127 400
▪ CMQ, taxis adaptés	3 000	0	0
	702 500	658 100	658 100

Activités financières à des fins fiscales consolidées

(En milliers)	Budget 2012	Projection 2011	Budget 2011	Écart budget 2012-2011	
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(%)
REVENUS					
Autres revenus	3 966	3 829	3 432	535	15,6 %
Contrats de service	1 188	1 267	1 138	50	4,4 %
Transferts	25 162	21 742	22 739	2 423	10,7 %
Taxe sur l'immatriculation	10 613	10 611	10 320	294	2,9 %
Utilisateurs	64 434	59 955	61 167	3 266	5,3 %
Contribution de l'agglomération de Québec	93 767	93 767	93 767	0	0,0 %
TOTAL DES REVENUS	199 129	191 201	192 563	6 567	3,4 %
DÉPENSES					
Avantages sociaux	15 225	13 954	15 005	220	1,5 %
Avantages sociaux futurs	15 056	14 637	16 374	(1 317)	-8,0 %
Chauffage, électricité, téléphone	1 836	1 753	1 767	68	3,9 %
Coûts de financement – intérêts	9 042	7 030	8 594	448	5,2 %
Coûts d'emploi	3 601	3 153	3 692	(91)	-2,5 %
Entretien et opération des véhicules	10 273	10 584	10 739	(465)	-4,3 %
Entretien et réparation des bâtiments	2 835	2 913	3 056	(220)	-7,2 %
Frais généraux	18 526	17 947	18 632	(106)	-0,6 %
Carburant	16 901	14 768	13 566	3 334	24,6 %
Imprévus	3 097	0	2 961	136	4,6 %
Services spéciaux	207	900	757	(551)	-72,7 %
Salaires	97 515	92 632	91 884	5 631	6,1 %
TOTAL - DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT	194 113	180 271	187 027	7 087	3,8 %
Remboursement de la dette à long terme	15 899	14 833	15 218	681	4,5 %
TOTAL - AUTRES ACTIVITÉS FINANCIÈRES	15 899	14 833	15 218	681	4,5 %
TOTAL DES DÉPENSES	210 013	195 104	202 245	7 768	3,8 %
Excédent des activités financières avant affectations	(10 883)	(3 903)	(9 682)	(1 201)	12,4 %
AFFECTATIONS					
Activités d'investissement	(275)	(330)	(312)	37	-11,9 %
Excédent de fonctionnement affecté	10 869	10 093	10 000	(869)	8,7 %
Fonds réservés	642	352	376	266	70,8 %
Montants à pourvoir dans le futur	(352)	(381)	(381)	29	-7,7 %
TOTAL DES AFFECTATIONS	10 883	9 735	9 682	1 201	12,4 %
Surplus (déficit) des revenus sur les dépenses		5 832			

Grille tarifaire comparative 2011-2012

Catégorie	2012	2011
Tarif Général		
Abonnement mensuel	76,75	74,75
Billet Général	2,65	2,55
Monnaie	3,00	2,75
Tarif « 18 ans et moins »		
Abonnement mensuel	51,50	50,25
Laissez-passer Été Bus	72,50	70,25
Billet Privilège	1,85	1,80
Tarif Étudiant +		
Abonnement mensuel	51,50	50,25
Billet Général	2,65	2,55
Tarif Aîné		
Abonnement mensuel	35,50	34,50
Billet Privilège	1,85	1,80
Autres tarifs		
Laissez-passer 1 jour	7,00	6,85
Laissez-passer 2 jours	11,50	11,25
Laissez-passer 7 jours Général	26,00	25,50
Laissez-passer 7 jours Privilège	18,50	18,00
Billet de groupe « 6 à 11 ans »	18,50	18,00
Écolobus	1,00	1,00

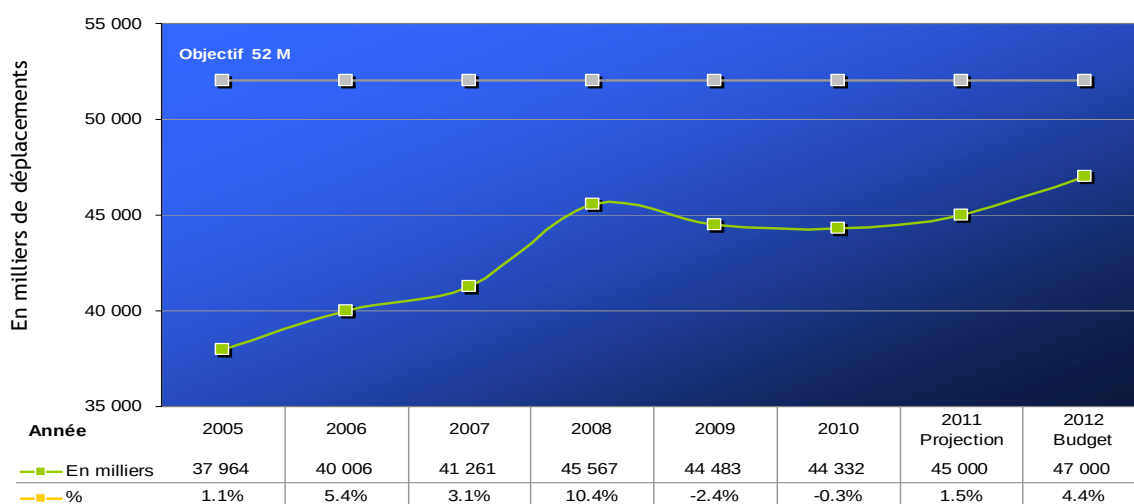
La majoration des tarifs s'applique au 1^{er} mars 2012.

Faits saillants

Un achalandage en croissance

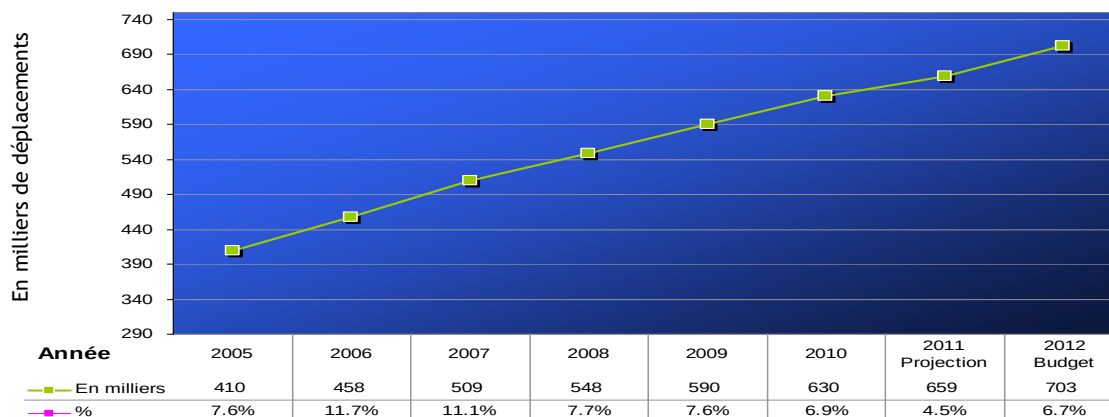
Le principal objectif de développement vise à accroître l'achalandage, qui était de 38 M de passages en 2005, à 52 M en 2014. Après une hausse spectaculaire de 4,3 M ou 10,4 % en 2008, l'achalandage devrait s'établir à près de 45 M en 2011, soit une augmentation de 1,5 % sur l'année 2010. Selon les paramètres retenus, l'achalandage devrait atteindre 47 M en 2012, soit une croissance de 4,6 % par rapport à la projection 2011. Le RTC aura ainsi connu une croissance de 17,5 % pour la période de 2007 à 2012, alors que le *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun* établissait la cible à 8 %.

Achalandage



Évolution des déplacements du transport adapté

La demande pour le transport adapté continue d'être en croissance. De 2005 à 2011, la progression moyenne des déplacements a été de 8,0 % par année. En 2012, on prévoit augmenter le nombre de passages de 44 400 ou 6,7 % sur la projection.



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 de 16 % l'offre de service, et ce, basée sur les kilomètres parcourus, pendant cinq ans, allant du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2011. Pour cette période, la croissance de l'offre de service du RTC aura atteint 18,2 %. La politique d'aide a été reconduite en 2012 par le gouvernement du Québec. Pour la prochaine année, le RTC prévoit ajouter 724 000 kilomètres à l'offre, soit une hausse de 2,6 % sur la projection de l'année 2011.



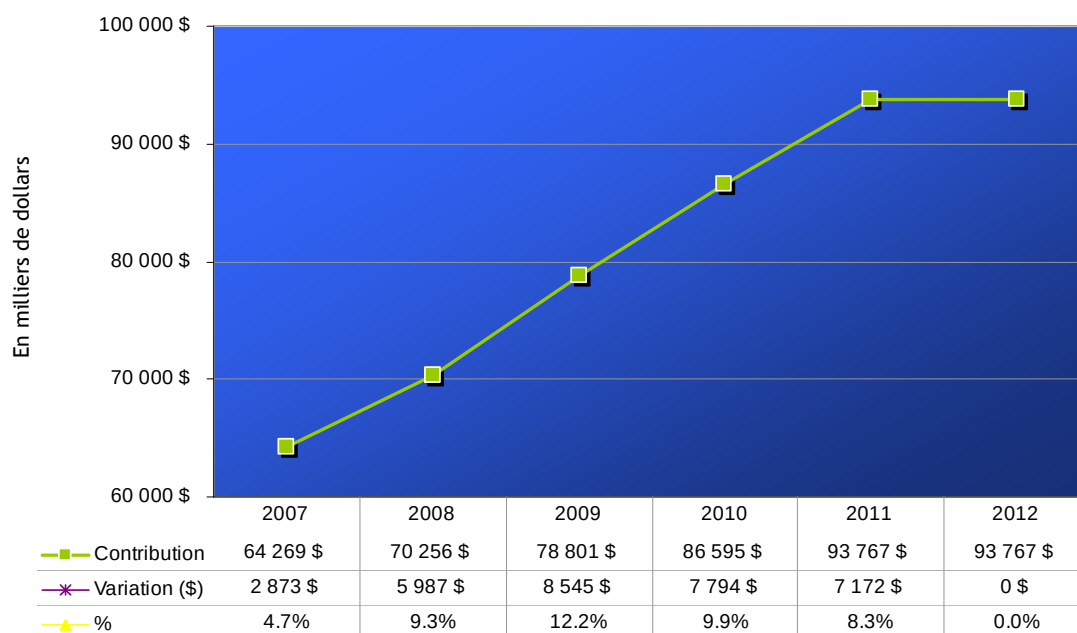
Un service accru par l'ajout de 41 780 heures ou 3,1 % sur la projection 2011. Cette hausse comprend l'annualisation des nouveaux services 2011 et l'ajout de nouveaux services en 2012.



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

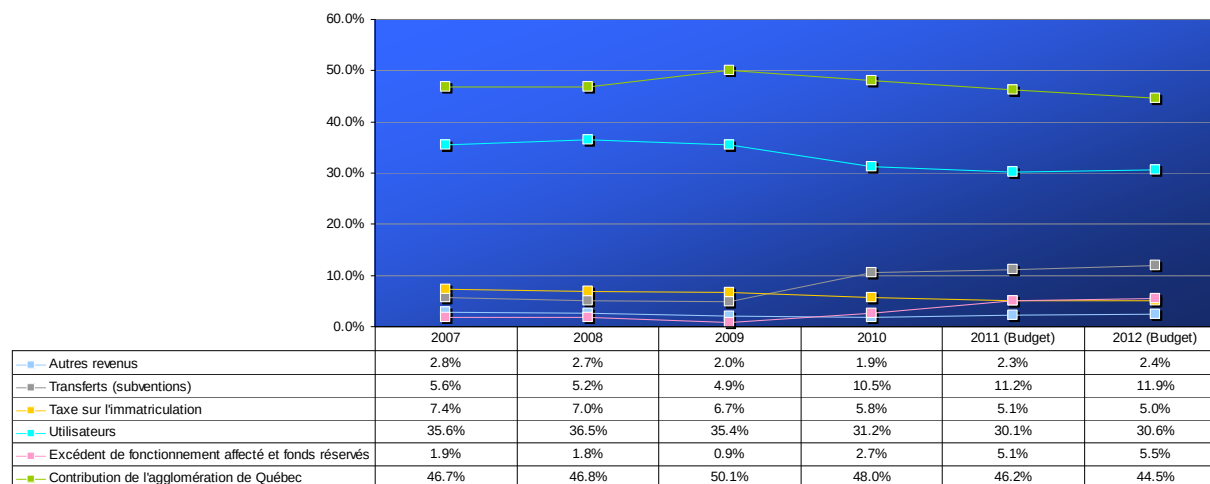
De 2007 à 2012, la contribution de l'agglomération de la Ville de Québec a augmenté en moyenne de 7,4 % par année permettant ainsi d'accroître l'offre de service de plus de 18 %. L'agglomération de Québec est responsable de 44,5 % du financement de la société.

Évolution de la contribution de l'agglomération



L'évolution des sources de financement consolidées

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.

Une capacité d'opération de véhicules augmentée

En 2012, la réalisation de la phase II du centre Métrobus permettra au RTC d'accroître sa capacité opérationnelle de 60 autobus articulés. Notons que les deux centres d'exploitation ont atteint leur pleine capacité en 2011.

Ainsi, la clientèle pourra bénéficier de 20 véhicules articulés additionnels sur les lignes Métrobus portant leur nombre à 87 en 2012.

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 359,5 M\$ pour les trois prochaines années, 246,8 M\$ ou 69 % y sont destinés.

Plusieurs projets pour l'amélioration du service seront initiés et réalisés en 2012-2014, dont :

- La construction de la phase II du centre Métrobus.
- L'implantation d'un système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV).
- La planification du Métrobus 804.

- L'ajout de 51 autobus au parc.
- La planification d'un nouveau centre d'exploitation.
- La mise en place d'un parcours à haut niveau de service.

Les projets regroupés au maintien du patrimoine (112,7 M\$) concernent principalement le renouvellement du parc autobus, les infrastructures d'accueil et de correspondance, les mesures correctives aux immeubles, incluant l'acquisition d'équipements et d'outillage et les investissements requis pour les systèmes d'information.

L'ensemble des investissements est subventionné à hauteur de 67,6 %.

L'augmentation des dépenses

Sommaire

Le budget 2012 présente une augmentation des dépenses de 7,8 M\$, soit 3,8 % par rapport au budget 2011.

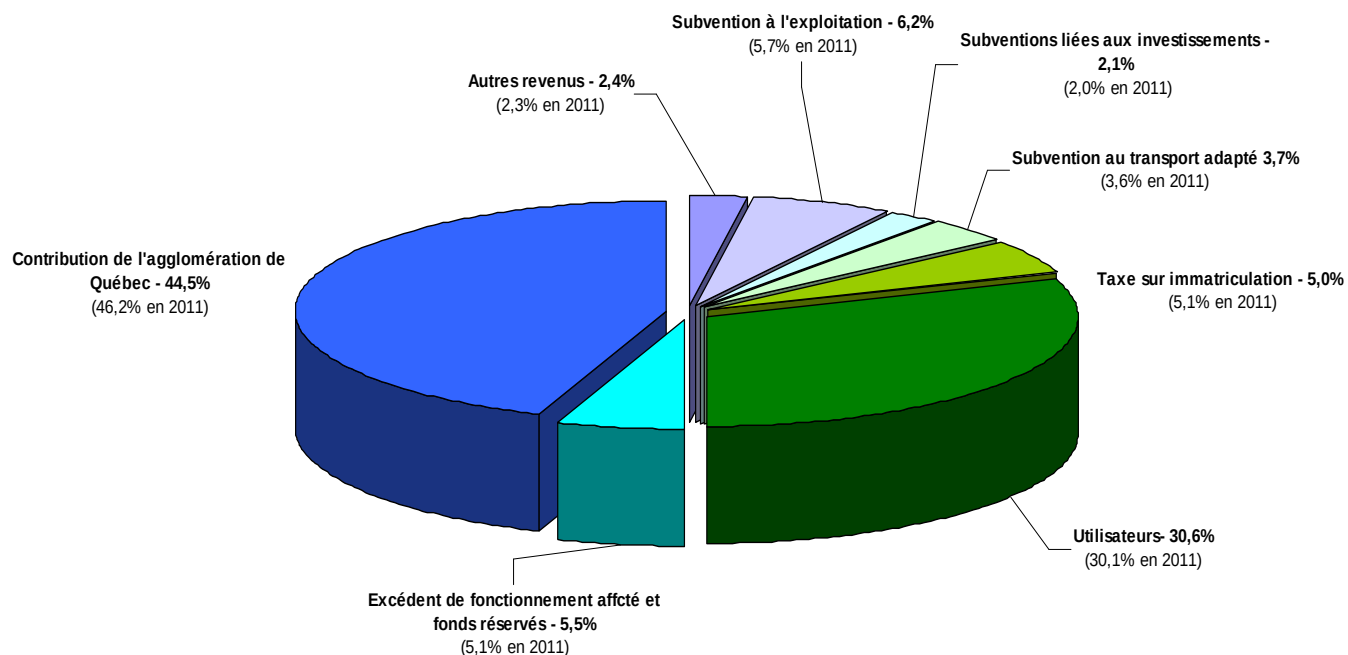
Les principales raisons expliquant cette hausse proviennent :

- De l'ajout de **41 780 heures de service** équivalant à 3,0 M\$ ou 1,5 % de l'augmentation totale des dépenses.
- Des investissements découlant des projets de développement qui se poursuivent, haussant le **service de dette** de 1,1 M\$ ou 0,6 %.
- Des **salaires et avantages sociaux** pour l'équivalent de 3,6 M\$ ou 1,8 %.
- D'une réduction du coût du **régime de retraite** de 1,5 M\$ ou 0,7 %.
- De la hausse du **carburant** pour 2,8 M\$ ou 1,4 %.
- D'une hausse de dépenses pour le **transport adapté** s'élevant à 1,0 M\$ ou 0,5 %.
- D'une **amélioration de la productivité** s'élevant à 2,2 M\$ ou -1,3%.

En résumé:

	M\$	%
Ajout de services	3,0	1,5
Service de dette	1,1	0,6
Salaires et avantages sociaux	3,6	1,8
Régime de retraite	(1,5)	(0,7)
Carburant	2,8	1,4
Transport adapté	1,0	0,5
Amélioration de la productivité	(2,2)	(1,3)
	7,8 M\$	3,8 %

Répartition des revenus 2012



Revenus 2011-2012

(En milliers)	Budget 2012	Proportion des revenus	Budget 2011	Écart budget 2012-2011	
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(%)
Autres revenus	5 154	2,4 %	4 570	584	12,8 %
Subvention à l'exploitation	13 054	6,2 %	11 510	1 543	13,4 %
Subventions liées aux investissements	4 384	2,1 %	4 003	381	9,5 %
Subvention au transport adapté	7 725	3,7 %	7 226	499	6,9 %
Taxe sur l'immatriculation	10 613	5,0 %	10 320	294	2,8 %
Utilisateurs	64 434	30,6 %	61 167	3 266	5,3 %
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	11 510	5,5 %	10 376	1 135	10,9 %
Contribution de l'agglomération de Québec	93 767	44,5 %	93 767	0	0 %
Total des revenus	210 640	100 %	202 938	7 702	3,8 %

Analyse 2011-2012

Les revenus sont en hausse de 7,7 M\$ par rapport au budget 2011. Les principales variations par catégorie de revenus sont les suivantes :

Autres revenus (12,8 %)

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 2012 s'explique principalement par une croissance des revenus publicitaires.

Subvention à l'exploitation (13,4 %)

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 2012 aura atteint 17,5 % au regard de cet objectif de 8 %.

Pour l'année 2012, le RTC recevra une somme évaluée à 13,0 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 13,4 % ou 1,5 M\$ sur le budget 2011 qui s'explique par les dépenses additionnelles engendrées par l'augmentation de l'offre de service, dont l'ajout d'autobus articulés.

Subventions liées aux investissements (9,5 %)

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 0,4 M\$ ou 9,5 % par rapport au budget 2011.

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, et ce, en vertu des normes comptables.

Subvention au transport adapté (6,9 %)

Pour l'année 2012, le transport adapté prévoit 7,7 M\$ d'aide financière pour soutenir ses activités, soit une augmentation de 6,9 % sur l'année 2011 ou 0,5 M \$.

Taxe sur l'immatriculation (2,8%)

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

Utilisateurs (5,3 %)

L'achalandage prévu au budget 2012 s'élève à 47,0 M, comparativement à 45,0 M projeté en 2011. Il s'agit d'une hausse de 4,4 % sur la projection 2011.

Le transport adapté prévoit réaliser 702 500 déplacements, soit une hausse de 6,7 % par rapport au budget 2011.

La part des utilisateurs comptera pour 30,6 % des revenus comparativement à 30,1 % en 2011. Ceux-ci incluent une hausse moyenne de 2,8 % sur l'ensemble des tarifs, sauf la monnaie, et une croissance de l'achalandage par la mise en place des mesures prévues au plan de développement.

Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés (10,9%)

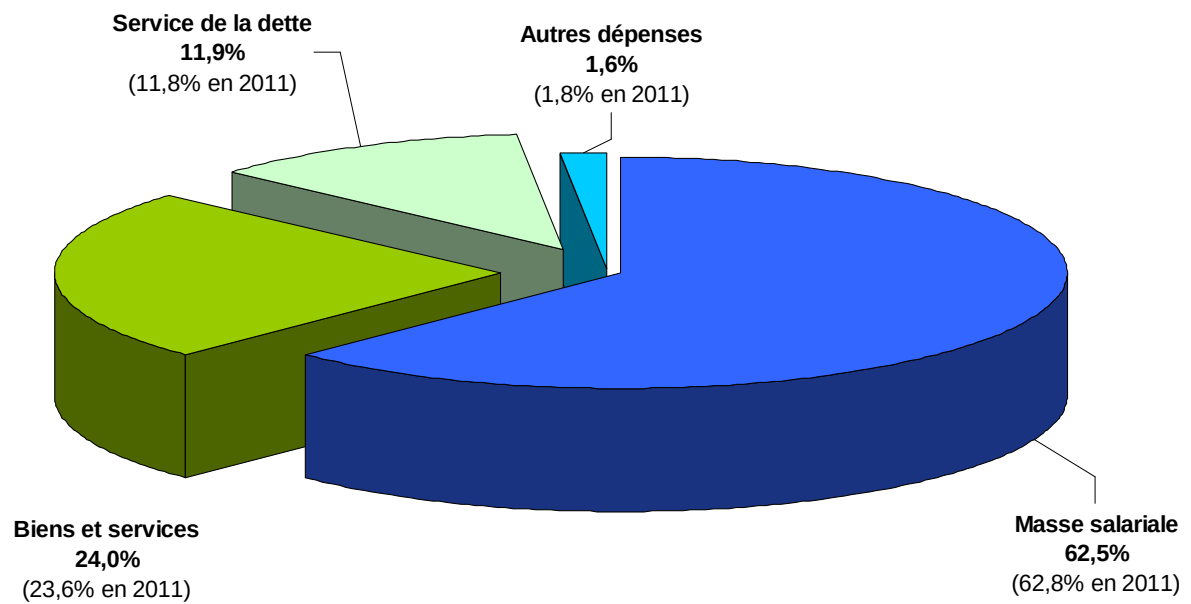
Ces montants proviennent de surplus des années précédentes et des résultats escomptés pour l'année 2011, soit un surplus de l'ordre de 5,8 M\$. Un montant de 6,8 M\$ vise à atténuer le coût du régime de retraite et une somme de 4 M\$ contribue à réduire le financement requis de l'agglomération.

Les fonds réservés pour l'amortissement de frais d'émissions à long terme sont de l'ordre de 642 000 \$.

Contribution de l'agglomération

En 2012, l'agglomération de Québec versera 93,8 M\$ au RTC, soit une même contribution par rapport à l'année 2011. La proportion des revenus assumée par l'agglomération est de 44,5 %.

Répartition des dépenses 2012



Dépenses 2011-2012

(En milliers)	Budget 2012	Proportion des dépenses	Budget 2011	Écart budget 2012-2011	
	(\$)	(%)	(\$)	(\$)	(%)
Masse salariale					
Avantages sociaux	15 225	7,2 %	15 005	220	1,5 %
Avantages sociaux futurs	15 056	7,2 %	16 374	(1 318)	-8,1 %
Coûts d'emploi	3 601	1,7 %	3 692	(91)	-2,5 %
Salaires	97 515	46,4 %	91 884	5 631	6,1 %
	131 397	62,5 %	126 954	4 442	3,5 %
Biens et services					
Chauffage, électricité, téléphone	1 836	0,9 %	1 767	68	3,9 %
Entretien et opérations des véhicules	10 273	4,9 %	10 739	(465)	-4,3 %
Entretien et réparations des bâtiments	2 835	1,4 %	3 056	(220)	-7,2 %
Frais généraux	18 526	8,8 %	18 632	(106)	-0,6 %
Carburant	16 901	8,0 %	13 566	3 334	24,6 %
	50 371	24,0 %	47 760	2 612	5,5 %
Service de la dette					
Coûts de financement – intérêts	9 042	4,3 %	8 594	448	5,2 %
Remboursement de la dette à long terme	15 899	7,6 %	15 218	681	4,5 %
	24 941	11,9 %	23 812	1 129	4,7 %
Autres dépenses					
Services spéciaux	207	0,1 %	757	(551)	-72,7 %
Imprévus	3 097	1,5 %	2 961	136	4,6 %
	3 303	1,6 %	3 718	(415)	-11,1 %
Total des dépenses	210 013	100 %	202 244	7 768	3,8 %

Analyse 2011-2012

Dépenses liées à l'exploitation

■ Masse salariale (4,4 M\$ ou 3,5 %)

	En milliers (\$)	
Indexation salariale et autres ajustements ⁽¹⁾	3 087	2,4 %
Ajout de services et plan de développement ⁽²⁾	2 812	2,2 %
Régime de retraite ⁽³⁾	(1 457)	-1,1 %
	4 442	3,5 %

(1) Outre l'indexation salariale, l'augmentation de 3,1 M\$ inclut les sommes requises pour la progression du personnel dans les échelles salariales. Le salaire moyen est plus élevé parce que l'âge moyen à la prise de retraite augmente depuis quelques années.

(2) Globalement, l'offre de service en 2012 augmente de 41 780 heures ou 3,1 %. En plus des coûts de masse salariale pour ces ajouts, le RTC prévoit allouer des ressources pour les projets de développement incluant celui de la mobilité durable.

(3) La dépense du régime de retraite est en baisse de 1,5 M\$ suite à une révision du coût du régime constatée à l'évaluation actuarielle du 31 décembre 2010.

■ Biens et services (2,6 M\$ ou 5,5 %)

L'ensemble des biens et services augmente de 2,6 M\$ ou de 5,5 %. À noter qu'en isolant l'effet de la hausse du carburant, soit 3,3 M\$, les biens et services sont en baisse de 2,1 %.

La dépense de **carburant** au budget 2012 a été établie en considérant que le prix pour 90 % de la consommation est déterminé et fixé à 1,00 \$/L par une stratégie de couverture utilisant des « Swap ». La partie résiduelle a été budgétée au prix de 1,00 \$/L. Le prix global au litre est de 1,00 \$ au budget 2012, alors qu'il était de 0,81 \$/L au budget 2011.

Les dépenses **d'entretien et d'opérations des véhicules** sont réduites de 465 000 \$, tout en considérant un coût de 330 000 \$ pour l'ajout de services. Cette baisse globale des dépenses provient de divers programmes d'amélioration mis de l'avant par les différentes équipes de maintenance.

Au regard des **frais généraux**, la variation par rapport au budget 2011 est moindre de 0,1 M\$, et ce, malgré une hausse significative du coût des services taxis et minibus pour le transport adapté de 1 M\$.

Biens et services (En milliers \$)	2012	2011	Écart
Chauffage, électricité, téléphone	1 836	1 767	68
Entretien et opérations des véhicules	10 273	10 739	(465)
Entretien et réparations des bâtiments	2 835	3 056	(220)
Frais généraux	18 526	18 632	(106)
Carburant	16 901	13 566	3 334
TOTAL	50 371	47 760	2 612

- **Dépenses liées aux investissements (1,1 M\$ ou 4,7 %)**

L'amélioration de l'offre de service et la modernisation des infrastructures et des équipements amènent une pression à la hausse sur le service de la dette.

- **Dépenses du poste « Services spéciaux » (-0,5 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. Ce projet commencé en 2011 se terminera au cours de 2012.

- **Dépenses du poste « Imprévus » (0,1 M\$ ou 4,6 %)**

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

Résumé des coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation, soit les dépenses totales excluant le service de dette, augmentent de 3,7 % incluant un ajout de service de 3,2 % ou 41 780 heures.

Les coûts d'exploitation sans le carburant augmentent de 2 %.

Le coût d'exploitation par heure de service augmente de 0,5 % et diminue de 1,1 % sans le carburant, démontrant ainsi l'amélioration de la productivité pour 2012.

Coût d'exploitation - Sommaire (En milliers \$)	2012	2011	Variation (%)
Dépenses totales	210 013	202 244	3,8 %
Moins : service de dette	(24 941)	(23 812)	
Coût d'exploitation	185 072	178 432	3,7 %
Moins : carburant	(16 901)	(13 566)	
Coût d'exploitation sans carburant	168 171	164 866	2,0 %

Effectifs – Équivalences de postes 2011-2012

Par direction

	Budget 2012	Budget 2011	Écart 2012-2011
Direction générale	10	10	0
Direction des services administratifs	55	51	4
Direction des ressources humaines	30	30	0
Direction de la planification et du marketing	59	56	3
Direction des opérations	1 332	1 309	22
Direction du support stratégique et projets	6	6	0
TOTAL	1 492	1 462	29

Effectifs – Transport adapté 2011-2012

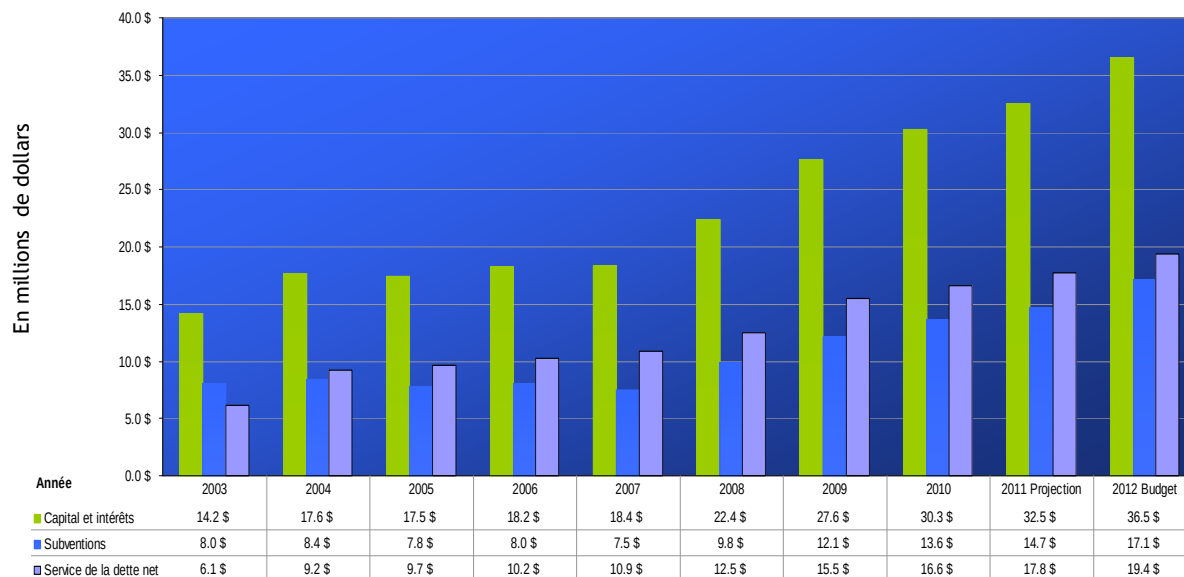
	Budget 2012	Budget 2011	Écart 2012-2011
Transport adapté	52	50	2

Financement des immobilisations

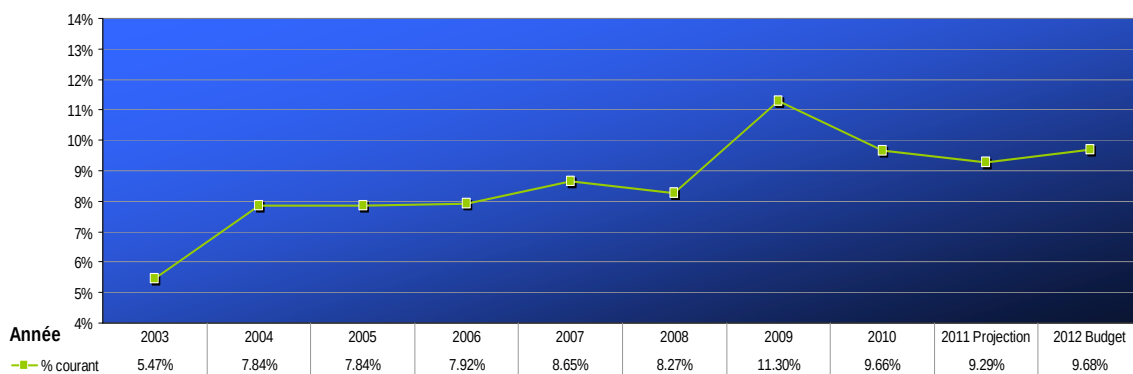
Pour l'année 2012, 110 M\$ de projets sont prévus au programme triennal des immobilisations.

Le service de la dette brut est estimé à 36,5 M \$ en 2012. Des programmes d'aide s'élevant à 17,1 M\$ permettent de réduire à 19,4 M\$ la dépense nette à assumer au budget 2012.

Évolution du service de la dette

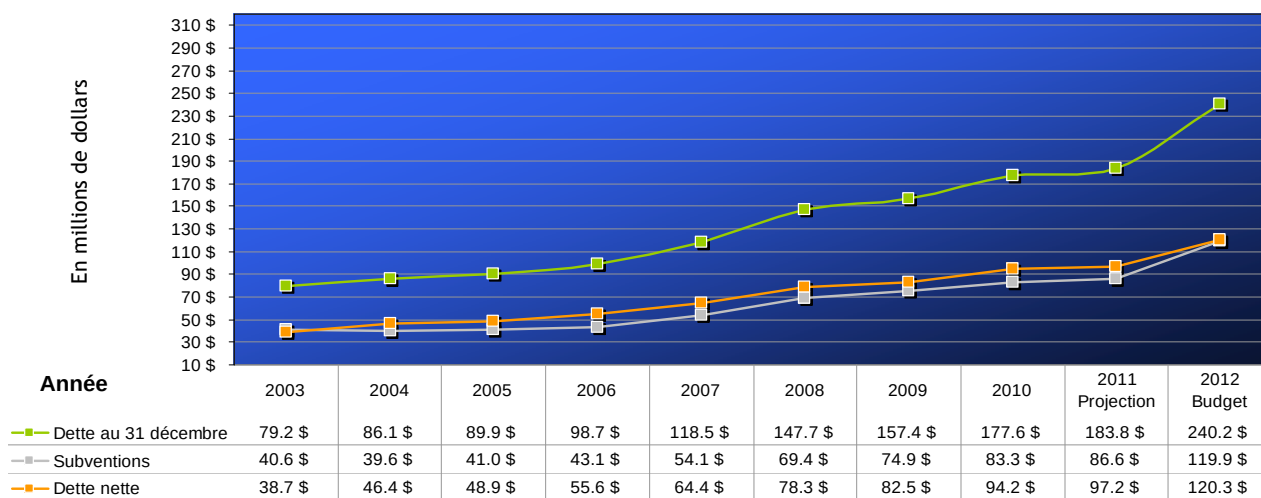


Évolution de la proportion du service de la dette net sur les dépenses totales



En 2009, une dépense négative de 23,7 M\$ provenant du régime de retraite a été comptabilisée, 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 2007 à 2012. 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.

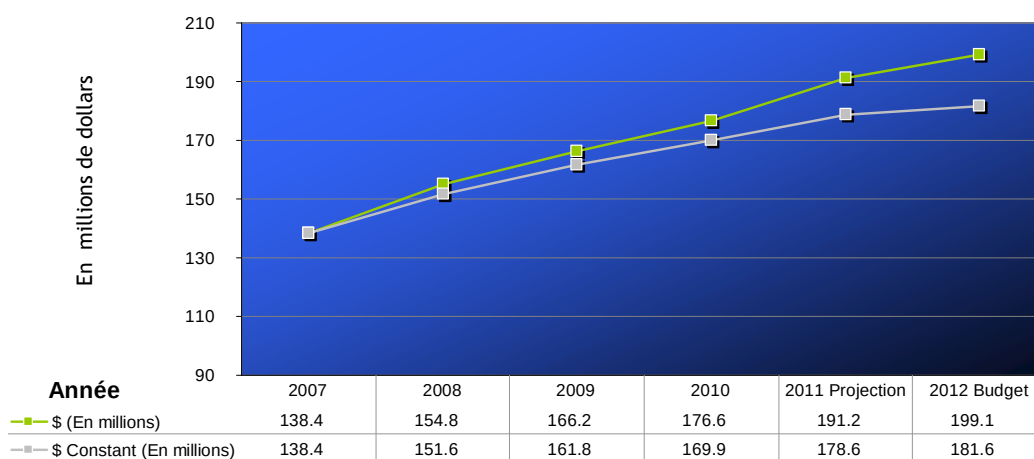
Les résultats en dollars constants sont calculés à partir de l'**indice des prix à la consommation** pour la région de Québec. Les taux pour 2011 et 2012 sont des prévisions.

Indice des prix à la consommation

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
IPC – Québec	1.000	1.021	1.027	1.040	1.071	1.096
Variation en %		2.08	0.62	1.23	2.96	2.40

Source : Statistique Canada

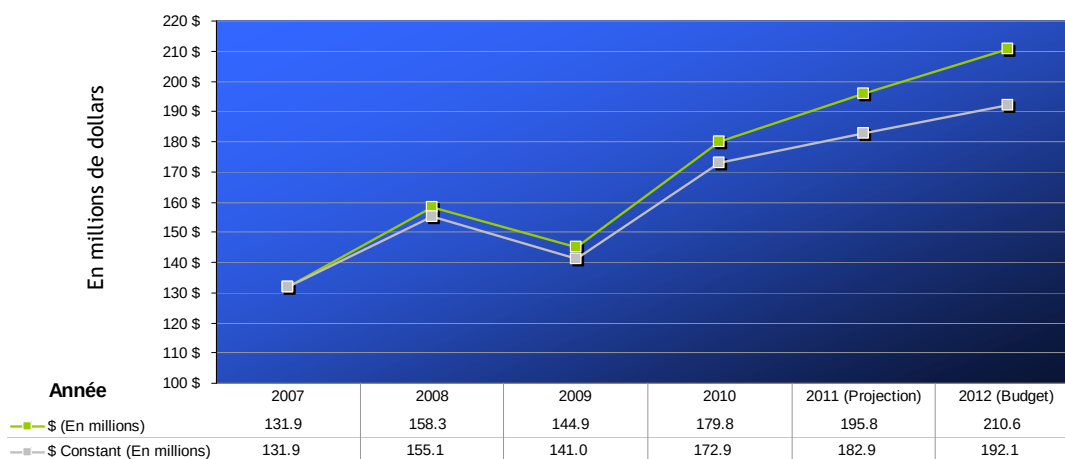
Revenus totaux consolidés avant surplus accumulé affecté et fonds réservés



Revenus des utilisateurs consolidés



Dépenses totales consolidées



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

2012-2013-2014

Évolution des investissements annuels

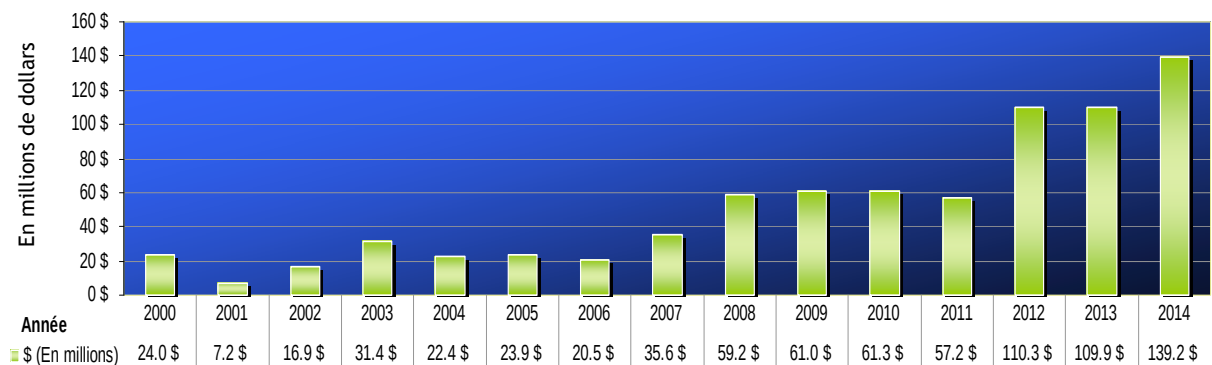
De 2000 à 2006, les investissements ont été relativement stables se limitant essentiellement au maintien du patrimoine et au remplacement des actifs.

Les investissements découlant du développement des services ont vraiment débuté en 2007.

Ainsi de 2007 à 2011, soit sur une période de cinq ans, 274 M\$ auront été investis pour moderniser les infrastructures et les équipements et ainsi augmenter l'offre de service dans l'agglomération de Québec.

De 2012 à 2014, le RTC prévoit investir près de 359,5 M\$, dont 68 % consacrés aux projets de développement des services.

Évolution des investissements



Analyse sommaire des investissements 2012-2013-2014

SOMMAIRE – TABLEAU A

	DESCRIPTION	Subv.	(En milliers de \$)			
			2012	2013	2014	Total 2012-2014
1	Parc autobus - Renouvellement	54,1%	22 750	20 211	27 379	70 341
2	Infrastructures d'accueil et de correspondance	59,5%	2 050	1 760	2 012	5 822
3	Mesures correctives aux immeubles et acquisition d'équipements et d'outillage	62,8%	11 788	7 733	2 614	22 135
4	Systèmes d'information	39,7%	7 681	5 657	1 096	14 434
5	Mise en place d'un réseau structurant	77,9%	30 806	28 879	24 074	83 760
6	Développer le service vers les principaux pôles d'activité	66,6%	22 442	20 739	2 600	45 781
7	Développer le réseau intermédiaire et améliorer la desserte locale	60,0%	3 371	9 644	19 843	32 857
8	Offrir un service moderne et de qualité	75,0%	5 600	8 755	9 856	24 211
9	Nouvelles initiatives au Plan de mobilité durable	80,3%	3 850	6 550	49 750	60 150
TOTAL		67,6%	110 338	109 928	139 224	359 491

Subventions	73 340	73 090	96 619	243 049
Investissements nets de subventions	36 998	36 838	42 605	116 442

Total des projets : maintien du patrimoine – tableau B	44 269	35 361	33 101	112 732
Total des projets de développement – tableau C	66 069	74 567	106 123	246 759
Total des projets – tableau A	110 338	109 928	139 224	359 491

Analyse sommaire des investissements 2012-2013-2014

Sommaire (tableau A)

Le programme triennal des immobilisations (PTI) s'élève à 359,5 M\$. La part la plus importante, soit 246,8 M\$ ou 68 %, est destinée à la réalisation des projets de développement (tableau C). Rappelons que ceux-ci ont 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 243 M\$ ou 67,6 % des dépenses prévues. De ces subventions, 181,9 M\$ ou 75 % financent les projets de développement se chiffrant à 246,8 M\$. En ce qui a trait aux projets courants ou au maintien au patrimoine (tableau B), la subvention est de 61,1 M\$ ou 54,2 % pour des investissements atteignant 112,7 M\$.

Parmi tous les achats faits par le RTC, les autobus demeurent l'investissement le plus important. Le tableau ci-après démontre la répartition des achats par type de véhicules.

ACQUISITION D'AUTOBUS ⁽¹⁾				
	2012	2013	2014	2012-2014
Renouvellement du parc				
Standard	11	--	--	11
Standard hybride	--	3	3	6
Articulé	20	20	--	40
Articulé hybride	--	--	20	20
	31	23	23	77
Développement				
Standard	17	--	--	17
Standard hybride	--	17	17	34
	17	17	17	51
Total				
Standard	28	--	--	28
Standard hybride	--	20	20	40
Articulé	20	20	--	40
Articulé hybride	--	--	20	20
	48	40	40	128

⁽¹⁾ N'inclut pas l'achat de minibus dans le cadre d'un éventuel projet de desserte locale.

Analyse des projets courants 2012-2013-2014

MAINTIEN DU PATRIMOINE – TABLEAU B

DESCRIPTION		(en milliers de \$)			
		2012	2013	2014	Total 2012-2014
1	Parc autobus – Renouvellement	22 750	20 211	27 379	70 341
2	Infrastructures d'accueil et de correspondance	2 050	1 760	2 012	5 822
3	Mesures correctives aux immeubles et acquisition d'équipements et d'outillage	11 788	7 733	2 614	22 135
4	Systèmes d'information	7 681	5 657	1 096	14 434
TOTAL DES INVESTISSEMENTS		44 269	35 361	33 101	112 732
Subventions		23 849	19 290	17 996	61 135
		53,9 %	54,5 %	54,4 %	54,2 %
Investissements nets de subventions		20 420	16 071	15 105	51 597
		46,1 %	45,5 %	45,6 %	45,8 %
Renouvellement du parc autobus					
Autobus standards		11	--	--	11
Autobus standards hybrides		--	3	3	6
Autobus articulés		20	20	--	40
Autobus articulés hybrides		--	--	20	20
Total des autobus		31	23	23	77

Analyse des projets courants 2012-2013-2014

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 112,7 M\$ d'investissements au PTI 2012-2013-2014, dont 44 M\$ en 2012.

Parc autobus – Renouvellement (70,3 M\$)

Un montant de 70,3 M\$ ou 62 % de l'investissement total est prévu pour renouveler le parc autobus. D'ici 2014, le RTC prendra livraison de 60 autobus articulés : 20 en 2012, 20 en 2013 et 20 en 2014, ces derniers (2014) étant de type hybride.

Toujours en matière de renouvellement du parc, 11 véhicules standards sont prévus en 2012, 3 (hybrides) en 2013 et 3 (hybrides) en 2014.

De plus, le RTC effectuera l'acquisition de près de 380 systèmes de compteurs de passagers pour équiper tous les autobus du parc d'ici 2014, ce qui permettra de disposer de données d'achalandage et de fiabilité plus complètes.

Infrastructures d'accueil et de correspondance (5,8 M\$)

Un montant de 5,8 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 (22,1 M\$)

Le centre d'exploitation Lebourgneuf a été construit en 1979 et agrandi en 1985. Certains équipements ont atteint leur durée de vie utile et doivent être changés. C'est le cas pour les vérins, les planchers d'atelier et les systèmes de ventilation et de chaufferie. Ce dernier projet inclut diverses mesures pour diminuer les coûts d'énergie. Des travaux de réfection sur la toiture et les murs figurent aussi parmi les principaux investissements.

Systèmes d'information (14,4 M\$)

Des projets à hauteur de 14,4 M\$ sont prévus pour moderniser et développer 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. Le système OPUS sera développé sur service WEB pour la recharge des titres à distance et un système de validation sera déployé pour le transport adapté.

PROJETS DE DÉVELOPPEMENT PAR STRATÉGIE – TABLEAU C

	DESCRIPTION	Subv.	(En milliers de \$)			
			2012	2013	2014	Total 2012-2014
5	Mise en place d'un réseau structurant (A)	73,5%	30 806	28 879	24 074	83 760
6	Développer le service vers les principaux pôles d'activité (B)	65,3%	22 442	20 739	2 600	45 781
7	Développer le réseau intermédiaire et améliorer la desserte locale (C)	50,0%	3 371	9 644	19 843	32 857
8	Offrir un service moderne et de qualité (D)	74,5%	5 600	8 755	9 856	24 211
9	Nouvelles initiatives au Plan de mobilité durable (E)	80,3 %	3 850	6 550	49 750	60 150
TOTAL			66 069	74 567	106 123	246 759

Subventions	70,3 %	49 491	53 800	78 623	181 914
Investissements nets de subventions	29,7 %	16 578	20 767	27 500	64 845

Accroissement du parc autobus (inclus dans les stratégies)

Autobus standards	17	--	--	17
Autobus standards hybrides	--	17	17	34
Total des autobus	17	17	17	51

Projets de développement

(Tableau C par stratégie)

Des investissements de 246,8 M\$ sont liés aux projets de développement, soit 68 % du PTI 2012-2014. En 2012, l'investissement s'élèvera à 66,1 M\$.

Les projets de développement prévoient cinq 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 (83,8 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 et l'aménagement de terminus.
- Mettre en service la ligne Métrobus 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 cinq autobus standards hybrides en 2014.
- Poursuivre le développement des dessertes Métrobus par des autobus articulés.
- 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.

Stratégie B – Développer le service vers les principaux pôles d'activité (45,8 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, Dufferin-Montmorency et Charest. Cette stratégie inclut, pour l'autoroute Robert-Bourassa, la construction d'infrastructures hors emprise de l'autoroute, l'acquisition de 17 autobus standards en 2012 et de 17 autobus standards hybrides en 2013 en plus de l'aménagement de trois Parc-O-Bus permanents.

Stratégie C – Développer le réseau intermédiaire et améliorer la desserte locale (32,9 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 de 12 autobus standards hybrides en 2014. Elle est complémentaire à la stratégie A et inclut un projet d'introduction de minibus.

Stratégie D – Offrir un service moderne et de qualité (24,2 M\$)

Se rapprocher des exigences et des standards de qualité souhaités par les consommateurs en faisant appel aux nouvelles technologies. Au cours des trois 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.

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.

Développer l'intermodalité pour assurer à la clientèle une plus grande souplesse de mobilité par une meilleure intégration entre le transport collectif et les autres modes de transport. Les éléments qui suivent constituent de bons exemples: positionnement d'un réseau parc-O-bus, stationnement pour vélos aux terminus, abonnement conjoint entre le transport en commun et l'autopartage, le service de vélo-partage, etc.

Stratégie E – Nouvelles initiatives au Plan de mobilité durable (60,1 M\$)

- Conception d'un aménagement du territoire et de politiques de transport favorisant le transport collectif et pouvant inclure des études pour le tramway.
- Ajout d'un centre de service afin d'avoir les installations requises pour recevoir les ajouts des autobus. Le nouveau centre de transport, qui devrait être en service pour 2016, aura une capacité d'environ 250 autobus. Ce centre additionnel permettra d'améliorer la répartition des autobus sur le réseau, d'assurer la capacité globale pour exploiter le parc d'autobus et de gérer des centres d'une capacité jugée plus adéquate.
- Mise en place du parcours 7 à haut niveau de service, cette mesure incluant l'aménagement des infrastructures pour la mise en service d'autobus articulés et de l'accessibilité, l'amélioration des zones d'attentes et de mesures prioritaires.
- Mise en place de deux parcs incitatifs régionaux et amélioration de parcs incitatifs locaux.
- Mise en place d'un pôle d'échange majeur dans le secteur Lebourgneuf / Robert-Bourassa.

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 et au transport adapté 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 et du transport adapté pour les services réguliers et spéciaux.

DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES

DÉPENSES

Avantages sociaux

Contributions aux différents programmes gouvernementaux et privés, tels que la Régie des rentes du Québec, l'assurance-emploi, l'assurance parentale, les assurances collectives et la Commission de la santé et de la sécurité du travail.

Avantages sociaux futurs

Dépenses du RTC au régime de retraite de ses employés, 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, de même que les frais relatifs à la téléphonie.

Coûts de financement – intérêts

Paieement des intérêts sur la dette à long terme.

Coûts d'emploi

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

Entretien et opération des véhicules

Coûts relatifs à l'entretien et à l'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, 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, les commissions versées aux dépositaires de titres de transport, les honoraires professionnels, les consultations juridiques et autres services externes. De plus, cette nature comprend les coûts d'information et de promotion des services offerts ainsi que des fournisseurs de transport utilisé par STAC dans le cadre de ses opérations.

Carburant

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

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.