

# Budget 2013



## Note liminaire

---

Le budget 2013 s'inspire des normes comptables canadiennes pour le secteur public en tenant compte 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

---

<b>Mot du président</b>	5
<b>Membres du conseil d'administration</b>	6
<b>Structure administrative 2012</b>	7
<b>Budget 2013 et grille tarifaire</b>	
Principaux paramètres transport collectif / transport adapté	8
Activités financières à des fins fiscales consolidées	9
Grille tarifaire comparative 2012-2013	10
<b>Faits saillants 2013</b>	11
<b>Analyse des revenus</b>	
Répartition des revenus 2013	16
Revenus 2012-2013	17
Analyse 2012-2013	18
<b>Analyse des dépenses</b>	
Répartition des dépenses 2013	20
Dépenses 2012-2013	21
Analyse 2012-2013	22
Effectifs – Équivalences de postes 2012-2013	24

## **Perspectives financières des investissements**

Financement des immobilisations	25
Évolution de la proportion du service de la dette net sur les dépenses totales	26
Évolution de la dette à long terme	26

## **Indicateurs financiers**

Revenus totaux consolidés avant surplus accumulé affecté et fonds réservés	27
Revenus des utilisateurs consolidés	28
Dépenses totales consolidées	28

## **Programme triennal des immobilisations 2013-2015**

Évolution des investissements annuels	30
Sommaire des investissements (tableau A)	31
Projets de maintien du patrimoine (tableau B)	33
Projets de développement par stratégie (tableau C)	35

## **Annexes**

Définition des types de revenus	39
Définition des types de dépenses	40

## Mot du président

---

D'entrée de jeu, je veux souligner les gains d'achalandage enregistrés en 2012 : près de 4 % d'augmentation, portant ainsi le nombre de passages à près de 47 millions. Cela démontre que les nombreuses réalisations du RTC menées au cours des dernières années ont séduit de nouveaux utilisateurs du transport en commun.

En 2013, le RTC entend mettre en place des parcours plus rapides et plus efficaces destinés à la clientèle étudiante et aux travailleurs dans le secteur de Sainte-Foy. Nous procéderons aussi à la construction d'infrastructures plus modernes et confortables pour notre clientèle, dont deux nouvelles stations tempérées. Notre recherche pour appuyer davantage les organisateurs de grands événements par un service toujours amélioré fera également partie de nos préoccupations. Enfin, nous poserons les premiers jalons pour implanter Nomade temps réel qui rendra notre réseau intelligent d'ici 2015.

Au-delà des actions pour fidéliser notre clientèle et séduire de nouveaux utilisateurs par une offre de service qui ne cesse d'évoluer, nous poursuivrons nos démarches pour maximiser nos performances, optimiser les services et renforcer les gains de productivité.

Pour sa part, la prochaine année en sera une de consolidation et de réflexion. Cela est essentiel pour solidifier nos acquis et mettre en œuvre le prochain *Plan stratégique de développement des services* actuellement en préparation. Rappelons que le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec exige de relever des défis ambitieux, notamment avec l'arrivée éventuelle du tramway. Nos actions devront se traduire par une augmentation de la part modale de 20 % en 2030.

Le budget 2013 se chiffre à 218,8 M\$, soit une hausse de 8,7 M\$ par rapport à 2012. On prévoit également une hausse moyenne des tarifs de 2,9 %, tout en conservant le paiement en monnaie inchangé de même que le prix du billet Privilège. Fait important à noter : comme les utilisateurs réguliers inscrits à *L'abonne BUS Perso* profitent d'un rabais équivalant 4,2 % par mois, l'augmentation est moins élevée pour eux, permettant même aux abonnés de catégorie « Général » de payer leur laissez-passer moins cher que l'an dernier.

La proportion de la contribution des utilisateurs au regard des revenus du RTC est ainsi maintenue à 30 % grâce à la hausse de l'achalandage et à l'augmentation des tarifs. Pour sa part, la contribution de l'agglomération de Québec augmente de 6 M\$. Elle sera allouée en grande partie au service de la dette, au régime de retraite, à la hausse du carburant et à la demande croissante du transport adapté.

Au nom de tous les membres du conseil d'administration, je remercie nos précieux partenaires, tout 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,



Raymond Dion

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

---

### **Président**

Monsieur Raymond Dion

### **Vice-présidente**

Madame Marie France Trudel

### **Membres**

Madame Christiane Bois

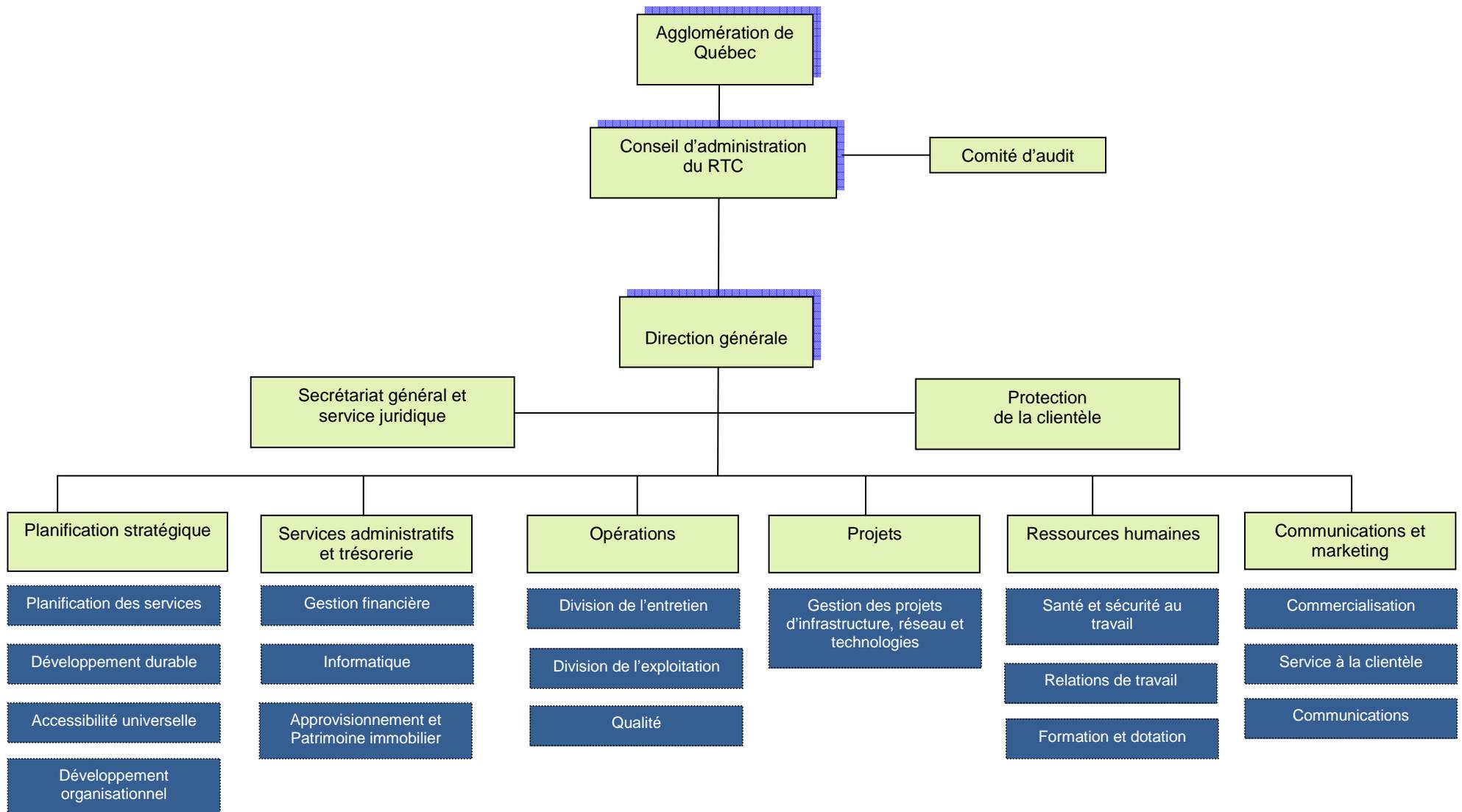
Monsieur Yvan Bourdeau

Monsieur Patrick Paquet

Monsieur François Picard

Madame Ginette Picard-Lavoie

## Structure administrative 2012



## Principaux paramètres transport collectif

	BUDGET 2013	PROJECTION 2012	BUDGET 2012
Achalandage	47 824 800	46 700 400	47 000 000
Heures de service	1 357 380	1 353 350	1 369 550
Kilométrage	28 303 300	28 050 500	28 589 840
Nombre d'autobus à la pointe			
▪ Centre Lebourgneuf	457	450	452
▪ Centre Métrobus	69	71	75
▪ Parcours écologique	6	6	6
	532	527	533
Acquisition d'autobus			
▪ Standard (40 pieds)	33	21	28
▪ Articulé	-	20	20
	33	41	48
Âge moyen du parc d'autobus	7,4	7,4	7,3
Effectifs (en équivalences de postes)	1 506		1 492
Tarif moyen	1,36 \$	1,33 \$	1,34 \$
Prix du carburant <sup>(1)</sup>	1,04 \$/L	1,00 \$/L	0,99 \$/L
Taux de consommation du diesel (KM/L)	1,68	1,70	1,68
Vitesse moyenne	20,85	20,73	20,88
Taux d'intérêt sur emprunt	4,00 %	2,40 %	4,50 %

### Notes

(1) Le taux de couverture est de 90 % au prix de 1,05 \$/L.

## Principaux paramètres transport adapté

	BUDGET 2013	PROJECTION 2012	BUDGET 2012
Nombre de déplacements			
▪ En régie	61 425	57 232	61 425
▪ Minibus privé	59 350	52 121	59 350
▪ Taxi régulier	474 712	458 197	432 215
▪ Taxi adapté	136 913	125 950	146 510
▪ CMQ, taxi adapté	3 200	3 000	3 000
	735 600	696 500	702 500

## Activités financières à des fins fiscales consolidées

(En milliers)	Budget 2013	Projection 2012	Budget 2012	Écart budget 2013-2012	
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(%)
<b>REVENUS</b>					
Autres revenus	3 893	3 598	3 966	(73)	-1,8 %
Contrats de service	1 227	1 290	1 188	39	3,3 %
Transferts	24 945	22 979	25 162	(217)	-0,9 %
Taxe sur l'immatriculation	10 711	10 677	10 613	98	0,9 %
Utilisateurs	66 857	63 843	64 434	2 423	3,8 %
Contribution de l'agglomération de Québec	99 767	93 767	93 767	6 000	6,4 %
<b>TOTAL DES REVENUS</b>	<b>207 400</b>	196 154	199 129	8 270	4,2 %
<b>DÉPENSES</b>					
Avantages sociaux	16 136	15 330	15 225	911	6,0 %
Avantages sociaux futurs	16 154	16 212	15 056	1 098	7,3 %
Chauffage, électricité, téléphone	1 885	1 661	1 836	49	2,7 %
Coûts de financement – intérêts	8 849	6 987	9 042	(193)	-2,1 %
Coûts d'emploi	3 589	3 047	3 601	(12)	-0,3 %
Entretien et opération des véhicules	10 054	10 275	10 273	(219)	-2,1 %
Entretien et réparation des bâtiments	2 974	2 782	2 835	139	4,9 %
Frais généraux	19 613	18 716	18 733	880	4,7 %
Carburant	17 665	16 717	16 901	764	4,5 %
Imprévus	3 232		3 097	135	4,4 %
Optimisation et productivité	(1 000)			(1 000)	
Salaires	101 694	97 183	97 515	4 179	4,3 %
<b>TOTAL- DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>200 845</b>	188 910	194 113	6 731	3,5 %
Remboursement de la dette à long terme	17 959	16 200	15 899	2 059	12,9 %
<b>TOTAL - AUTRES ACTIVITÉS FINANCIÈRES</b>	<b>17 959</b>	16 200	15 899	2 059	12,9 %
<b>TOTAL DES DÉPENSES</b>	<b>218 804</b>	205 110	210 013	8 790	4,2 %
Excédent des activités financières avant affectations	(11 404)	(8 956)	(10 883)	(520)	4,8 %
<b>AFFECTATIONS</b>					
Activités d'investissement	(260)	(255)	(275)	15	-5,5 %
Excédent de fonctionnement affecté	10 693	12 143	10 869	(176)	-1,6 %
Fonds réservés	1 323	418	642	681	106,1 %
Montants à pourvoir dans le futur	(352)	(352)	(352)		
<b>TOTAL DES AFFECTATIONS</b>	<b>11 404</b>	11 954	10 883	(520)	4,8 %
Surplus (déficit) des revenus sur les dépenses		<b>2 998</b>			

## Grille tarifaire comparative 2012-2013

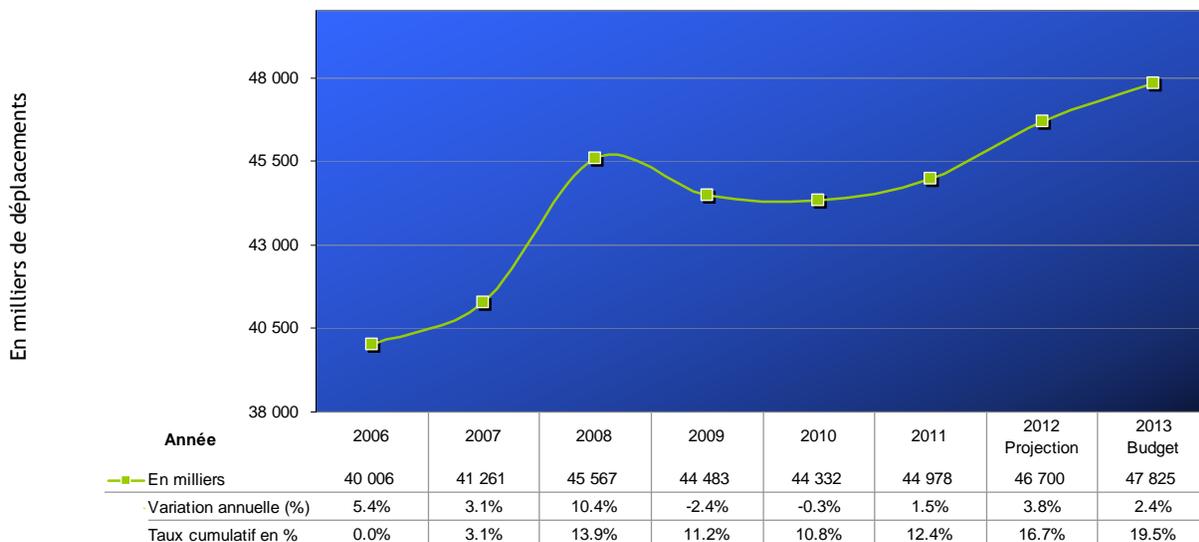
Catégorie	2013	2012
<b>Tarif Général</b>		
Laissez-passer mensuel	79,25	76,75
Billet Général	2,75	2,65
Argent comptant	3,00	3,00
<b>Tarif 18 ans et moins</b>		
Laissez-passer mensuel	53,00	51,50
Laissez-passer ÉtéBUS	74,00	72,50
Billet Privilège	1,85	1,85
<b>Tarifs Étudiant + et Diplômé</b>		
Laissez-passer mensuel	53,00	51,50
Billet Général	2,75	2,65
<b>Tarif Aîné</b>		
Laissez-passer mensuel	39,50	35,50
Billet Privilège	1,85	1,85
<b>Autres tarifs</b>		
Laissez-passer 1 jour	7,25	7,00
Laissez-passer 2 jours	13,00	11,50
Laissez-passer 7 jours Général	27,50	26,00
Laissez-passer 7 jours Privilège	18,50	18,50
Billet de groupe « 6 à 11 ans »	18,50	18,50
Écolobus	2,00	1,00

La majoration des tarifs s'applique au 1<sup>er</sup> mars 2013

## Faits saillants

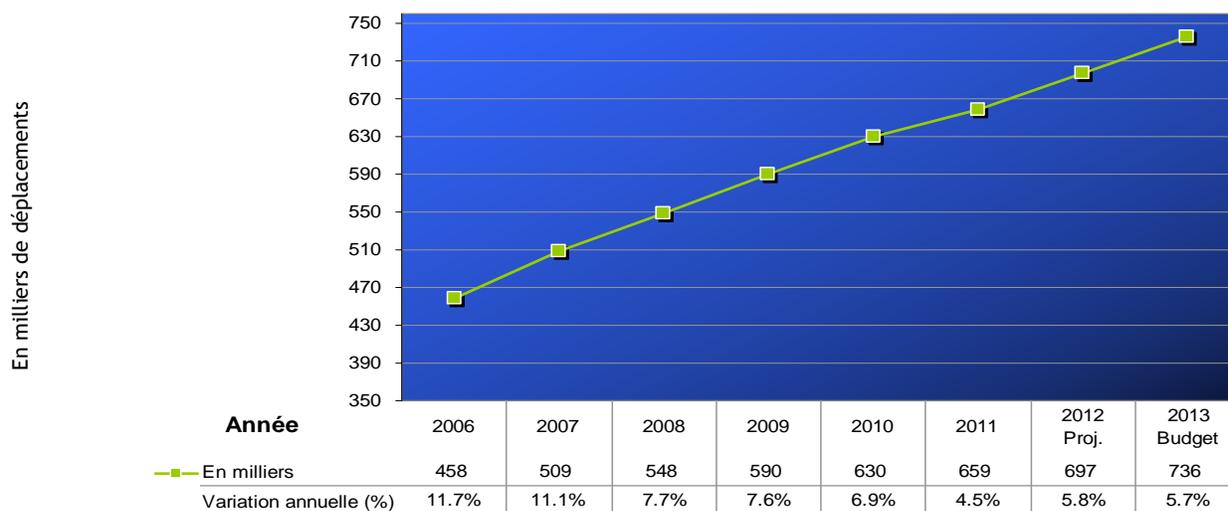
### Un achalandage en croissance

Pour l'année 2012, le RTC prévoit atteindre un achalandage de 46,7 millions de déplacements, soit une croissance de 3,8 % par rapport au réel de l'année 2011. Selon les paramètres retenus, l'achalandage devrait atteindre 47,8 M en 2013, soit une croissance additionnelle de 2,4 % par rapport à la projection 2012. Le RTC aura ainsi connu une croissance de 19,5 % pour la période de 2006 à 2013, soit une augmentation annuelle moyenne de 3 %.



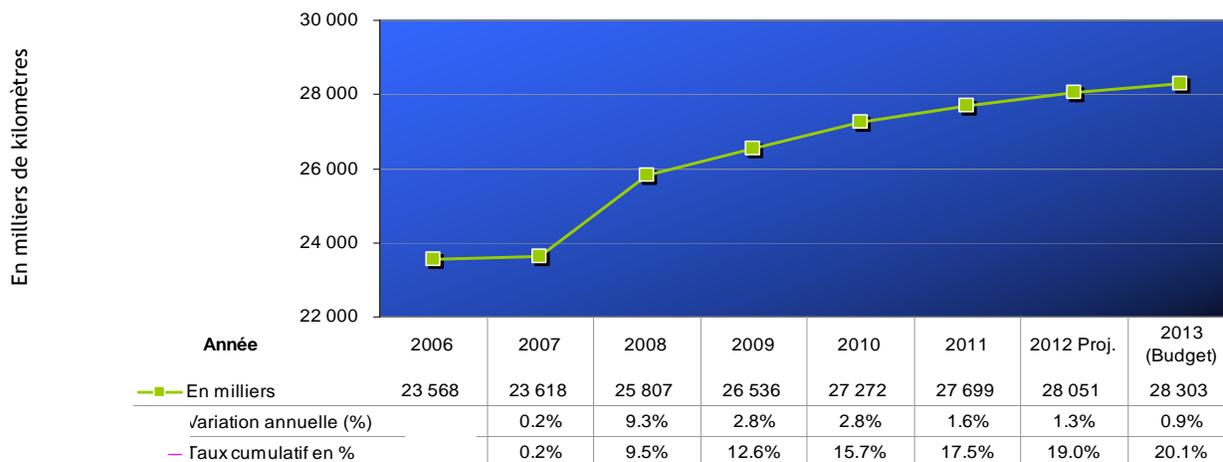
### Évolution des déplacements du transport adapté

En forte hausse depuis plusieurs années, le transport adapté poursuit sa croissance en 2013 avec une augmentation de 5,7 % de son offre de service pour atteindre 736 000 déplacements. De 2006 à 2013, la progression moyenne des déplacements sera de 7,6 %.



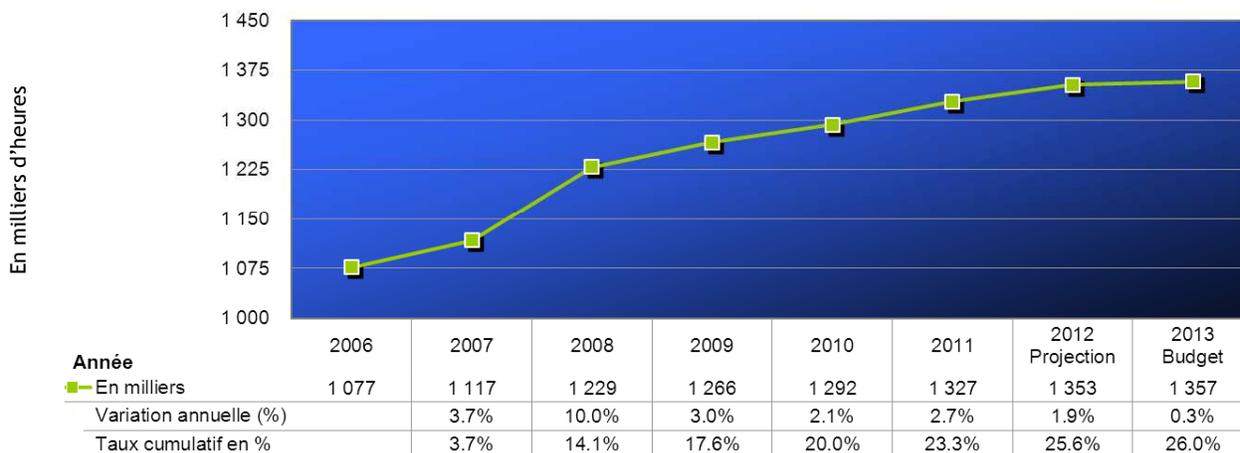
## Une offre de service optimisée

En 2006, le gouvernement du Québec a adopté la *Politique d'aide gouvernementale au transport collectif* permettant aux sociétés de transport de majorer leur offre de service de 16 % basée sur les kilomètres parcourus. Ce programme d'aide à l'amélioration des services a pris fin en 2012. Durant la période de 2006 à 2012, la croissance de l'offre de service du RTC a atteint 19 %.



Pour la rentrée d'automne 2013, plus de 33 000 heures de service seront ajoutées pour améliorer et créer des parcours plus rapides et plus efficaces en direction de Sainte-Foy.

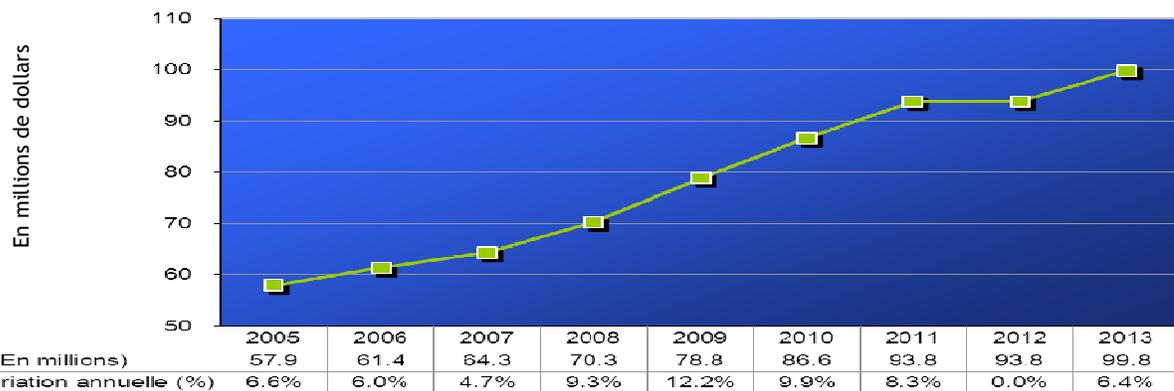
Pour la période de 2006 à 2013, le RTC aura ajouté plus de 280 000 heures de service, soit une augmentation de 26 %.



## L'agglomération de Québec continue d'investir dans le transport collectif

De 2006 à 2013, la contribution de l'agglomération de la ville de Québec a augmenté en moyenne de 7,1 % par année permettant ainsi d'accroître l'offre de service de plus de 26 %. Au budget 2013, l'agglomération de Québec hausse sa contribution de 6 M\$ ou 6,4 % et s'appliquera principalement sur le service de dette, le régime de retraite, le carburant et la demande croissante du transport adapté, considérant les hausses de ces dernières dépenses depuis 2011.

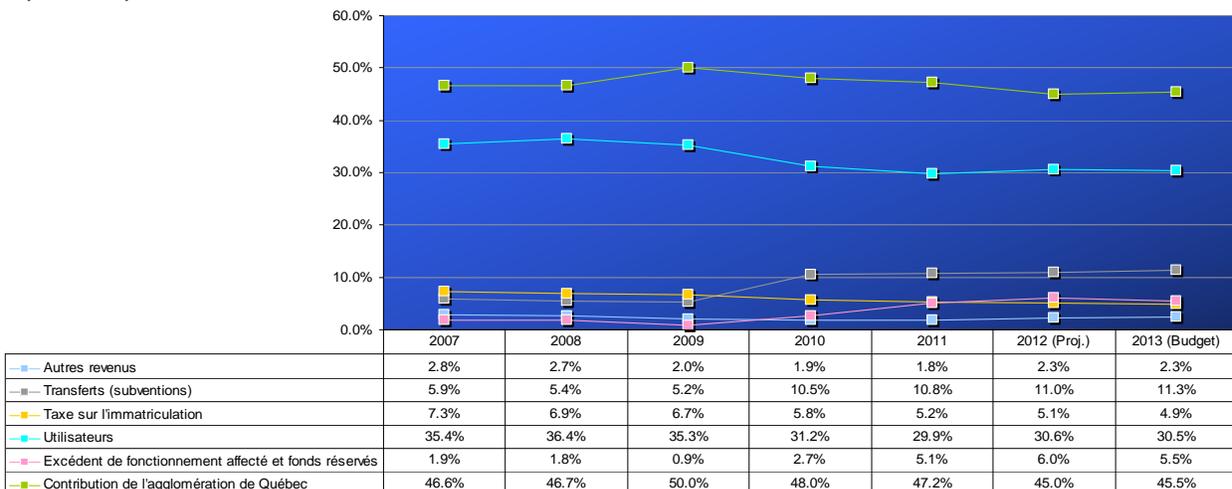
### Évolution de la contribution municipale



## L'évolution des sources de financement

L'agglomération de Québec demeure le principal contributeur du financement du transport collectif avec une part de 45,5 % au budget 2013. Bien que la part des utilisateurs a diminué au cours des dernières années (35,4 % en 2007), elle se stabilise aux environs de 31 % depuis 2010.

L'ensemble des autres sources de financement, soit l'équivalent de 24 %, occupe sensiblement la même proportion qu'au cours des dernières années.



Notons qu'une partie des subventions aux immobilisations est versée au comptant (Fonds vert et SOFIL) et que dans un tel cas, ces montants ne figurent pas à titre de source de financement au budget. Seule l'aide pour des projets financés par emprunt est inscrite en vertu des normes comptables.

### **Une capacité de remisage limitée de véhicules**

La livraison de la phase II du centre Métrobus en décembre 2012 permettra au RTC d'accroître sa capacité opérationnelle de 67 à 127 autobus articulés. L'an prochain, ce centre opérera 87 autobus articulés et 40 autobus standards.

Le parc de véhicules prévu en 2013 pour les deux centres sera de 658 autobus (en équivalent 40 pieds) et occupera la presque totalité de nos espaces de remisage.

### **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 220 M\$ pour les trois prochaines années, 128,1 M\$ ou 58 % y sont destinés.

Plusieurs projets pour l'amélioration du service seront initiés et réalisés en 2013-2015, dont :

- La planification du nouveau centre d'exploitation.
- L'implantation d'un système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (Nomade temps réel).
- La mise en place du Métrobus 804.
- La mise en place d'un parcours à haut niveau de service, parcours 7 HNS.

Parmi les projets regroupés au maintien du patrimoine (92 M\$), le renouvellement du parc autobus compose la plus grande part (55,7 M\$), les autres portent sur les infrastructures d'accueil, la machinerie et les technologies de l'information.

L'ensemble des investissements est subventionné à hauteur de 66 %.

## L'augmentation des dépenses

### Sommaire

Le budget 2013 présente une augmentation des dépenses de 8,8 M\$, soit 4,2 % par rapport au budget 2012.

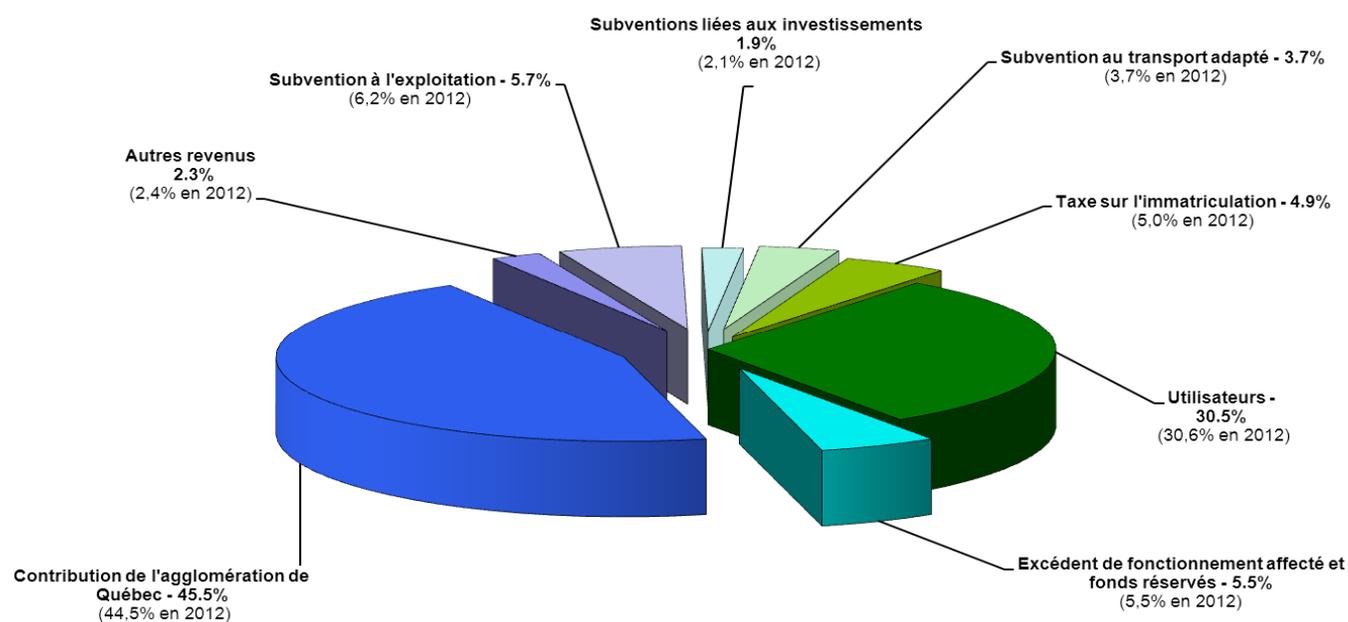
Cette augmentation se répartit et s'explique selon les éléments suivants :

1. **Optimisation de l'offre de service et amélioration du service à la clientèle**
  - a. Diminution de 12 000 heures incluant une optimisation de l'offre de service pour 0,7 M\$ d'économies ou -0,4 %.
  - b. Hausse du service de transport adapté pour 33 000 déplacements pour un total de 736 000 déplacements et un coût additionnel de 0,7 M\$ ou 0,4 %.
2. Des **investissements** découlant des projets de développement et de maintien qui se poursuivent, haussant le **service de dette** de 1,9 M\$ ou 0,9 %.
3. **Gestion des dépenses courantes**
  - a. Indexation des coûts de rémunération de 2 % et révision des autres coûts liés à la rémunération, tels que les avantages sociaux et la progression du personnel, le tout pour un total de 5,7 M\$ ou 2,7 %.
  - b. Variation des biens et services tels que le carburant, l'entretien des véhicules et les frais généraux pour 1,2 M\$ ou 0,6 %.
4. **Amélioration de la productivité** diminuant les dépenses de 1,0 M\$ ou -0,5 %.
5. Hausse du coût du **régime de retraite** de 1,0 M\$ ou 0,5 %.

### En résumé

	M\$	%
Salaires et avantages sociaux	5,7	2,7
Service de la dette	1,9	0,9
Biens et services	1,2	0,6
Régime de retraite	1,0	0,5
Transport adapté	0,7	0,4
Amélioration de la productivité	(1,0)	(0,5)
Optimisation de l'offre de services	(0,7)	(0,4)
	<b>8,8 M\$</b>	<b>4,2 %</b>

## Répartition des revenus 2013



## Revenus 2012-2013

(En milliers)	Budget 2013	Proportion des revenus	Budget 2012	Écart budget 2013-2012	
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(%)
Autres revenus	5 120	2,3 %	5 154	(34)	(0,7) %
Subvention à l'exploitation	12 545	5,7 %	13 054	(508)	(3,9) %
Subventions liées aux investissements	4 223	1,9 %	4 384	(160)	(3,7) %
Subvention au transport adapté	8 177	3,7 %	7 725	452	5,9 %
Taxe sur l'immatriculation	10 711	4,9 %	10 613	98	0,9 %
Utilisateurs	66 857	30,5 %	64 434	2 423	3,8 %
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	12 016	5,5 %	11 510	505	4,4 %
Contribution de l'agglomération de Québec	99 767	45,5 %	93 767	6 000	6,4 %
<b>Total des revenus</b>	<b>219 416</b>	<b>100 %</b>	<b>210 640</b>	<b>8 776</b>	<b>4,2 %</b>

## Analyse 2012-2013

Les revenus sont en hausse de 8,8 M\$ par rapport au budget 2012. Les principales variations par catégories de revenus sont les suivantes :

### **Autres revenus (-34 000 \$ ou -0,7 %)**

Ces revenus proviennent de contrats publicitaires, de location d'autobus, de stationnement, de placements et de droits payables pour la carte OPUS. Ces revenus comptent pour 2,3 % du financement et demeurent stables en 2013.

### **Subvention à l'exploitation (-508 000 \$ ou -3,9 %)**

En 2007, le gouvernement du Québec a instauré un programme d'aide pour soutenir les sociétés de transport dans leurs efforts visant à accroître l'offre de service à la population. Le gouvernement provincial a fixé comme cible à atteindre de 2006 à 2012, une augmentation de l'offre de service de 16 % et une hausse de l'achalandage de 8 %. L'augmentation des passages en 2012 aura atteint 16,7 % au regard de cet objectif de 8 %.

Pour l'année 2013, le RTC recevra une somme maximum de 12,5 M\$ pour couvrir 50 % des dépenses d'exploitation relatives à l'instauration des initiatives visant à accroître l'offre de service de 2006 à 2012. Le programme n'a pas été bonifié pour accroître l'offre de service en 2013.

### **Subventions liées aux investissements (-160 000 \$ ou -3,7 %)**

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 proviennent de trois sources : le *Programme régulier*, le *Programme d'aide à l'amélioration des services* (Fonds vert) et le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun* de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). 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.

Les revenus de subventions liées aux investissements diminuent de 0,2 M\$ ou 3,7 % par rapport au budget 2012, attribuable à des subventions versées comptant sur des acquisitions d'actifs.

### **Subvention au transport adapté (452 000 \$ ou 5,9 %)**

Pour l'année 2013, le transport adapté prévoit 8,2 M\$ d'aide financière pour soutenir ses activités, soit une augmentation de 5,9 % sur l'année 2012 ou 0,5 M\$.

### **Taxe sur l'immatriculation (98 000 \$ ou 0,9 %)**

La taxe est fixée à 30 \$ annuellement par automobile depuis 1992. Cette source de financement contribue à 4,9 % des revenus du RTC.

### **Utilisateurs (2,4 M\$ ou 3,8 %)**

L'achalandage prévu au budget 2013 s'élève à 47,8 M, comparativement à 46,7 M projeté en 2012. Il s'agit d'une hausse de 2,4 % sur la projection 2012.

Le service de transport adapté prévoit réaliser 736 000 déplacements, soit une hausse de 5,7 % sur la projection 2012.

La part des utilisateurs comptera pour 30,5 % des revenus comparativement à 30,6 % en 2012. Ceux-ci incluent une hausse moyenne de 2,9 % sur l'ensemble des tarifs 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 (505 000 \$ ou 4,4 %)**

Les montants proviennent des résultats escomptés pour l'année 2012, soit un surplus de l'ordre de 3,0 M\$, et de surplus des années précédentes. Un montant de 6,8 M\$ vise à atténuer le coût du régime de retraite et une somme de 3,9 M\$ contribue à réduire le financement requis de l'agglomération.

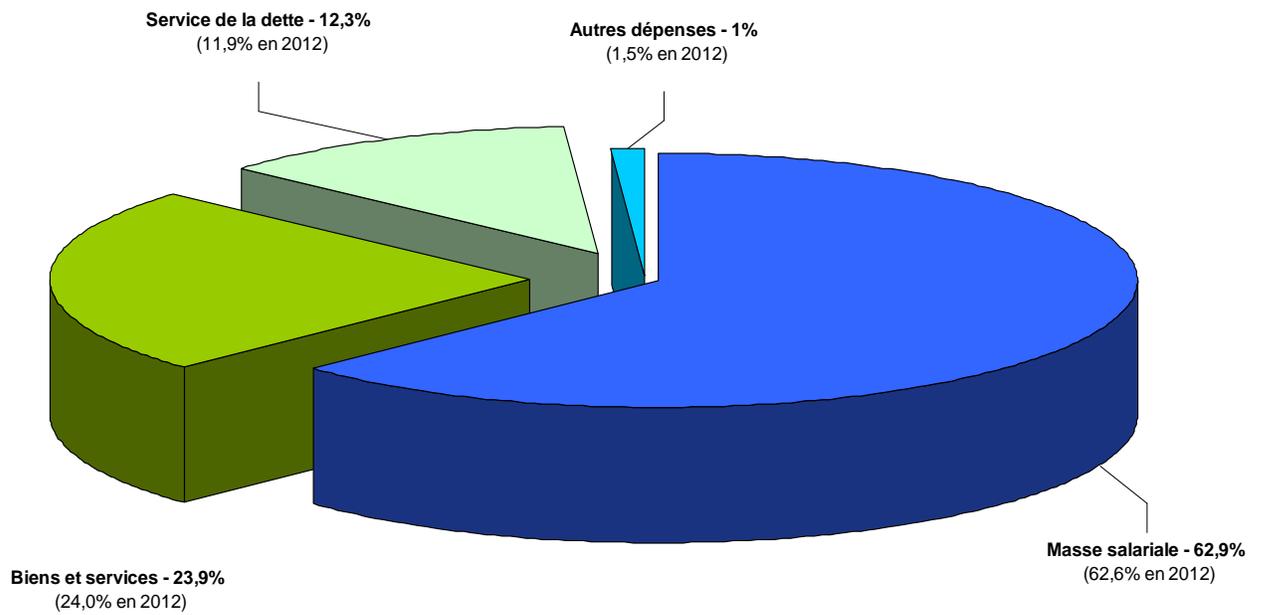
Les fonds réservés pour l'amortissement de frais d'émissions à long terme sont de l'ordre de 1,3 M\$.

### **Contribution de l'agglomération (6 M\$ ou 6,4 %)**

En 2013, l'agglomération de Québec versera 99,8 M\$ au RTC, soit une augmentation de sa contribution de 6,0 M\$ ou 6,4 % par rapport à l'année 2012.

La proportion des revenus assumée par l'agglomération est de 45,5 %.

## Répartition des dépenses 2013



## Dépenses 2012-2013

(En milliers)	Budget 2013	Proportion des dépenses	Budget 2012	Écart budget 2013-2012	
	(\$)	(%)	(\$)	(\$)	(%)
<b>Masse salariale</b>					
Avantages sociaux	16 136	7,4 %	15 225	911	6,0 %
Avantages sociaux futurs	16 154	7,4 %	15 056	1 096	7,3 %
Coûts d'emploi	3 589	1,6 %	3 601	(12)	-0,3 %
Salaires	101 694	46,5 %	97 515	4 179	4,3 %
	137 573	62,9 %	131 397	6 175	4,7 %
<b>Biens et services</b>					
Chauffage, électricité, téléphone	1 885	0,9 %	1 836	50	2,7 %
Entretien et opérations des véhicules	10 054	4,6 %	10 273	(219)	-2,1 %
Entretien et réparations des bâtiments	2 974	1,4 %	2 835	138	4,9 %
Frais généraux	19 613	9,0 %	18 732	880	4,7 %
Carburant	17 665	8,1 %	16 901	764	4,5 %
	52 191	23,9 %	50 577	1 614	3,2 %
<b>Service de la dette</b>					
Coûts de financement – intérêts	8 849	4,0 %	9 042	(193)	-2,1 %
Remboursement de la dette à long terme	17 959	8,2 %	15 899	2 060	13 %
	26 808	12,3 %	24 941	1 867	7,5 %
<b>Autres dépenses</b>					
Optimisation et productivité	(1 000)	-0,5 %	0	(1 000)	-
Imprévus	3 232	1,5 %	3 097	135	4,4 %
	2 232	1,0 %	3 097	(865)	-27,9 %
<b>Total des dépenses</b>	<b>218 804</b>	<b>100 %</b>	<b>210 013</b>	<b>8 791</b>	<b>4,2 %</b>

## Analyse 2012-2013

### Dépenses liées à l'exploitation

#### ▪ Masse salariale (6,2 M\$ ou 4,7 %)

	En milliers (\$)	
Indexation salariale et autres ajustements <sup>(1)</sup>	4 179	3,2 %
Avantages sociaux <sup>(2)</sup>	996	0,7 %
Régime de retraite <sup>(3)</sup>	<u>1 000</u>	<u>0,8 %</u>
	6 175	4,7 %

(1) Outre l'indexation salariale, l'augmentation de 4,2 M\$ inclut les sommes requises pour la progression du personnel dans les échelles salariales, l'ajustement de production du service et l'annualisation des postes ajoutés en 2012.

(2) L'augmentation provient principalement de la variation de la masse salariale.

(3) La dépense du régime de retraite est en hausse de 1,0 M\$ afin de résorber progressivement l'impact de la crise financière de 2008 d'ici l'année 2019. L'augmentation de la contribution des employés au régime de retraite a permis d'atténuer cette hausse.

#### ▪ Biens et services (1,6 M\$ ou 3,2 %)

L'ensemble des biens et services augmente de 1,6 M\$ ou de 3,2 %. À noter qu'en isolant l'effet de la hausse du carburant, soit 0,8 M\$, et des coûts de structure de 0,5 M\$ liés à l'agrandissement du centre Métrobus, les biens et services augmentent de 1,1 %.

La dépense de **carburant** au budget 2013 a été établie en considérant que le prix pour 90 % de la consommation est déterminé et fixé à 1,05 \$/L par une stratégie de couverture utilisant des « Swaps ». Le prix global au litre est de 1,04 \$/L au budget 2013, alors qu'il était de 0,99 \$/L au budget 2012.

Les dépenses **d'entretien et d'opérations des véhicules** sont réduites de 219 000 \$. Cette baisse globale des dépenses provient de divers programmes d'amélioration mis de l'avant par les différentes équipes de maintenance et d'un effort concerté de productivité.

Au regard des **frais généraux**, la variation par rapport au budget 2012 est de 0,9 M\$ et correspond principalement à une hausse du coût des services taxis et minibus pour le transport adapté de 0,7 M\$ en lien avec la hausse de service.

Biens et services (en milliers \$)	2013	2012	Écart	%
Chauffage, électricité, téléphone	1 885	1 836	50	2,7
Entretien et opérations des véhicules	10 054	10 273	(219)	-2,1
Entretien et réparations des bâtiments	2 974	2 835	138	4,9
Frais généraux	19 613	18 732	880	4,7
Carburant	17 665	16 901	764	4,5
<b>TOTAL</b>	<b>52 191</b>	<b>50 577</b>	<b>1 614</b>	<b>3,2</b>

- **Dépenses liées aux investissements (1,9 M\$ ou 7,5 %)**

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, telle que la construction de la phase II du centre Métrobus.

- **Optimisation et productivité (-1,0 M\$)**

En plus des divers programmes d'amélioration déjà en cours, le RTC s'est donné un objectif d'optimisation et de productivité additionnel de 1 M\$ en 2013. Pour y parvenir, le RTC entend accentuer la révision de ses méthodes de travail et d'organisation.

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

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

## Équivalences de postes – Transport collectif 2012-2013

### Par groupe

	Budget 2013	Budget 2012	Écart 2013-2012
Cadres	118	118	0
Bureau	138	134	4
Inspection répartition	48	49	(1)
Entretien	281	276	5
Chauffeur	921	915	6
<b>TOTAL</b>	<b>1 506</b>	<b>1 492</b>	<b>14</b>

## Postes – Transport adapté 2012-2013

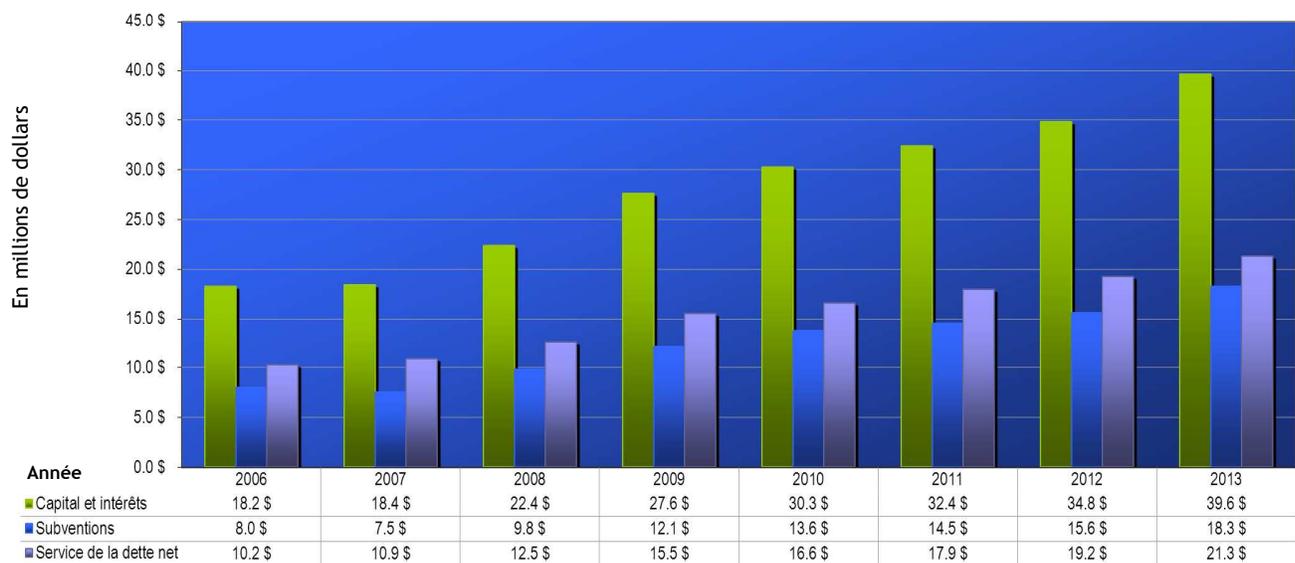
	Budget 2013	Budget 2012	Écart 2013-2012
Transport adapté	54	52	2

## Financement des immobilisations

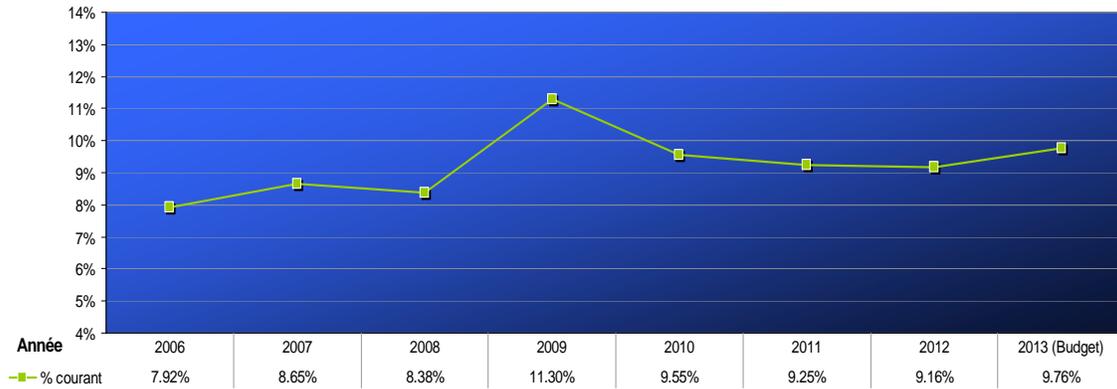
Pour l'année 2013, des projets totalisant 83,4 M\$ sont prévus au programme triennal des immobilisations.

Le service de la dette brut est estimé à 39,6 M\$ en 2013. Des programmes d'aide s'élevant à 18,3 M\$ permettent de réduire à 21,4 M\$ la dépense nette à assumer au budget 2013.

### Évolution du service de la dette

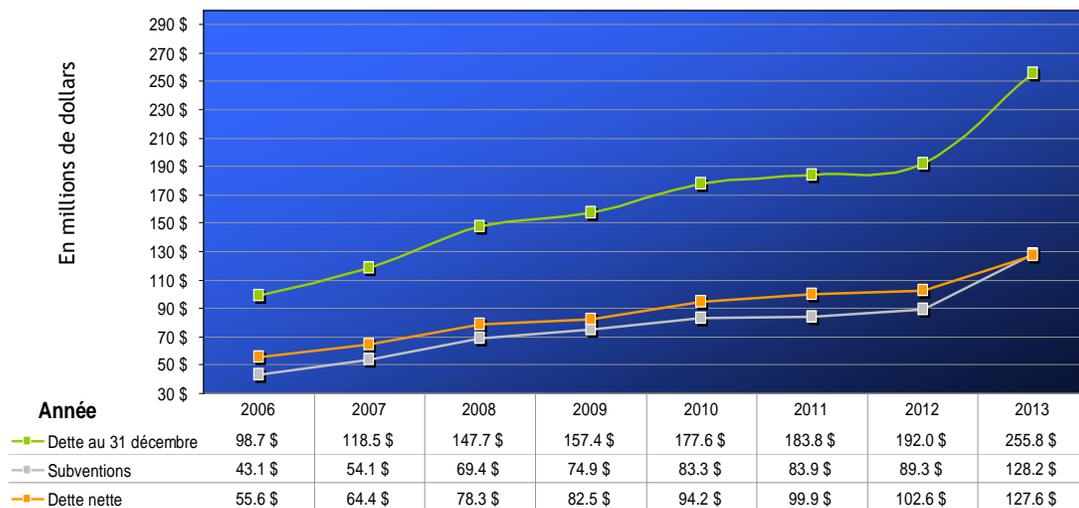


### Évolution de la proportion du service de la dette net sur les dépenses totales



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 2013. 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.

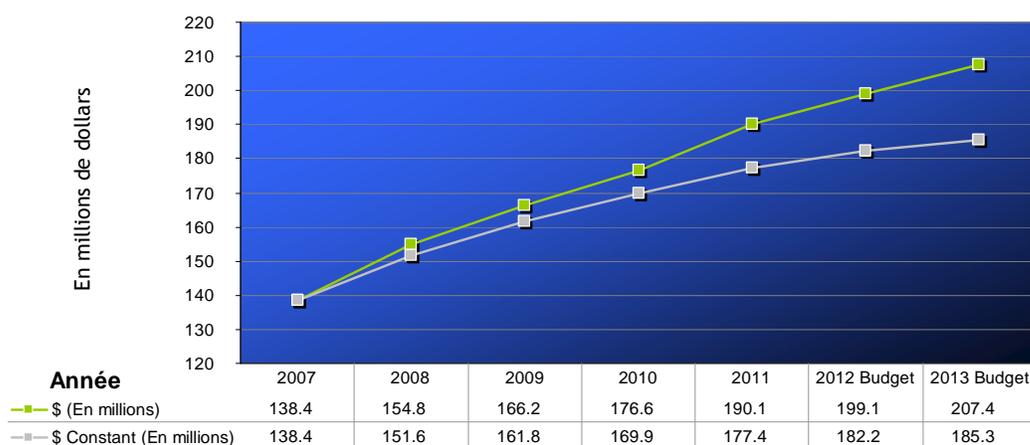
Les résultats en dollars constants sont calculés à partir de l'**indice des prix à la consommation** pour la région de Québec. Les taux pour 2012 et 2013 sont des prévisions.

### Indice des prix à la consommation

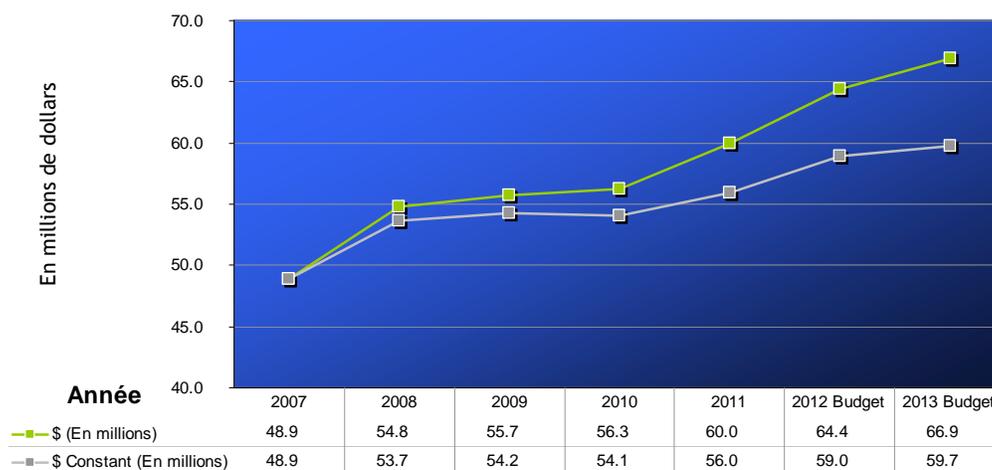
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>IPC – Québec</b>	1.000	1.021	1.027	1.040	1.072	1.093	1.119
<b>Variation en %</b>		2.10	0.59	1.27	3.08	1.96	2.38

Source : Statistique Canada

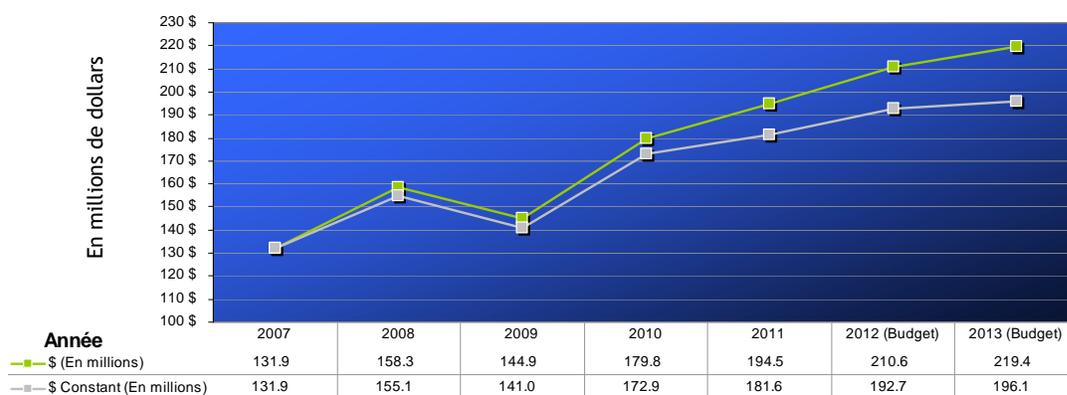
### Revenus totaux consolidés avant surplus accumulé affecté et fonds réservés



## Revenus des utilisateurs consolidés



## Dépenses totales consolidées



En 2008, le coût lié aux activités du 400<sup>e</sup> 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**

---

**2013-2014-2015**

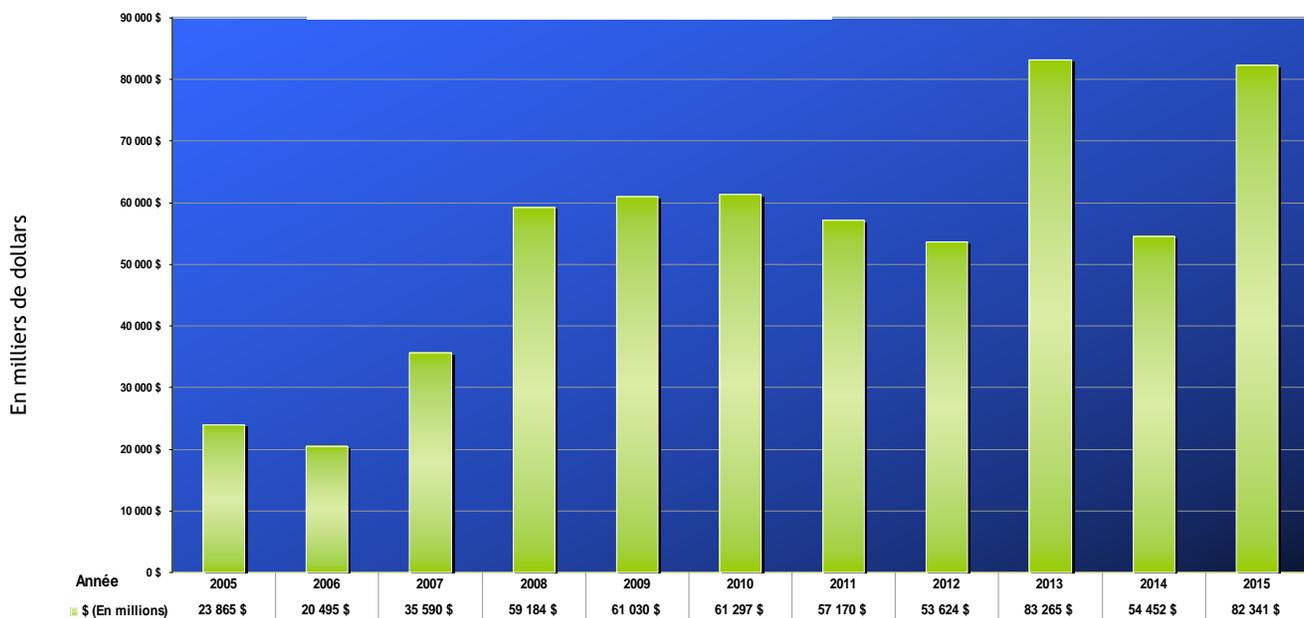
## Évolution des investissements annuels

### Évolution des investissements

Au cours de la période 2007 à 2012, le RTC a investi de façon importante dans le cadre de son plan stratégique de développement des services, permettant ainsi d'accroître le service de 25,6 %. Durant cette période, un montant total de 327,9 M\$ aura été investi, soit une moyenne annuelle de 54,7 M\$.

Au programme triennal des immobilisations 2013-2015, le RTC inclut diverses actions nécessaires afin de poursuivre son développement. C'est dans cette optique que le RTC entend continuer son plan en investissant 220 M\$ au cours des trois prochaines années, dont 128,1 M\$ ou 58,0 % aux projets de développement.

### Évolution des investissements



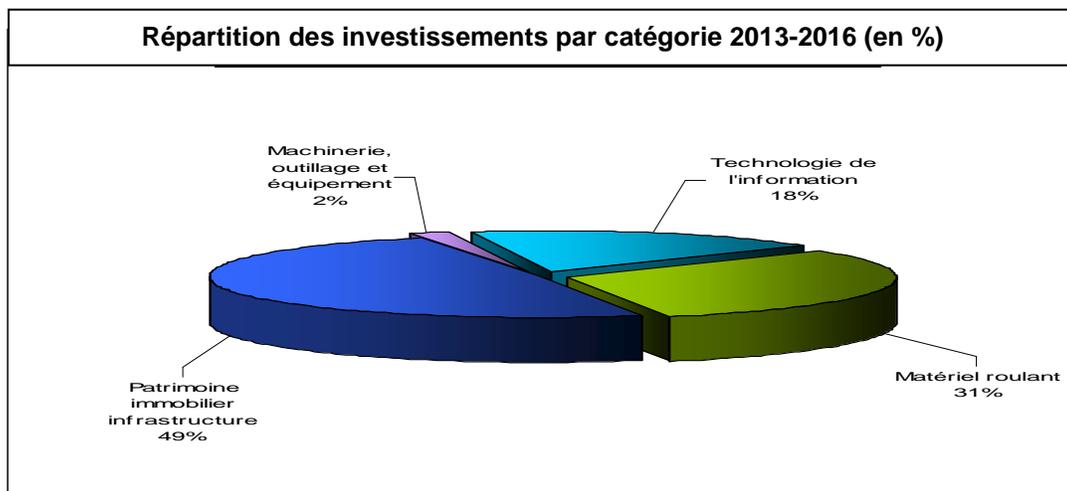
## Analyse sommaire des investissements 2013-2014-2015

### SOMMAIRE – TABLEAU A

	DESCRIPTION	Subv.	(En milliers de \$)			Total 2013-2015
			2013	2014	2015	
1	Matériel roulant	59,0 %	28 328	4 975	35 235	68 538
2	Patrimoine immobilier et infrastructures	72,8 %	37 820	33 325	36 895	108 040
3	Machinerie, outillage et équipement	57,0 %	3 166	944	433	4 543
4	Technologie de l'information	58,6 %	13 951	15 208	9 778	38 937
<b>TOTAL</b>		<b>65,7 %</b>	<b>83 265</b>	<b>54 452</b>	<b>82 341</b>	<b>220 058</b>

Subventions	54 044	36 343	54 209	144 596
Investissements nets de subventions	29 221	18 109	28 132	75 462

Total des projets : maintien du patrimoine – tableau B	42 388	14 853	34 683	91 924
Total des projets de développement – tableau C	40 877	39 599	47 658	128 134
Total des projets – tableau A	83 265	54 452	82 341	220 058



## Analyse sommaire des investissements 2013-2014-2015

### Sommaire (tableau A)

Le programme triennal des immobilisations (PTI) s'élève à 220 M\$. La part la plus importante, soit 128,1 M\$ ou 58 %, est destinée à la réalisation des projets de développement (tableau C). En ce qui a trait aux projets de maintien du patrimoine (tableau B), les investissements atteignent 92 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 145 M\$ ou 65,7 % des dépenses prévues. De ces subventions, 95 M\$ ou 66 % financent les projets de développement (tableau C) se chiffrant à 128 M\$. En ce qui a trait aux projets courants ou au maintien du patrimoine (tableau B), la subvention est de 49 M\$ ou 34 % pour des investissements atteignant 92 M\$.

Parmi tous les achats faits par le RTC, 31 % concerne l'acquisition d'autobus. Le tableau ci-après démontre la répartition des achats par type de véhicules.

ACQUISITION D'AUTOBUS				
	2013	2014	2015	2013-2015
<b>Renouvellement</b>				
Standard	33	--	--	33
Électrique	--	--	8	8
Articulé	--	--	23	23
	33	--	31	64
<b>Développement</b>				
Standard	--	5	--	5
	--	5	--	5
<b>Total</b>				
Standard	33	5	--	38
Électrique	--	--	8	8
Articulé	--	--	23	23
	33	5	31	69

## Analyse des projets en maintien du patrimoine 2013-2014-2015

### MAINTIEN DU PATRIMOINE – TABLEAU B

No	DESCRIPTION	<i>(en milliers de \$)</i>			
		2013	2014	2015	Total 2013-2015
1	Matériel roulant	25 608	--	30 106	55 714
2	Patrimoine immobilier et infrastructures	7 874	7 658	2 844	18 376
3	Machinerie, outillage et équipement	3 166	944	433	4 543
4	Technologie de l'information	5 740	6 251	1 300	13 291
<b>TOTAL DES INVESTISSEMENTS</b>		<b>42 388</b>	<b>14 853</b>	<b>34 683</b>	<b>91 924</b>
<b>Subventions</b>		<b>23 516</b>	<b>7 630</b>	<b>18 256</b>	<b>49 402</b>
		<b>55,5 %</b>	<b>51,4 %</b>	<b>52,6 %</b>	<b>53,8 %</b>
<b>Investissements nets de subventions</b>		<b>18 872</b>	<b>7 223</b>	<b>16 426</b>	<b>42 521</b>
		<b>44,5 %</b>	<b>48,6 %</b>	<b>47,4 %</b>	<b>46,2 %</b>
<b>Renouvellement du parc autobus</b>					
Autobus standards		<b>33</b>	--	--	<b>33</b>
Autobus électriques		--	--	<b>8</b>	<b>8</b>
Autobus articulés		--	--	<b>23</b>	<b>23</b>
<b>Total des autobus</b>		<b>33</b>	--	<b>31</b>	<b>64</b>

## **Analyse des projets courants 2013-2014-2015**

### **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 92 M\$ d'investissements au PTI 2013-2014-2015, dont 42,4 M\$ en 2013.

#### **Matériel roulant (55,7 M\$)**

Un montant de 55,7 M\$ ou 61 % de l'investissement total est prévu pour renouveler le parc autobus. En 2013, le RTC prendra livraison de 33 autobus standards et en 2015, de 23 autobus articulés et 8 autobus électriques.

#### **Patrimoine immobilier et infrastructures (18,4 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 figurent aussi parmi les principaux investissements.

Un montant de 2,1 M\$ est inscrit pour moderniser les infrastructures d'accueil, les abribus, les stations et les zones d'attente.

#### **Machinerie, outillage et équipement (4,5 M\$)**

Le RTC procédera à 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.

Également, deux laves-autobus seront remplacés en 2013 pour un total de 1,3 M\$.

#### **Technologie de l'information (13,3 M\$)**

Des projets totalisant 13,3 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 mise à niveau du logiciel d'entretien, le remplacement et l'évolution des différentes composantes informatiques, la mise en place d'un réseau de fibre optique. Le système OPUS sera développé sur service WEB pour la recharge des titres à distance et l'acquisition d'un système de gestion intégré sera analysée.

## PROJETS DE DÉVELOPPEMENT PAR STRATÉGIE – TABLEAU C

No	DESCRIPTION	Subv.	<i>(En milliers de \$)</i>			
			2013	2014	2015	Total 2013-2015
5	Mise en place d'un réseau structurant	74,2 %	10 003	14 712	17 467	42 182
6	Développer le service vers les principaux pôles d'activité	68,7 %	8 526	5 969	--	14 495
8	Offrir un service moderne et de qualité	72,5 %	9 212	10 206	9 991	29 409
9	Nouvelles initiatives au Plan de mobilité durable	77,6 %	13 136	8 712	20 200	42 048
<b>TOTAL</b>			<b>40 877</b>	<b>39 599</b>	<b>47 658</b>	<b>128 134</b>

<b>Subventions</b>	<b>74,3 %</b>	<b>30 527</b>	<b>28 713</b>	<b>35 954</b>	<b>95 194</b>
<b>Investissements nets de subventions</b>	<b>25,7 %</b>	<b>10 350</b>	<b>10 886</b>	<b>11 704</b>	<b>32 940</b>

### Accroissement du parc autobus (inclus dans les stratégies)

Autobus standards	--	5	--	5
-------------------	----	---	----	---

## Projets de développement

### (Tableau C par stratégie)

Des investissements de 128,1 M\$ sont liés aux projets de développement, soit 58 % du PTI 2013-2015. En 2013, l'investissement s'élèvera à 40,9 M\$.

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

### **Mettre en place un réseau structurant (42,2 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 l'amélioration des mesures prioritaires et des zones d'attente ainsi que l'aménagement de terminus.
- Mettre en service la ligne Métrobus 804 et ses mesures prioritaire (voies réservées, systèmes de feux prioritaires) et aménager des stations et terminus favorisant des connexions intermodales (croisement de lignes Métrobus).
- Poursuivre le développement des dessertes Métrobus 802-803 par l'amélioration des zones d'attente et l'aménagement de stations.

### **Développer le service vers les principaux pôles d'activité (14,5 M\$)**

Développer un service fréquent et rapide en destination des principaux centres d'activité de Sainte-Foy via l'autoroute Robert-Bourassa. Cette stratégie inclut la construction d'infrastructures hors emprise de l'autoroute, l'acquisition de 5 autobus standards en 2014 en plus de l'aménagement de terminus.

### **Offrir un service moderne et de qualité (29,4 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 des parcours 800-801 et dans les principales zones d'attente.

Développer et mettre en place un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (Nomade temps réel). 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.

### **Nouvelles initiatives au Plan de mobilité durable (42 M\$)**

- Conception d'un plan d'aménagement du territoire et de politiques de transport favorisant le transport collectif et incluant des études pour le tramway.
- Implantation d'un centre de service afin d'avoir les installations requises pour recevoir les ajouts d'autobus. Ce nouveau centre aura une capacité d'environ 250 autobus et devrait être réalisé en deux phases : une première en 2017, une seconde en 2021. Ce centre additionnel permettra d'améliorer la répartition des autobus sur le réseau et d'augmenter la capacité globale pour exploiter le parc d'autobus.
- Achat d'autobus articulés pour mieux desservir la clientèle du parcours 7, un des plus achalandés du réseau. Ce projet inclut l'aménagement des infrastructures pour la mise en service des autobus, l'accessibilité et l'amélioration des zones d'attente.
- Mise en place d'un pôle d'échange majeur dans le secteur Lebourgneuf / Robert-Bourassa.
- Mise en place de pôles secondaires et mineurs d'échange et amélioration de parcs incitatifs actuels.

## **ANNEXES**

---

## **Définition des types de revenus**

### **REVENUS**

#### **Autres revenus**

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

#### **Contrats de service**

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

#### **Transferts**

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.

#### **Contribution de l'agglomération**

Revenus provenant de la Ville de Québec pour le transport en commun.

## **DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES**

### **DÉPENSES**

#### **Avantages sociaux**

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

#### **Avantages sociaux futurs**

Dépenses du RTC au régime de retraite de ses employés, 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**

Paiement des intérêts sur la dette à long terme.

#### **Coûts d'emploi**

Dépenses liées au personnel portant notamment sur la formation, l'assignation temporaire d'employés accidentés au travail et 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, principalement 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 utilisés 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 appliquées en conformité aux normes comptables.