

BUDGET 2022



Note liminaire

Le budget 2022 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'Habitation.

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 du 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 2022 est fait avec le budget 2021.



TABLE DES MATIÈRES

Mot de la présidente.....	1
Faits saillants	2
Conseils d'administration	3
Le RTC en chiffres	4
Le STAC en chiffres	5
Budget de fonctionnement.....	9
Activités financières à fins fiscales	10
Revenus.....	11
Dépenses.....	17
Activités financières du STAC	22
Programme d'immobilisations 2022-2031.....	27
Définition des types de revenus	29
Définition des types de dépenses.....	30



MOT DE LA PRÉSIDENTE

Avancer et diversifier : la clé de la reprise



Pour une deuxième année consécutive, le RTC dépose son budget de fonctionnement dans un contexte marqué par une pandémie qui perdure. Les impacts sont nombreux sur les sociétés de transport en commun qui ont comme défi de poursuivre leur développement et de répondre aux besoins de la clientèle tout en conjuguant avec d'importantes pertes d'achalandage.

Dans ce contexte exceptionnel, où les incertitudes demeurent, élaborer le budget 2022 est un exercice qui exige une grande rigueur. Grâce à l'ensemble de ses décisions stratégiques, le RTC dépose pour la prochaine année un budget qui tient compte des risques d'affaires et qui priorise l'efficacité de ses opérations.

Plus qu'un exercice financier, le budget de fonctionnement 2022 réaffirme cet engagement envers la population de l'agglomération de Québec : le RTC a l'intention et les moyens de continuer d'accroître et de diversifier l'offre de services et d'être à la recherche constante de solutions de déplacement modernes, efficaces, variées et intégrées.

À cet égard, je précise que la poursuite de la réalisation du *Plan stratégique 2018-2027* sera primordiale dans l'atteinte des objectifs. Les projets mobilisateurs, le déploiement de la mobilité intégrée et la poursuite du développement des services permettront de rebâtir l'achalandage et de préparer la suite.

L'appui du gouvernement du Québec et de l'agglomération de Québec rendent possible l'atteinte de nos objectifs. Je tiens à souligner leur immense soutien depuis le début de la pandémie, qui permet à l'organisation d'avancer en dépit des impacts de la crise sanitaire sur nos opérations.

Ce soutien apparaît d'autant plus essentiel dans un contexte où le transport en commun est reconnu comme une solution à la lutte aux changements climatiques et à la congestion routière, ainsi qu'un acteur clé pour la reprise économique.

Je termine en mentionnant le professionnalisme et l'excellence des employés qui contribuent quotidiennement à la réalisation de la mission du RTC. Leur engagement, ainsi que celui des partenaires est essentiel à notre réussite.

La présidente du RTC
Maude Mercier Larouche

FAITS SAILLANTS

- Budget équilibré à 250,2 M\$, en hausse de 3,7 % (8,9 M\$) comparativement au budget 2021
 - Inclut le soutien du gouvernement du Québec dans le cadre du Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes.
- Poursuite de la mise en œuvre du plan stratégique, 2,8 % (6,7 M\$)
 - Accélération de la mobilité intégrée
 - Déploiement du service Flexibus
 - Intégration de titres de partenaires de mobilité
 - Phase 2 du service de vélo-partage àVélo
 - Mise en place du programme d'électrification
 - Préparation en vue de l'exploitation du tramway de Québec
 - Modernisation des systèmes administratifs
- Maintien de l'offre de service bonifiée sur l'ensemble du territoire tout en s'appuyant sur une gestion financière rigoureuse
 - Ajustements opérationnels en fonction de la demande
 - Optimisation des kilomètres parcourus
 - Utilisation des véhicules hybrides pour réduire les coûts d'opération



CONSEILS D'ADMINISTRATION

RTC

Maude Mercier Larouche, présidente
Conseillère municipale
Ville de Québec

Pierre-Luc Lachance, vice-président
Conseiller municipal
Ville de Québec

Claude Lavoie
Conseiller municipal
Ville de Québec

Jackie Smith
Conseillère municipale
Ville de Québec

David Weiser
Conseiller municipal
Ville de Québec

Jean Simard
Conseiller municipal
Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures

Sébastien Hallé
Conseiller municipal
Ville de L'Ancienne-Lorette

Yvan Bourdeau
Membre indépendant issu de la clientèle

Joël Joncas
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.
M. Yvan Bourdeau assume la vice-présidence du C. A. du STAC.

LE RTC EN CHIFFRES



Parc autobus

556
autobus



Infrastructures

4 419 arrêts

340 arrêts accessibles*

1 034 abribus

21 stations tempérées

23 Parc-O-Bus

6 terminus

1 terminus événementiel
(Expocité)



Le réseau

25 873 135 km
parcourus en 2020

155 parcours, dont 7 sont
accessibles*, soit les parcours 11-
800-801-802-803-804-807

874 km de réseau

65,5 km de voies réservées

4 201 départs par jour

1 256 381
voyages réalisés



Ressources
humaines

1 750 employés, dont 1666
postes réguliers

994 personnel chauffeur

406 personnel
administratif et
de soutien

350 personnel entretien

1 330 hommes

420 femmes

46,7 moyenne d'âge

11,65 moyenne
d'années de service

50 départs à la retraite
en 2020

* accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Données au 31 décembre 2020

Service de transport adapté de la Capitale (STAC)

377 929

déplacements

3 033 533

kilomètres

Minibus : **1 030 454 km (34 %)**

Taxi : **1 446 009 km (48 %)**

Taxi adapté : **557 070 km (18 %)**

Déplacements par type de véhicule



Minibus : **118 575**



Taxi : **208 317**



Taxi adapté : **51 037**

Déplacements par type de mobilité



Fauteuil roulant : **74 489**



Ambulatoire : **287 898**



Accompagnateur : **15 542**

Données au 31 décembre 2020



Budget de fonctionnement





BUDGET DE FONCTIONNEMENT

	Budget 2022	Budget 2021	Projection 2021	Réel 2020
Achalandage (Déplacements)				
RTC	25 008 500	22 134 300	17 165 100	17 572 700
STAC	699 800	820 600	414 700	377 929
Heures de service (h)	1 426 500	1 445 100	1 383 600	1 302 400
Kilométrage (km)	28 454 100	28 712 200	27 287 400	25 873 135
Kilométrage parcouru - mode hybride (%)	67	38	50	30
Parc de véhicules	622	617	615	556
Acquisition d'autobus	1	114	112	38
<i>Standards hybrides (40 pieds)</i>	0	114	112	38
<i>Articulés hybrides (60 pieds)</i>	1	0	0	0
Âge moyen des véhicules (ans)	8.3	8.0	7.3	8.4
Prix moyen du carburant (\$/L) ¹	0.79	0.78	0.76	0.87
Consommation de carburant (L/100 km) ²	48.9	53.8	50.3	53.6
Taux d'intérêt sur nouveaux emprunts (%)	2.75	2.35	1.40	0.86
Dépenses de livraison du service par km (\$)	5.80	5.76	6.08	6.03

Notes

- 1) Les risques de variation du prix moyen du carburant sont atténués par des contrats de couverture correspondant à 86 % de la consommation totale de diesel pour l'année 2022.
- 2) La mise en service de véhicules hybrides depuis 2019 a permis de réduire le taux de consommation moyen du parc d'autobus de manière importante. Une amélioration de 9 % du taux de consommation est observable entre le réel 2020 et le budget 2022, alors que le kilométrage parcouru en mode hybride a augmenté de 30 % à 67 % sur la même période.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES À FINS FISCALES

En milliers de \$	Budget 2022	Budget 2021	Écart Budget- Budget	Projection 2021	Réel 2020
REVENUS	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Contribution de l'agglomération	135 317	129 825	5 492	129 825	124 381
Utilisateurs	60 660	52 683	7 977	45 747	45 116
Gouvernement du Québec	46 901	53 821	(6 920)	60 759	46 199
Autres revenus	7 319	4 945	2 374	4 893	4 806
TOTAL - REVENUS	250 197	241 274	8 923	241 224	220 502
DÉPENSES D'EXPLOITATION					
Masse salariale	173 798	166 657	7 141	163 692	155 567
Biens et services	54 718	46 331	8 387	44 511	43 579
	228 516	212 988	15 528	208 203	199 146
FINANCEMENT	15 550	18 204	(2 654)	28 255	17 295
AUTRES DÉPENSES					
Contribution au transport adapté	6 131	6 582	(451)	4 566	2 382
Projets stratégiques	0	1 500	(1 500)	200	469
Imprévus	0	2 000	(2 000)	0	0
	6 131	10 082	(3 951)	4 766	2 851
TOTAL DES DÉPENSES	250 197	241 274	8 923	241 224	219 292
SURPLUS - (DÉFICIT)	0	0	0	0	1 210

Évolution des sources de revenus

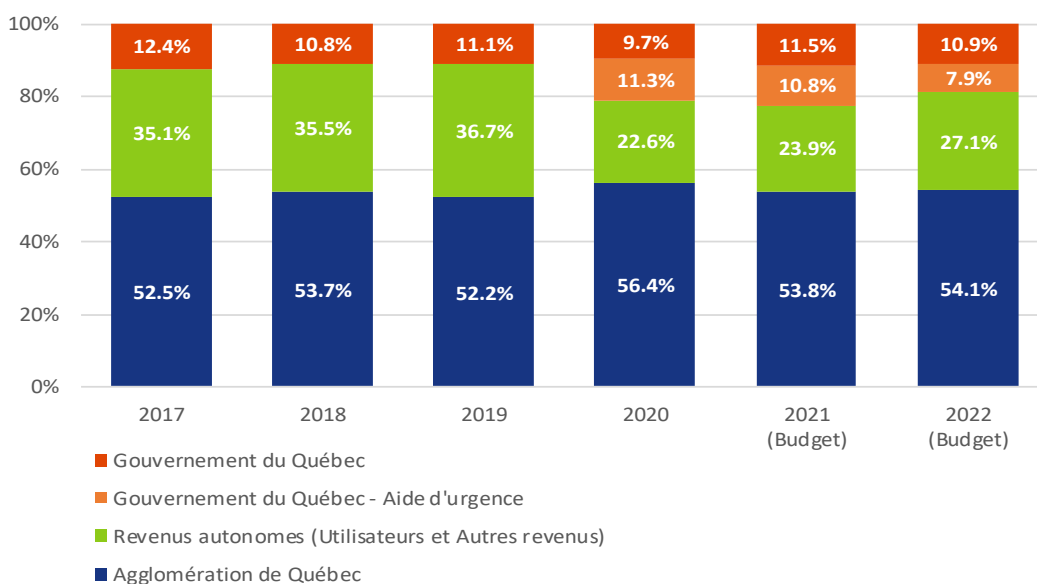
L'agglomération de Québec est le principal contributeur au financement du transport en commun avec une part dépassant 50 %. Elle se situe à 54,1 % au budget 2022, en légère augmentation par rapport au budget 2021.

La pandémie de la COVID-19 a modifié la répartition des sources de revenus du RTC de façon significative. La réduction des déplacements, observée depuis le mois de mars 2020, réduit la part de financement provenant des revenus autonomes. Cette dernière est passée de 37 % en réel 2019 à 27 % au budget 2022, en augmentation comparativement aux années 2020 et 2021 principalement grâce à la reprise d'achalandage anticipée.

Le gouvernement du Québec, par le Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes, a reconnu les impacts financiers importants pour les sociétés de transport pour les années 2020 à 2022 et, dans un esprit de relance économique, souhaite compenser les pertes liées à la pandémie. Sa part de financement aux revenus de fonctionnement est passée de 11 % en réel 2019 à 19 % au budget 2022.

La reprise graduelle de l'achalandage et des revenus utilisateurs dans les prochaines années devrait permettre de rétablir les sources de financement aux niveaux observés avant la pandémie.

Évolution des sources de revenus du RTC



Les revenus de 250,2 M\$ inscrits au budget 2022 sont supérieurs aux revenus budgétés en 2021 de 8,9 M\$, ou 3,7 %. Les principales variations pour chacune des grandes natures de revenus sont expliquées ci-après.

Contribution de l'agglomération

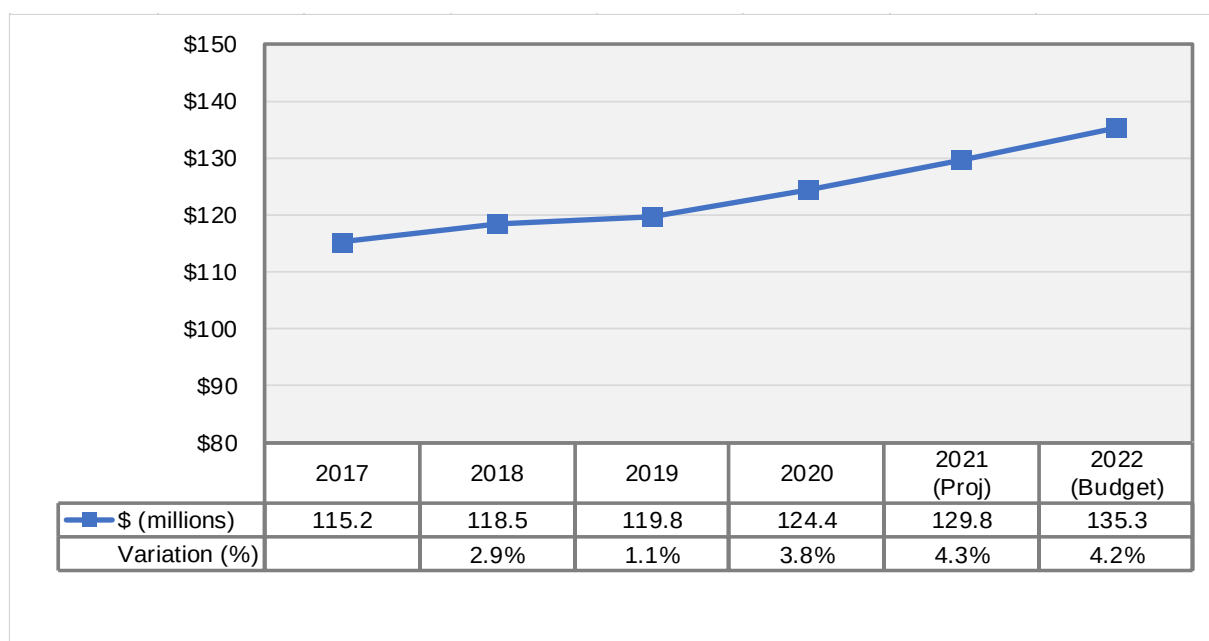
Hausse de 5,5 M\$ ou 4,2 % vs budget 2021

En 2022, l'agglomération de Québec versera 135,3 M\$ au RTC, soit une augmentation de sa contribution de 5,5 M\$.

De cette enveloppe, une contribution additionnelle de 3 M\$ s'inscrit dans l'engagement de la Ville à soutenir la croissance du RTC, annoncé en 2019. Ce cadre financier bonifié soutient les contributions requises pour réaliser le Plan stratégique 2018-2027, en partenariat avec l'aide financière additionnelle octroyée par le gouvernement du Québec en 2018 afin de développer les services de transport en commun.

Depuis 2017, la contribution de l'agglomération de Québec a augmenté en moyenne de 3,3 % par année.

Évolution de la contribution de l'agglomération (en millions)



Revenus autonomes

La proportion sur les revenus totaux est de 27,1 %

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

Utilisateurs

Hausse de 8,0 M\$ ou 15,1 % vs budget 2021

Le montant des revenus provenant des utilisateurs augmente de 15,1 % en 2022. La hausse s'explique principalement par la poursuite de la reprise d'achalandage à la suite de la baisse importante de déplacements observée en 2020 en raison de la pandémie de la COVID-19.

Les revenus provenant des usagers occupent une proportion de 24,2 % des revenus totaux pour s'élever à 60,7 M\$ au budget 2022.

La priorité pour le RTC demeure de rebâtir l'achalandage et la confiance des clients, notamment en améliorant le sentiment de sécurité envers l'utilisation du transport en commun dans un contexte de pandémie.

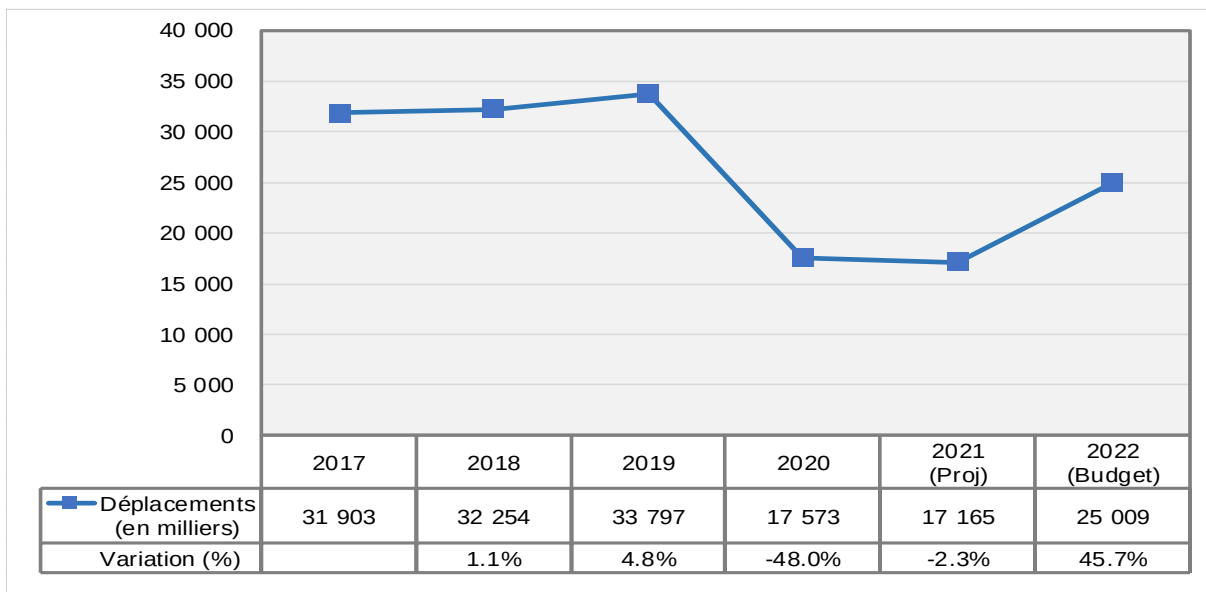
D'autre part, la pandémie a transformé les habitudes de mobilité de la population et des usagers du transport en commun et des effets durables persisteront dans les prochaines années. Conscient des effets de ces changements sur l'utilisation des services, le RTC souhaite élargir sa clientèle en offrant des options de déplacement adaptées aux nouvelles réalités.

La vision d'intégrateur de mobilité, déjà au cœur de notre plan stratégique en 2018, est d'autant plus pertinente dans le contexte actuel. Nous poursuivons donc nos actions en ce sens pour 2022.

À court terme, la reprise des déplacements en transport en commun sera intimement liée à l'évolution de la pandémie et des mesures sanitaires en vigueur. Pour 2022, nous estimons que le niveau d'achalandage pourrait atteindre, à la fin de l'année, jusqu'à 80 % du niveau observé en 2019. Les prévisions d'achalandage pour 2022 représentent, en moyenne, 74 % des déplacements réels 2019.

REVENUS

Évolution des déplacements du RTC (en milliers)



Autres revenus

Hausse de 2,4 M\$ ou 48,0 % vs budget 2021

Les revenus de publicité ont été impactés à la baisse en 2020 et 2021 en lien avec la baisse d'achalandage. Un retour à la normale pour ces revenus est prévu en 2022.

Gouvernement du Québec – Fonctionnement

La proportion sur les revenus totaux est de 18,8 %

Les revenus de fonctionnement provenant du gouvernement du Québec sont composés de la subvention à l'exploitation, de l'aide d'urgence au transport collectif des personnes et des revenus de la taxe sur l'immatriculation.

Subvention à l'exploitation

Baisse de 0,2 M\$ ou 1,2 % vs budget 2021

Le *Programme d'aide au développement du transport collectif* offre de l'aide financière à l'exploitation des sociétés de transport en fonction du développement de l'offre de service depuis 2007.

Les montants reçus dans le cadre du programme sont basés sur les paramètres opérationnels des heures de service, du kilométrage et du parc de véhicules.

Le RTC a bonifié le service dans différents secteurs de la Ville depuis 2019 et ces bonifications sont incluses au niveau de service prévu en 2022. Des ajustements ciblés à l'offre de service, qui reflètent l'utilisation actuelle des usagers, sont planifiés dans une perspective d'optimisation. Les différentes équipes du RTC suivent de près la reprise d'achalandage sur le réseau afin d'assurer un niveau de service adéquat aux besoins de la clientèle.

Au budget 2022, les revenus de la subvention à l'exploitation sont en légère diminution comparativement au budget 2021.

Subvention – Aide d'urgence

Montants prévus pour les années 2020 à 2022

Le gouvernement du Québec reconnaît que les sociétés de transport collectif ont subi et subiront des impacts financiers importants en raison de la pandémie. Il souhaite garantir la continuité des services à la population et ainsi contribuer à la relance économique du Québec.

La mise sur pied du *Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes*, couvrant la période entre le 1^{er} avril 2020 et le 31 décembre 2022, vise à pallier les pertes de revenus subies et les dépenses additionnelles effectuées pour des raisons sanitaires résultant de la pandémie de la COVID-19.

Les sommes reçues dans le cadre de ce Programme, combinées à la gestion financière rigoureuse du RTC, permettent d'anticiper que les pertes financières prévues pour les années 2020 à 2022 seront entièrement compensées par le gouvernement du Québec.

Pour 2022, un montant de 19,7 M\$ est prévu afin de nous permettre d'atteindre l'équilibre budgétaire.

Taxe sur l'immatriculation

Baisse de 0,4 M\$ ou 3,5 % vs budget 2021

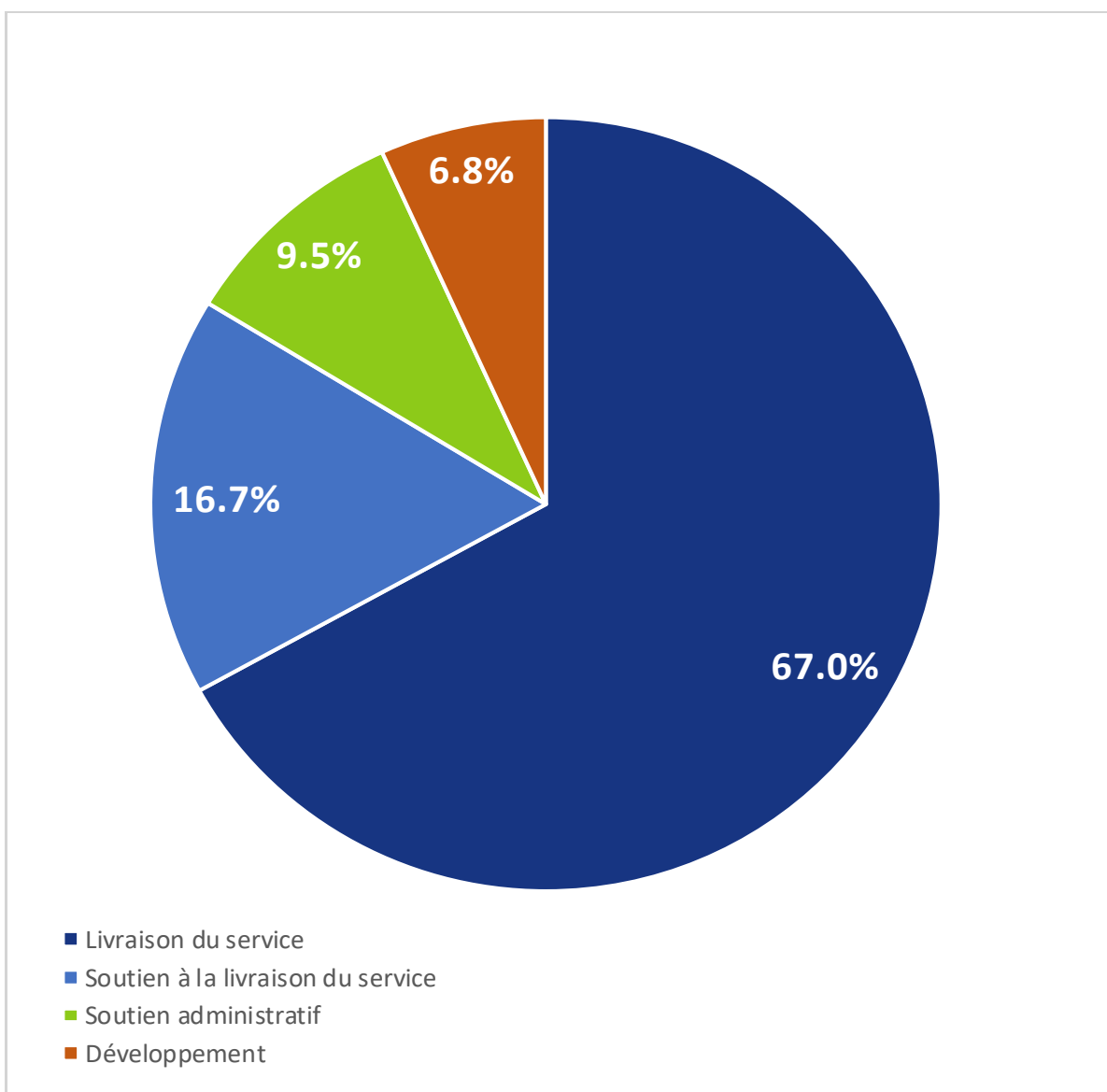
La taxe est fixée à 30 \$ annuellement par automobile depuis 1992. Cette source de financement représente 11,1 M\$ au budget 2022, soit 4,4 % des revenus du RTC.

DÉPENSES

En milliers de \$	Budget 2022	Budget 2021	Écart Budget- Budget	Projection 2021	Réel 2020
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
MASSE SALARIALE					
Salaires	133 324	128 227	5 097	124 246	121 053
Avantages sociaux	22 121	21 068	1 053	19 711	18 438
Avantages sociaux futurs	14 177	12 472	1 705	14 861	12 201
Coûts d'emploi	4 176	4 890	(714)	4 874	3 875
	173 798	166 657	7 141	163 692	155 567
BIENS ET SERVICES					
Carburant	11 225	12 392	(1 167)	10 430	12 438
Entretien et exploitation véhicules	15 166	14 174	992	13 392	13 554
Entretien et exploitation infrastructures	5 069	4 100	969	4 472	3 702
Chauffage, électricité, téléphone	2 024	1 649	375	1 839	1 460
Frais généraux	18 555	14 016	4 539	13 759	12 425
Services à contrat	2 679	0	2 679	619	0
	54 718	46 331	8 387	44 511	43 579
FINANCEMENT					
Subvention	(2 612)	(3 137)	525	(2 154)	(2 112)
Intérêts	4 191	5 418	(1 227)	4 045	3 682
Remboursement sur la dette	13 226	15 178	(1 952)	15 867	15 007
Immobilisations comptant	745	745	0	10 497	718
	15 550	18 204	(2 654)	28 255	17 295
AUTRES DÉPENSES					
Contribution au transport adapté	6 131	6 582	(451)	4 566	2 382
Projets stratégiques	0	1 500	(1 500)	200	469
Imprévus	0	2 000	(2 000)	0	0
	6 131	10 082	(3 951)	4 766	2 851
TOTAL DES DÉPENSES	250 197	241 274	8 923	241 224	219 292

DÉPENSES

Répartition par activité



*Les données excluent la contribution au transport adapté

**L'activité « Développement » inclut les services àVélo et Flexibus ainsi que les ressources dédiées aux projets du RTC

Masse salariale

Hausse de 7,1 M\$ ou 4,3 % vs budget 2021

Les indexations prévues aux conventions collectives et la progression du personnel dans les échelles salariales représentent une hausse de 3,9 M\$ ou 2,4 % au budget 2022.

La poursuite du Plan stratégique et la mise en place de projets de développement, notamment le projet d'électrification des transports, expliquent une augmentation de 2,9 M\$ ou 1,7 % de la masse salariale au budget 2022.

Des éléments concernant le niveau de service, le régime de retraite et les coûts d'emploi expliquent les autres variations par rapport au budget 2021.

Biens et services

Hausse de 8,4 M\$ ou 18,1 % vs budget 2021

L'indexation des coûts de biens et services, principalement liée au renouvellement de contrats d'approvisionnement en pièces d'autobus, explique une hausse de 1,2 M\$ au budget 2022.

Le déploiement du service Flexibus et le développement du service à Vélo représentent une augmentation de 2,7 M\$ des biens et services en 2022. Un montant de 1,5 M\$ pour la mobilité intégrée était prévu au budget 2021 dans la rubrique des projets stratégiques, ce qui réduit la hausse observée.

Les coûts liés aux projets de développement augmentent de 2,7 M\$ au budget 2022, notamment en lien avec l'acquisition du nouveau centre d'exploitation Newton en 2021 et de l'essai d'autobus électriques prévu dans les prochaines années afin de se préparer à l'électrification du parc de véhicules.

La mise en service d'un nombre important d'autobus hybrides en 2020 et 2021 a contribué de manière significative à la réduction des coûts de carburant de 1,2 M\$ au budget 2022, en plus d'améliorer le confort de la clientèle et d'augmenter l'accessibilité du parc de véhicules.

Des éléments concernant l'entretien des infrastructures et les frais généraux expliquent les autres variations par rapport au budget 2021.

Financement

Baisse de 2,7 M\$ ou 14,6 % vs budget 2021

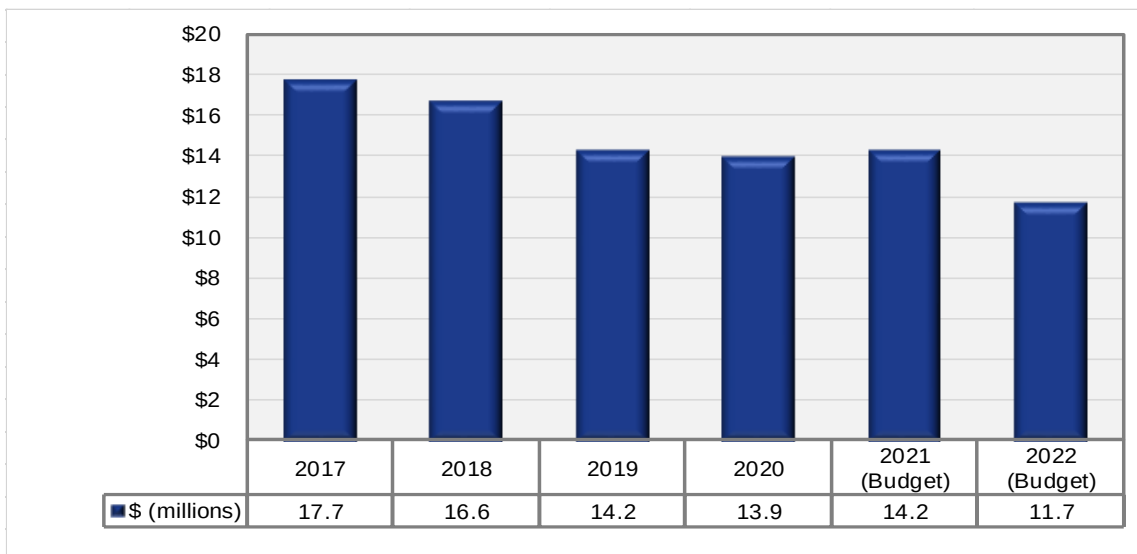
Depuis 2017, le RTC a profité d'éléments budgétaires favorables pour rembourser des emprunts arrivant à terme. Cette stratégie permet de dégager une marge de manœuvre pour les années à venir, où les investissements prévus pour la réalisation de son *Plan stratégique 2018-2027* sont importants.

Comme attendu, la proportion du service de dette nette sur les dépenses totales est en baisse depuis 2017, avec une tendance plus marquée en 2019 et en 2022, passant de 8,2 % à 4,7 % durant cette période.

Les coûts de financement au budget 2022 sont en baisse de 2,7 M\$. Des subventions plus élevées que prévu au budget 2021 sur les acquisitions d'actifs expliquent en grande partie cette diminution.

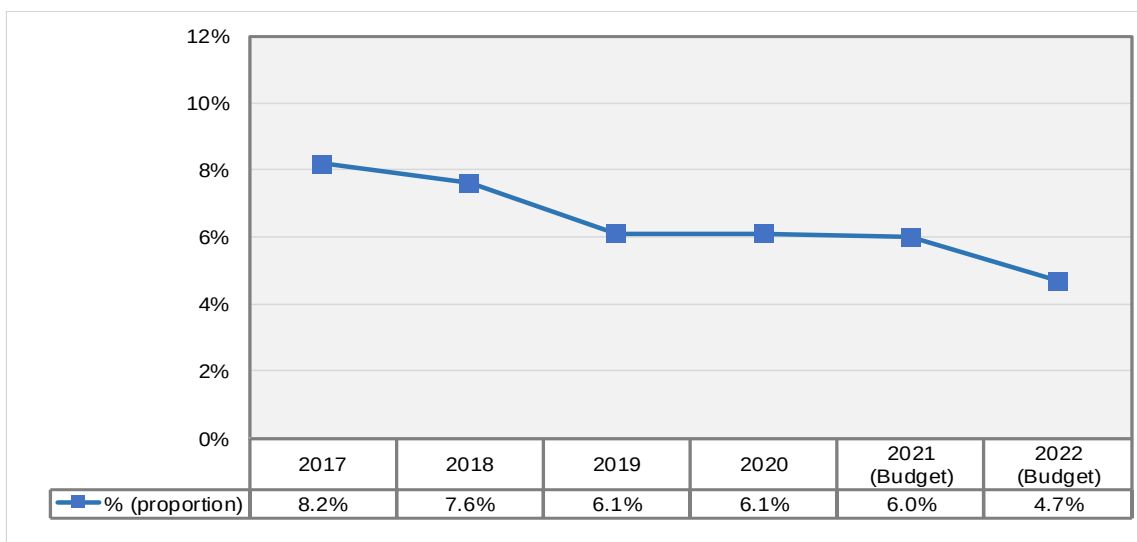
Les dépenses de financement prévues en 2022 tiennent compte de la première année du Programme d'immobilisations 2022-2031, présenté en annexe.

Évolution des coûts du service de la dette (en millions de \$)



Note : Le service de la dette nette exclut le remboursement des emprunts arrivant à terme.

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



Note : Le service de la dette nette exclut le remboursement des emprunts arrivant à terme.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC

En milliers de \$	Budget 2022	Budget 2021	Écart Budget- Budget	Projection 2021	Réel 2020
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
REVENUS					
Contribution RTC	6 131	6 582	(451)	4 566	2 382
Utilisateurs	2 019	1 510	509	1 180	1 203
Gouvernement du Québec	9 612	9 489	123	8 342	10 881
Autres revenus	37	65	(28)	20	35
TOTAL - REVENUS	17 799	17 646	153	14 108	14 501
DÉPENSES D'EXPLOITATION					
Masse salariale	3 155	3 612	(457)	2 874	3 224
Services à contrat	13 284	13 081	203	9 704	10 071
Autres	1 330	816	514	1 406	1 016
TOTAL - DÉPENSES D'EXPLOITATION	17 769	17 509	260	13 984	14 311
FINANCEMENT	30	137	(107)	124	190
TOTAL DES DÉPENSES	17 799	17 646	153	14 108	14 501
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.

Ce dernier n'échappe pas aux impacts négatifs de la pandémie. Le STAC estime atteindre, en 2021, 51 % des déplacements réalisés en 2019. La réouverture des activités socioprofessionnelles, auxquelles participent un grand nombre de clients du STAC, permet d'envisager une reprise importante des déplacements en transport adapté à la fin de l'année 2021 et pour 2022.

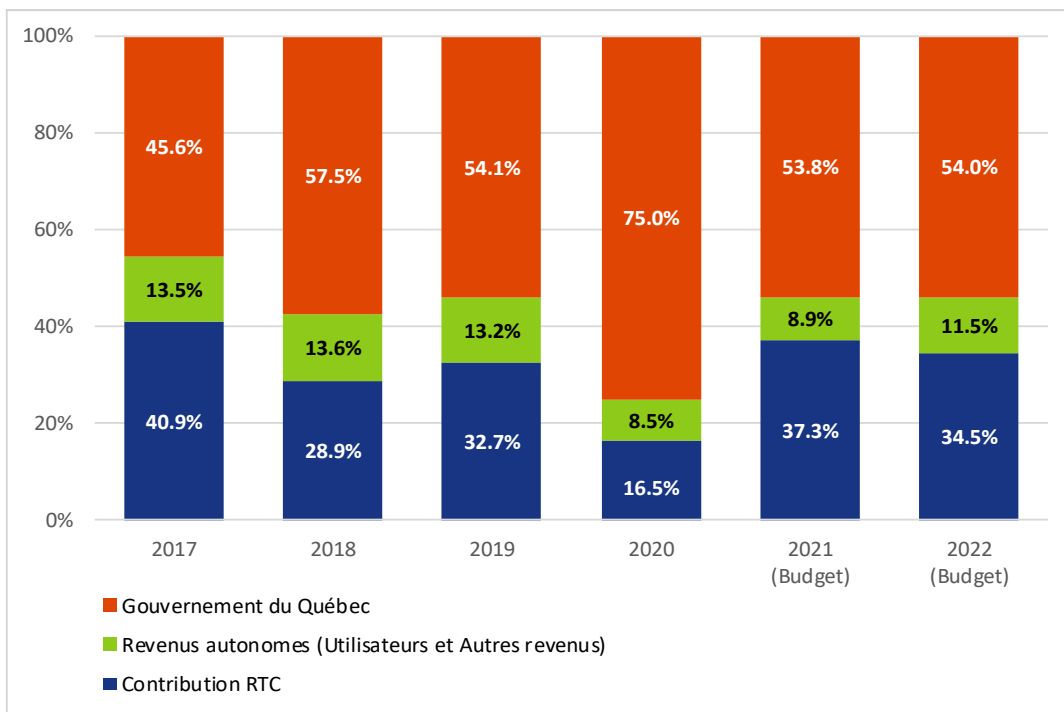
Par ailleurs, les mesures sanitaires ont un impact sur l'efficacité du service de transport adapté. La capacité des véhicules a été grandement réduite dans le contexte de la pandémie. La baisse du volume de déplacements n'a donc pas eu un impact équivalent sur la baisse du coût des services à contrat.

En plus des enjeux liés aux mesures sanitaires, le STAC doit composer avec la pénurie de main-d'œuvre dans l'industrie du taxi. Dans ce contexte, les équipes de planification du STAC font tout en leur pouvoir afin d'offrir un niveau de service adéquat à leur clientèle.

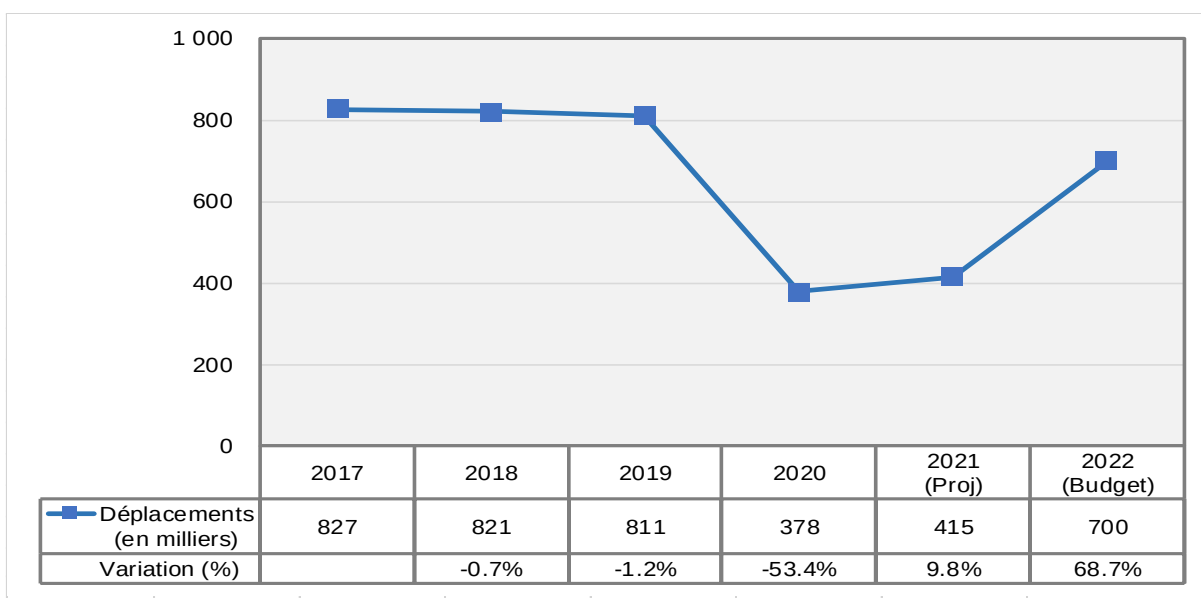
Le budget 2022 considère une reprise de l'achalandage à la hauteur de 86 % des déplacements observés en 2019. Le coût des services à contrat associés à ce niveau d'achalandage inclut une diminution de la productivité relativement au maintien de mesures sanitaires considérées pour une partie de l'année 2022.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC

Évolution des sources de revenus du STAC



Évolution des déplacements du STAC (en milliers)



Annexes





PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS 2022-2031

Maintien 663 M\$

Matériel roulant		Infrastructures		Systèmes	
Total:	578 M\$	Total:	39 M\$	Total:	46 M\$
40' standard électrique	352	Réfection des centres	30	Évolution systèmes TI	25
40' standard hybride	34	Réfection sur le réseau	5	Infrastructure technologique	4
60' articulé hybride	113	Renouvellement d'équipements	4	Système de gestion des actifs	8
60' articulé électrique	62			Améliorations OPUS	3
Équipements	11			Autres projets	6
Autres projets	6				

Développement 622 M\$

Infrastructures		Systèmes	
Total:	547 M\$	Total:	75 M\$
Centres d'exploitation - électrification	308	Projets d'électrification	20
Réseau express de la Capitale (voies réservées et Parc-O-Bus)	144	Modernisation des systèmes administratifs	10
Centre opérationnel	66	Guichet unique	10
Terrains	11	Système de vente et perception	8
Parc-O-Bus, Terminus, PDAU	14	à Vélo	8
Mesures préférentielles	3	Hastus On Demand	5
Abribus	1	Autres projets	14

Grand total 1285 M\$

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

PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS 2022-2031

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

	2022	2023	2024	2025	2026	Total période		Grand total
						2022-2026	2027-2031	
Maintien	24 088	81 486	107 256	11 521	45 792	270 143	392 929	663 072
Développement	40 936	48 000	110 557	118 020	89 562	407 075	215 027	622 102
Total	65 024	129 486	217 813	129 541	135 354	677 218	607 956	1 285 174



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.

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, telles que la Régie des rentes du Québec, l'assurance-emploi, l'assurance parentale, les assurances collectives et la Commission des normes, de l'équité, 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.

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.



DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES

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.

Immobilisations comptant

Immobilisations payées à même le budget de fonctionnement.

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 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.

Services à contrat

Dépenses relatives à des services de transport effectués à contrat.

Subvention

Portion subventionnée du paiement des intérêts sur la dette à long terme.

BUDGET 2022

