

BUDGET 2025



Note liminaire

Le budget 2025 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, c'est-à-dire que seules les quotes-parts du surplus (déficit) des organismes de son périmètre comptable y sont présentées. Deux organismes font partie du périmètre comptable du RTC étant donné qu'ils sont contrôlés à 100 % par le RTC, le Service de transport adapté de la Capitale (STAC) et Capitale Mobilité, Société en développement commercial, Société en commandite (Capitale Mobilité).

Le STAC est un organisme à but non lucratif créé par le RTC afin de livrer le service de transport adapté sur le territoire de l'agglomération de Québec.

Capitale Mobilité est une société en commandite créée par le RTC pour assurer le développement commercial connexe au transport collectif tout en assurant l'exploitation du service de vélopartage à assistance électrique, àVélo.

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 2025 est fait avec le réel projeté 2024.

TABLE DES MATIÈRES

Mot de la présidente.....	1
Faits saillants	2
Conseil d'administration	3
Le RTC en chiffres	4
Capitale Mobilité en chiffres	5
Budget de fonctionnement.....	8
Activités financières à des fins fiscales.....	9
Revenus.....	15
Activités financières du STAC	23
Programme des immobilisations.....	29
Définition des types de revenus.....	30
Définition des types de dépenses.....	31

Un budget avisé et responsable

Le budget équilibré que nous déposons aujourd'hui est avant tout le résultat d'un travail d'optimisation minutieux mené par le RTC afin d'assurer une gestion rigoureuse et efficiente des fonds qui lui sont alloués. À cet égard, le budget 2025 fait état d'importantes optimisations en matière de dépenses de fonctionnement et poursuit ainsi l'exercice entamé en 2023. Ce budget témoigne également de l'engagement renouvelé et indéfectible de l'agglomération et de la Ville de Québec envers leur société de transport. Bien que des défis demeurent, des avancées ont été réalisées dans la dernière année, et nous continuons d'être mobilisés pour offrir une mobilité durable, adaptée à la réalité des citoyens.

Le budget 2025 atteste aussi notre engagement à répondre aux enjeux croissants de mobilité dans notre ville. Grâce à de nouvelles sources de revenus à sa disposition et surtout, à une plus grande prévisibilité en termes de financement pour les années à venir, le RTC vient bonifier son offre de services partout sur son territoire pour répondre aux besoins de la population, particulièrement dans les périphéries.

Chaque fois que nous investissons dans les options de mobilité durable, les citoyens répondent présents. Nous le constatons encore cette année avec des niveaux d'achalandage qui dépassent nos objectifs tant pour nos services réguliers que pour Flexibus et àVélo. C'est dans ce contexte que nous avons présenté le Plan de développement 2025-2028, qui vise à relever le défi de la lutte contre la congestion en développant l'offre de services et en incitant davantage de citoyens à adopter le transport collectif. Un défi d'autant plus important que la part modale du transport collectif à Québec n'atteint que 8,1 %, comparativement à 26 % dans la communauté métropolitaine de Montréal, ce qui témoigne de l'ampleur du défi que nous avons devant nous.

En terminant, je profite du dépôt de ce budget pour remercier l'ensemble des employés du RTC pour leur dévouement quotidien envers le transport collectif. En ces temps de grande mouvance, vous gardez le cap pour permettre plus de 100 000 déplacements efficaces et sécuritaires chaque jour. Votre contribution au dynamisme social et économique de notre collectivité se doit d'être soulignée.

Je tiens aussi à remercier l'ensemble de nos partenaires pour leur soutien constant qui rend possible la réalisation de notre mission. Ensemble, nous faisons progresser le transport collectif de Québec vers un avenir plus durable et plus inclusif.

Merci de votre confiance et de votre engagement envers le RTC.

Maude Mercier Larouche

Présidente du Conseil d'administration du RTC



Budget équilibré à 310,7 M\$, en hausse de 8,4 % (24,1 M\$) comparativement au réel projeté 2024.

- Inclut une aide financière ponctuelle pour compenser le déficit des sociétés de transport en commun, annoncée par le gouvernement du Québec, de 12,1 M\$.
- Inclut l'utilisation d'une portion du solde résiduel de l'aide d'urgence de 7,9 M\$.
- Inclut la mise en place d'une taxe à l'immatriculation de 18,2 M\$, reçue par la contribution de l'agglomération de Québec.

La poursuite de la mise en œuvre du *Plan stratégique 2018-2027* ainsi que les investissements importants qui doivent être faits afin de répondre aux exigences imposées par le gouvernement créent une pression importante sur le budget du RTC.

- Poursuite de la mise en œuvre du *Plan stratégique 2018-2027* et autres éléments de variations (12 M\$) :
 - Augmentation du coût du service de la dette nette;
 - Ajout de service Flexibus et àVélo;
 - Ajustement du niveau de service.
- Augmentation des dépenses d'exploitation :
 - Indexation des conventions collectives en vigueur et à renouveler;
 - Augmentation de la contribution au transport adapté;
 - Indexation de plusieurs contrats, principalement en ce qui concerne la maintenance des véhicules et le carburant;
 - Augmentation des coûts de maintenance des infrastructures qui sont vieillissantes.
- Gestion budgétaire rigoureuse :
 - Optimisation des dépenses d'exploitation pour un montant de 4,6 M\$.

RTC

Maude Mercier Larouche, présidente
Conseillère municipale
Ville de Québec

Lucie Le Blanc
Membre indépendante issue de la clientèle

Claude Lavoie, vice-président
Conseiller municipal
Ville de Québec

Joël Joncas
Membre indépendant issu de la clientèle

Pierre-Luc Lachance
Conseiller municipal
Ville de Québec

Annie Sanfaçon
Membre indépendante issue de la clientèle

Jean-François Gosselin
Conseiller municipal
Ville de Québec

France Bilodeau
Membre indépendante

David Weiser
Conseiller municipal
Ville de Québec

Liguori Hinse
Membre indépendant

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

Sébastien Hallé
Conseiller municipal
Ville de L'Ancienne-Lorette



Parc autobus

630
autobus

231 standards

85 articulés

218 standards hybrides

29 articulés hybrides

64 midibus hybrides

3 autobus électriques
en location

78,4 %
des véhicules accessibles*



Le réseau

26 085 882 km
parcourus en 2023

158 parcours, dont 14 sont
accessibles*, soit les parcours
1-11-54-61-74-76-84-400-800-
801-802-803-804-807

867 km de réseau

65,5 km de voies réservées

4 060 départs par jour

1 202 656
voyages réalisés



Ressources humaines

1 782 employés, dont 1 717
postes réguliers

919 personnel chauffeur

502 personnel
administratif,
de soutien et projets

361 personnel entretien

1 341 hommes

441 femmes

46,6 moyenne d'âge

10,9 moyenne
d'années de service

57 départs à la retraite
en 2023



Infrastructures

4 383 arrêts

434 arrêts accessibles*

967 abribus

20 stations tempérées

23 Parc-O-Bus

9 terminus

1 terminus événementiel
(ExpoCité)

* accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Données au 31 décembre 2023

Portrait de Capitale Mobilité



4 lignes d'affaires

- àVélo
- Valorisation immobilière
- Développement commercial
- Mobilité intégrée

Service àVélo 2024

4 saisons complétées



2 166 625
trajets depuis le lancement
dont **1 281 525** en 2024



Présent dans
4 arrondissements et
14 quartiers



1 300
vélos



115
stations

Données au 31 octobre 2024

Service de transport adapté de la Capitale

617 814

déplacements

5 356 601

kilomètres parcourus

Minibus adapté : **863 424 km (16 %)**

Minibus ambulants : **453 456 km (8,5 %)**

Taxi : **3 539 855 km (66 %)**

Taxi adapté : **499 866 km (9,5 %)**

Déplacements par type de véhicule



Minibus : **176 548**



Taxi : **397 574**



Taxi adapté : **43 692**

Déplacements par type de mobilité



Fauteuil roulant : **106 197**



Ambulatoire : **486 679**



Accompagnateur : **24 938**

Données au 31 décembre 2023

Budget de fonctionnement



	Budget 2025	Projection 2024	Réel 2023
Achalandage (Déplacements)			
RTC	32 047 450	31 552 958	28 249 763
STAC	689 315	669 620	617 820
Heures de service transport régulier ¹	1 369 380	1 348 490	1 316 500
Heures de service Flexibus	103 400	78 192	54 140
Kilométrage ¹	27 272 034	26 926 750	26 085 882
Kilométrage parcouru - mode hybride ou électrique (%)	73	67	63
Parc de véhicules	610	614	627
Acquisition d'autobus	31	42	5
<i>Standards hybrides (40 pieds)</i>	0	24	0
<i>Articulés hybrides (60 pieds)</i>	31	18	5
Âge moyen des véhicules (ans)	9.1	9.2	9.3
Prix moyen du carburant (\$/L) ²	1.26	1.21	1.19
Consommation de carburant (L/100 km)	49.1	49.8	50.5
Taux d'intérêt sur nouveaux emprunts (%)	4.7%	5.1%	4.4%

Notes

- 1) Les heures de services et le kilométrage excluent ceux pour Flexibus et pour le STAC, car ils sont effectués dans le cadre de contrats.
- 2) Les risques de variation du prix moyen du carburant sont atténués par des contrats de couverture sur la matière première correspondant à 90 % de la consommation totale de diesel pour l'année 2025.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES À DES FINS FISCALES

2025

En milliers de \$ non consolidées	Budget 2025	Projection 2024	Écart Budget- Projection	Réel 2023
REVENUS	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Contribution de l'agglomération	173 890	154 048	19 842	142 131
Utilisateurs	80 744	76 230	4 514	68 307
Gouvernement du Québec				
Aide ponctuelle	12 100	14 100	(2 000)	27 600
Subvention à l'exploitation	16 831	14 728	2 103	11 343
Solde résiduel du programme d'aide d'urgence	7 857	311	7 546	0
Contribution des automobilistes	11 842	11 635	207	10 919
Autres revenus d'exploitation				
Quote-part de Capitale Mobilité	619	1 123	(504)	1 367
Autres revenus	6 809	4 972	1 837	6 958
Excédent - fonctionnement affecté	0	9 473	(9 473)	
TOTAL DES REVENUS	310 692	286 620	24 072	268 625
DÉPENSES D'EXPLOITATION				
Masse salariale	191 596	182 894	8 702	173 154
Biens et services	79 239	71 561	7 678	63 098
	270 835	254 455	16 380	236 252
FINANCEMENT	24 340	17 730	6 610	12 829
AUTRES DÉPENSES				
Contribution au transport adapté	15 517	14 435	1 082	10 088
TOTAL DES DÉPENSES	310 692	286 620	24 072	259 169
SURPLUS - (DÉFICIT)	0	0	0	9 456

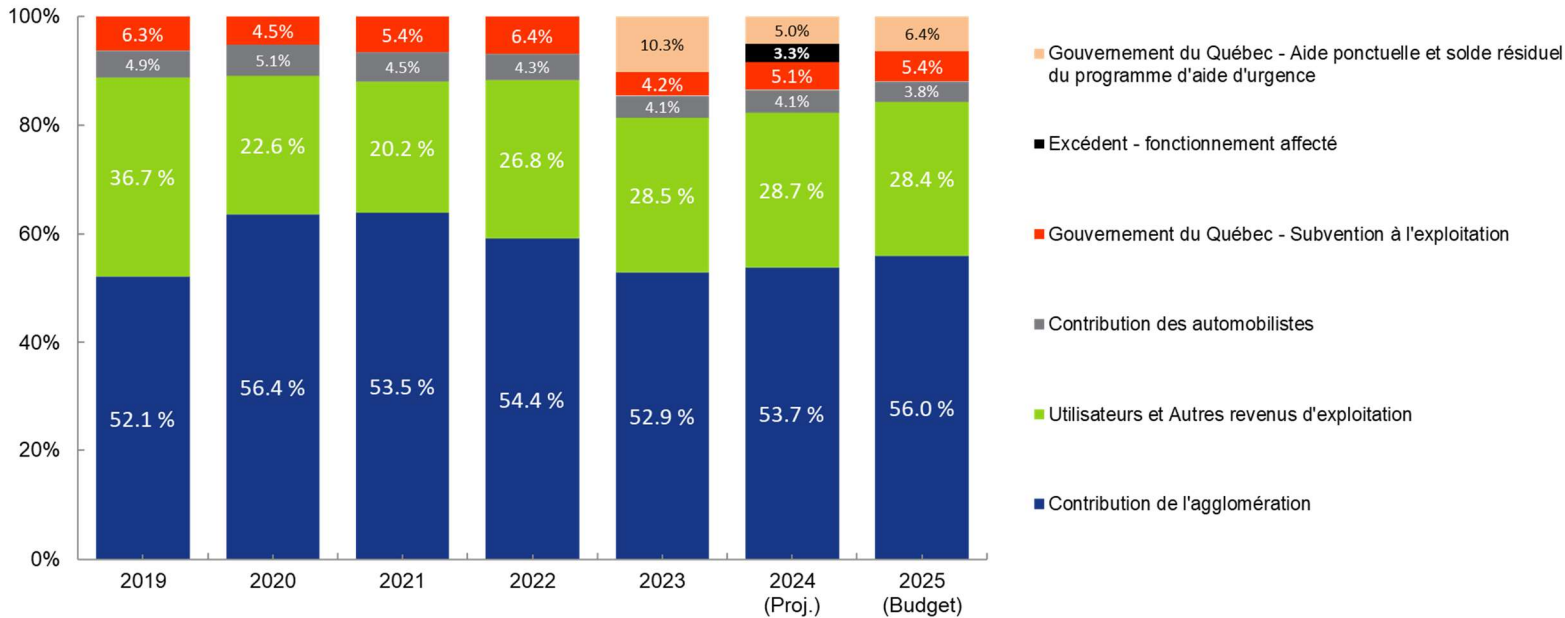
Évolution des sources de revenus

L'agglomération de Québec est le principal contributeur au financement du transport en commun. Sa part représente 56 % des sources de revenus au budget 2025, elle est donc en augmentation par rapport au réel projeté 2024 de 53,7 %. L'augmentation s'explique principalement par les revenus supplémentaires de 18,2 M\$ provenant de la mise en place d'une taxe à l'immatriculation en 2025 par la Ville de Québec.

En comparaison des résultats réels projetés 2024, une augmentation de l'achalandage de 1,6 % est envisagée pour 2025. Cette augmentation, combinée à l'indexation tarifaire permettra ainsi d'augmenter les revenus utilisateurs de 4,5 M\$.

Le budget 2025 inclut également une aide financière ponctuelle pour compenser le déficit des sociétés de transport en commun, annoncée par le gouvernement du Québec d'un montant de 12,1 M\$, ainsi que l'utilisation d'une portion du solde résiduel de l'aide d'urgence de 7,9 M\$. La part du gouvernement du Québec représente 15,6 % des sources de revenus au budget 2025.

Évolution des sources de revenus du RTC



Les revenus de 310,7 M\$ inscrits au budget 2025 sont supérieurs aux revenus projetés en 2024 de 24,1 M\$, soit 8,4 % de plus. Les principales variations pour chacune des grandes natures de revenus sont expliquées ci-après.

Contribution de l'agglomération

Hausse de 19,8 M\$ ou 12,9 % vs réel projeté 2024

En 2025, l'agglomération de Québec versera 173,9 M\$ au RTC, soit une augmentation de sa contribution de 19,8 M\$, incluant la nouvelle taxe sur l'immatriculation prélevée par la Ville de Québec.

Une taxe sur l'immatriculation d'un montant de 60 \$ par véhicule sera appliquée sur le territoire de la ville de Québec à partir du 1er janvier 2025. Cette taxe permettra de générer des sommes additionnelles de 18,2 M\$ en 2025. Ce montant servira au financement de la contribution de la Ville de Québec aux dépenses d'agglomération en matière de transport collectif. Les ressources financières supplémentaires que va générer cette nouvelle taxe sur l'immatriculation seront affectées au maintien et développement ainsi qu'à l'amélioration des services offerts par le RTC, tant autobus, transport à la demande que à Vélo.

L'agglomération soutient le RTC et Capitale Mobilité dans le développement de ses activités àVélo et de la mobilité intégrée. La portion de la contribution relative à ces activités représente 5,7 M\$ en 2025 comparativement à 5 M\$ projeté en 2024.

Utilisateurs et autres revenus d'exploitation

La proportion sur les revenus totaux est de 28,4 % vs 28,7 % en réel projeté 2024

Les revenus autonomes sont composés des revenus « utilisateurs » et « autres revenus d'exploitation ».

Utilisateurs

Hausse de 4,5 M\$ ou 5,9 % vs réel projeté 2024

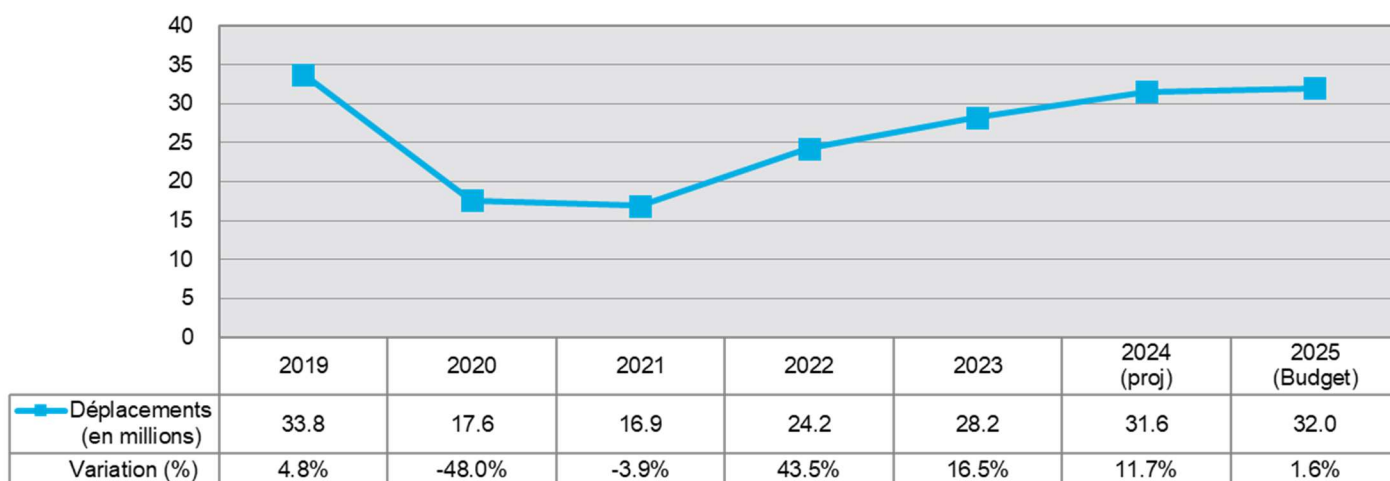
Le total des revenus provenant des utilisateurs augmente de 5,9 % en 2025. Cette hausse des revenus provenant des utilisateurs s'explique en partie grâce à une hausse des déplacements attendue en 2025 découlant de la création et l'amélioration de parcours.

La mise en place de nouveaux services permet de générer des gains d'achalandage, ceux-ci atteignant cependant leur pleine maturité au bout de quelques années. Plus précisément, les améliorations déployées sur le réseau permettent de desservir un plus grand nombre de citoyens.

Les revenus provenant des usagers occupent une proportion de 26 % des revenus totaux, pour s'élever à 80,7 M\$ au budget 2025.

Depuis quelques années, on constate un changement dans les habitudes de déplacement des usagers, en grande partie occasionné par l'adoption du télétravail. En 2024, nous avons dépassé la cible fixée d'environ 7 %. Nous anticipons que l'augmentation de l'utilisation du transport en commun se poursuivra en 2025. Tous les efforts sont mis afin d'offrir le bon service au bon endroit et au bon moment ainsi que des titres de transport qui correspondent à la nouvelle réalité des usagers et qui respectent leur capacité de paiement.

Évolution des déplacements du RTC (en millions)



Autres revenus d'exploitation

Augmentation de 1,3 M\$ ou 21,9 % vs réel projeté 2024

Les autres revenus d'exploitation incluent la quote-part de revenus nets de Capitale Mobilité ainsi que les autres revenus.

L'augmentation des autres revenus s'explique principalement par la refacturation en 2025 des services supplémentaires liés au réseau de transition mis en place par le RTC découlant du projet de tramway d'un montant 1,8 M\$. Aucun revenu ou coût afférent au réseau de transition n'est prévu au réel projeté 2024.

La quote-part de revenus nets de Capitale Mobilité prévue au budget 2025 est de 0,6 M\$ comparativement à un réel projeté 2024 de 1,1 M\$. Cette diminution découle majoritairement de l'augmentation des dépenses afférentes à la réalisation des mandats qui lui ont été confiés, pensons notamment au développement prévu pour àVélo, au déploiement de la mobilité intégrée ou à la réalisation d'autres activités commerciales comme l'immobilier.

Excédent de fonctionnement affecté

L'excédent de fonctionnement affecté représente un montant de 9,5 M\$ dans le réel projeté de 2024 comparé à 0 \$ au budget de 2025.

En novembre 2023, le RTC s'est vu octroyer par un décret du ministre des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), une aide financière de 27,6 M\$ dans le but de soutenir la relance des services de transport collectif urbain et d'assurer leur continuité. Cette aide financière a dû être comptabilisée entièrement aux résultats 2023 en vertu des modalités de l'entente. Cela a eu pour conséquence de générer un excédent aux résultats de fonctionnement 2023 d'un montant de 9,5 M\$. Il est cependant convenu avec le MTMD que tout excédent généré par cette contribution pourra être affecté aux exercices futurs. Le RTC a fait le choix d'affecter cet excédent à son exercice 2024.

Gouvernement du Québec et contribution des automobilistes

La proportion du financement provenant du gouvernement du Québec et de la contribution des automobilistes sur les revenus totaux est de 15,6 %

Les revenus de fonctionnement provenant du gouvernement du Québec sont composés de la subvention à l'exploitation, de l'utilisation du solde résiduel du programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes, d'une aide ponctuelle et des revenus de la contribution des automobilistes.

Subvention à l'exploitation

Hausse de 2,1 M\$ ou 14,3 % vs réel projeté 2024

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 2025, les revenus de la subvention à l'exploitation sont en hausse de 2,1 M\$ comparativement au réel projeté 2024. La hausse prévue en 2025 s'explique principalement par l'augmentation du service prévu pour le transport régulier ainsi que par le développement du service Flexibus.

Le budget 2025 reflète les sommes attendues selon les modalités du programme, en fonction du niveau de service prévu et des efforts d'optimisation mis en place.

Solde résiduel du programme d'aide d'urgence

La mise sur pied du *Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes* visait à pallier les pertes de revenus subies et les dépenses additionnelles effectuées pour des raisons sanitaires résultant de la pandémie de la COVID-19. Ce programme a pris fin au 31 décembre 2023.

Le RTC s'est assuré d'une gestion rigoureuse des fonds qui lui ont été octroyés tout en maintenant l'offre de service depuis le début de la pandémie. Cette bonne gestion fait en sorte que le RTC dispose d'un solde résiduel de 36,2 M\$ à la fin du programme au 31 décembre 2023. À l'automne 2024, le MTMD a confirmé la possibilité d'utiliser le solde résiduel pour soutenir la continuité de l'exploitation.

Le RTC pourra compter sur l'utilisation d'une portion du solde résiduel de l'aide d'urgence pour équilibrer son budget 2025, d'un montant 7,9 M\$ alors qu'il compte en utiliser 0,3 M\$ en 2024. Le solde restant du 36,2 M\$ sera utilisé pour équilibrer le budget des années futures.

Aide ponctuelle

Dans le cadre du financement pluriannuel 2025-2028, une aide ponctuelle, visant à soutenir la relance des services de transport collectif urbain et assurer leur continuité, a été confirmée par le MTMD de 12,1 M\$ pour 2025.

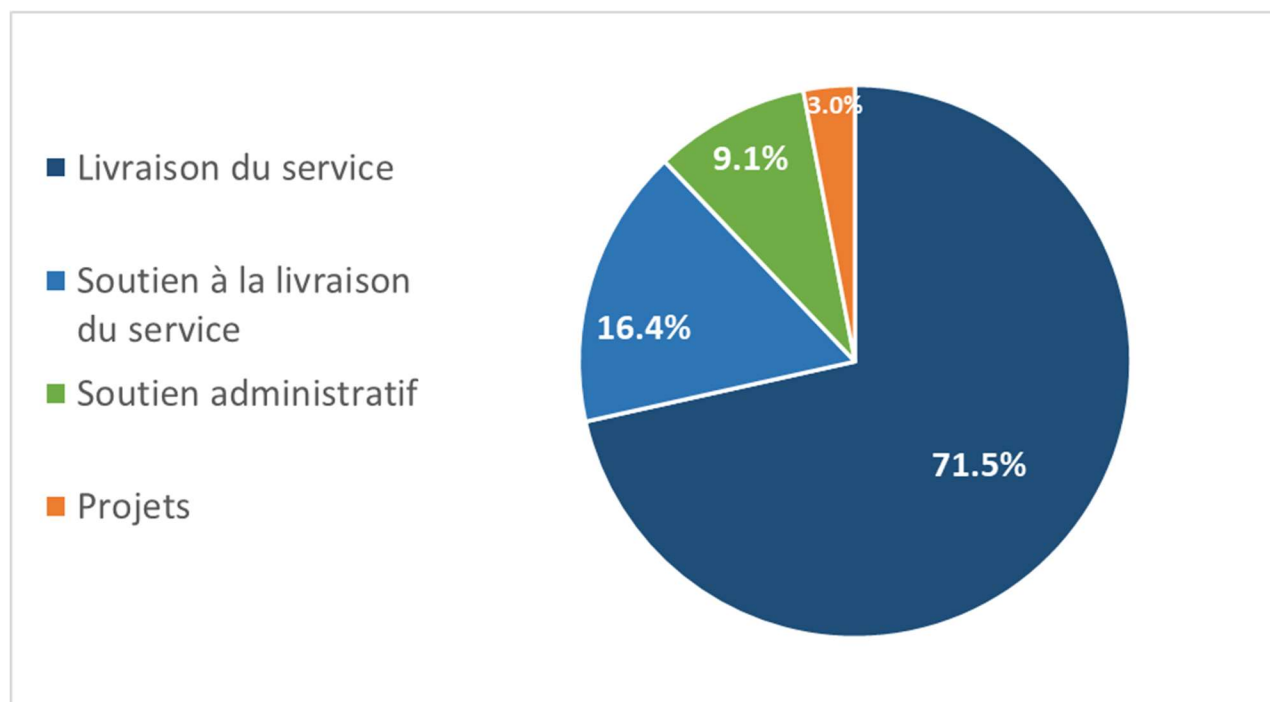
Contribution des automobilistes

Hausse de 0,2 M\$ ou 1,8 % vs réel projeté 2024

La contribution, mise en place par le gouvernement du Québec, est fixée à 30 \$ annuellement par automobile depuis 1992. Cette source de financement représente 11,8 M\$ au budget 2025, soit 3,8 % des revenus du RTC. Comme il n'y a pas d'indexation sur ces sommes, la proportion des revenus attribuable à cette source de financement diminue chaque année.

En milliers de \$ non consolidé	Budget 2025	Projection 2024	Écart Budget-Proj	Réel 2023
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
MASSE SALARIALE				
Salaires	149 592	143 951	5 641	136 584
Avantages sociaux	24 248	23 463	785	20 588
Avantages sociaux futurs	10 824	10 486	338	11 583
Coûts d'emploi	6 932	4 994	1 938	4 399
	191 596	182 894	8 702	173 154
BIENS ET SERVICES				
Carburant	17 141	16 281	860	15 931
Entretien et exploitation véhicules	23 813	21 460	2 353	20 401
Entretien et exploitation infrastructures	7 101	5 800	1 301	5 600
Chauffage, électricité, téléphone	2 095	1 918	177	1 972
Frais généraux	20 701	19 860	841	16 430
Services à contrat	8 388	6 242	2 146	2 764
	79 239	71 561	7 678	63 098
FINANCEMENT				
Subvention	(8 410)	(9 264)	854	(8 419)
Intérêts	14 377	12 906	1 471	10 458
Remboursement sur la dette	14 757	11 415	3 342	10 643
Immobilisations comptant	3 616	2 673	943	146
	24 340	17 730	6 610	12 829
AUTRES DÉPENSES				
Contribution au transport adapté	15 517	14 435	1 082	10 088
	15 517	14 435	1 082	10 088
TOTAL DES DÉPENSES	310 692	286 620	24 072	259 169

Répartition par activité



* Les données excluent la contribution au transport adapté (STAC) ainsi que les coûts relatifs au service àVélo

Comme par les années passées, les activités relatives à la livraison du service représentent la majorité des dépenses engagées par le RTC, soit 87,9 %. Cette proportion est en légère hausse de 0,8 % par rapport au budget 2024.

Évolution des dépenses

Les dépenses de 2025 sont en hausse de 24,1 M\$ vs le réel projeté de 2024, cette augmentation s'explique principalement par les éléments suivants.

Grâce à la taxe sur l'immatriculation mise en place en 2025, le RTC s'est engagé dans un ambitieux plan de développement qui sera déployé dans l'agglomération de Québec afin d'améliorer l'offre de services du transport collectif.

De plus, la poursuite de la mise en œuvre du *Plan stratégique 2018-2027* ainsi que les investissements importants qui doivent être faits afin de répondre aux exigences imposées par le gouvernement créent une pression importante sur les coûts de financement.

Le RTC augmente sa contribution au transport adapté pour être en mesure d'assurer un service de qualité et de répondre à la demande grandissante.

Enfin, les conditions du marché des pièces et du carburant continuent d'affecter les dépenses à la hausse.

En contrepartie, la gestion budgétaire rigoureuse du RTC a permis de contenir l'augmentation globale des dépenses. Des mesures d'optimisation à la hauteur de 4,6 M\$ ont été considérées dans le budget 2025. Ces mesures visent principalement des améliorations de processus administratifs et des contrôles des dépenses discrétionnaires, des optimisations du réseau, des améliorations de performance dans le secteur de l'entretien des véhicules et l'utilisation optimale du choix de gabarit d'autobus sur le réseau.

Masse salariale

Hausse de 8,7 M\$ ou 4,8 % vs réel projeté 2024

Les indexations prévues aux conventions collectives et la progression du personnel dans les échelles salariales représentent une hausse de 7,4 M\$ ou 4 % au budget 2025.

Une somme supplémentaire de 1,5 M\$ est requise pour tenir compte du rehaussement des heures de service annoncées. Un ambitieux plan de développement sera déployé dans l'agglomération de Québec en vue d'améliorer l'offre de service du transport collectif.

Biens et services

Augmentation de 7,7 M\$ ou 10,7 % vs réel projeté 2024

L'augmentation attendue du coût du carburant a fait grimper cette dépense de 0,9 M\$ par rapport au réel projeté 2024. L'ajustement à la hausse des heures de service en 2025 est quant à lui compensé par de l'efficacité liée à l'introduction de nouveaux autobus hybrides.

Les contrats d'approvisionnement de pièces d'autobus pour la maintenance des véhicules subissent des hausses importantes encore en 2025. La majorité de l'augmentation de 2,6 M\$ comparativement au réel projeté 2024 s'explique par cette hausse, le reste de l'augmentation est liée à l'augmentation des services.

D'autre part, le coût d'entretien des infrastructures est en hausse de 1 M\$. Cette augmentation est liée au maintien des infrastructures qui sont vieillissantes, au rehaussement de certains requis en termes de normes de sécurité et à l'indexation des contrats en place.

L'augmentation des frais généraux et de la dépense de chauffage, électricité et téléphone représente 1 M\$, soit 4,5 %, principalement liée à l'évolution des systèmes technologiques qui induisent une augmentation des coûts de logiciels et services informatiques.

Finalement, les coûts des services à contrat sont en hausse de 2,1 M\$ comparativement au réel projeté 2024, soit une augmentation de 34,4 %. Le développement de la mobilité intégrée se poursuit. À la fin 2024, deux nouvelles zones (l'anse au Foulon et Cap Diamant) sont maintenant desservies par le service de transport à la demande. De plus, une nouvelle zone sera déployée en 2025, soit Cap-Rouge. Ces ajouts s'inscrivent dans le plan de développement de service annoncé en septembre 2024 et nécessitent une augmentation de 1,3 M\$ au budget 2025.

Le développement du service de 2025 vise également les activités àVélo. Le réseau de vélos à assistance électrique passe de 1 300 vélos à 1 800 en 2025. Ce service est exploité par Capitale Mobilité, filiale du RTC. L'agglomération de Québec aide financièrement le développement de cette activité, par sa contribution annuelle. Les services à contrat pour l'activité àVélo, payés par l'agglomération de Québec, augmentent de 0,8 M\$ en 2025, conséquence du développement annoncé.

Financement

Hausse de 6,6 M\$ ou 37,3 % vs réel projeté 2024

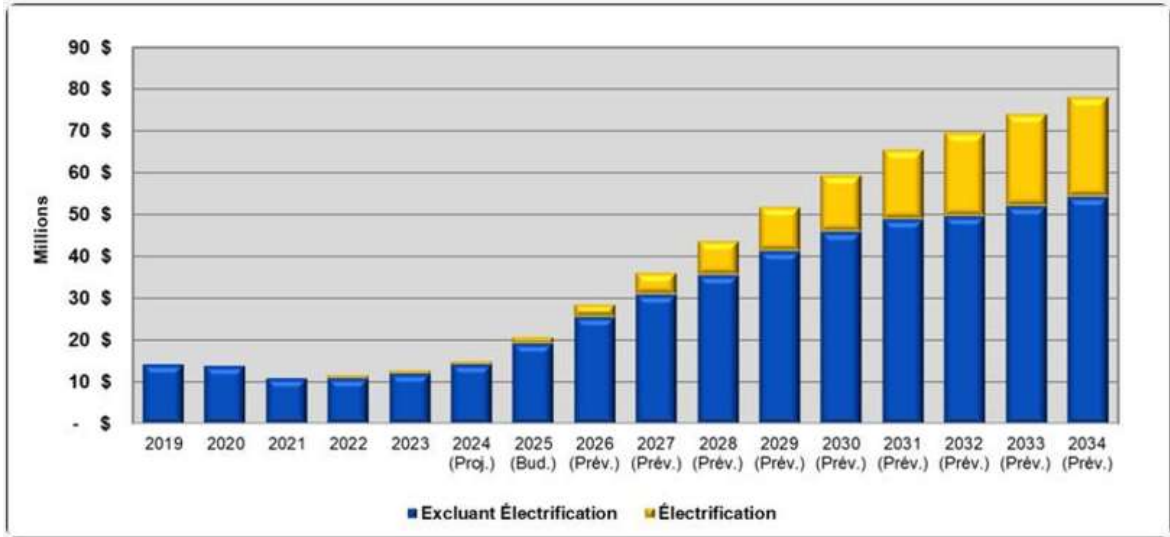
Les investissements prévus au Programme des immobilisations 2025-2034 sont significatifs. L'année 2023 marquait le début des travaux permettant de réaliser la transition vers l'électrification. L'augmentation des investissements, jumelée à l'augmentation des taux d'intérêt, a un effet défavorable important sur le service de la dette nette.

Les dépenses de financement prévues en 2025 tiennent compte de la première année du Programme des immobilisations 2025-2034, présenté en annexe.

Le solde de la dette nette prévue à la fin de l'année 2024 est de 121,4 M\$. Elle est prévue passer à 137,8 M\$ en fin d'année 2025, cela représente une augmentation de 14 %.

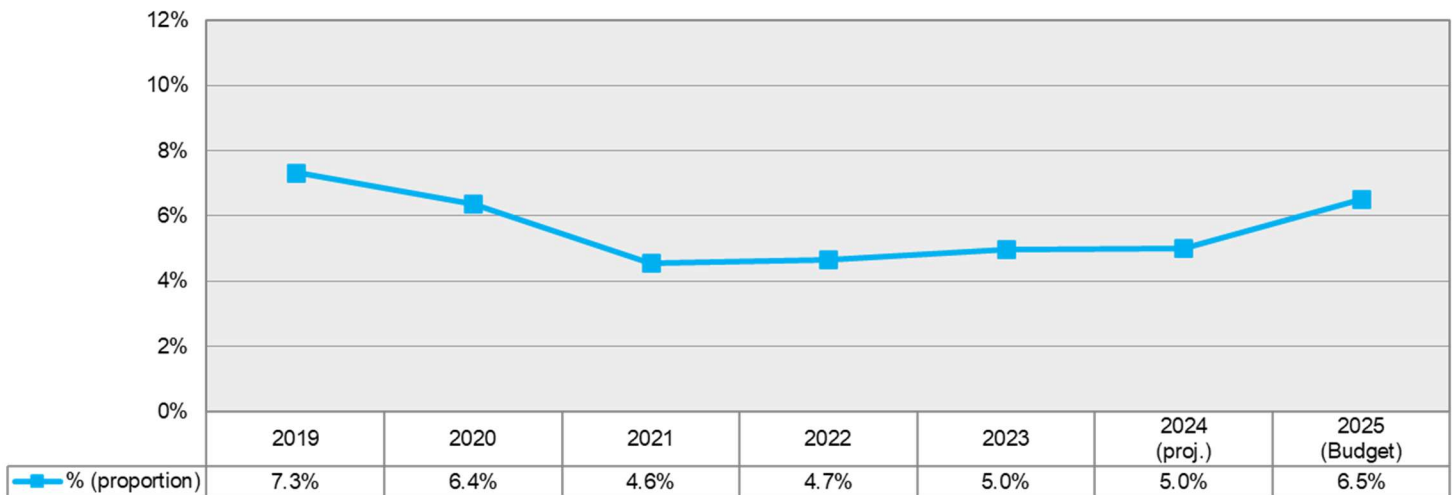
L'agglomération de Québec soutient le RTC dans le développement du service à Vélo. À cet effet, en 2025 un montant de 3 M\$ est octroyé au RTC par la contribution de l'agglomération de Québec pour l'achat d'équipements, la dépense afférente est dans le remboursement comptant d'immobilisations.

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



Note : Le service de la dette nette exclut le remboursement comptant.

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 comptant.

En milliers de \$	Budget 2025	Projection 2024	Écart Budget-Proj	Réel 2023
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
REVENUS				
Contribution RTC	15 517	14 435	1 082	10 088
Utilisateurs	2 109	2 050	59	1 797
Gouvernement du Québec	10 305	9 940	365	9 611
Autres revenus	235	173	62	187
TOTAL DES REVENUS	28 166	26 598	1 568	21 683
DÉPENSES D'EXPLOITATION				
Masse salariale	3 397	3 267	130	2 936
Services à contrat	21 319	20 599	720	16 731
Autres	2 945	2 309	636	1 583
TOTAL - DÉPENSES D'EXPLOITATION	27 661	26 175	1 486	21 250
FINANCEMENT	505	423	82	433
TOTAL DES DÉPENSES	28 166	26 598	1 568	21 683
SURPLUS - (DÉFICIT)	0	0	0	0

Le Service de transport adapté de la Capitale (STAC) offre un service de transport en commun adapté, de porte-à-porte, accessible aux personnes vivant avec des limitations ayant un impact sur leur mobilité.

Le montant des revenus provenant des utilisateurs augmente de 2,9 % en 2025. La hausse s'explique principalement par la hausse des déplacements.

Les revenus provenant des usagers occupent une proportion de 7,5 % des revenus totaux pour s'élever à 2,1 M\$ au budget 2025.

L'augmentation de la demande, combinée à l'inflation, explique la hausse des services à contrat de 0,7 M\$ ou 3,5 % par rapport au réel projeté 2024. Un remaniement de la planification des types de transporteurs s'est amorcé en 2023 et se terminera en début 2025 afin de répondre à la demande et aux besoins des usagers, tout en optimisant les coûts d'opération.

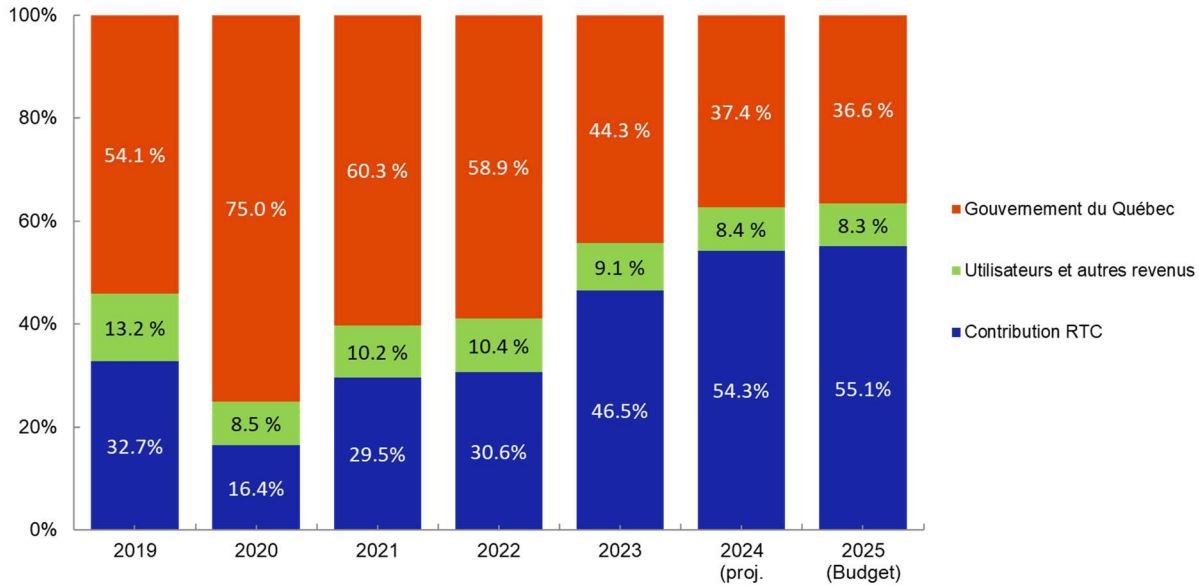
En cours d'année 2024, le STAC a lancé Accès Transport Adapté, un ensemble d'outils technologiques qui visent à bonifier l'expérience client de ses usagers. Ces nouveaux outils permettent d'optimiser les déplacements et de diminuer le temps d'attente, en plus d'accroître l'autonomie du client à chaque étape du processus de réservation et de transport. Ce projet fait partie des engagements annoncés par le conseil d'administration du RTC en octobre 2022 pour améliorer l'expérience des clients du transport adapté. L'arrivée de ces nouveaux outils technologiques augmente les dépenses en services professionnels et en licences d'un montant de 0,4 M\$ en 2025.

Tous ces éléments se traduisent par une augmentation de la contribution du RTC de 1,1 M\$, une hausse de 7,5 % si on compare au réel projeté 2024.

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

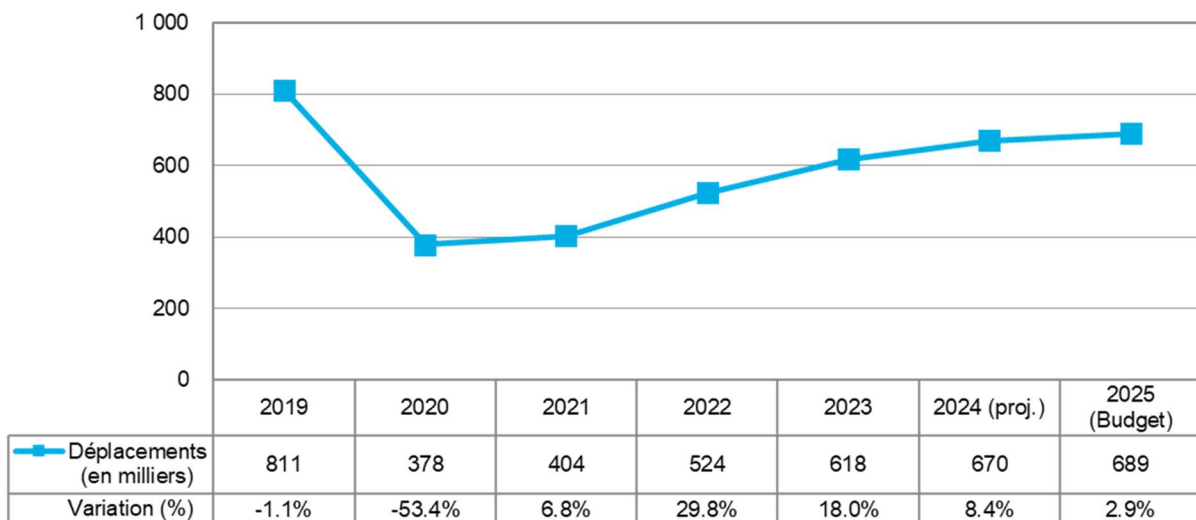
La contribution du RTC au STAC s'élève donc à 15,5 M\$ pour 2025. Cette contribution représente une part de 55,1 % du financement des activités de transport adapté, un taux jamais observé.

Évolution des sources de revenus du STAC



Évolution des déplacements du STAC (en milliers)

En milliers



En milliers de \$	Budget 2025	Projection 2024	Écart Budget-Proj	Réel 2023
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
REVENUS				
Contribution de l'agglomération reçue du RTC	2 931	2 092	839	1 000
Utilisateurs	2 720	1 944	776	1 079
Revenus commerciaux et autres revenus	6 037	6 063	(26)	5 093
TOTAL DES REVENUS	11 688	10 099	1 589	7 172
DÉPENSES D'EXPLOITATION				
Masse salariale	2 388	1 855	533	1 174
Services à contrat et pièces de rechange	6 416	4 967	1 449	2 674
Frais généraux	2 265	2 154	111	1 957
TOTAL DES DÉPENSES	11 069	8 976	2 093	5 805
SURPLUS - (DÉFICIT)	619	1 123	(504)	1 367

Capitale Mobilité est une société en commandite constituée par le RTC. Elle contribue à mettre en place un écosystème de mobilité au bénéfice du citoyen et contribue à une mobilité urbaine toujours plus efficace.

Capitale Mobilité se veut le chef de file pour le développement commercial et immobilier de la mobilité à Québec. En optimisant et valorisant les actifs immobiliers et numériques du RTC, en assurant l'exploitation du service de vélopartage àVélo, la gestion des contrats publicitaires et les partenariats commerciaux, Capitale Mobilité agit à titre de leader en mettant de l'avant un modèle d'affaires innovant, permettant de développer la mobilité intégrée et d'améliorer l'expérience du transport collectif.

Capitale Mobilité a pour mission de générer des revenus supplémentaires et de bonifier l'expérience client en valorisant l'ensemble des actifs du RTC et en mettant en place un écosystème de mobilité au bénéfice du citoyen

Les revenus des utilisateurs sont en lien avec le service àVélo. Le montant des revenus provenant des utilisateurs augmente de 39,9 % en 2025. La hausse s'explique principalement par la poursuite du déploiement du service àVélo en 2025. Pour la prochaine saison, le réseau sera bonifié avec un total de 165 stations et de 1 800 vélos.

Les revenus provenant des usagers occupent une proportion de 23,3 % des revenus totaux pour s'élever à 2,7 M\$ au budget 2025.

La contribution de l'agglomération reçue du RTC correspond au montant de la contribution annuelle de l'agglomération de Québec pour soutenir l'exploitation et le développement de l'activité àVélo. La hausse de la contribution est directement liée au développement annoncé en 2025.

Les revenus commerciaux et autres revenus correspondent aux revenus de publicité générés sur les actifs du RTC ainsi qu'aux intérêts sur les excédents de liquidité et autres revenus de subvention. Ces revenus représentent 51,7 % des revenus totaux et s'élèvent à 6 M\$ comparés à 6,1 M\$ en réel projeté 2024.

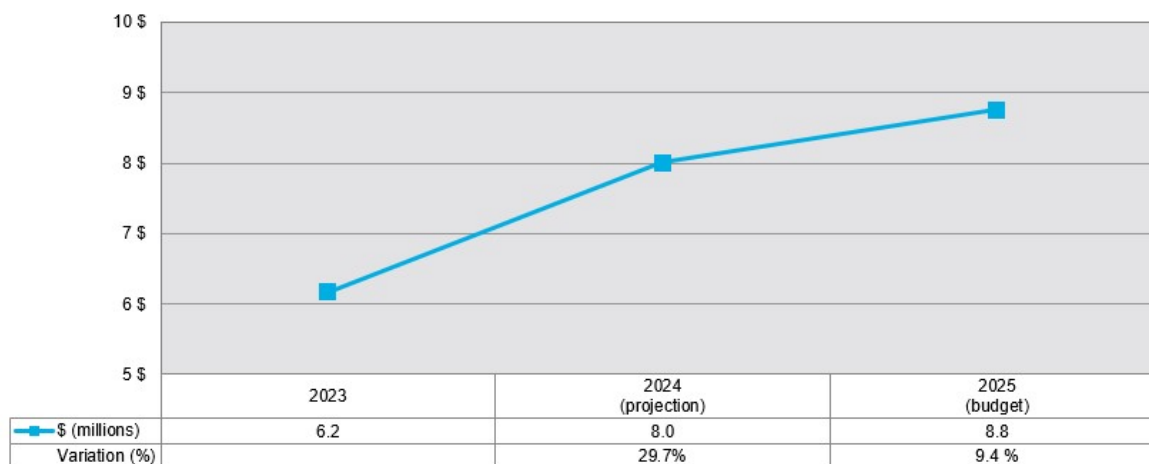
Les dépenses de Capitale Mobilité sont en hausse de 2,2 M\$ ou 24,2 % vs le réel projeté de 2024.

L'augmentation du nombre de vélos de 1 300 à 1 800 en 2025 explique la hausse de 1,4 M\$ ou 29,2 % des services à contrat et pièces de rechange en 2025 par rapport au réel projeté 2024.

La poursuite du développement des mandats de développement commercial et immobilier explique une augmentation 0,8 M\$ au budget 2025.

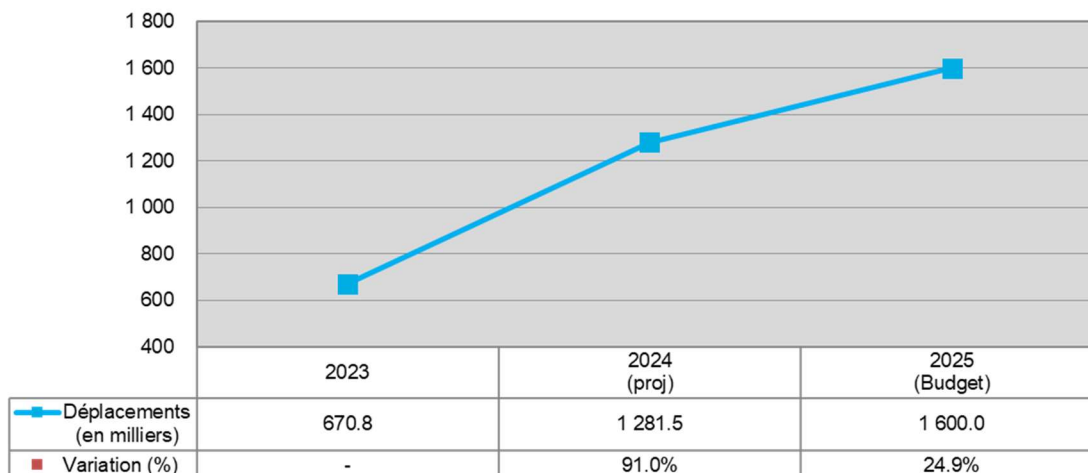
Capitale Mobilité présente un surplus de 0,6 M\$ en 2025, qui est constaté à titre de quote-part dans les revenus non consolidés du RTC pour 2025.

Évolution des sources de revenus de Capitale Mobilité



*inclus les revenus utilisateurs, les revenus commerciaux et autres revenus.

Évolution des déplacements àVélo (en milliers)



PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS

2025

Maintien 1 159 M\$

Matériel roulant		Infrastructures		Systèmes	
Total:	780 M\$	Total:	235 M\$	Total:	144 M\$
40' standards électriques	462	Maintien du centre Lebourgneuf	73	Billetique	51
60' articulés électriques	141	Réfection des centres d'exploitation	71	Évolution des systèmes à l'exploitation	43
Remplacement des batteries d'autobus	90	Ateliers centraux et chambre à peinture	48	Systèmes administratifs	21
60' articulés hybrides	60	Réfection sur le réseau	36	Évolution du parc informatique	18
Autres véhicules	13	Autres projets	7	Autres projets	11
Autres projets	14				

Développement 409 M\$

Matériel roulant		Infrastructures		Systèmes	
Total:	215 M\$	Total:	164 M\$	Total:	30 M\$
40' standards électriques	179	Mesures préférentielles et Paro O-Bus	144	Mobilité intégrée	18
Véhicules à part	21	Modification centre d'exploitation	8	Gareur intelligent	10
Autres véhicules	8	Terrains	7	Autres projets	2
60' articulés électriques	7	Stations tempérées et zones opérationnelles	5		

Électrification 1 904 M\$

Matériel roulant		Infrastructures		Systèmes	
Total:	51 M\$	Total:	1 836 M\$	Total:	17 M\$
40' standards électriques	35	Agrandissement et électrification - Centre Lebourgneuf	760	Évolution des systèmes à l'exploitation	17
60' articulés électriques	16	Construction et électrification - Centre Newton	566		
		Agrandissement et électrification - Centre Métrobus	510		

Grand total 3 472 M\$

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

	2025	2026	2026	2028	2029	Total période		Grand total
						2025-2029	2030-2034	
Maintien	120.7	75.5	91.7	116.9	163.2	568.0	591.6	1 159.6
Développement	23.0	90.1	105.0	64.7	52.2	335.0	73.9	408.9
Électrification	155.3	215.9	317.6	199.7	175.9	1 064.4	839.0	1 903.4
Total	299.0	381.5	514.3	381.3	391.3	1 967.4	1 504.5	3 471.9

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, cette contribution inclut la taxe sur immatriculation.

Excédent fonctionnement affecté

Excédent accumulé des exercices précédents affecté au budget de fonctionnement.

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 contribution des automobilistes perçue dans la région de Québec.

Quote-part de Capitale Mobilité

Quote-part du RTC dans les revenus nets de Capitale Mobilité.

Utilisateurs

Revenus provenant des utilisateurs du transport en commun et àVélo.

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 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 personne 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 services informatiques et licences, les coûts d'information et de promotion des services, ainsi que les contrats de location.

Remboursement comptant

Immobilisations payées à même le budget de fonctionnement.

Intérêts

Paiement des intérêts sur la dette à long terme.

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 effectués à contrat.

Subvention

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

BUDGET
2025

