Note liminaire

Le budget 2023 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) et Capitale Mobilité, Société en développement commercial, Société en commandite (Capitale Mobilité) sont les organismes contrôlés faisant partie du périmètre comptable.

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 2023 est fait avec le réel projeté 2022.

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 des immobilisations 2023-2032 27
Définition des types de revenus 29
Définition des types de dépenses 30

Un budget qui impose des choix

Le budget de fonctionnement 2023 du RTC est le premier qui s'inscrit dans un contexte postpandémique. La fin des programmes d'aide d'urgence impose des défis aux sociétés de transport en commun, qui devront faire des choix pour poursuivre leur développement tout en assurant la pérennité des services.

Dans ce contexte de mouvance, le RTC entend poursuivre ses discussions avec les gouvernements et ses différents partenaires. Le principal enjeu à aborder est le financement des sociétés de transport en commun afin de permettre au RTC d'offrir un service de qualité et de poursuivre la réalisation de ses projets.

Malgré les enjeux et une inflation élevée, le RTC a fait ses devoirs et a fait preuve de rigueur pour restreindre son budget de fonctionnement 2023 à une augmentation de 2,5 %. L'impact de l'inflation sur le RTC se précisera en cours d'année et les risques seront surveillés afin de s'assurer d'équilibrer le cadre financier.

Pour 2023, les priorités seront de poursuivre le déploiement de la mobilité intégrée et de l'électrification des transports ainsi que de mettre en place le réseau de transition, qui sera essentiel d'ici à la mise en place du tramway de Québec.

Nous poursuivrons également nos efforts pour regagner notre achalandage. Les actions déployées en ce sens ont porté ses fruits et nos objectifs ont été atteints pour 2022, puisque nous avons retrouvé 80 % de notre achalandage prépandémique. Nous devrons continuer nos efforts pour continuellement améliorer l'expérience de la clientèle, et toujours offrir des options de déplacement efficaces, variées et intégrées.

Je souligne au passage l'immense contribution des employés du RTC. C'est grâce à leur implication et à leur engagement que nous déplaçons quotidiennement des milliers de clients partout sur le territoire, et que nous innovons pour préparer ensemble la mobilité de demain.

La présidente du RTC
Maude Mercier Larouche

FAITS SAILLANTS

Budget équilibré à 256,3 M$, en hausse de 2,5 % (6,3 M$) comparativement au réel projeté 2022

- Inclut le soutien du gouvernement du Québec dans le cadre du Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes, pour une dernière année.

Malgré un contexte d'inflation élevée et la diversification de ses activités, le RTC a fait ses devoirs et restreint son budget à une augmentation de 2,5 %.

- Augmentation des dépenses d'exploitation
  - Indexation des conventions collectives en vigueur et à renouveler
  - Indexation de plusieurs contrats d'approvisionnement

- Poursuite de la mise en œuvre du *Plan stratégique 2018-2027* et autres éléments de variations
  - Poursuite du développement du service Flexibus
  - Augmentation de l'offre de service àVélo
  - Mise en place du réseau de transition, qui assurera une mobilité optimale pendant la construction du tramway de Québec
  - Projet d'essai d'autobus électriques

- Optimisation des dépenses d'exploitation

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

621 autobus

231 standards

85 articulés

218 standards hybrides

23 articulés hybrides

64 midibus hybrides

77,9 % des véhicules accessibles*

Infrastructures

4 435 arrêts

352 arrêts accessibles*

982 abribus

21 stations tempérées

23 Parc-O-Bus

9 terminus

1 terminus événementiel (Expocité)

Le réseau

27 630 648 km parcourus en 2021

170 parcours, dont 9 sont accessibles*, soit les parcours 11-54- 61-800-801-802-803-804-807

862 km de réseau

65,5 km de voies réservées

4 302 départs par jour

1 309 623 voyages réalisés

Ressources humaines

1 772 employés, dont 1 707 postes réguliers

981 personnel chauffeur

444 personnel administratif et de soutien

347 personnel entretien

1 336 hommes

436 femmes

46,8 moyenne d'âge

11,67 moyenne d'années de service

58 départs à la retraite en 2021

* accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Données au 31 décembre 2021

403 647
déplacements

3 781 537
kilomètres

Minibus : **1 354 593 km (36 %)**
Taxi : **2 048 780 km (54 %)**
Taxi adapté : **378 164 km (10 %)**

Déplacements par type de véhicule

Minibus : **163 369**

Taxi : **210 520**

Taxi adapté : **29 758**

Déplacements par type de mobilité

Fauteuil roulant : **75 349**

Ambulatoire : **310 395**

Accompagnateur : **17 903**

Données au 31 décembre 2021

	Budget 2023	Projection 2022	Réel 2021
Achalandage (Déplacements)			
RTC	28 310 000	24 389 000	16 895 000
STAC	637 200	544 428	403 647
Heures de service	1 382 100	1 387 100	1 387 110
Kilométrage	27 547 100	27 660 900	27 630 600
Kilométrage parcouru - mode hybride (%)	64	63	56
Parc de véhicules	615	622	621
Acquisition d'autobus	10	1	112
Standards hybrides (40 pieds)	*0*	*0*	*112*
Articulés hybrides (60 pieds)	*10*	*1*	*0*
Âge moyen des véhicules (ans)	9.1	8.4	6.8
Prix moyen du carburant ($/L) [1]	0.96	1.14	0.79
Consommation de carburant (L/100 km)	50.1	49.7	49.6
Taux d'intérêt sur nouveaux emprunts (%)	4.3	3.5	1.2

Notes

1) Les risques de variation du prix moyen du carburant sont atténués par des contrats de couverture correspondant à 91 % de la consommation totale de diesel pour l'année 2023.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES À FINS FISCALES

En milliers de $	Budget 2023	Projection 2022	Écart Budget-Projection	Réel 2021
REVENUS	($)	($)	($)	($)
Contribution de l'agglomération	142 131	135 317	6 814	129 825
Utilisateurs	70 586	60 761	9 825	44 471
Gouvernement du Québec	39 786	46 831	(7 045)	63 701
Autres revenus	3 751	7 094	(3 343)	4 592
TOTAL - REVENUS	**256 254**	**250 003**	**6 251**	**242 589**
DÉPENSES D'EXPLOITATION				
Masse salariale	176 234	168 653	7 581	165 145
Biens et services	57 799	59 693	(1 894)	45 597
	234 033	**228 346**	**5 687**	**210 742**
FINANCEMENT	**13 089**	**15 316**	**(2 227)**	**27 604**
AUTRES DÉPENSES				
Contribution au transport adapté	9 132	5 707	3 425	4 087
Projets stratégiques	0	634	(634)	156
	9 132	**6 341**	**2 791**	**4 243**
TOTAL DES DÉPENSES	**256 254**	**250 003**	**6 251**	**242 589**
SURPLUS - (DÉFICIT)	**0**	**0**	**0**	**0**

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 55,5 % au budget 2023, en légère augmentation par rapport au réel projeté 2022.

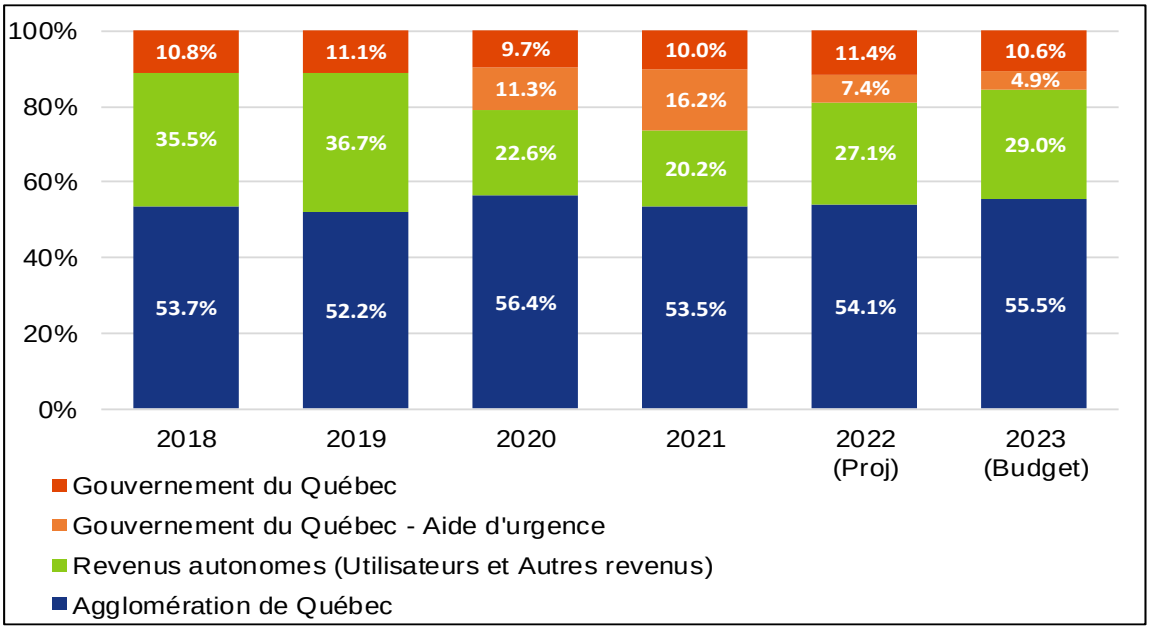
La pandémie de la COVID-19 a modifié la répartition des sources de revenus du RTC de façon significative dans les dernières années. La baisse marquée des déplacements a réduit la part de financement provenant des revenus autonomes en 2020.

Le gouvernement du Québec a reconnu rapidement les impacts financiers importants pour les sociétés de transport et dans un esprit de relance économique, a mis sur pied le Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes afin de compenser les pertes liées à la pandémie dès 2020.

Une reprise graduelle de l'achalandage et des revenus autonomes est observée en 2022 et en 2023. Cependant, force est de constater que les habitudes de déplacement ont changé et que la part de financement provenant des revenus autonomes de 2019 n'est toujours pas atteinte en 2023.

D'autre part, 2023 marque la fin du programme d'aide d'urgence, dont le financement représentera encore 4,9 % au budget 2023. La situation financière prévue à court terme est insoutenable à long terme et forcera le RTC à faire des choix à défaut de recevoir du financement additionnel.

Évolution des sources de revenus du RTC



Les revenus de 256,3 M$ inscrits au budget 2023 sont supérieurs aux revenus projetés en 2022 de 6,3 M$, ou 2,5 %. Les principales variations pour chacune des grandes natures de revenus sont expliquées ci-après.

Contribution de l'agglomération

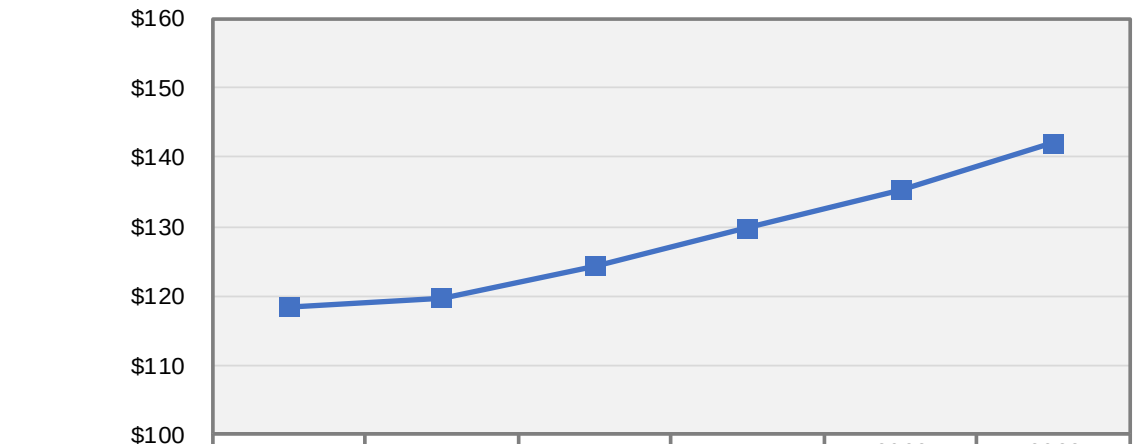
Hausse de 6,8 M$ ou 5 % vs réel projeté 2022

En 2023, l'agglomération de Québec versera 142,1 M$ au RTC, soit une augmentation de sa contribution de 6,8 M$.

De cette enveloppe, une contribution additionnelle de 3 M$ s'inscrit dans l'engagement de la Ville de Québec 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 depuis 2018 afin de développer les services de transport en commun.

Depuis 2018, la contribution de l'agglomération de Québec a augmenté en moyenne de 3,7 % par année.

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



	2018	2019	2020	2021	2022 (Proj)	2023 (Budget)
$ (millions)	118.5	119.8	124.4	129.8	135.3	142.1
Variation (%)		1.1%	3.8%	4.4%	4.2%	5.0%

Revenus autonomes

La proportion sur les revenus totaux est de 29 %

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

Utilisateurs

Hausse de 9,8 M$ ou 16,2 % vs réel projeté 2022

Le montant des revenus provenant des utilisateurs augmente de 16,2 % en 2023. 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 27,5 % des revenus totaux pour s'élever à 70,6 M$ au budget 2023. Cette part représentait 32,8 % en 2019.

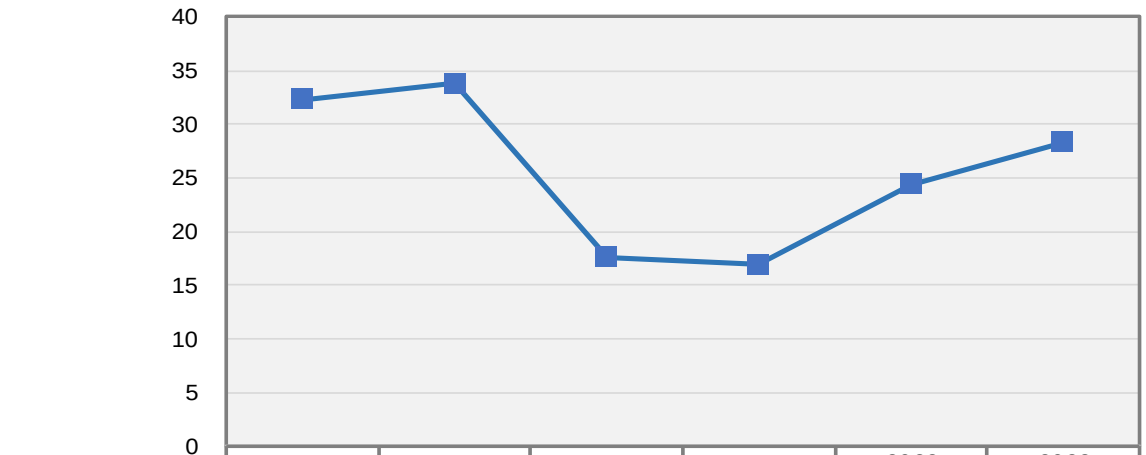
Pour le RTC, 2023 a une signification particulière. Alors que les dernières années ont été consacrées à rebâtir l'achalandage, les prévisions au budget 2023 reflètent une nouvelle réalité avec laquelle le RTC doit composer.

La pandémie a transformé les habitudes de mobilité de la population et des usagers du transport en commun. 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, mais aussi revoir sa stratégie tarifaire.

Devant la fin des programmes d'aide d'urgence en 2023 et dans un contexte d'inflation élevée, le RTC devra augmenter la part de financement provenant des utilisateurs. Différentes stratégies seront analysées afin d'augmenter le revenu moyen par déplacement et d'atteindre la cible de revenus utilisateurs de 70,6 M$ au budget.

Évolution des déplacements du RTC (en millions)



	2018	2019	2020	2021	2022 (Proj)	2023 (Budget)
Déplacements (en millions)	32.3	33.8	17.6	16.9	24.4	28.3
Variation (%)		4.8%	-48.0%	-3.9%	38.8%	16.1%

Autres revenus

Diminution de 3,3 M$ ou 47 % vs réel projeté 2022

La diminution des autres revenus s'explique principalement par le transfert de revenus de publicité vers Capitale Mobilité afin de financer les activités de développement commercial qui permettront de générer de nouvelles sources de revenus à moyen terme pour le RTC et d'appuyer le déploiement de la mobilité intégrée.

Cette rubrique inclut également la refacturation des services supplémentaires liés au réseau de transition, qui sera mis en place par le RTC afin d'offrir des solutions optimales de mobilité pendant la construction du tramway de Québec. Les coûts seront facturés à la Ville de Québec.

Gouvernement du Québec – Fonctionnement

La proportion sur les revenus totaux est de 15,5 %

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 1,8 M$ ou 10 % vs réel projeté 2022

Depuis 2007, le *Programme d'aide au développement du transport collectif* offre du soutien financier à l'exploitation des sociétés de transport en fonction du développement de l'offre de service.

Au budget 2023, les revenus de la subvention à l'exploitation sont en diminution de 1,8 M$ comparativement au réel projeté 2022.

Le programme a été revu de manière importante en 2022. Les changements ont permis, notamment, de mieux prévoir les sommes à recevoir pour l'enveloppe d'optimisation des services, laquelle prévoit des sommes additionnelles attribuées aux bénéficiaires qui surpassent leur performance de l'année précédente.

La baisse prévue en 2023 s'explique majoritairement par la comptabilisation de sommes additionnelles non récurrentes provenant du programme en 2022.

Le budget 2023 reflète les sommes attendues selon les modalités du programme en fonction du niveau de service prévu et des efforts d'optimisation mis en place.

Subvention – Aide d'urgence

Montants prévus pour les années 2020 à 2023

Le gouvernement du Québec reconnaît que les sociétés de transport en commun 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* 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.

Initialement prévu afin de couvrir la période allant du 1er avril 2020 au 31 décembre 2022, le programme a été prolongé au 31 décembre 2023 et des sommes additionnelles ont été versées aux sociétés de transport.

Pour 2023, un montant de 12,6 M$ est prévu afin d'atteindre l'équilibre budgétaire.

Cette aide gouvernementale, jumelée à la gestion financière rigoureuse du RTC, ont permis au RTC de poursuivre ses activités depuis le début de la pandémie.

Cependant, les impacts de la pandémie sur les revenus utilisateurs vont continuer de se faire sentir après 2023. Devant la fin du programme d'aide d'urgence, de nouvelles sources de revenus pérennes, consacrées, récurrentes et indexées doivent rapidement être développées sans quoi le RTC devra faire des choix afin de maintenir un cadre financier équilibré.

Taxe sur l'immatriculation

Hausse de 0,5 M$ ou 5,1 % vs réel projeté 2022

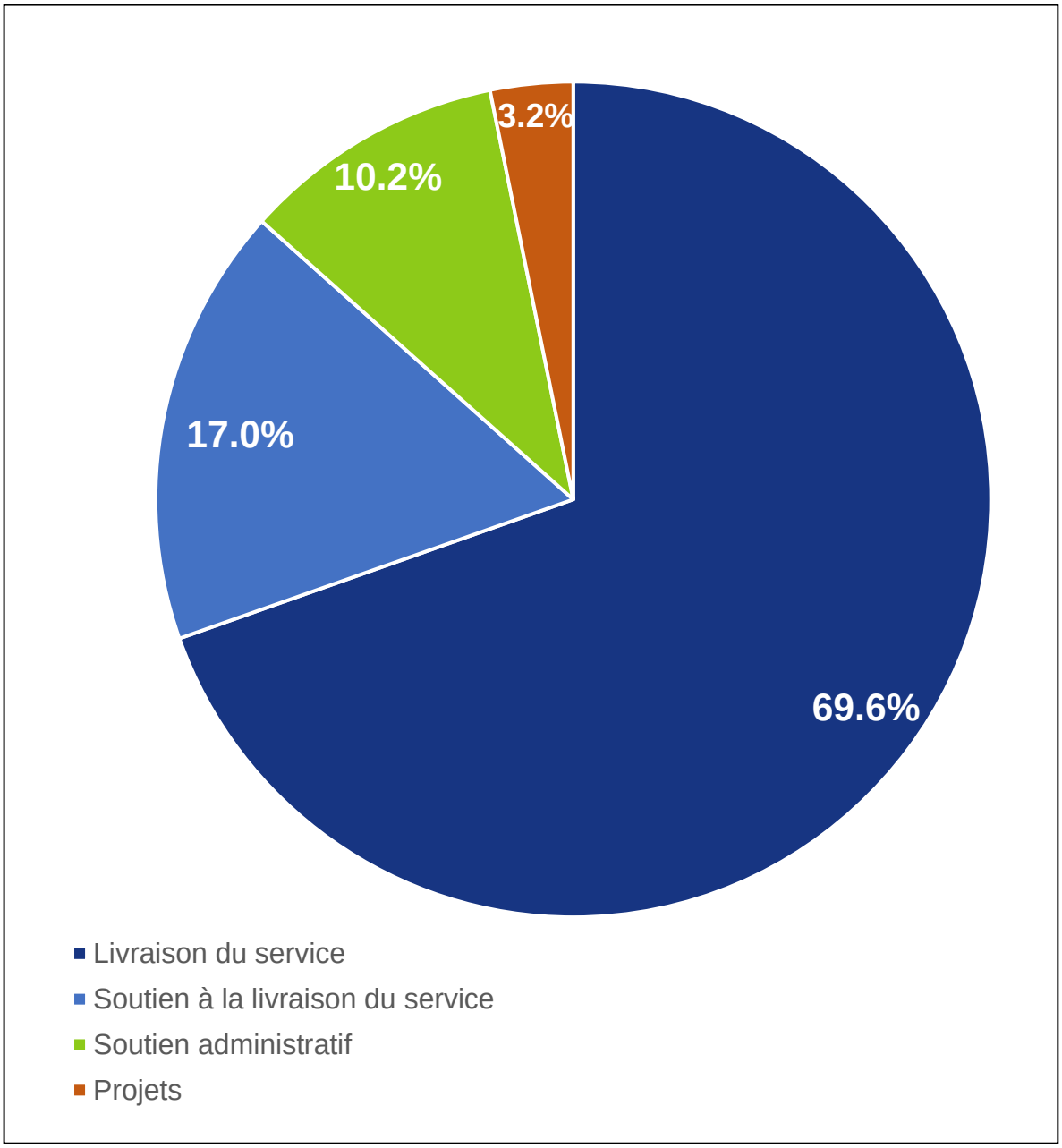
La taxe est fixée à 30 $ annuellement par automobile depuis 1992. Cette source de financement représente 11,2 M$ au budget 2023, soit 4,4 % des revenus du RTC.

DÉPENSES

BUDGET 2023

En milliers de $	Budget 2023	Projection 2022	Écart Budget-Proj	Réel 2021
	($)	($)	($)	($)
MASSE SALARIALE				
Salaires	135 272	130 279	4 993	125 346
Avantages sociaux	21 667	20 873	794	20 252
Avantages sociaux futurs	13 962	14 010	(48)	14 974
Coûts d'emploi	5 333	3 491	1 842	4 573
	176 234	**168 653**	**7 581**	**165 145**
BIENS ET SERVICES				
Carburant	13 482	15 819	(2 337)	10 800
Entretien et exploitation véhicules	16 616	17 002	(386)	14 080
Entretien et exploitation infrastructures	5 116	4 890	226	4 820
Chauffage, électricité, téléphone	1 926	1 804	122	1 773
Frais généraux	18 085	17 033	1 052	13 517
Services à contrat	2 574	3 145	(571)	607
	57 799	**59 693**	**(1 894)**	**45 597**
FINANCEMENT				
Subvention	(3 519)	(2 168)	(1 351)	(3 029)
Intérêts	5 502	3 867	1 635	3 735
Remboursement sur la dette	10 654	10 872	(218)	16 393
Immobilisations comptant	452	2 745	(2 293)	10 505
	13 089	**15 316**	**(2 227)**	**27 604**
AUTRES DÉPENSES				
Contribution au transport adapté	9 132	5 707	3 425	4 087
Projets stratégiques	0	634	(634)	156
	9 132	**6 341**	**2 791**	**4 243**
TOTAL DES DÉPENSES	**256 254**	**250 003**	**6 251**	**242 589**

Répartition par activité



* Les données excluent la contribution au transport adapté

Masse salariale

Hausse de 7,6 M$ ou 4,5 % vs réel projeté 2022

Les indexations prévues aux conventions collectives et la progression du personnel dans les échelles salariales représentent une hausse de 6,3 M$ ou 3,7 % au budget 2023.

Des éléments concernant le niveau de service, le régime de retraite, les uniformes et la formation des employés expliquent les autres variations par rapport au réel projeté 2022.

Biens et services

Diminution de 1,9 M$ ou 3,2 % vs réel projeté 2022

La diminution des coûts de biens et services est principalement liée au prix du carburant, qui représente une baisse de 2,3 M$ au budget 2023.

En contrepartie, les contrats d'approvisionnement de pièces d'autobus pour la maintenance des véhicules, les services pour l'entretien des infrastructures, les coûts d'énergie ainsi que certaines dépenses administratives subissent des hausses importantes et représentent une augmentation d'environ 1,3 M$ comparativement au réel projeté 2022.

D'autre part, le développement de la mobilité intégrée se poursuit. L'annualisation du développement du service Flexibus explique une augmentation de 0,7 M$ au budget 2023 alors que le transfert des activités d'àVélo dans la nouvelle filiale Capitale Mobilité représente une diminution de 1,3 M$ comparativement au réel projeté 2022.

Des efforts ont été déployés par le RTC afin de livrer le service au meilleur coût possible, notamment en réalisant des ajustements de service ciblés.

Finalement, des éléments concernant l'entretien des véhicules, le projet d'essai d'autobus électriques et les autres frais généraux expliquent les autres variations par rapport au réel projeté 2022.

Financement

Baisse de 2,2 M$ ou 14,5 % vs réel projeté 2022

Depuis 2017, le RTC a profité d'éléments budgétaires favorables pour rembourser des emprunts arrivant à terme et payer au comptant des immobilisations. 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.

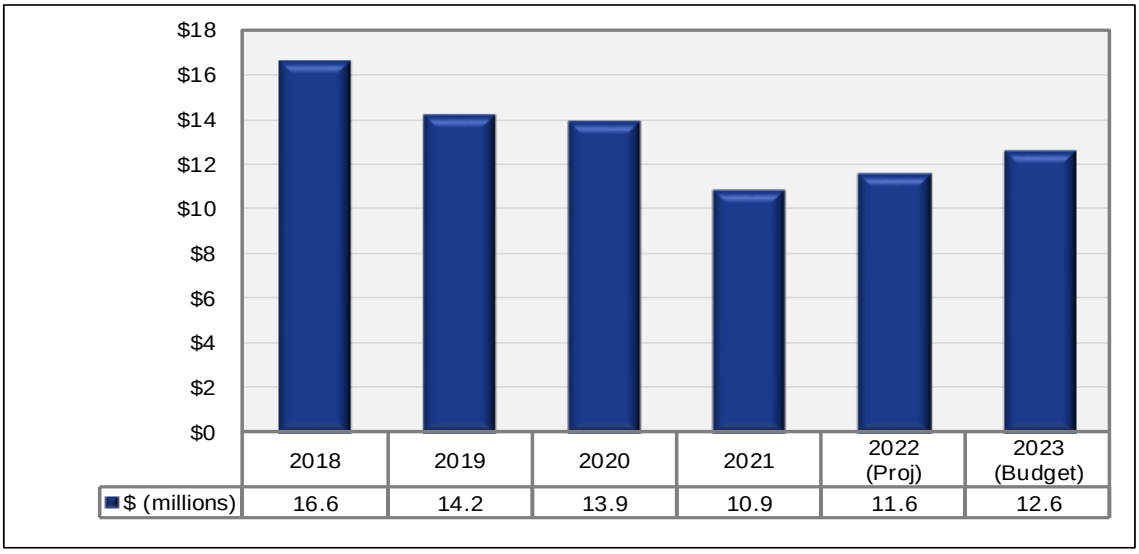
Comme attendu, la proportion du service de la dette nette sur les dépenses totales a diminué de manière importante dans les dernières années, passant de 7,6 % en 2018 à 4,8 % au budget 2023.

2023 marque le début d'importants investissements afin de poursuivre le plan stratégique du RTC et de réaliser la transition vers l'électrification des véhicules. Les effets se feront sentir dans les prochaines années sur le service de la dette nette.

Au budget 2023, la stratégie a été revue afin de limiter les dépenses liées au financement. La diminution des remboursements d'emprunts arrivant à terme et des paiements au comptant d'immobilisations explique principalement la baisse de 2,2 M$ comparativement au réel projeté 2022.

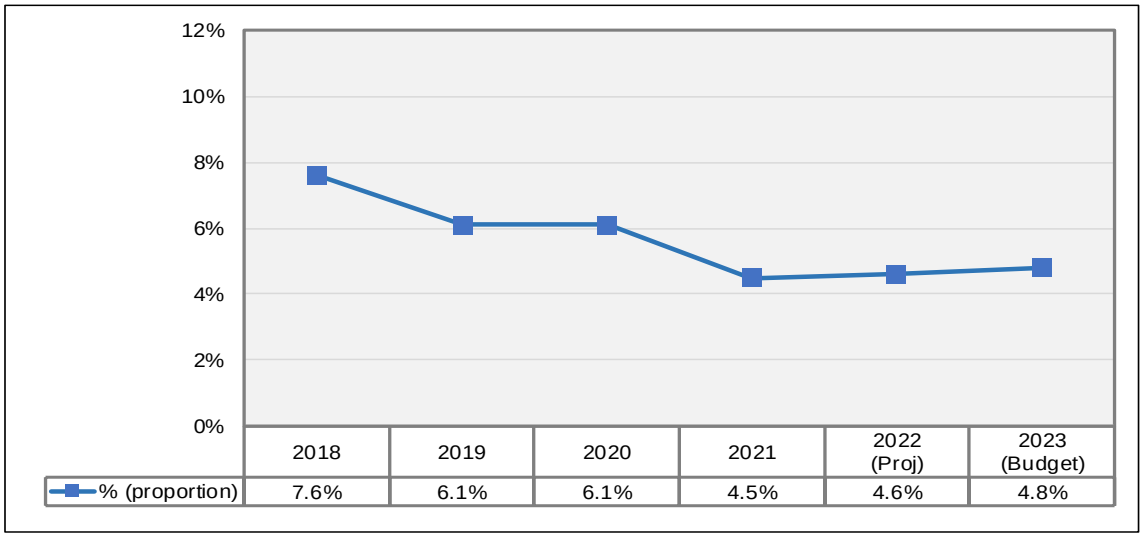
Les dépenses de financement prévues en 2023 tiennent compte de la première année du Programme des immobilisations 2023-2032, présenté en annexe.

Évolution des coûts du service de la dette nette (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

BUDGET 2023

En milliers de $	Budget 2023	Projection 2022	Écart Budget-Proj	Réel 2021
	($)	($)	($)	($)
REVENUS				
Contribution RTC	9 132	5 707	3 425	4 087
Utilisateurs	1 891	1 572	319	1 337
Gouvernement du Québec	9 611	9 611	0	8 341
Autres revenus	185	76	109	74
TOTAL - REVENUS	**20 819**	**16 966**	**3 853**	**13 839**
DÉPENSES D'EXPLOITATION				
Masse salariale	3 391	2 905	486	2 809
Services à contrat	16 118	12 386	3 732	9 493
Autres	1 260	1 645	(385)	1 537
TOTAL - DÉPENSES D'EXPLOITATION	**20 769**	**16 936**	**3 833**	**13 839**
FINANCEMENT	**50**	**30**	**20**	**0**
TOTAL DES DÉPENSES	**20 819**	**16 966**	**3 853**	**13 839**
SURPLUS - DÉFICIT	**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'a pas échappé aux impacts négatifs de la pandémie. Tout comme le RTC, la reprise de l'achalandage du transport adapté s'effectue graduellement depuis 2020. En 2023, le STAC estime qu'il atteindra 79 % des déplacements réalisés en 2019.

Par ailleurs, la croissance de la demande de transport combinée à la pénurie de main-d'œuvre qui touche l'ensemble de l'industrie des services de transport et la hausse des coûts d'opération fragilisent les activités du STAC.

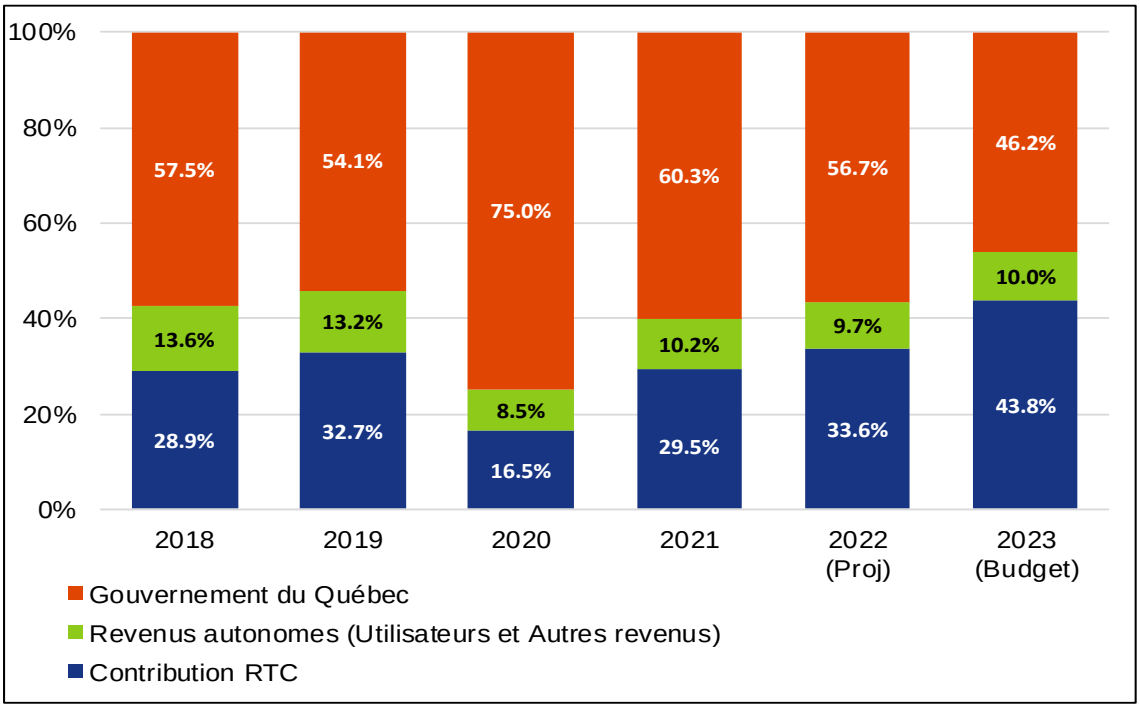
Le RTC souhaite tout mettre en place afin de livrer le service à la clientèle du transport adapté dans ce contexte d'incertitude.

Afin de demeurer attractif dans ce marché et de répondre à la demande croissante de déplacements, le STAC a bonifié les taux horaires octroyés aux fournisseurs de taxis en cours d'année 2022 et négocie actuellement de nouvelles conditions auprès de ces partenaires.

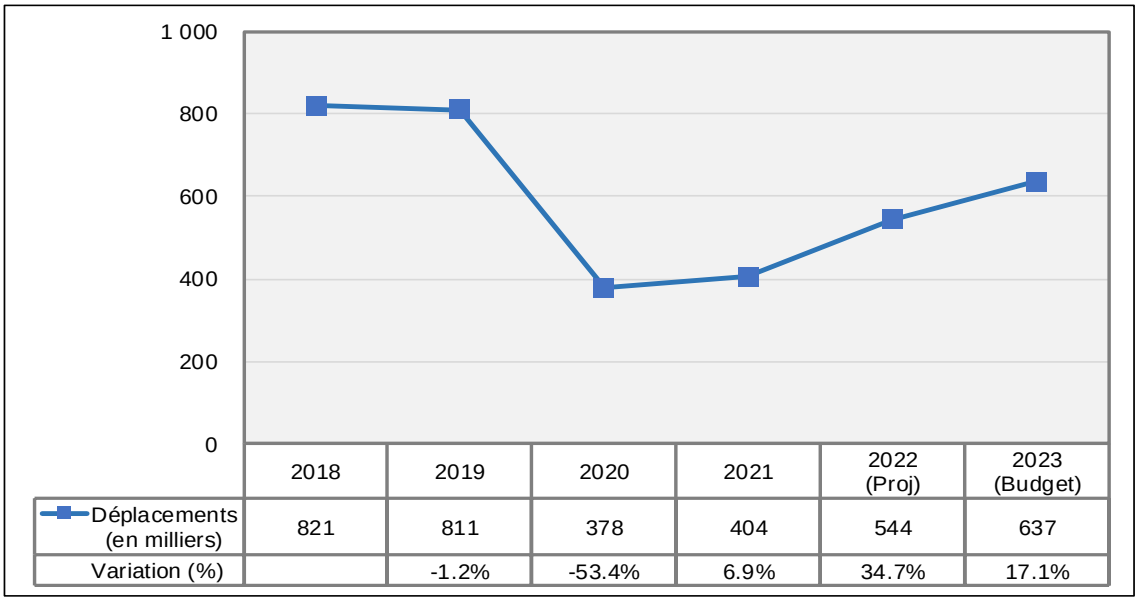
Cette réalité a des impacts sur le cadre financier du RTC. Le gouvernement ayant plafonné le coût admissible bien en-deçà de la réalité du marché actuel dans son programme de subvention, c'est le RTC qui doit compenser la hausse des coûts à même son budget.

La contribution attendue pour équilibrer les résultats du STAC augmente de 3,4 M$ au budget 2023 pour s'établir à 9,1 M$. Cette contribution représente une part de 43,8 % du financement des activités de transport adapté, un taux jamais observé dans les six dernières années.

Évolution des sources de revenus du STAC



Évolution des déplacements du STAC (en milliers)



	2018	2019	2020	2021	2022 (Proj)	2023 (Budget)
Déplacements (en milliers)	821	811	378	404	544	637
Variation (%)		-1.2%	-53.4%	6.9%	34.7%	17.1%

PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2023-2032

Maintien — 739 M$

Matériel roulant		Infrastructures		Systèmes	
Total:	**487 M$**	**Total:**	**169 M$**	**Total:**	**83 M$**
40' standard électrique	334	Modernisation du centre Lebourgneuf	73	Evolutions d'Hastus	22
60' articulé hybride	113	Réfection des centres d'exploitation	38	Progiciel de gestion intégré	10
40' standard hybride	25	Réfection sur le réseau	25	Hastus On Demand -STAC	9
Autres projets	15	Mise aux normes du site Lebourgneuf	15	Évolutions du système d'aide à l'exploitation	9
		Réaménagement zones d'arrêts - acessibilité	10	Solution de gestion des actifs	7
		Renouvellement d'équipements	8	Autres projets	26

Développement — 230 M$

Infrastructures		Systèmes	
Total:	**190 M$**	**Total:**	**40 M$**
Mesures préférentielles	124	Poste de commande centralisé	14
Parc-O-Bus, Terminus	33	Guichet unique	10
Terrains	33	Gestion technique centralisée	5
		Autres projets	11

Électrification — 609 M$

Électrification	
Total:	**609 M$**
Construction et électrification - Centre Newton	466
Agrandissement et électrification - Centre Métrobus	143

Grand total — 1578 M$

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

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

	2023	2024	2025	2026	2027	Total période		Grand total
						2023-2027	2028-2032	
Maintien	70 700	172 257	49 141	59 776	71 877	423 751	315 072	**738 823**
Développement	7 477	25 908	43 086	34 262	20 258	130 991	98 440	**229 431**
Électrification	8 850	103 652	133 185	136 750	100 194	482 631	126 950	**609 581**
Total	**87 027**	**301 817**	**225 412**	**230 788**	**192 329**	**1 037 373**	**540 462**	**1 577 835**

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.

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.

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 ainsi que les contrats de location.

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 assumé par le RTC.

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.