

Budget 2014



Note liminaire

Le budget 2014 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.

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



Table des matières

Mot du président	5
Membres du conseil d'administration	6
Structure administrative	7
Budget 2014	
Sommaire	8
Principaux paramètres transport collectif / transport adapté	9
Activités financières à des fins fiscales consolidées	10
Faits saillants	11
Analyse des revenus	
Répartition des revenus 2014	14
Revenus consolidés 2013-2014	15
Analyse 2013-2014	16
Analyse des dépenses	
Répartition des dépenses 2014	18
Dépenses consolidées 2013-2014	19
Analyse 2013-2014	20
Équivalences de postes 2013-2014	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

Revenus totaux consolidés avant surplus accumulé affecté et fonds réservés	25
Revenus des utilisateurs consolidés	26
Dépenses totales consolidées	26

Programme triennal d'immobilisations 2014-2015-2016

Évolution des investissements annuels	28
Sommaire des investissements (tableau A)	29
Projets de maintien du patrimoine (tableau B)	31
Projets de développement par stratégie (tableau C)	34

Annexes

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

Mot du président

Animé d'une volonté à rendre le transport en commun plus attrayant, plus performant, tout en appuyant les projets de développement de la Ville de Québec, le Réseau de transport de la Capitale (RTC) a mis de l'avant en 2013 le projet d'envergure « Destination Sainte-Foy », pour bonifier les déplacements quotidiens de milliers de résidants de la banlieue qui travaillent ou étudient sur le plateau centre de Sainte-Foy, un secteur en plein essor. Voilà un bel exemple d'intégration du développement du transport en commun et de l'aménagement du territoire, conforme aux orientations du Plan de mobilité durable. De surcroît, les investissements ont été financés en récupérant des heures de service là où l'achalandage était peu élevé et par les gains d'efficacité générés par les voies réservées. Les parcours eXpress 300 et 500 sont un puissant outil de développement et nous continuerons de les optimiser afin qu'ils répondent toujours mieux aux besoins des clients.

Des signes positifs nous encouragent à poursuivre les actions inscrites dans notre Plan stratégique de développement des services 2005-2014. Par exemple, la croissance de l'achalandage se poursuit avec plus de 47 millions de déplacements en 2013, contre 37 millions en 2005. La popularité du transport en commun ne cesse de croître auprès des gens de Québec pour se rendre aux festivités estivales. Le programme d'abonnement L'abonne BUS Perso, lancé en décembre 2012, suscite un intérêt grandissant auprès des clients, leur permettant des économies appréciables. Se greffe à cela un engagement plus senti des entreprises pour promouvoir le transport en commun, en participant à la construction de stations tempérées ou en offrant à leurs employés L'abonne BUS.

Le budget 2014 est évidemment appuyé sur le Plan stratégique 2005-2014 du RTC ainsi que sur le PTI 2014-2016, ayant comme guide d'action le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec. Ainsi cette année, en plus d'optimiser les eXpress 300 et 500, le RTC amorcera le déploiement du Métrobus 804 dans le nord-ouest de l'agglomération et entamera une analyse pour bonifier la desserte du cœur de la ville. Il rendra le Métrobus 803 accessible aux personnes à mobilité réduite et se dotera de diverses solutions informatiques, reconnues dans l'industrie et éprouvées, afin d'augmenter sa performance.

Le RTC maintient son niveau de dépenses à 219 M\$ en 2014. La part de l'agglomération de Québec augmente quant à elle de 5,1 %. Ces fonds contribueront à atténuer l'effet du déficit du régime de retraite et du manque à gagner résultant du cadre financier pour le transport adapté, maintenu au statu quo depuis 2012 par le gouvernement du Québec. La hausse moyenne des tarifs est prévue à 2,5 %. Cela devrait permettre de respecter le principe d'une contribution des usagers équivalente au tiers des dépenses totales.

Je suis fier du travail réalisé pour élaborer ce budget 2014. Il est le témoin de l'engagement de nos employés et de nos partenaires, particulièrement la Ville de Québec et le ministère des Transports du Québec, à développer le transport en commun dans l'agglomération de Québec dans une perspective de mobilité durable.

Le président,



Rémy Normand

Membres du conseil d'administration

Président

Rémy Normand

Vice-présidente

Marie France Trudel

Membres

Yvan Bourdeau

Anne Corriveau

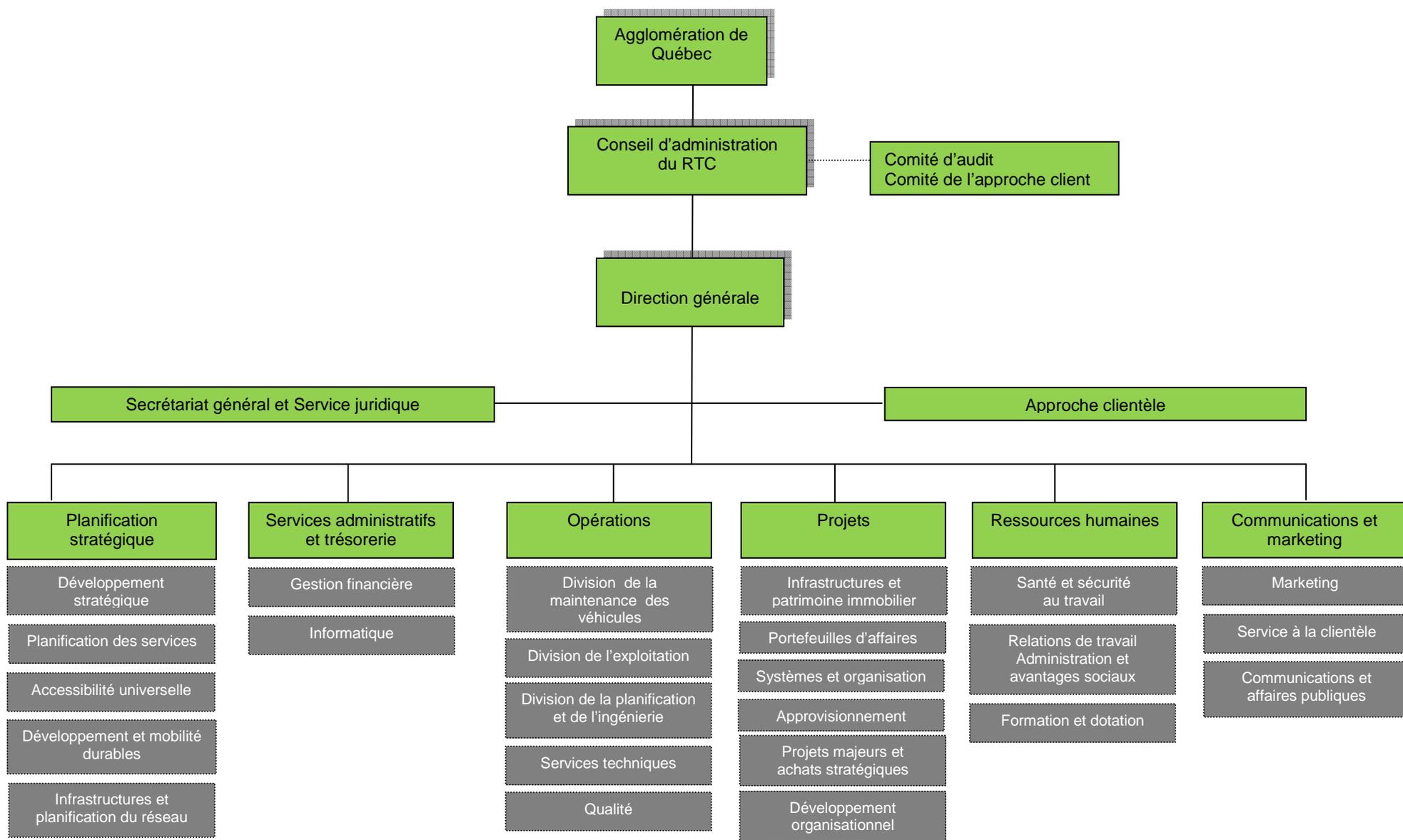
Laurent Proulx

Myriam Régnier

Dominique Tanguay

Suzanne Verreault

Structure administrative 2013



Budget 2014 - Sommaire

Le budget 2014 du Réseau de transport de la Capitale est équilibré à 219 M\$. Il est au même niveau de revenus et de dépenses qu'en 2013.

Revenus

Agglomération de la ville de Québec : Toujours le principal contributeur, 47,8 % des revenus

- Part en hausse de 5,1 %, pour totaliser 104,9 M\$

Note : Le RTC n'a plus de réserve d'excédents de fonctionnement affectés compensant une partie des coûts du régime de retraite. Outre le régime de retraite (3,2 M\$), la part haussée de l'agglomération servira aussi au manque à gagner sur les subventions du transport adapté non reconduites par le MTQ, et ce, depuis 2012 (1 M\$).

Utilisateurs : Contribution encore en deçà du tiers des dépenses à 31,7 %

- Hausse des revenus de 3,8 %, pour totaliser 69,4 M\$
 - Augmentation moyenne des tarifs prévue de 2,5 %
 - Revenus en hausse de 1,3 % associés à la croissance de l'achalandage

Note : La hausse d'achalandage prévue de 3 % (1,4 M de déplacements) est ambitieuse, soit 3 % de plus que le réel constaté en 2013. Elle s'appuie notamment sur la prévision de création d'emplois dans la région et la capacité d'attractivité des services, notamment les parcours 300 et 500.

Dépenses

Diminution des dépenses de 164 000 \$ ou 0,1 %

Hausses des dépenses notamment pour ces éléments :

- Salaires, indexation et ajustements (3,8 M\$)
- Avantages sociaux (1,9 M\$)
- Annualisation des services (0,8 M\$)

Augmentation des dépenses compensée entre autres par:

- Nouvelle entente sur la récupération de la TVQ (2,8 M\$)
- Gains d'optimisation et de productivité (1,7 M\$)
- Stratégie d'achat du coût du carburant (1,6 M\$)

Indicateurs

	Budget 2014	Budget 2013	Écart	Écart %
1- Coût total / heure de service	162,60 \$	162,70 \$	(0,10 \$)	0,01 %
2- Passagers / Équivalence bus	76 620	73 130	3 490	4,8 %

Principaux paramètres - Transport en commun

	BUDGET 2014	PROJECTION 2013	BUDGET 2013
Achalandage	48 461 180	47 046 200	47 824 800
Heures de service	1 364 460	1 355 830	1 357 380
Kilométrage	28 682 850	28 083 980	28 303 300
Nombre d'autobus à la pointe			
▪ Centre Lebourgneuf	432	436	457
▪ Centre Métrobus	70	69	69
▪ Parcours écologique	6	6	6
	508	511	532
Acquisition d'autobus			
▪ Standard (40 pieds)	-	33	33
▪ Hybrides (40 pieds)	5	-	-
	5	33	33
Âge moyen du parc d'autobus	8,1	7,7	7,4
Effectifs (en équivalences de postes)	1 515		1 506
Tarif moyen	1,40 \$	1,36 \$	1,36 \$
Prix du carburant ⁽¹⁾	0,95 \$/L	1,03 \$/L	1,04 \$/L
Taux de consommation du diesel (KM/L)	1,70	1,70	1,68
Vitesse moyenne	21,0	20,9	20,8
Taux d'intérêt sur emprunt	3,50 %	2,30 %	4,00 %

Notes

- (1) Le taux de couverture est de 93 % au prix de 1,02 \$/L.
La récupération de la TVQ (62,8 %) à partir de 2014 s'est traduite par une baisse de 0,07 \$/L.

Principaux paramètres - Transport adapté

	BUDGET 2014	PROJECTION 2013	BUDGET 2013
Nombre de déplacements			
▪ En régie	55 666	51 437	61 425
▪ Minibus privé	56 976	52 654	59 350
▪ Taxi régulier	495 938	487 730	474 712
▪ Taxi adapté	131 220	126 579	136 913
▪ CMQ, taxi adapté	3 200	2 200	3 200
	743 000	720 600	735 600

Activités financières à des fins fiscales consolidées

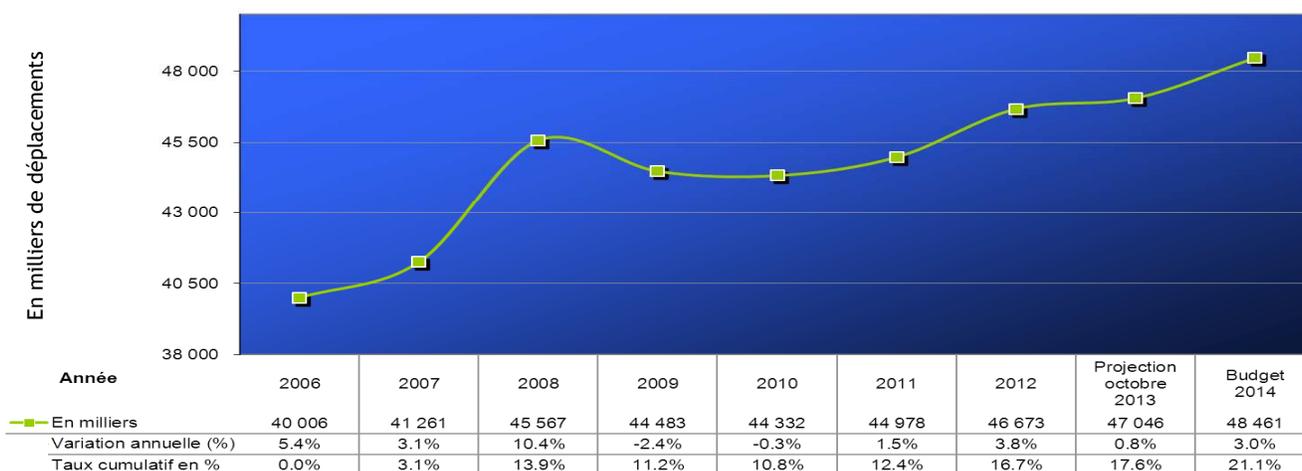
(en milliers)	Budget	Projection	Budget	Écart budget	
	2014	2013 ⁽¹⁾	2013	2014-2013	
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(%)
REVENUS					
Contribution de l'agglomération de Québec	104 867	99 868	99 767	5 100	5,1 %
Utilisateurs	69 395	65 694	66 857	2 538	3,8 %
Transferts (subventions)	24 180	23 443	24 945	(765)	-3,1 %
Taxe sur l'immatriculation	11 011	10 565	10 711	300	2,8 %
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	4 460	11 644	12 016	(7 556)	-62,9 %
Autres revenus	5 339	5 219	5 120	219	4,3 %
TOTAL DES REVENUS	219 252	216 433	219 416	(164)	-0,1 %
DÉPENSES					
Salaires	105 447	101 836	101 695	3 752	3,7 %
Avantages sociaux	17 987	15 883	16 136	1 851	11,5 %
Avantages sociaux futurs	16 156	18 455	18 223	(2 067)	-11,3 %
Montants à pourvoir dans le futur	(2 912)	(2 041)	(1 717)	(1 195)	69,6 %
Coûts d'emploi	3 093	3 075	3 589	(496)	-13,8 %
Carburant	16 076	16 978	17 664	(1 588)	-9,0 %
Entretien et opération des véhicules	9 700	10 269	10 054	(354)	-3,5 %
Entretien et réparation des bâtiments	2 744	2 862	2 974	(230)	-7,7 %
Chauffage, électricité, téléphone	1 671	1 715	1 885	(214)	-11,4 %
Frais généraux	20 008	19 864	19 613	395	2,0 %
Coûts de financement – intérêts	6 687	6 831	8 849	(2 162)	-24,4 %
Optimisation et productivité	--	--	(1 000)	1 000	-100 %
Imprévus	3 291	--	3 232	59	1,8 %
TOTAL- DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT	199 948	195 727	201 197	(1 249)	-0,6 %
FINANCEMENT DES ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT					
Remboursement de la dette à long terme	16 333	17 435	17 959	(1 626)	-9,1 %
Remboursement comptant	2 971	252	260	2 711	1042,6 %
TOTAL - FINANCEMENT	19 304	17 687	18 219	1 085	6,0 %
TOTAL DES DÉPENSES	219 252	213 414	219 416	(164)	-0,1 %
Surplus (déficit) des revenus sur les dépenses	0	3 019	0	0	

(1) Basée sur les résultats au 31 octobre 2013.

Faits saillants

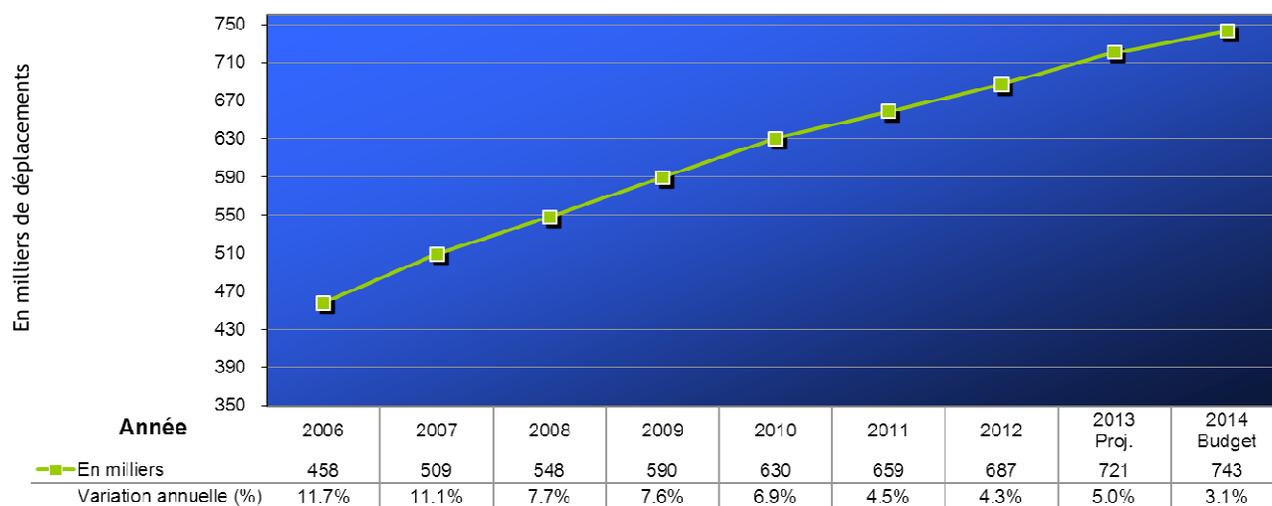
Un achalandage en croissance

D'ici la fin 2013, le RTC prévoit atteindre un achalandage de 47 millions de déplacements, une croissance de 0,8 % par rapport au réel de l'année 2012. Selon les paramètres retenus, l'achalandage devrait atteindre 48,5 M en 2014, une croissance de 3 % par rapport à la projection 2013. Le RTC aura connu une croissance de 21,1 % de 2006 à 2014, une augmentation annuelle moyenne de 2,6 %.



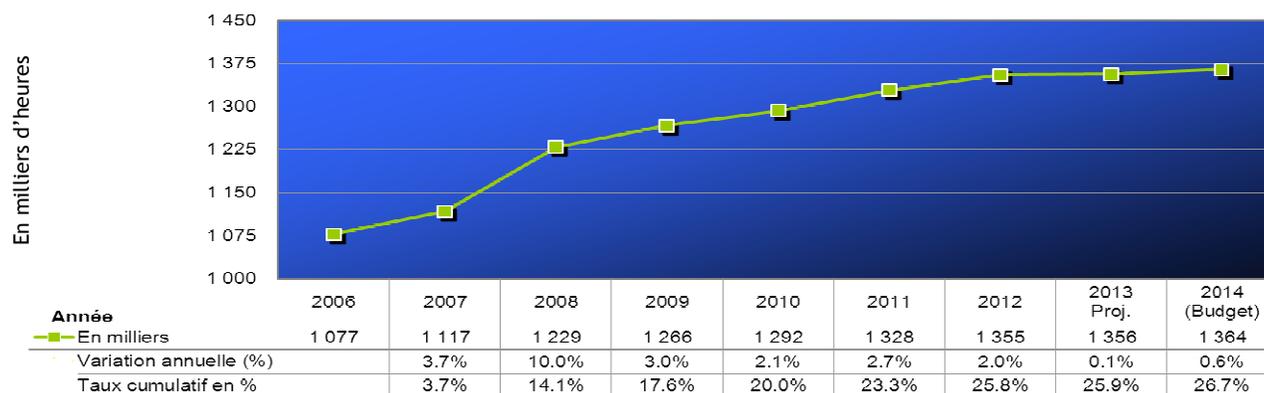
Évolution des déplacements du transport adapté

En forte hausse depuis plusieurs années, le transport adapté poursuivra sa croissance en 2014 avec une augmentation de 3,1 % de son offre de service pour atteindre 743 000 déplacements. De 2006 à 2014, la progression moyenne des déplacements sera de 6,9 %.



Une offre de service améliorée et optimisée

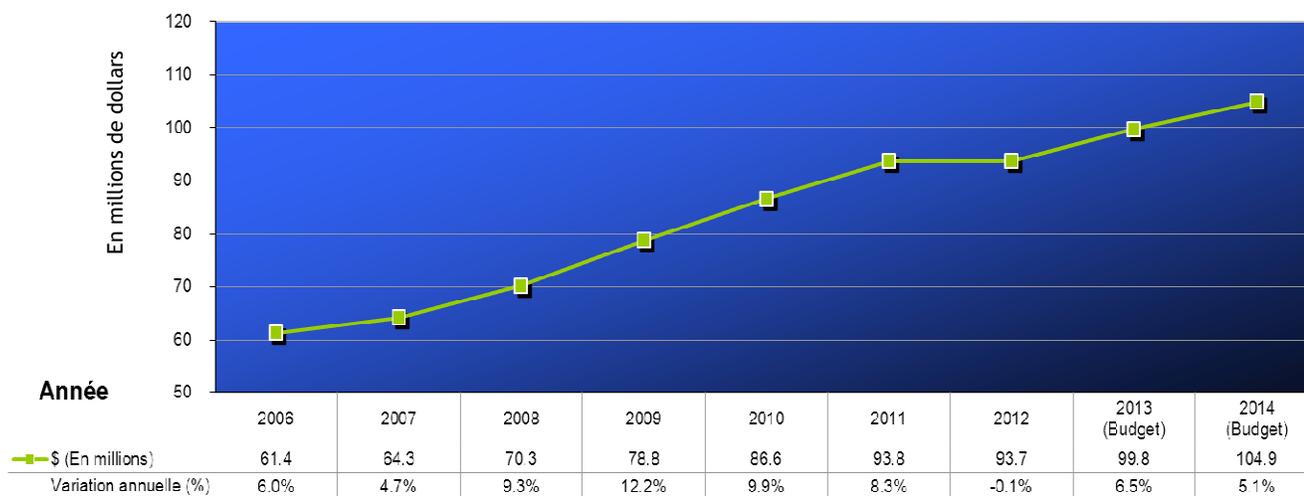
Globalement, les heures de service augmentent de 8 600 heures ou 0,6 % comparativement au réel 2013. Dans les faits, les mesures d'optimisation des parcours permettent au RTC d'ajouter 33 000 heures de services, principalement destinées aux nouveaux eXpress 300 et 500 en direction de Sainte-Foy. L'utilisation d'une voie réservée sur l'autoroute Robert-Bourassa contribue également à hausser la rapidité et l'efficacité des services offerts.



L'agglomération de Québec reconduit son financement

De 2006 à 2014, la contribution de l'agglomération de Québec a augmenté en moyenne de 6,9 % par année, permettant d'accroître l'offre de service de plus de 26,7 %. Au budget 2014, l'agglomération de Québec hausse sa contribution de 5,1 M\$ ou 5,1 %. La hausse sera employée principalement à l'augmentation des coûts du régime de retraite et du transport adapté.

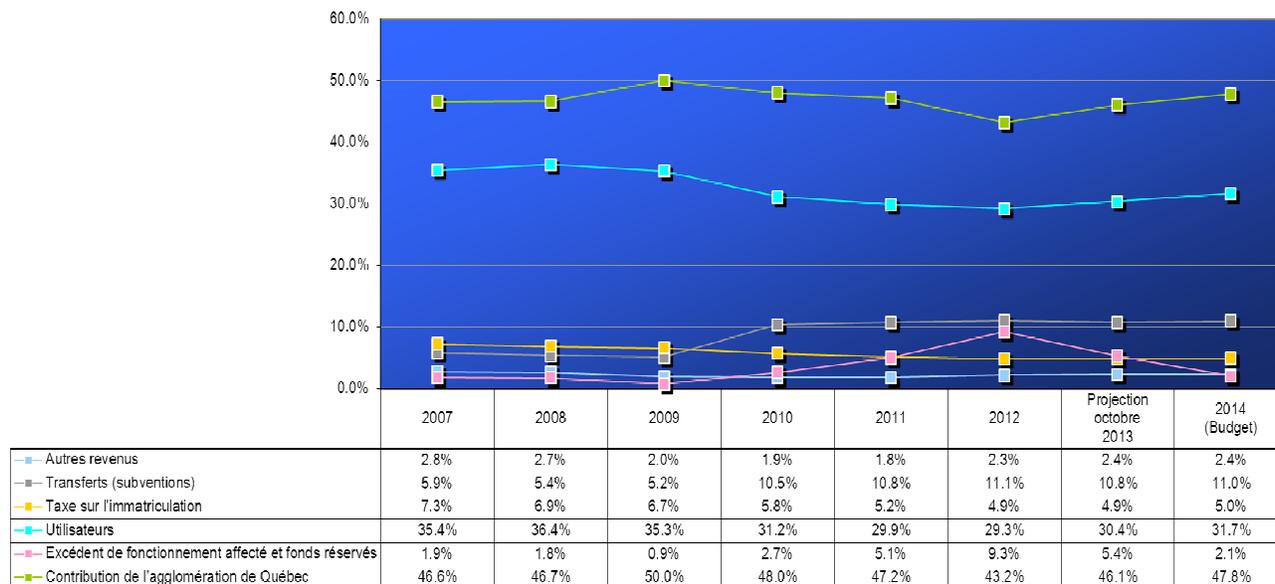
Évolution de la contribution municipale



L'évolution des sources de financement

L'agglomération de Québec demeure le principal contributeur du financement du transport collectif avec une part de 47,8 % au budget 2014. Bien que la part des utilisateurs ait 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, l'équivalent de 20,5 %, 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). Dans ce cas, ces montants ne figurent pas comme source de financement au budget. Seule l'aide aux projets financés par emprunt est inscrite en vertu des normes comptables.

Des investissements substantiels

Sur les investissements de 284,9 M\$, inscrits au Programme triennal des immobilisations (PTI) 2014-2016, 181 M\$ ou 64 % sont destinés à des projets de développement des services.

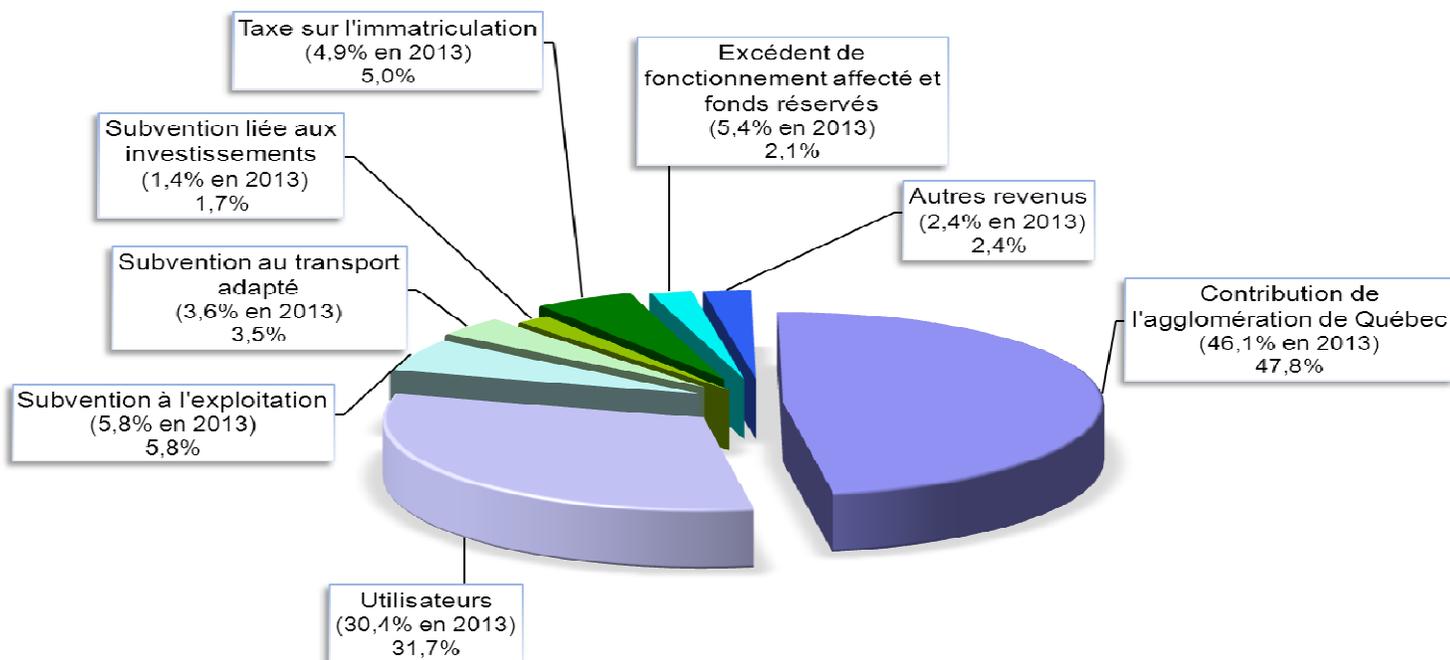
Plusieurs projets d'amélioration seront initiés et réalisés durant la période 2014-2016, dont :

- l'implantation d'un système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (RTC nomade temps réel);
- la mise en place du Métrobus 804;
- le début des travaux pour la mise en place d'un parcours à haute fréquence (parcours 7);
- l'ajout d'une infrastructure de remisage pour 100 autobus.

Parmi les projets regroupés au maintien du patrimoine (103,5 M\$), le renouvellement du parc autobus compose la plus grande part (52,6 M\$). Les autres projets portent sur les infrastructures d'accueil, la machinerie et les technologies de l'information.

L'ensemble des investissements est subventionné à hauteur de 71 %.

Répartition des revenus 2014



Revenus consolidés 2013-2014

(en milliers)	Budget 2014	Proportion des revenus	Budget 2013	Écart budget 2014-2013	
	(\$)	(%)	(\$)	(\$)	(%)
Contribution de l'agglomération de Québec	104 867	47,8 %	99 767	5 100	5,1 %
Utilisateurs	69 395	31,7 %	66 857	2 538	3,8 %
Subvention à l'exploitation	12 787	5,8 %	12 545	242	1,9 %
Subvention au transport adapté	7 584	3,5 %	8 177	(593)	-7,3 %
Subvention liée aux investissements	3 809	1,7 %	4 223	(414)	-9,8 %
Taxe sur l'immatriculation	11 011	5,0 %	10 711	300	2,8 %
Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés	4 460	2,1 %	12 016	(7 556)	-62,9 %
Autres revenus	5 339	2,4 %	5 120	219	4,3 %
Total des revenus	219 252	100 %	219 416	(164)	-0,1 %

Analyse 2013-2014

Les revenus inscrits au budget 2014 de 219,3 M\$ sont légèrement inférieurs au budget précédent de 0,2 M\$. Les principales variations pour chacune des grandes natures de revenus suivent ci-après.

Contribution de l'agglomération (5,1 M\$ ou 5,1 %)

En 2014, l'agglomération de Québec versera 104,9 M\$ au RTC, une augmentation de sa contribution de 5,1 M\$ ou 5,1 % par rapport à l'année 2013. La hausse sera principalement employée à l'augmentation des coûts du régime de retraite et du transport adapté.

La proportion des revenus assumée par l'agglomération est de 47,8 %.

Utilisateurs (2,5 M\$ ou 3,8 %)

L'achalandage prévu au budget 2014 s'élève à 48,5 M de déplacements, comparativement à 47 M projetés en 2013. Il s'agit d'une hausse de 3 %.

Le service de transport adapté prévoit réaliser 743 000 déplacements, une hausse de 3,1 % par rapport à la projection 2013.

La part des utilisateurs comptera pour 31,7 % des revenus comparativement à 30,7 % en 2013. Ces revenus incluent une hausse moyenne de 2,5 % sur l'ensemble des tarifs et une croissance de l'achalandage avec la mise en place d'une offre de service améliorée et optimisée.

Autres revenus (219 000 \$ ou 4,3 %)

Ces revenus découlent de contrats publicitaires, de location d'autobus, de stationnement, de placements et de droits payables pour la carte OPUS. Ces revenus comptent pour 2,4 % du financement et demeurent stables en 2014.

Subvention à l'exploitation (242 000 \$ ou 1,9 %)

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 une augmentation de l'offre de service de 16 % et une hausse de l'achalandage de 8 % pour les années 2006 à 2012. En 2012, l'augmentation de l'achalandage a atteint 16,7 %.

En 2014, le RTC recevra une somme de 12,8 M\$, soit l'enveloppe maximale accordée pour couvrir 50 % des dépenses d'exploitation pour entreprendre des initiatives visant à accroître l'offre de service. Au moment de rédiger ce document, aucun nouveau programme n'avait été annoncé pour bonifier le programme actuel.

Subventions liées aux investissements (-414 000 \$ ou -9,8 %)

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). En ce qui concerne la première source, les subventions sont versées sur la base du remboursement du service de la dette. Pour les deux autres sources, la SOFIL et le Fonds vert, les subventions, lorsque versées au comptant, ne figurent pas comme revenus de subventions liées aux investissements en vertu des normes comptables.

Les revenus de subventions liées aux investissements diminuent de 0,4 M\$ ou 9,8 % par rapport au budget 2013. Cela est dû à la révision de l'état d'avancement des projets, à des subventions versées au comptant sur des acquisitions d'actifs et d'un coût de financement moindre que prévu.

Subvention au transport adapté (-593 000 \$ ou -7,3 %)

Le cadre financier du gouvernement du Québec pour le transport adapté s'est terminé le 31 décembre 2012 et n'a pas été reconduit. Devant ce statu quo, le budget 2014 est basé sur les sommes reçues en 2012.

Taxe sur l'immatriculation (300 000 \$ ou 2,8 %)

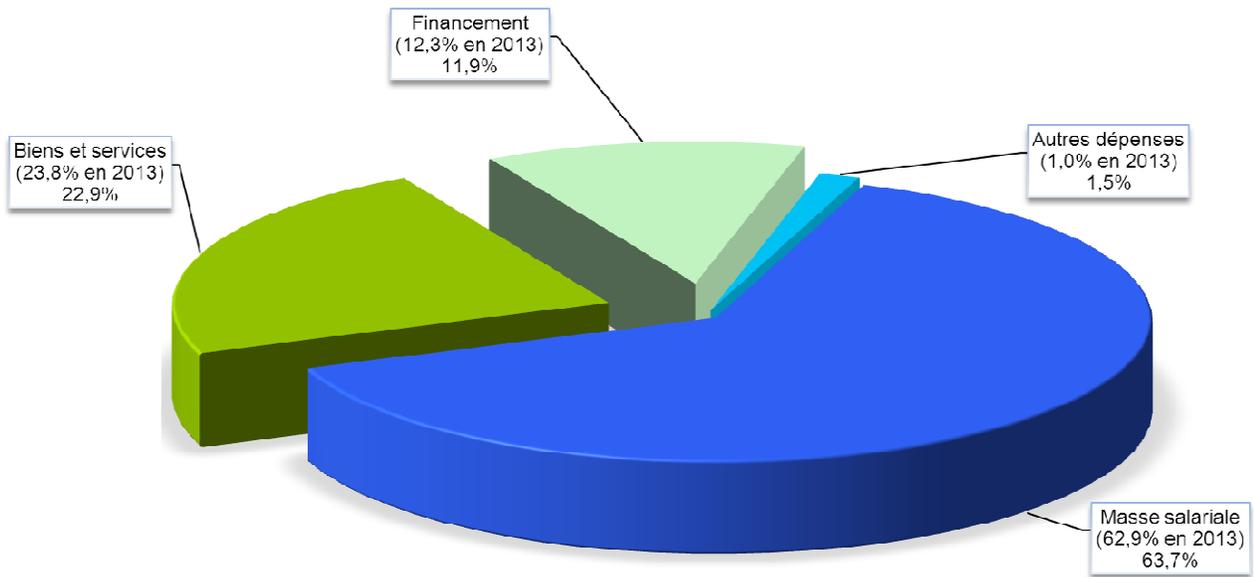
La taxe est fixée à 30 \$ annuellement par automobile depuis 1992. Cette source de financement contribue à 5 % des revenus du RTC.

Excédent de fonctionnement affecté et fonds réservés (-7 556 000 \$ ou -62,9 %)

En 2013, le RTC a pu bénéficier d'une affectation au montant de 6,8 M\$ visant à atténuer le coût du régime de retraite et d'une appropriation de solde sur différents règlements d'emprunt de 0,7 M\$ expliquant l'écart important au budget 2014.

Les fonds réservés pour l'amortissement de frais d'émissions à long terme sont de l'ordre de 0,5 M\$.

Répartition des dépenses 2014



Dépenses consolidées 2013-2014

(En milliers)	Budget 2014	Proportion des dépenses	Budget 2013	Écart budget 2014-2013	
	(\$)	(%)	(\$)	(\$)	(%)
Masse salariale					
Salaires	105 447	48,1 %	101 694	3 753	3,7 %
Avantages sociaux	17 987	8,2 %	16 136	1 851	11,5 %
Avantages sociaux futurs	16 156	7,4 %	18 223	(2 068)	-11,3 %
Montants à pourvoir dans le futur	(2 912)	-1,3 %	(1 717)	(1 195)	69,6 %
Coûts d'emploi	3 093	1,4 %	3 589	(496)	-13,8 %
	139 771	63,7 %	137 925	1 845	1,3 %
Biens et services					
Carburant	16 076	7,3 %	17 665	(1 589)	-9,0 %
Entretien et opérations des véhicules	9 700	4,4 %	10 054	(354)	-3,5 %
Entretien et réparations des bâtiments	2 744	1,3 %	2 974	(230)	-7,7 %
Chauffage, électricité, téléphone	1 671	0,8 %	1 885	(214)	-11,4 %
Frais généraux	20 008	9,1 %	19 613	395	2,0 %
	50 199	22,9 %	52 191	(1 991)	-3,8 %
Financement					
Coûts de financement – intérêts	6 687	3,0 %	8 849	(2 162)	-24,4 %
Remboursement de la dette à long terme	16 333	7,4 %	17 959	(1 626)	-9,1 %
Remboursement comptant	2 971	1,4 %	260	2 711	1042,6 %
	25 991	11,9 %	27 068	(1 077)	-4,0 %
Autres dépenses					
Optimisation et productivité	0	0 %	(1 000)	1 000	-100,0 %
Imprévus	3 291	1,5 %	3 232	59	1,8 %
	3 291	1,5 %	2 232	1 059	47,4 %
Total des dépenses	219 252	100 %	219 416	(164)	-0,1 %

Analyse 2013-2014

Dépenses liées à l'exploitation

- **Masse salariale (1,8 M\$ ou 1,3 %)**

	(en milliers de \$)	
Indexation salariale et autres ajustements ⁽¹⁾	3 753	3,7 %
Avantages sociaux ⁽²⁾	1 851	0,7 %
Avantages sociaux futurs et montants à pourvoir ⁽³⁾	-3 263	-19,8 %
Coûts d'emploi ⁽⁴⁾	-496	-13,8 %
	1 845	4,7 %

(1) Outre l'indexation salariale, l'augmentation de 3,8 M\$ inclut les sommes requises pour la progression du personnel dans les échelles salariales et l'ajustement de production du service.

(2) L'augmentation provient de la variation de la masse salariale et de la mise à niveau des coûts d'assurance-groupe selon les réalités du marché.

(3) Malgré une baisse des avantages sociaux futurs et des montants à pourvoir dans le futur de 3,3 M\$, un excédent affecté au coût du régime de retraite pour 6,5 M\$ n'est pas reconduit, créant ainsi un manque à gagner de 3,2 M\$ relié à la dépense du régime de retraite. L'augmentation de la contribution des employés au régime de retraite permet d'atténuer cette hausse.

(4) Certaines natures de dépenses rattachées aux coûts d'emploi, la formation et l'assignation temporaire d'employés accidentés du travail, ont été revues à la baisse.

- **Biens et services (-2,0 M\$ ou -3,8 %)**

À compter de 2014, le RTC bénéficiera d'une récupération de la TVQ de 62,8 %, représentant près de 2,6 M\$. Le coût de l'étude tramway est maintenant présenté dans la nature « Frais généraux » amenant ainsi une augmentation de 0,7 M\$. Ces deux éléments expliquent globalement la diminution de 2 M\$ ou de 3,8 % de l'ensemble des biens et services.

La dépense de **carburant** au budget 2014 a été établie en considérant que le prix, pour 93 % de la consommation, est déterminé et fixé à 0,95 \$/L en utilisant une stratégie de couverture, et ce, considérant l'effet de la récupération de la TVQ pour 0.07\$/L. Le prix global au litre était de 1,04 \$/L au budget 2013.

Les dépenses **d'entretien et d'opérations des véhicules** sont réduites de 354 000 \$. Cette baisse globale des dépenses provient de divers programmes d'amélioration mis de l'avant par les équipes de maintenance et d'un effort concerté de productivité.

Au regard des **frais généraux**, la variation par rapport au budget 2013 est de 0,4 M\$, correspondant principalement à une hausse du coût des services de taxis et de minibus pour le transport adapté de 0,7 M\$, en lien avec la hausse de service et les coûts d'indexation.

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

La révision de l'état d'avancement des projets, un taux d'emprunt plus avantageux qu'au budget 2013 et une plus grande proportion des subventions versées au comptant ont pour effet de diminuer les intérêts et le remboursement de la dette en 2014. Une augmentation des investissements payés au comptant de 2,7 M\$ est incluse pour pallier des augmentations prévisibles du service de la dette en 2015.

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

Le RTC avait un objectif d'optimisation et de productivité de 1 M\$ en 2013. La réalisation de cet objectif se retrouve dans les différentes natures du budget 2014.

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

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

Équivalences de postes – Transport collectif 2013-2014

Par groupe

	Budget 2014	Budget 2013	Écart 2014-2013
Cadre	118	118	0
Bureau	139	138	1
Inspection répartition	48	48	0
Entretien	281	281	0
Chauffeur	929	921	8
TOTAL	1 515	1 506	9

Postes – Transport adapté 2013-2014

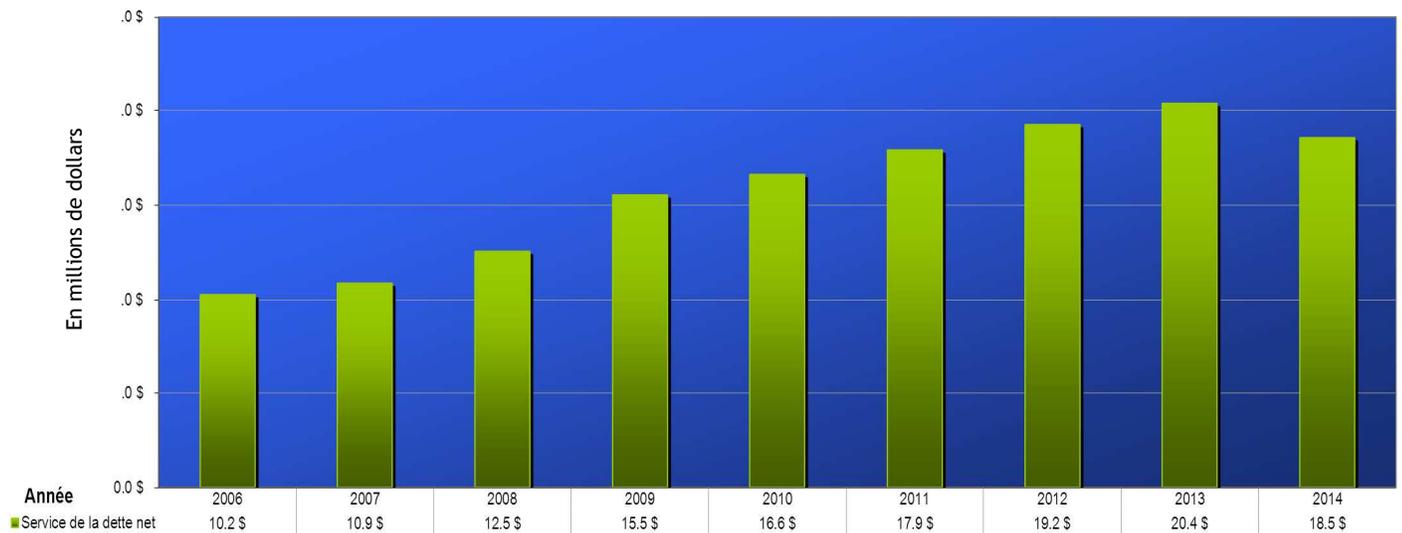
	Budget 2014	Budget 2013	Écart 2014-2013
Transport adapté	56	54	2

Financement des immobilisations

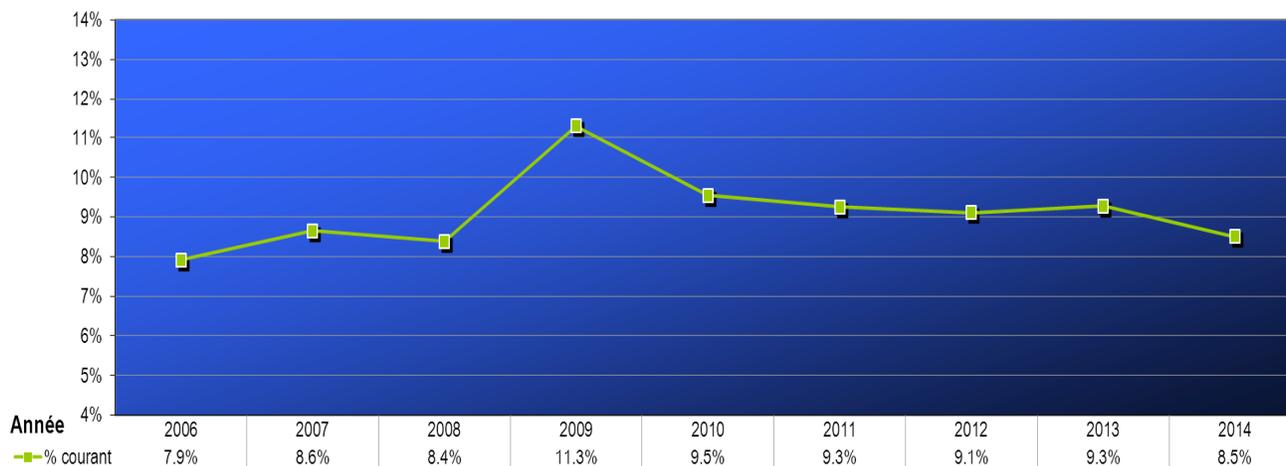
Des projets totalisant 56,3 M\$ sont prévus en 2014 au Programme triennal d'immobilisations 2014-2016.

Pour sa part, le service de la dette net, soit le coût en capital et intérêts diminués des programmes d'aide permettant de réduire la dépense à 18,5 M\$ au budget 2014.

Évolution du service de la dette

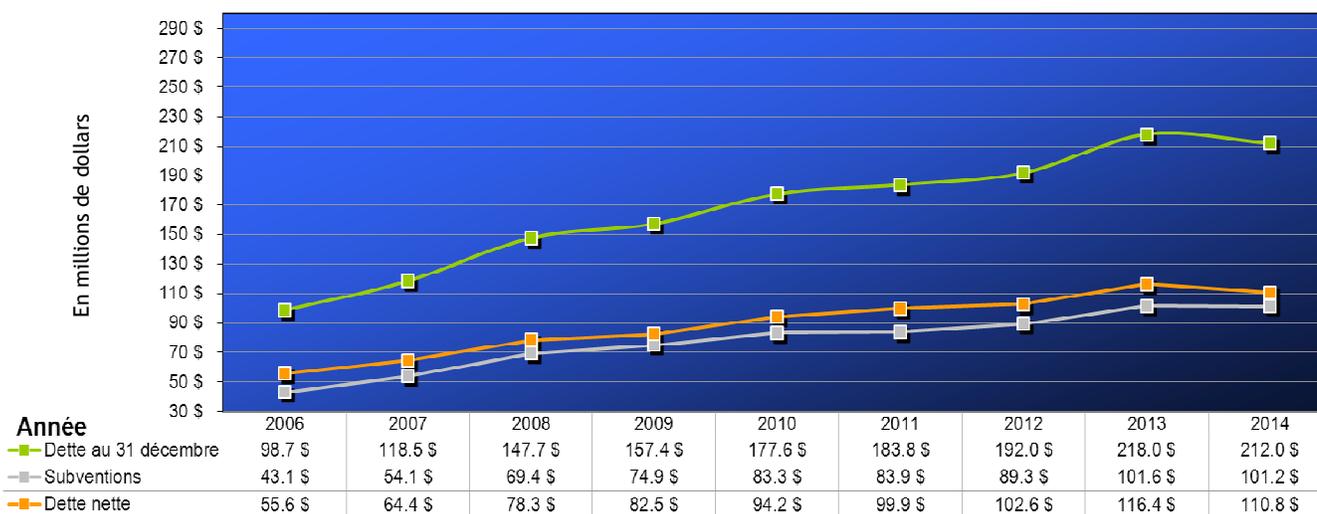


Évolution de la proportion du service de la dette net sur les dépenses totales



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 2014. 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.

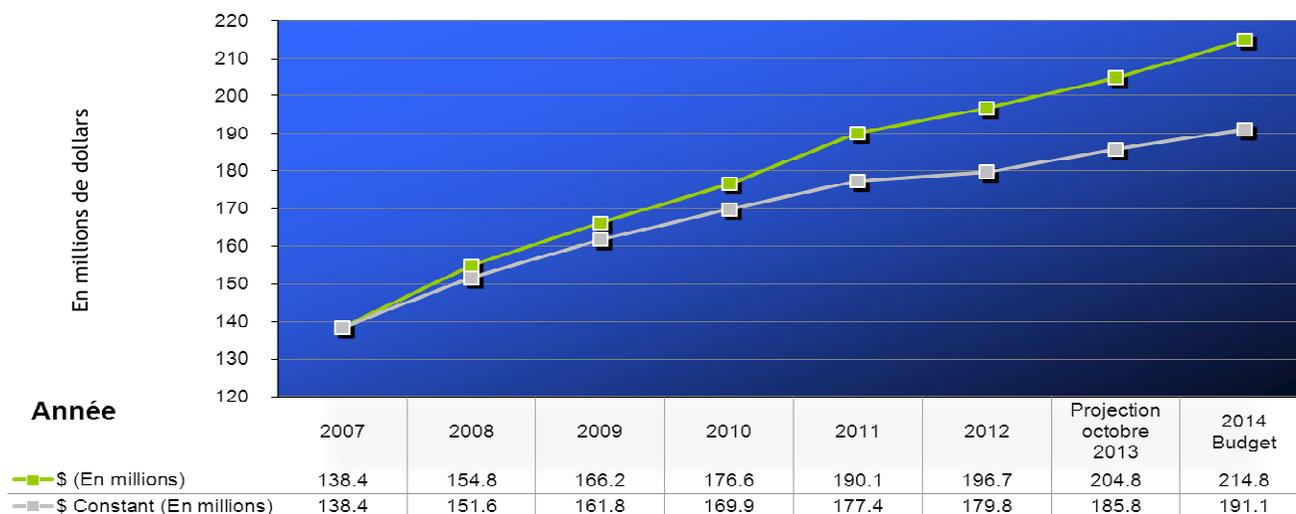
Les résultats en dollars constants sont calculés à partir de l'**indice des prix à la consommation** pour la région de Québec. Les taux pour 2013 et 2014 sont des prévisions.

Indice des prix à la consommation

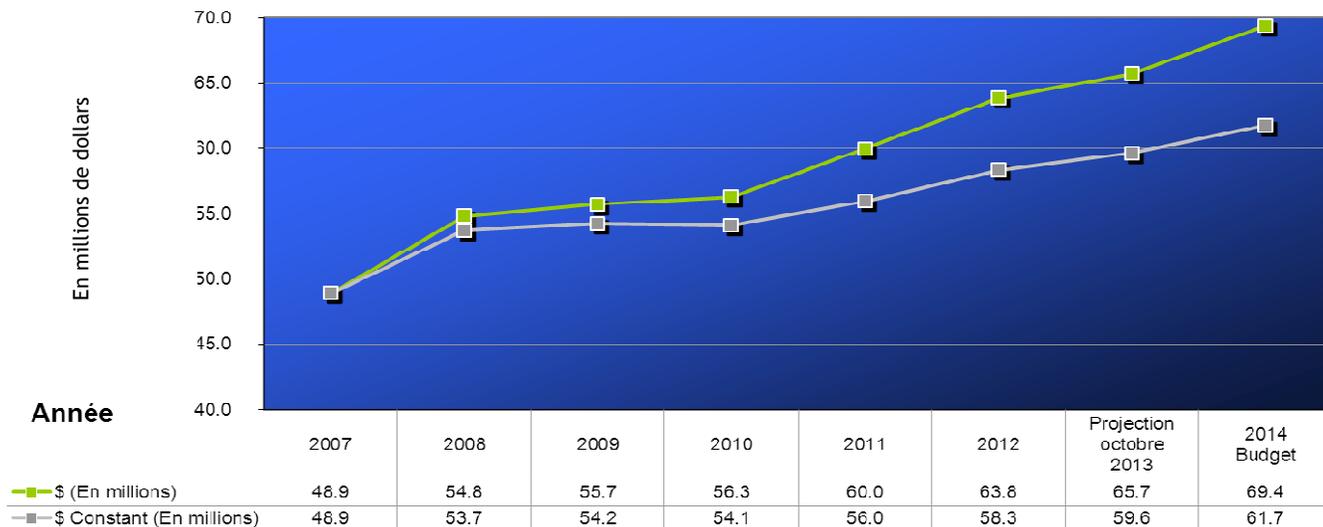
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IPC – Québec	1.000	1.021	1.027	1.040	1.072	1.094	1.102	1.124
Variation en %		2.10	0.59	1.27	3.08	2.05	0.73	2.00

Source : Statistique Canada

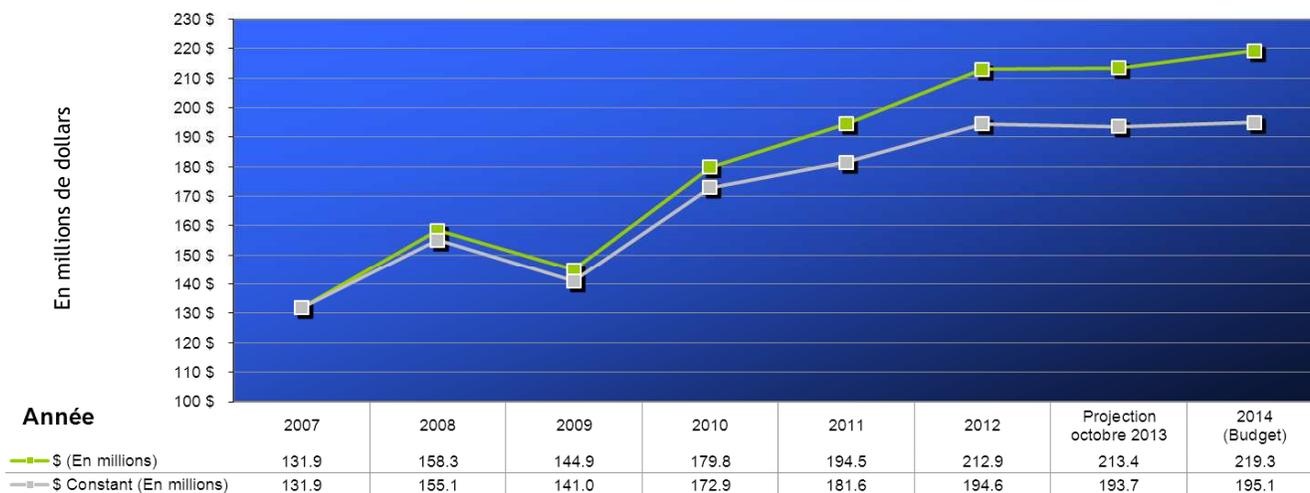
Revenus totaux consolidés avant surplus accumulé affecté et fonds réservés



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 d'immobilisations

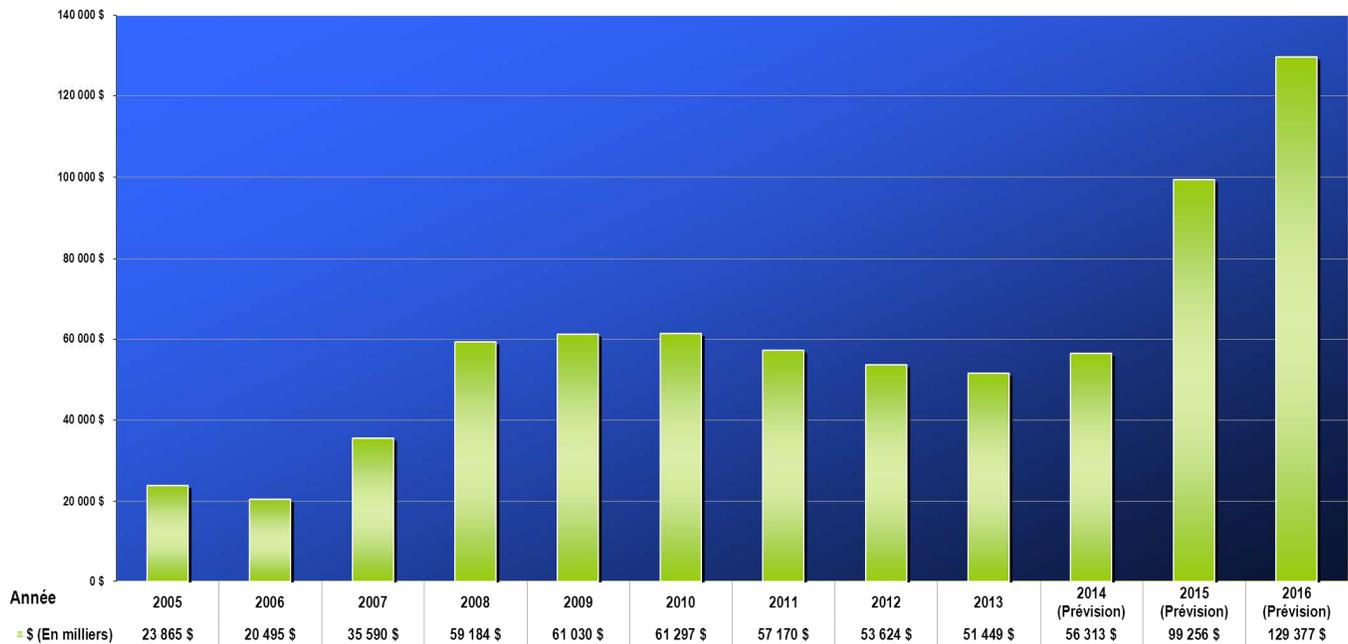
2014-2015-2016

Évolution des investissements annuels

De 2005 à 2013, le RTC a investi fortement dans le cadre de son Plan stratégique de développement des services 2005-2014, lui permettant d'accroître l'offre de service de 25,9 %. Durant cette période, 423,7 M\$ ont été investis, soit 47,1 M\$ par année en moyenne.

Dans son Programme triennal des immobilisations (PTI) 2014-2016, le RTC inclut diverses actions nécessaires afin de poursuivre son plan. Dans cette optique, le RTC continuera sa mise en œuvre en investissant 285 M\$ au cours des trois prochaines années, dont 181 M\$ ou 64 % aux projets de développement.

Évolution des investissements annuels 2005-2016 (en milliers de dollars)



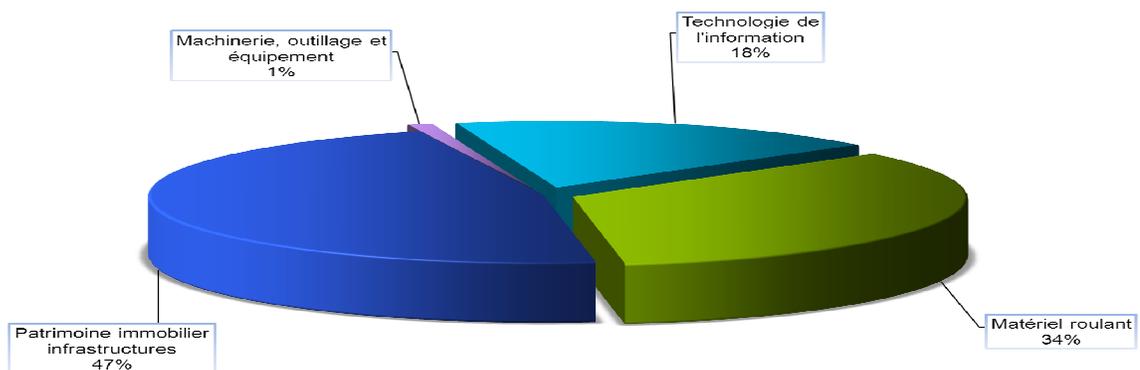
Analyse sommaire des investissements 2014-2015-2016

SOMMAIRE – TABLEAU A

No	DESCRIPTION	Subvention	(en milliers de \$)			
			2014	2015	2016	2014-2016 Total
1	Matériel roulant	84,6 %	5 201	25 868	65 918	96 987
2	Patrimoine immobilier et infrastructures	71,0 %	30 467	50 263	53 658	134 378
3	Machinerie, outillage et équipement	45,4 %	1 899	862	646	3 407
4	Technologie de l'information	45,3 %	18 746	22 273	9 155	50 173
TOTAL		70,8 %	56 313	99 256	129 377	284 945

Subventions	70,8 %	33 274	70 297	98 136	201 707
Investissements nets de subventions		23 039	28 959	31 241	83 238
Total des projets en maintien du patrimoine – Tableau B	63,2 %	25 697	46 560	31 264	103 520
Total des projets en développement – Tableau C	75,1 %	30 617	52 696	98 113	181 425
Total des projets – Tableau A	70,8 %	56 313	99 256	129 377	284 945

Répartition des investissements par catégorie 2014-2016 (en %)



Analyse sommaire des investissements 2014-2015-2016

Sommaire - Tableau A

Le PTI du Réseau de transport de la Capitale (RTC) s'élève à 285 M\$. La part la plus importante, soit 181 M\$ ou 64 %, est destinée à la réalisation des projets de développement. (Tableau C) En ce qui a trait aux projets de maintien du patrimoine, les investissements atteignent 104 M\$. (Tableau B)

Le programme d'aide bonifié par *la Politique d'aide au transport collectif* permet de subventionner les projets inscrits au PTI pour 202 M\$ ou 71 % des dépenses prévues. De ces subventions, 136 M\$ financent les projets de développement se chiffrant à 181 M\$. (Tableau C). Au regard des projets visant le maintien du patrimoine, la subvention est de 66 M\$ pour des investissements atteignant 104 M\$. (Tableau B)

Parmi tous les achats effectués par le RTC, 34 % concerne l'acquisition d'autobus. Le tableau ci-après démontre la répartition des achats par type de véhicules.

ACQUISITION D'AUTOBUS				
	2014	2015	2016	2014-2016
Hybrides (40 pieds)	5	26	25	56
Articulés	--	--	15	15
Midibus	--	--	32	32
TOTAL	5	26	72	103

Analyse des projets en maintien du patrimoine 2014-2015-2016

MAINTIEN DU PATRIMOINE – TABLEAU B

No	DESCRIPTION	<i>(en milliers de \$)</i>			
		2014	2015	2016	2014-2016 Total
1	Matériel roulant	4 106	21 868	26 637	52 611
2	Patrimoine immobilier et infrastructures	7 791	16 321	1 746	25 858
3	Machinerie, outillage et équipement	1 899	862	612	3 373
4	Technologie de l'information	11 901	7 509	2 269	21 678
TOTAL DES INVESTISSEMENTS		25 697	46 560	31 264	103 520
Subventions		12 642	31 011	21 782	65 435
		49,2 %	66,6 %	69,7 %	63,2 %
Investissements nets de subventions		13 055	15 549	9 482	38 086
		50,8 %	33,4 %	30,3 %	36,8 %
Renouvellement du parc autobus					
Autobus hybrides (40 pieds)		5	26	25	56
Articulés		--	--	--	--
Midibus		--	--	8	8
Total des autobus		5	26	33	64

Analyse des projets – Maintien du patrimoine (Tableau B) 2014-2016

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 103,5 M\$ d'investissements au PTI 2014-2016, dont 25,7 M\$ en 2014.

Matériel roulant (52,6 M\$)

Un montant de 52,2 M\$ de l'investissement total est prévu pour renouveler le parc autobus. Au cours de cette période, le RTC recevra 56 autobus hybrides (40 pieds), soit 5 en 2014, 26 en 2015 et 25 en 2016. L'achat de 8 véhicules midibus en 2016 est planifié pour remplacer les 8 autobus électriques actuels.

De plus, le RTC achètera un camion de service et deux camions de lavages en 2014 et 2015 totalisant 0,4 M\$.

Patrimoine immobilier et infrastructures (25,9 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 renouvelés, entre autres 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 la mise à niveau de l'éclairage figurent aussi parmi les principaux investissements.

Un montant de 1,9 M\$ est inscrit pour moderniser les infrastructures d'accueil, les abribus, les stations et les zones d'attente.

Machinerie, outillage et équipement (3,4 M\$)

D'ici 2014, le RTC équipera l'ensemble de ses véhicules de compteurs de passagers ainsi que les futures acquisitions d'autobus inscrites au plan triennal pour 0,6 M\$. Les compteurs de passages permettront de disposer de données d'achalandage et de fiabilité plus complètes.

Les équipements périphériques du système de vente et perception OPUS doivent être renouvelés. Certains développements sont à prévoir pour 1,2 M\$. Par ailleurs, de nouveaux équipements de machinerie et d'outillage seront nécessaires pour une valeur de 0,8 M\$. Diverses autres acquisitions d'une valeur de 0,8 M\$ sont prévues en 2014, dont un lave-autobus qui doit être remplacé.

Technologie de l'information (21,7 M\$)

Des projets de 21,7 M\$ sont anticipés pour mettre à niveau des systèmes d'information, notamment les logiciels du système d'aide à la répartition et de l'entretien, l'environnement informationnel et le système intégré d'aide logistique.

Par ailleurs, le système OPUS sera modernisé pour permettre à la clientèle de recharger leurs titres de transport à distance. Ce système sera aussi implanté pour les services de transport adapté.

L'acquisition d'un système de gestion intégré, incluant un système de gestion des documents et des connaissances, est également planifiée.

PROJETS DE DÉVELOPPEMENT PAR STRATÉGIE – TABLEAU C

No	DESCRIPTION	Subvention	<i>(En milliers de \$)</i>			
			2014	2015	2016	2014-2016 Total
5	Mise en place d'un réseau structurant	75,6 %	10 276	18 936	32 850	62 062
6	Développer le service vers les principaux pôles d'activité	73,1 %	3 259	4 182	300	7 741
7	Améliorer la desserte locale	85,0 %	--	--	15 936	15 936
8	Offrir un service moderne et de qualité	66,1 %	7 845	15 764	7 886	31 495
9	Nouvelles initiatives au Plan de mobilité durable	76,9 %	9 236	13 813	41 141	64 191
TOTAL		75,1 %	30 617	52 696	98 113	181 425

Subventions	75,1 %	20 633	39 286	76 354	136 273
Investissements nets de subventions	24,9 %	9 984	13 410	21 758	45 152

Développement du parc autobus (inclus dans les stratégies)

Hybrides	--	--	--	--
Autobus articulés	--	--	15	15
Midibus	--	--	24	24
Total des autobus	--	--	39	39

Projets de développement par stratégie (Tableau C)

Des investissements de 181,4 M\$ sont liés aux projets de développement, soit 64 % du PTI 2014-2016. En 2014, l'investissement s'élèvera à 30,6 M\$.

Les projets de développement comportent cinq grandes stratégies. Pour chacune d'elles, le montant inscrit entre parenthèses représente l'investissement prévu au PTI.

Mettre en place un réseau structurant (62 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 (20 M\$).
- Mettre en service la ligne Métrobus 804 et ses mesures prioritaires (voies réservées, systèmes de feux prioritaires), l'aménagement des zones d'attente et de terminus favorisant des connexions intermodales (croisement de lignes Métrobus) (20,8 M\$). Cette ligne requiert l'achat de 15 autobus articulés (15,3 M\$) en 2016.
- Poursuivre le développement des dessertes Métrobus 802-803 par l'amélioration des zones d'attente (5,9 M\$).

Développer le service vers les principaux pôles d'activité (7,7 M\$)

Réaliser la phase III du service rapide dans l'axe Robert-Bourassa. Cette stratégie inclut la construction d'infrastructures hors emprise de l'autoroute en plus de l'aménagement de terminus (3,2 M\$).

L'aménagement d'un stationnement incitatif régional est prévu dans l'axe Dufferin-Montmorency (4,5 M\$).

Améliorer la desserte locale (15,9 M\$)

Élargir l'offre de service avec des midibus, en révisant la desserte actuelle du cœur de la ville de Québec. Cette stratégie requiert l'acquisition de 24 midibus au total.

Offrir un service moderne et de qualité (31,5 M\$)

Se rapprocher des exigences et des standards de qualité souhaités par les consommateurs en faisant appel aux nouvelles technologies afin d'améliorer l'information à la clientèle, notamment

à l'aide d'écrans numériques dans les centres d'information, les stations tempérées et les lieux publics achalandés. Au cours des trois prochaines années, le RTC évaluera la faisabilité d'offrir à sa clientèle l'accès Internet sans fil dans les autobus des parcours Métrobus et dans les principales zones d'attente.

Développer et mettre en place un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (RTC 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 de l'heure de passage de l'autobus en temps réel en plus d'améliorer la gestion du réseau.

Le développement des structures d'accueil particulières et des stations tempérées est également planifié.

Nouvelles initiatives liées au Plan de mobilité durable (64,2 M\$)

Le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec a été adopté le 9 novembre 2011. Il comprend divers projets touchant le développement du transport en commun à Québec :

- La conception d'un plan d'aménagement du territoire et de politiques de transport favorisant le transport en commun, incluant des études pour implanter un tramway (13,1 M\$).
- La construction d'un bâtiment de remisage pour recevoir les nouveaux autobus. Ce bâtiment aura une capacité d'environ 100 autobus, augmentant ainsi la capacité globale pour exploiter le parc d'autobus en 2016 (20,6 M\$).
- La transformation du parcours 7 en un service à haute fréquence. Ce projet inclut l'aménagement des infrastructures, l'accessibilité et l'amélioration des zones d'attente (13,0 M\$).
- L'acquisition de terrains pour le développement de futures infrastructures (11,7 M\$).
- La mise en place de pôles d'échange dans les secteurs Lebourgneuf et Laurentien (2,5 M\$).
- Les études de préfaisabilité, de faisabilité et d'avant-projet (2,3 M\$).
- Le développement de l'intermodalité pour assurer à la clientèle une plus grande souplesse de mobilité par une meilleure intégration entre le transport en commun et les autres modes de transport : supports et stationnements pour vélos, abonnement conjoint entre le transport en commun et l'autopartage, le service de vélo-partage (1,0 M\$).

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, par les montants défrayés par les utilisateurs sur les droits de la carte OPUS et par les contrats de service de transport en commun et de location d'autobus.

Contribution de l'agglomération

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

Fonds réservés

Amortissement de frais d'émissions à long terme.

Surplus accumulé affecté

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

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.

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

Carburant

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

Chauffage, électricité et téléphone

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

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, 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 à la réparation des centres d'exploitation, aux 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.

Imprévus

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

Montants à pourvoir dans le futur

Amortissement de certaines dépenses appliquées en conformité aux normes comptables.

Salaires

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

Remboursement au comptant

Immobilisations payées à même le budget d'exploitation.

Remboursement de la dette à long terme

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