

BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2020





Note liminaire

Le budget 2020 s'inspire des normes comptables canadiennes pour le secteur public. Il tient compte des directives du *Manuel de la présentation de l'information financière municipale au Québec* publié par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire.

Les prévisions budgétaires du Réseau de transport de la Capitale (RTC) sont présentées non consolidées. Le Service de transport adapté de la Capitale (STAC), soit l'organisme contrôlé faisant partie de notre périmètre comptable, est inscrit sous la rubrique *Contribution au transport adapté*.

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.

À moins d'indication contraire, l'ensemble des explications comparatives au budget 2020 sont faites avec le réel projeté de 2019, basé sur les résultats au 31 octobre.



TABLE DES MATIÈRES

Mot du président	1
Faits saillants	3
Conseils d'administration	4
Le RTC en chiffres	5
Le STAC en chiffres	6
Budget de fonctionnement.....	9
Activités financières à fins fiscales	10
Revenus.....	11
Dépenses.....	16
Activités financières du STAC	21
Programme d'immobilisations 2020-2029.....	27
Définition des types de revenus	29
Définition des types de dépenses.....	30



Investir pour l'expérience client



Jamais nous n'avons autant parlé de transport en commun à Québec. Au fil du développement de notre Ville et avec elle, de notre réseau de transport en commun, nos ambitions et nos responsabilités grandissent.

Nous constatons que les stratégies d'investissement portent leurs fruits. En 2020, nous prévoyons une quatrième hausse consécutive de l'achalandage de l'ordre de 4,3 %, ce qui mènera l'achalandage à 35,4 millions de déplacements annuels, un sommet dans l'histoire du RTC. Depuis 2017, année charnière en matière d'investissements en transport en commun, le RTC a connu une augmentation totale de 11,2 % de son achalandage. Lorsque les investissements, l'adéquation des besoins et la qualité des services sont au rendez-vous, les clients le sont aussi.

Quant au transport adapté, les circonstances de la dernière année ont confirmé la fragilité du modèle d'affaires. Afin de fiabiliser la livraison du service, le Service de transport adapté de la Capitale travaille déjà activement à la mise en place de nouveaux paramètres d'exploitation.

L'année 2020 marquera également l'amorce du déploiement du Plan de développement en accessibilité universelle qui vise à améliorer l'accessibilité aux services pour tous.


Investissement massif pour plus de transport en commun

L'année 2020 cogne à notre porte avec des nouvelles prometteuses pour poursuivre, voire accélérer la croissance de l'achalandage au RTC.

Dans le cadre de sa Politique de mobilité durable 2030, le gouvernement du Québec investit massivement afin que l'offre de service des sociétés de transport soit augmentée de 5 % par année, sur cinq ans, pour une hausse totale de 25 % des heures de service, au bénéfice de la clientèle.

Afin de soutenir cette croissance, la Ville de Québec prévoit à son tour des sommes additionnelles et s'engage à investir 17,2 M\$ d'ici 2025. Il s'agit d'un programme d'investissement sans précédent.

Ces importantes sommes additionnelles permettront de poursuivre la bonification de l'offre de services pour assurer un développement optimal en prévision de l'implantation du nouveau Réseau structurant de transport en commun. Ces investissements sont donc de précieux ingrédients pour stimuler la croissance et préparer le futur dès maintenant.



En 2020, le RTC poursuit la révision de son réseau amorcée en 2018. C'est le secteur de Beauport et du nouveau complexe hospitalier qui sera scruté à la loupe et repensé pour mieux desservir une majorité de clients actuels et potentiels.

De plus, l'année 2020 marque l'apparition des premiers requis pour l'électrification du réseau, signe que cette transformation majeure est effectivement bel et bien amorcée.

La tendance est aux investissements en transport en commun. L'objectif derrière ces investissements est d'ouvrir la porte pour que les déplacements se fassent autrement sur le territoire de l'agglomération. C'est aussi d'offrir des options de déplacements dont l'empreinte écologique est plus faible. Incidemment, cela contribue à diminuer la congestion routière et les émissions de gaz à effets de serre. Au final, tout le monde y gagne.

Le président du conseil d'administration,



Rémy Normand



FAITS SAILLANTS

- Hausse d'achalandage prévue de 4,3 % en 2020, ce qui représenterait une quatrième année consécutive de croissance, principalement en raison :
 - des améliorations de service des dernières années qui se matérialisent;
 - du développement du service qui se poursuit en 2020 dans les secteurs de Beauport et du nouveau complexe hospitalier;
 - de la mise en place du Laissez-passer universitaire (LPU) qui permet d'anticiper une augmentation importante des déplacements de la clientèle étudiante.
- Bonification de l'offre de service de 5,9 %, d'une valeur de 6,0 M\$, financée par :
 - une contribution additionnelle de 2,2 M\$ de l'agglomération de Québec;
 - une contribution du gouvernement du Québec via le *Programme d'aide au développement du transport collectif* de 2,7 M\$;
 - une contribution des utilisateurs plus élevée qu'anticipée grâce aux bons résultats d'achalandage.
- Budget équilibré à 238,5 M\$, en hausse de 3,2 % (7,3 M\$) par rapport au réel projeté de 2019.
- Gestion budgétaire rigoureuse :
 - dépenses totales par déplacement stables entre 2017 et 2020, passant de 6,52 \$ à 6,54 \$.

CONSEILS D'ADMINISTRATION

RTC

Rémy Normand, président
Conseiller municipal
Ville de Québec

Anne Corriveau, vice-présidente
Conseillère municipale
Ville de Québec

Geneviève Hamelin
Conseillère municipale
Ville de Québec

Gaétan Pageau
Conseiller municipal
Ville de L'Ancienne-Lorette

Marie-Josée Savard
Conseillère municipale
Ville de Québec

Dominique Tanguay
Conseillère municipale
Ville de Québec

Patrick Voyer
Conseiller municipal
Ville de Québec

Yvan Bourdeau
Membre indépendant issu de la clientèle

David Beauchesne
Membre indépendant issu de la clientèle

Annie Sanfaçon
Membre indépendante issue de la clientèle

France Bilodeau
Membre indépendante

Liguori Hinse
Membre indépendant

STAC

Les membres du conseil d'administration du STAC sont les mêmes que ceux du RTC.
Monsieur Yvan Bourdeau assume la vice-présidence du C. A. du STAC.



Parc autobus*

607
autobus

367 standards
85 articulés
68 standards hybrides
23 articulés hybrides
64 midibus hybrides

*Données projetées au 31 décembre 2019



Le réseau

27 341 824 km
parcourus en 2018

134 parcours

869 km de réseau

65,4 km de voies réservées

4 223 départs par jour



Infrastructures

4 538 arrêts

1 049 abribus

21 stations tempérées

21 Parc-O-Bus

6 terminus



Ressources humaines

1 605 employés

926 personnel chauffeur

364 personnel administratif
et de soutien

315 personnel entretien

Données au 31 décembre 2018

41

employés



9
personnel chauffeur
et d'entretien



14
préposés au centre de réservation
et agents



7
personnel cadre,
professionnel et
de soutien



11
contrôleurs

4 374 176

kilomètres

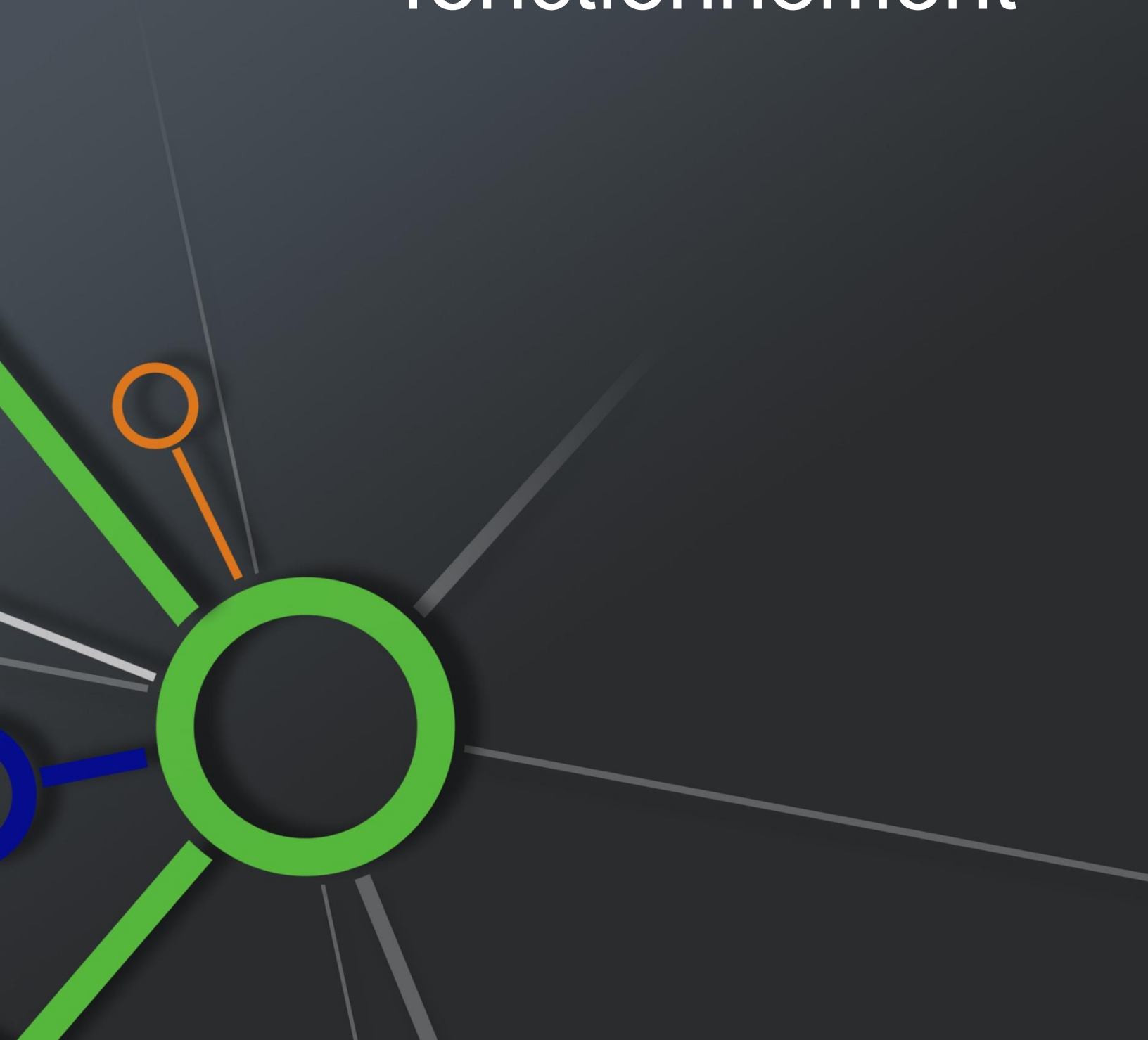
> Minibus : **882 102 km**

> Taxi : **2 564 156 km**

> Taxi adapté : **927 918 km**

Données au 31 décembre 2018

Budget de fonctionnement





BUDGET DE FONCTIONNEMENT

	Budget 2020	Projection 2019	Réel 2018	Réel 2017	Écart % 2020-2017
Achalandage (Déplacements)					
• RTC	35 475 000	34 012 000	32 253 700	31 902 800	11.2%
• STAC	820 000	814 000	820 600	827 000	-0.8%
Heures de service (h)	1 476 800	1 394 600	1 335 100	1 342 600	10.0%
Kilométrage (km)	29 749 000	28 201 300	27 310 800	27 751 100	7.2%
Kilométrage parcouru - mode hybride (%)	36	27	25	23	
Parc de véhicules	633	607	563	577	9.7%
Acquisition d'autobus	60	63	1	26	
• Midibus (30 pieds)	0	63	1	0	
• Standards (40 pieds)	60	0	0	26	
• Articulés (60 pieds)	0	0	0	0	
Âge moyen des véhicules (ans)	8.9	9.3	8.9	8.3	
Prix moyen du carburant (\$/L) ¹	0.89	0.93	0.88	0.74	20.3%
Consommation de carburant (L/100 km) ²	53.8	55.9	56.5	56.6	-5.0%
Vitesse commerciale (km/h)	23.9	23.9	23.5	23.2	3.0%
Taux d'intérêt sur emprunt (%)	3.25	2.46	2.79	1.95	
Dépenses totales par déplacement (\$) ³	6.54	6.60	6.59	6.52	0.3%

Notes

- 1) Les risques de variation du prix moyen du carburant sont atténués par des contrats de couverture correspondant à 92 % de la consommation totale de diesel pour les années 2019 et 2020.
- 2) Le nombre de km parcourus annuellement par des autobus hybrides est passé de 23 % en 2017 à une prévision de 36 % en 2020, permettant ainsi d'améliorer le taux de consommation de carburant de 5 % sur cette même période.
- 3) Excluant la contribution au transport adapté.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES À FINS FISCALES

(NON CONSOLIDÉES)

En milliers de \$	Budget 2020	Projection 2019	Écart Budget-Projection	Réel 2018	Réel 2017
REVENUS	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Contribution de l'agglomération	124 381	119 786	4 595	118 508	115 168
Utilisateurs	78 704	75 497	3 207	70 721	68 449
Gouvernement du Québec	28 738	27 495	1 243	23 972	27 148
Autres revenus	6 700	8 436	(1 736)	7 563	7 983
Excédent - fonctionnement affecté	0	0	0	50	(743)
TOTAL - REVENUS	238 523	231 214	7 309	220 814	218 005
DÉPENSES D'EXPLOITATION					
Masse salariale	164 973	160 427	4 546	148 838	144 727
Biens et services	45 696	45 152	544	41 018	38 207
	210 669	205 579	5 090	189 856	182 934
FINANCEMENT	17 772	18 406	(634)	22 351	21 392
AUTRES DÉPENSES					
Contribution au transport adapté	6 582	5 718	864	4 773	6 720
Projets stratégiques	1 500	500	1 000	226	3 745
Imprévus	2 000	0	2 000	0	0
	10 082	6 218	3 864	4 999	10 465
TOTAL DES DÉPENSES	238 523	230 203	8 320	217 206	214 791
SURPLUS - (DÉFICIT)	0	1 011	(1 011)	3 608	3 214

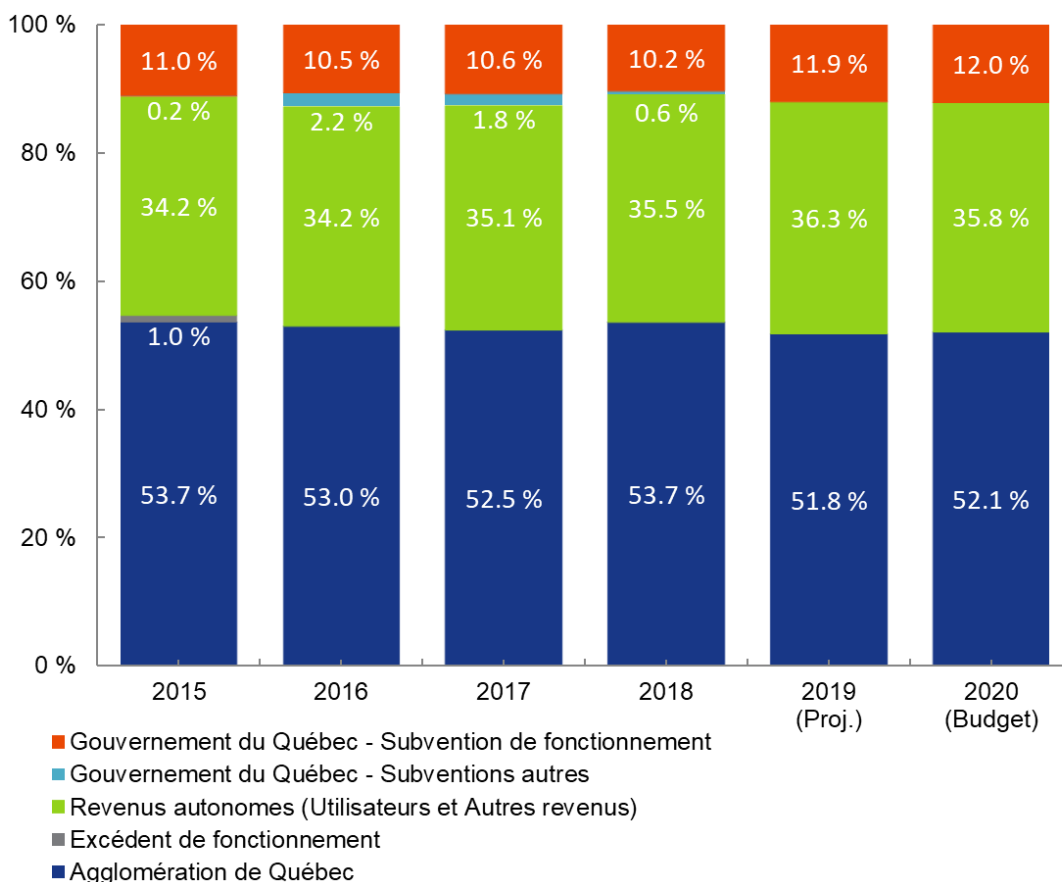
Évolution des sources de revenus

L'agglomération de Québec est le principal contributeur au financement du transport en commun avec une part dépassant 50 %. Elle se situera à 52,1 % au budget 2020, en légère augmentation par rapport au réel projeté 2019.

Le gouvernement du Québec, dans la foulée de *la Politique de mobilité durable – 2030* et de son *Plan d'action 2018-2023*, a bonifié le *Programme d'aide au développement du transport collectif* avec comme objectif d'augmenter l'offre de transport de 5 % par année sur cette période.

L'appui financier de l'agglomération de Québec au développement du transport en commun permet au RTC de bonifier l'offre de service au bénéfice de la clientèle et en adéquation avec l'implantation à venir du réseau structurant de transport en commun.

La croissance des déplacements dans les dernières années permet également de maintenir la part des utilisateurs au financement du transport en commun.



Les revenus de 238,5 M\$ inscrits au budget 2020 sont supérieurs aux résultats projetés de 2019 de 7,3 M\$, ou 3,2 %. Les principales variations pour chacune des grandes natures de revenus sont expliquées ci-après.

Contribution de l'agglomération

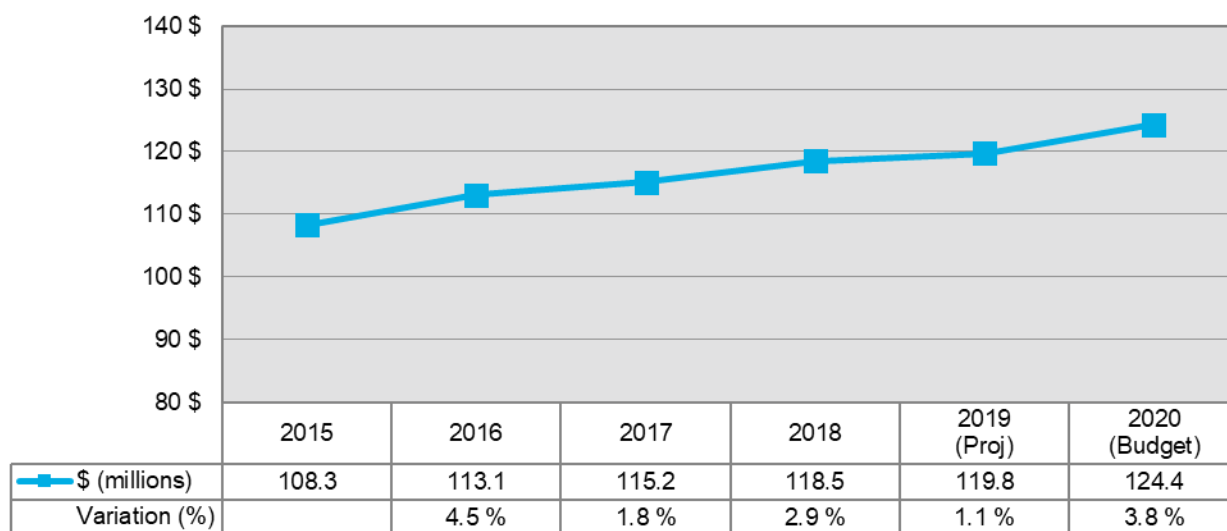
Hausse de 4,6 M\$ ou 3,8 % vs réel projeté 2019

En 2020, l'agglomération de Québec versera 124,4 M\$ au RTC, soit une augmentation de sa contribution de 4,6 M\$.

De cette enveloppe, une contribution additionnelle de 2,2 M\$ s'inscrit dans la vision de bonification des services débutée en 2019 et qui se poursuivra pour les années à venir.

Depuis 2015, la contribution de l'agglomération de Québec a augmenté en moyenne de 2,8 % par année.

Évolution de la contribution de l'agglomération



Revenus autonomes

La proportion sur les revenus totaux est de 35,8 %

Les revenus autonomes sont composés des revenus « Utilisateurs » et « Autres revenus ».

Utilisateurs

Hausse de 3,2 M\$ ou 4,2 % vs réel projeté 2019

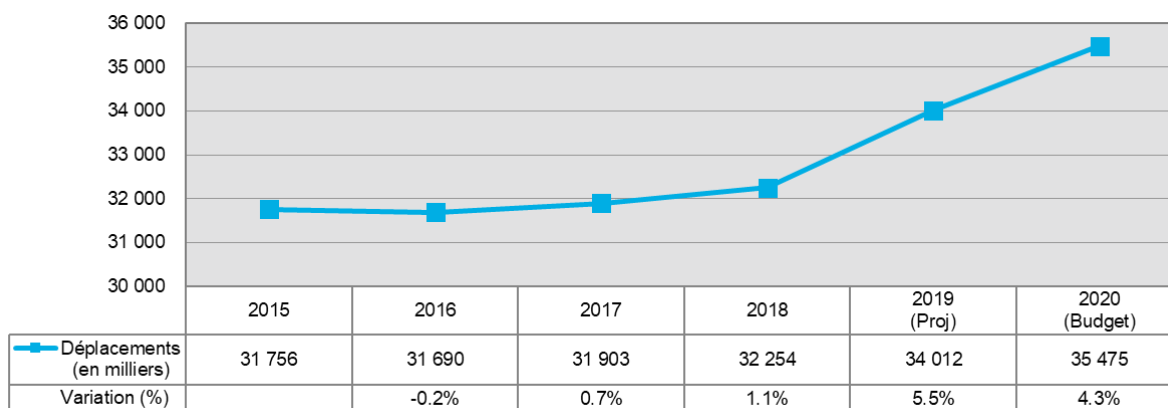
Le montant des revenus provenant des utilisateurs augmentera de 4,2 % en 2020, provenant principalement de la hausse d'achalandage. Pour ce qui est de la tarification, elle sera indexée sensiblement au coût de la vie. Ces revenus occuperont une proportion de 33,0 % des revenus totaux pour s'élever à 78,7 M\$ au budget 2020.

L'optimisation des services dans les années 2016 à 2018, qui a permis de réallouer des ressources dans certains secteurs à coût nul, ainsi que les développements de service réalisés en 2019 dans les secteurs de Saint-Augustin-de-Desmaures, du Nord-Ouest, de l'Aéroport de Québec ont porté leurs fruits, comme en témoigne l'évolution des déplacements depuis 2017.

Le développement des services prévu en 2020 dans les secteurs de Beauport et du nouveau complexe hospitalier de Québec, la mise en place du Laissez-passer universitaire (LPU) et les améliorations des dernières années permettent au RTC de prévoir une hausse des déplacements de 11,2 % entre 2017 et 2020.

La mise en place du LPU modifie la structure des revenus provenant de la clientèle universitaire. Le titre de transport mensuel, distribué à tous les étudiants à temps plein de l'Université Laval et payé à même les frais d'inscriptions annuels, permet au RTC de garantir ces revenus et d'anticiper une croissance des déplacements de cette clientèle.

Évolution de l'achalandage du RTC (en milliers)



Autres revenus

Baisse de 1,7 M\$ ou 20,2 % vs réel projeté 2019

La fin du contrat de service avec la municipalité de Boischatel ainsi que la vente d'immobilisations en 2019 expliquent la baisse de 1,7 M\$ observée pour 2020.

Les ressources humaines et financières dégagées par la fin de ce contrat de service seront réinvesties au bénéfice de la clientèle de l'agglomération de Québec.

Gouvernement du Québec – Subvention de fonctionnement

La proportion sur les revenus totaux augmente à 12,0 % vs 11,9 % selon le réel projeté 2019

Subvention à l'exploitation

Hausse de 1,2 M\$ ou 7,4 % vs réel projeté 2019

La bonification du *Programme d'aide au développement du transport collectif* permet au RTC d'augmenter l'aide financière à l'exploitation des services, dont il avait atteint les limites dans les dernières années. Le tout s'inscrit dans le *Plan d'action 2018-2023* de la *Politique de mobilité durable – 2030* du gouvernement du Québec, visant à augmenter l'offre de transport en commun de 5 % par année sur cette même période.

Le Programme comporte également une enveloppe d'optimisation des services visant à récompenser l'amélioration de la performance des sociétés de transport. Les efforts continus de gestion rigoureuse et d'optimisation permettront au RTC de répondre aux conditions d'admissibilité pour bénéficier des enveloppes disponibles.

En excluant des sommes non récurrentes reçues par le RTC dans le cadre de ce programme en 2019, la contribution pour l'augmentation du service aurait été de 2,7 M\$ en 2020 comparativement au réel projeté 2019.

Taxe sur l'immatriculation

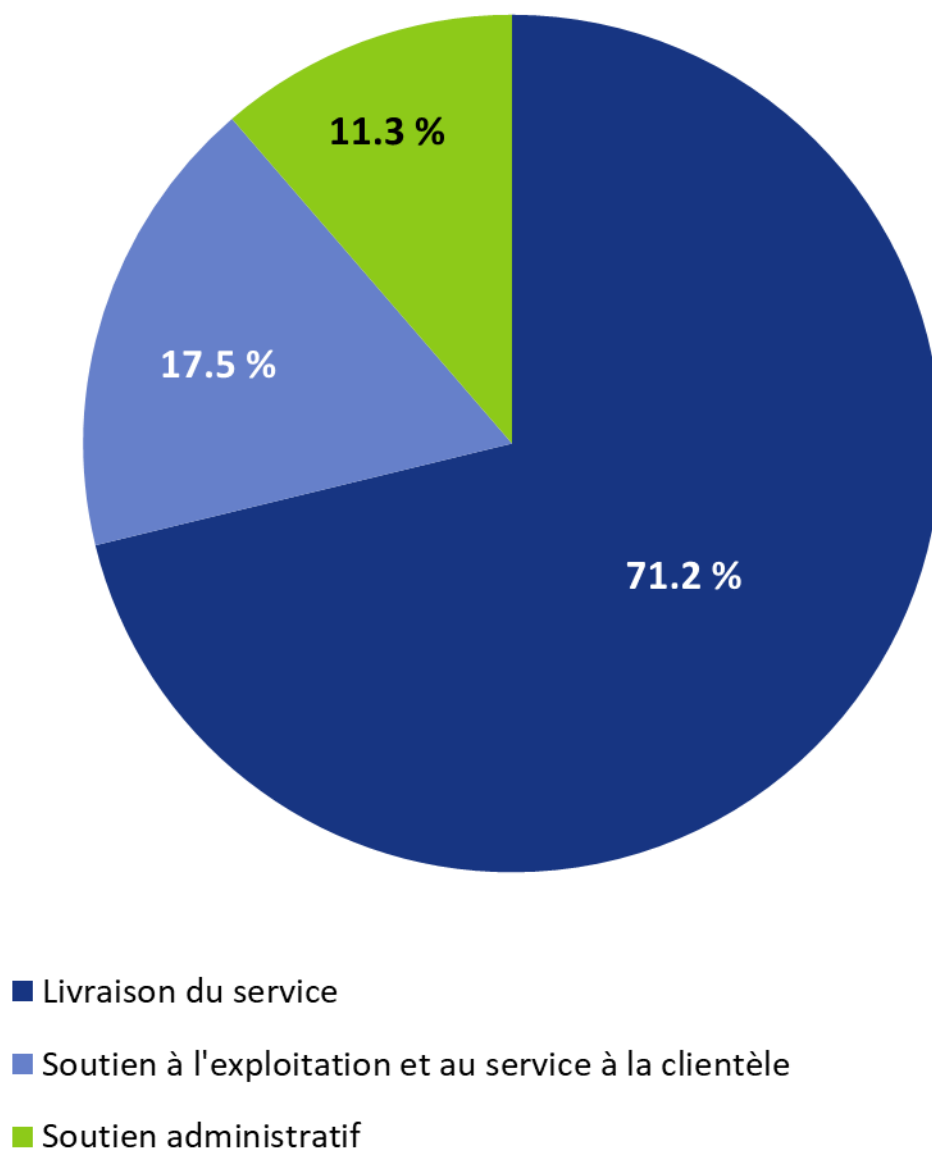
Hausse de 113 000 \$ ou 1,0 % vs réel projeté 2019

La taxe est fixée à 30 \$ annuellement par automobile depuis 1992. Cette source de financement contribue à 4,7 % des revenus du RTC.

DÉPENSES

En milliers de \$	Budget 2020	Projection 2019	Écart Budget- Projection	Réel 2018	Réel 2017
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
MASSE SALARIALE					
Salaires	125 750	117 419	8 331	109 705	107 470
Avantages sociaux	20 755	18 126	2 629	20 855	17 324
Avantages sociaux futurs	14 601	20 714	(6 113)	15 360	16 561
Coûts d'emploi	3 867	4 167	(300)	2 918	3 372
	164 973	160 426	4 547	148 838	144 727
BIENS ET SERVICES					
Carburant	14 501	14 850	(349)	13 620	11 768
Entretien et exploitation véhicules	13 292	12 518	774	11 129	10 080
Entretien et exploitation infrastructures	3 645	3 618	27	3 445	3 025
Chauffage, électricité, téléphone	1 672	1 572	100	1 588	1 609
Frais généraux	12 586	12 595	(9)	11 236	11 725
	45 696	45 153	543	41 018	38 207
FINANCEMENT					
Subvention	(2 763)	(2 022)	(741)	(1 958)	(2 709)
Intérêts	4 818	3 568	1 250	3 811	4 417
Remboursement sur la dette	14 972	16 333	(1 361)	19 736	18 729
Immobilisations comptant	745	527	218	762	955
	17 772	18 406	(634)	22 351	21 392
AUTRES DÉPENSES					
Contribution au transport adapté	6 582	5 718	864	4 773	6 720
Projets stratégiques	1 500	500	1 000	226	3 745
Imprévus	2 000	0	2 000	0	0
	10 082	6 218	3 864	4 999	10 465
TOTAL DES DÉPENSES	238 523	230 203	8 320	217 206	214 791

Répartition par activité



Masse salariale

Hausse de 4,5 M\$ ou 2,8 % vs réel projeté 2019

L'embauche de chauffeurs et d'employés d'entretien des véhicules pour répondre à la bonification de l'offre de service prévue en 2020 expliquent une hausse de 5,2 M\$ de la masse salariale en 2020.

Des éléments favorables au réel projeté 2019 expliquent une hausse de 2,5 M\$ de la masse salariale en 2020, soit pour des économies non récurrentes liées aux postes vacants et aux coûts de CNESST en 2019.

Le budget tient également compte des indexations prévues aux conventions collectives, de la progression du personnel dans les échelles salariales et de nouveaux postes afin de poursuivre la mise en œuvre du *Plan stratégique 2018-2027*.

Les avantages sociaux futurs contribuent à limiter la hausse de la masse salariale. En 2019, le RTC a procédé à un redressement comptable du traitement des coûts liés au régime de retraite, qui entraîne une dépense plus importante.

Biens et services

Hausse de 0,5 M\$ ou 1,2 % vs réel projeté 2019

La hausse des coûts de carburant et d'entretien des véhicules liés à la bonification de l'offre de service représente 1,0 M\$ en 2020.

Une meilleure efficacité du parc de véhicules grâce à la mise en service de 63 et 60 autobus hybrides respectivement en 2019 et en 2020, ainsi que la diminution du prix payé pour le carburant, permettent de réduire la hausse des biens et services de 0,6 M\$.

Rappelons que le RTC utilise une stratégie de contrats de couverture à titre de mitigation du risque de variation des prix du carburant en cours d'année. La couverture pour les années 2019 et 2020 est de 92 % de la consommation de carburant attendue.

Les autres éléments contribuent pour 0,1 M\$ à la hausse des biens et services.

Financement

Baisse de 0,6 M\$ ou 3,4 % vs réel projeté 2019

Depuis 2017, le RTC a profité d'éléments budgétaires favorables pour rembourser au comptant des emprunts venant à échéance. Cette stratégie permet de dégager une marge de manœuvre pour les années à venir, où les investissements prévus pour la réalisation de son *Plan stratégique 2018-2027* sont importants.

Tel qu'attendu, la proportion du service de dette nette sur les dépenses totales est en baisse depuis 2015, avec une tendance plus marquée en 2019 qui se maintient en 2020, passant de 8,6 % à 6,0 % durant cette période.

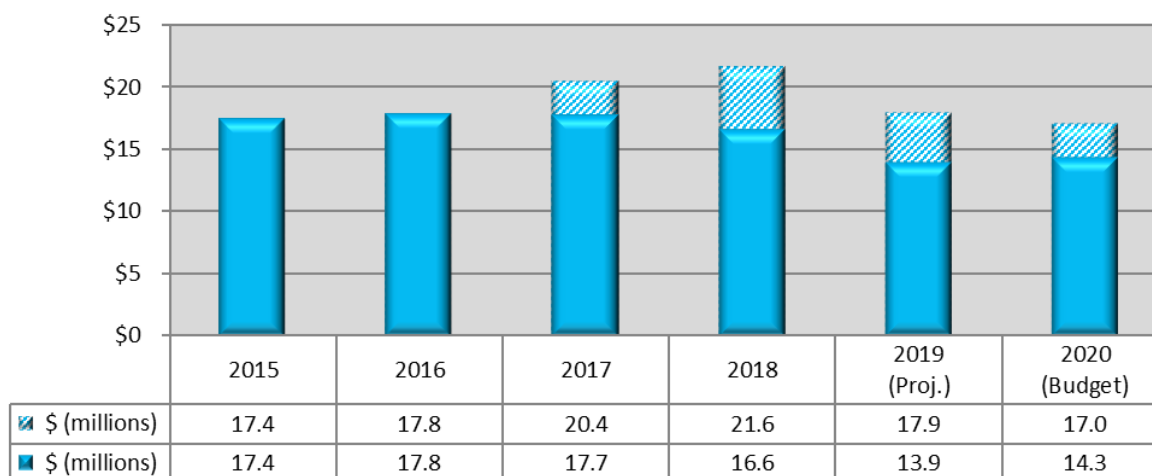
Les remboursements au comptant des emprunts venant à échéance en plus du remboursement complet d'investissements importants effectués en 2008 pour la mise en place du centre Métrobus et de l'acquisition des autobus articulés expliquent cette évolution.

Les coûts de financement au budget 2020 sont en baisse de 0,6 M\$ ou 3,4 %. Les coûts liés au service de la dette augmentent en raison des investissements réalisés en 2019 et prévus en 2020, mais les remboursements au comptant des emprunts diminuent de 1,2 M\$ par rapport au réel projeté 2019.

Le présent financement tient compte de la première année du Programme d'immobilisations 2020-2029, présenté en annexe.

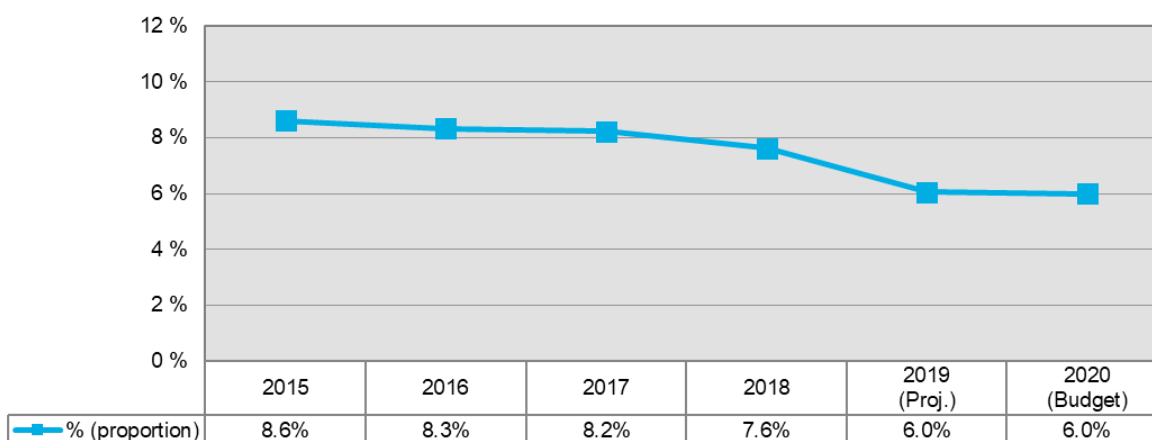
DÉPENSES

Évolution des coûts de financement (en millions de \$)



Note : La partie hachurée représente le versement au comptant payé sur le service de la dette.

Évolution de la proportion du service de la dette nette sur les dépenses totales (en %)



Note : Le service de la dette nette exclut le versement au comptant payé sur le service de la dette.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC

En milliers de \$	Budget 2020	Projection 2019	Écart Budget- Projection	Réel 2018	Réel 2017
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
REVENUS					
Contribution RTC	6 582	5 811	771	4 773	6 720
Utilisateurs	2 300	2 286	14	2 218	2 169
Gouvernement du Québec	9 488	9 430	58	9 505	7 478
Autres revenus	76	25	51	34	50
TOTAL - REVENUS	18 446	17 552	894	16 530	16 417
DÉPENSES D'EXPLOITATION					
Masse salariale	3 656	3 306	350	3 237	3 428
Service de sous-traitance	13 574	12 860	714	11 786	11 395
Autres	1 000	1 053	(53)	1 038	1 041
TOTAL - DÉPENSES D'EXPLOITATION	18 230	17 219	1 011	16 061	15 864
FINANCEMENT	216	333	(117)	469	553
TOTAL DES DÉPENSES	18 446	17 552	894	16 530	16 417
SURPLUS - DÉFICIT	0	0	0	0	0

ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC



Le Service de transport adapté de la Capitale (STAC) offre un service de transport en commun adapté, de porte accessible à porte accessible, aux personnes vivant avec des limitations ayant un impact sur leur mobilité. Il effectue environ 3 500 déplacements quotidiennement pour cette clientèle, dont environ 85 % sont effectués par taxi. Le STAC déploie tous les efforts pour offrir un service personnalisé dans un contexte de transport en commun.

Malgré cela, les circonstances de l'année 2019, notamment les chamboulements liés à la modification de l'industrie du taxi, furent très éprouvantes pour l'exploitation du transport adapté.

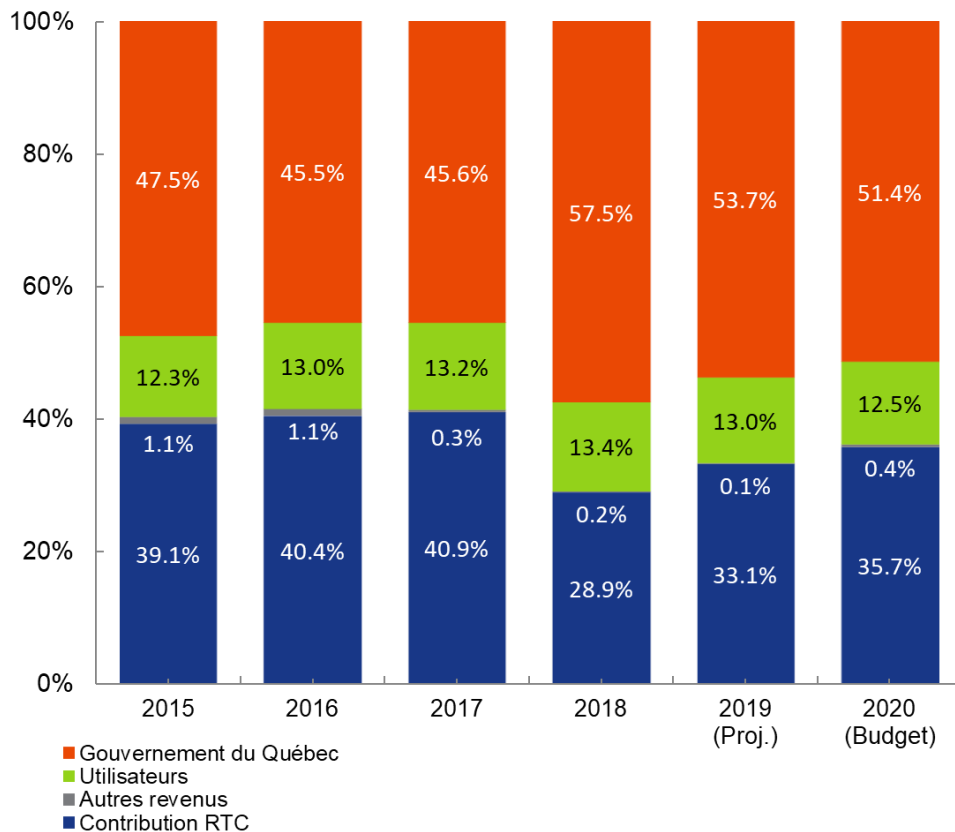
Le manque de disponibilité des voitures de taxis découlant des grèves et perturbations a eu un effet à la hausse sur les coûts d'opération. Le STAC ayant atteint le coût par déplacement maximal reconnu par le Ministère selon le programme de subvention au transport adapté, les coûts supplémentaires sont absorbés à même le budget du RTC. Malgré une hausse de financement au transport adapté en 2018, la part du gouvernement du Québec pour 2020 diminue, passant de 57,5 % en 2018 à 51,4 % au budget 2020.

Une baisse des déplacements en transport adapté est également observée en 2018 et 2019, contrairement aux hausses répétées des années antérieures.

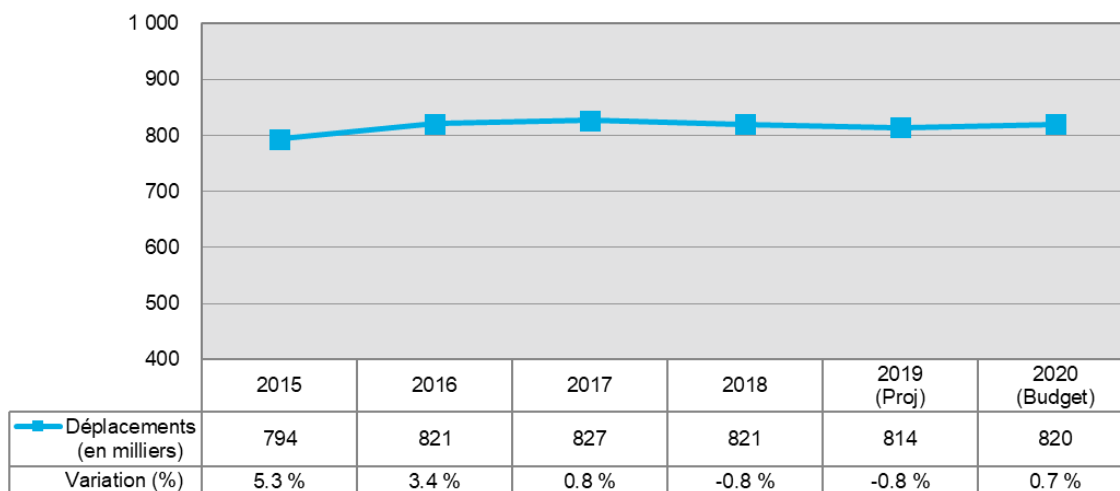
Tous ces facteurs réunis amènent le RTC et le STAC à rechercher des solutions afin de développer un nouveau modèle d'affaires ouvert à l'industrie qui permettra de stabiliser les opérations et d'assurer une plus grande qualité de service à ses usagers. En 2020, afin de limiter l'incertitude quant à la livraison du service, le modèle de rémunération de transport adapté sera également revu.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC

Évolution des sources de revenus du STAC



Évolution des déplacements du STAC (en milliers)





Annexes





PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS 2020-2029

Maintien 296 M\$

Matériel roulant		Infrastructures		Systèmes	
Total:	213 M\$	Total:	29 M\$	Total:	54 M\$
40' hybride	191	Réfections des centres	25	Évolution systèmes TI	27
Boîtes de perception	13	Renouvellement équipements	2	Radios	6
Autres	9	Réfection des terminus	1	Solution gestion des actifs	5
		Autres	1	Évolution du parc informatique	5
				Améliorations OPUS	3
				Autres	8

Électrification 294 M\$

Infrastructures		Matériel roulant	
Total:	272 M\$	Total:	22 M\$
Construction - Centre d'exploitation	200	60' électrique	22
Agrandissement et réaménagement - Métrobus	72		

Développement 697 M\$

Matériel roulant		Infrastructures		Systèmes	
Total:	377 M\$	Total:	288 M\$	Total:	32 M\$
40' hybride	156	Agrandissement et réaménagement - Métrobus	72	Système de vente et perception	8
60' hybride	33	Construction du centre opérationnel	76	Solution de transport à la demande	7
60' électrique	188	Terrains acquisition et préparation	24	Solution affectations et géolocalisation	5
		Parc-O-Bus	41	Téléométrie	3
		Mesures préférentielles	53	Autres	9
		Accessibilité universelle	5		
		Autres	17		

Grand total 1 287 M\$

N'inclut pas le projet de réseau structurant. Au terme du projet, les éléments d'actifs liés au transport seront transférés au RTC.

PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS 2020-2029

Incluant la répartition pour les cinq premières années (en milliers de \$)

	2020	2021	2022	2023	2024	Total période		Grand total
						2020-2024	2025-2029	
Maintien	53 222	19 292	45 676	21 105	14 365	153 660	142 785	296 445
Développement	58 465	68 932	139 741	142 286	135 511	544 935	151 450	696 385
Électrification	2 250	5 000	26 700	37 200	88 900	160 050	134 400	294 450
Total	113 937	93 224	212 117	200 591	238 776	858 645	428 635	1 287 280



DÉFINITION DES TYPES DE REVENUS

Autres revenus

Revenus générés principalement par des ententes commerciales, 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 Québec pour le transport en commun.

Excédent de fonctionnement

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

Gouvernement du Québec

Sommes versées en vertu de programmes d'aide au transport en commun provenant du gouvernement du Québec et 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.

DÉFINITION DES TYPES DE 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 (incluant la taxe sur le carbone) 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.

Contribution au transport adapté

Contribution du RTC pour compenser le manque à gagner pour le Service de transport adapté de la Capitale (STAC).

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 exploitation des véhicules

Coûts relatifs à l'entretien et à l'exploitation des véhicules, principalement les pièces de remplacement, les pneus et l'immatriculation.



DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES

Entretien et réparation des infrastructures

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

Frais généraux

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.

Imprévus

Réserve pour contingences pouvant atteindre un maximum de 1,5 % des dépenses.

Intérêts

Paiement des intérêts sur la dette à long terme.

Projets stratégiques

Dépenses pour des projets spécifiques non liés aux frais de fonctionnement courants.

Remboursement comptant

Immobilisations payées à même le budget d'exploitation.

Remboursement sur la dette

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

Salaires

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



BUDGET
DE FONCTIONNEMENT
2020

