

BUDGET 2026



Note liminaire

Le budget 2026 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* 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.

L'ensemble des explications comparatives au budget 2026 est fait avec le budget 2025, sauf indication contraire, étant donné que les résultats réels de 2025 ont été grandement affectés par les grèves du personnel d'entretien. En effet, tant les revenus que les dépenses ont été largement réduits par les 13 jours de grève survenus en 2025. Dans ce contexte exceptionnel, il a été jugé que l'analyse comparative avec le budget 2025 était plus représentative.

TABLE DES MATIÈRES

Mot du président	1
Faits saillants	2
Le budget 2026 en bref	3
Conseil d'administration	4
Le RTC en chiffres	5
Capitale Mobilité en chiffres	6
Le STAC en chiffres	7
Budget de fonctionnement	8
Activités financières à des fins fiscales	9
Revenus	10
Dépenses	17
Activités financières du STAC	25
Activités financières de Capitale Mobilité	28
Programme des immobilisations	31
Définition des types de revenus	33
Définition des types de dépenses	34

MOT DU PRÉSIDENT

2026

AVANCER ENSEMBLE VERS UN RÉSEAU PLUS PERFORMANT



Pour le budget 2026, nous souhaitons présenter un document qui reflète avec justesse le contexte dans lequel nous évoluons. Le transport collectif traverse une période de transformation majeure au Québec, et notre organisation n'y échappe pas. Malgré les défis, nous déposons un budget équilibré, fruit d'un travail d'optimisation rigoureux, d'une utilisation judicieuse des fonds publics et d'une volonté ferme de maintenir la qualité du service que nous offrons quotidiennement aux citoyens de l'agglomération.

Cette année encore, notre budget demeure centré sur l'essentiel : maintenir un service efficace, répondre aux besoins diversifiés en mobilité et améliorer l'expérience de nos clients. En renforçant la performance de notre réseau, nous contribuons directement à la vitalité de Québec et de son agglomération.

Animés par ces orientations, nous poursuivons le développement de nos services. Le Plan de développement 2025-2028 soutient la bonification et la révision de notre offre de service, notamment dans les secteurs périphériques. Les résultats sont au rendez-vous : à Vélo franchit de nouveaux records, Flexibus est déjà populaire dans les nouveaux secteurs où il est déployé et nous poursuivrons son optimisation pour répondre aux besoins et finalement l'achalandage en autobus augmente dans les zones cibles. Ensemble, ces avancées démontrent que lorsque nous innovons, la population répond positivement.

La bonification de nos services est essentielle dans un contexte où la lutte à la congestion routière représente un enjeu déterminant pour l'avenir. Chaque jour nos autobus contribuent à retirer des milliers de voitures de la circulation, réduisant la pression sur les axes routiers les plus sollicités. Un réseau de transport collectif performant constitue l'un des moyens les plus efficaces et accessibles pour améliorer la fluidité urbaine, soutenir le développement économique et offrir aux citoyens des déplacements plus prévisibles. Notre rôle est majeur, et nous continuerons de déployer nos efforts pour répondre aux besoins des citoyens de l'ensemble de l'agglomération.

Par ailleurs, l'incertitude entourant les orientations gouvernementales en matière d'électrification nous a conduits à adopter une approche pragmatique et responsable : retirer la transition électrique de notre programme d'immobilisations. Ce réalignement nécessaire oriente nos choix et nos investissements en planifiant en fonction des moyens confirmés et nous permet d'avoir de la prévisibilité. Notre rôle est d'abord et avant tout de réaliser notre mission première, soit d'offrir un réseau fiable et performant à nos clients, et nous continuerons d'orienter nos décisions en ce sens.

Je termine en soulignant le dévouement et l'implication de l'ensemble des équipes du RTC. Votre engagement quotidien permet à notre réseau de s'adapter et de progresser, même dans un contexte exigeant. Ensemble, nous continuerons d'avancer avec détermination, en gardant au cœur de nos actions les besoins des citoyens que nous desservons.

Yannick Fauteux, président du conseil d'administration du RTC

FAITS SAILLANTS

2026

Budget équilibré à 331,7 M\$, en hausse de 6,8 % (21,0 M\$) comparativement au budget 2025.
La variation s'explique principalement par :

- La poursuite de la mise en œuvre du *Plan stratégique 2018-2027* ainsi que les investissements importants. Ceux-ci créent une pression importante sur les dépenses d'exploitation du RTC (13,6 M\$) :
 - Ajustement du niveau de service incluant le réseau de transition lié au projet TramCité;
 - Ajout de service Flexibus et àVélo;
 - Augmentation du coût du service de la dette nette et paiement en immobilisations au comptant.
- L'augmentation des dépenses d'exploitation :
 - Indexation des conventions collectives en vigueur et à renouveler;
 - L'augmentation des frais généraux, principalement en lien avec le coût des licences;
 - L'ajout de projets spéciaux.

Ces augmentations sont partiellement compensées par des économies de pièces pour l'entretien des véhicules et une diminution de la contribution au STAC.

Le budget inclut notamment :

- L'affectation d'un excédent accumulé de fonctionnement de 16,6 M\$;
- Une aide financière ponctuelle pour compenser le déficit des sociétés de transport en commun, annoncée par le gouvernement du Québec, de 10,9 M\$;
- Le maintien de certaines mesures d'optimisation des dépenses d'exploitation ainsi que l'ajout de nouvelles initiatives pour un montant total de 4,0 M\$.

LE BUDGET 2026 EN BREF

2026

Le budget de fonctionnement 2026

331,7 M\$ en dépenses

Hausse de **21 M\$** par rapport au précédent budget, répartie comme suit:

- **13,6 M\$ poursuite de la mise en œuvre du plan stratégique 2018-2027:** Ajout de service Flexibus et àVélo, ajustement du niveau de service et augmentation du coût du service de la dette nette
- **7,4 M\$ en augmentation des dépenses d'exploitation, incluant 4,0 M\$ d'optimisation des dépenses**

Un budget équilibré

Les revenus incluent:

- **16,6 M\$ d'exédent de fonctionnement affecté**
- **10,9 M\$ en aide financière ponctuelle pour compenser le déficit des sociétés de transport en commun, annoncée par le gouvernement du Québec**
- **18,8 M\$ en revenus provenant de la taxe sur l'immatriculation, reçue par la contribution de l'agglomération de Québec.**

Programme des immobilisations 2026-2035

2 225 M\$ sur 10 ans

- **1 222 M\$ en maintien** pour le renouvellement du parc autobus, la mise à niveau de nos infrastructures et l'évolution de nos systèmes.
- **641 M\$ en développement** pour de nouvelles infrastructures et systèmes et le vélopartage.
- **362 M\$ contribution RTC** au projet de TramCité de la Ville de Québec.

Dette nette prévue en 2026

144,9 M\$

- **7,1 M\$ d'augmentation** de la dette nette par rapport au budget 2025.
- La dépense de financement au budget d'exploitation augmentera de 243 % d'ici 2034 par rapport au budget précédent.
(de 20,7 M\$ en 2025 à 71 M\$ en 2034)
- Réduction des programmes de subvention du Gouvernement du Québec.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

2026

RTC

Yannick Fauteux, président
Conseiller municipal
Ville de Québec

Marianne White, vice-présidente
Conseillère municipale
Ville de Québec

Maxime Elmaleh
Conseiller municipal
Ville de Québec

Clément Bourdeau
Conseiller municipal
Ville de Québec

Élaine Lepage
Conseillère municipale
Ville de Québec

Raphaël Lebailly
Conseiller municipal
Ville de Québec

Sébastien Hallé
Conseiller municipal
Ville de L'Ancienne-Lorette

Lucie Le Blanc
Membre indépendante issue de la clientèle

Joël Joncas
Membre indépendant issu de la clientèle

Annie Sanfaçon
Membre indépendante issue de la clientèle

Chantale Giguère
Membre indépendante

Marise Drapeau
Membre indépendante

LE RTC EN CHIFFRES

2026



Parc autobus

619
autobus

196 standards

65 articulés

234 standards hybrides

57 articulés hybrides

64 midibus hybrides

3 autobus électriques
en location

83,68 %
des véhicules accessibles*



Le réseau

27 086 261
km parcourus en 2024

158 parcours,
tous accessibles

892 km de réseau

65,5 km de voies réservées

4 111 départs par jour

1 274 308
voyages réalisés



Ressources
humaines

1 780 employés, dont 1 717
postes réguliers

922 personnel chauffeur

503 personnel
administratif,
de soutien et projets *

355 personnel entretien

1 352 hommes

428 femmes

46,9 moyenne d'âge

10,9 moyenne
d'années de service

61 départs à la retraite
en 2024



Infrastructures

4376 arrêts

1447 arrêts accessibles*

885 abribus

21 stations tempérées

23 parc-o-bus

5 parc-o-bus événementiel

10 terminus

1 terminus événementiel
(ExpoCité)

* Regroupe les cadres, employés de bureau,
inspecteurs et répartiteurs.

*Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Données au 31 décembre 2024

Portrait de Capitale Mobilité



3 lignes d'affaires

- àVélo
- Valorisation immobilière
- Développement commercial

Service àVélo 2025

5 saisons complétées



4 150 282
trajets depuis le lancement
dont **1 983 657** en 2025



Présent dans
6 arrondissements et
19 quartiers



1 800
vélos



165
stations

Données au 15 novembre 2025



676 396

déplacements

6 010 371

kilomètres parcourus

Minibus adapté : **975 325 km (16 %)**

Minibus ambulant : **518 481 (9 %)**

Taxi : **3 723 211 km (62 %)**

Taxi adapté : **793 354 km (13 %)**

Déplacements par type de véhicule



Minibus : **194 961**



Taxi : **418 705**



Taxi adapté : **62 730**

Déplacements par type de mobilité



Fauteuil roulant : **117 335**



Ambulatoire : **532 059**



Accompagnateur : **27 002**

Données au 31 décembre 2024

Budget de fonctionnement

BUDGET DE FONCTIONNEMENT

2026

Paramètres principaux

	Budget 2026	Budget 2025	Projection 2025	Réel 2024
Achalandage (Déplacements)				
RTC	32 526 000	32 047 000	30 422 000	31 525 000
STAC	785 416	689 315	734 033	676 396
Heures de service transport régulier ¹	1 457 240	1 369 380	1 303 370	1 348 350
Heures de service Flexibus	109 416	103 400	95 300	78 905
Kilométrage ¹	28 780 400	27 272 000	26 184 700	27 086 300
Kilométrage parcouru - mode hybride ou électrique (%)	78%	73%	78%	67%
Parc de véhicules	626	610	616	614
Acquisition d'autobus	10	31	46	42
<i>Standards électriques (40 pieds)</i>	10	0	0	0
<i>Standards hybrides (40 pieds)</i>	0	0	15	24
<i>Articulés hybrides (60 pieds)</i>	0	31	31	18
Âge moyen des véhicules (ans)	10.0	9.1	9.1	9.2
Prix moyen du carburant (\$/L) ²	1.24	1.26	1.28	1.15
Consommation de carburant (L/100 km)	47.2	49.1	48.0	49.5
Taux d'intérêt sur nouveaux emprunts (%)	4.7%	4.7%	3.5%	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 91 % de la consommation totale de diesel prévue pour l'année 2026.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES À DES FINS FISCALES

2026

Sommaire des prévisions budgétaires RTC

En milliers de \$ non consolidées	Budget 2026	Budget 2025	Écart Budget- Budget	Projection 2025	Réel 2024
REVENUS	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Contribution de l'agglomération	184 924	173 890	11 033	173 890	154 048
Utilisateurs	82 307	80 744	1 563	76 404	76 360
Gouvernement du Québec					
Aide ponctuelle	10 900	12 100	(1 200)	12 100	14 100
Subvention à l'exploitation	16 065	16 831	(766)	16 590	14 517
Solde résiduel du programme d'aide d'urgence	0	7 857	(7 857)	36 173	0
Contribution des automobilistes	11 529	11 842	(313)	11 333	11 468
Autres revenus d'exploitation					
Quote-part de Capitale Mobilité	714	619	94	1 113	1 470
Autres revenus	8 630	6 809	1 821	4 956	5 505
Excédent - fonctionnement affecté	16 651	0	16 651	0	9 473
TOTAL DES REVENUS	331 719	310 692	21 027	332 559	286 941
DÉPENSES D'EXPLOITATION					
Masse salariale	207 425	191 596	15 830	190 158	182 030
Biens et services	82 956	79 239	3 717	72 626	68 312
	290 381	270 835	19 547	262 784	250 342
FINANCEMENT	27 131	24 340	2 791	23 129	19 055
AUTRES DÉPENSES					
Contribution au transport adapté	14 207	15 517	(1 311)	13 733	13 677
TOTAL DES DÉPENSES	331 719	310 692	21 027	299 646	283 074
SURPLUS - (DÉFICIT)	0	0	0	32 914	3 867

Évolution des sources de revenus

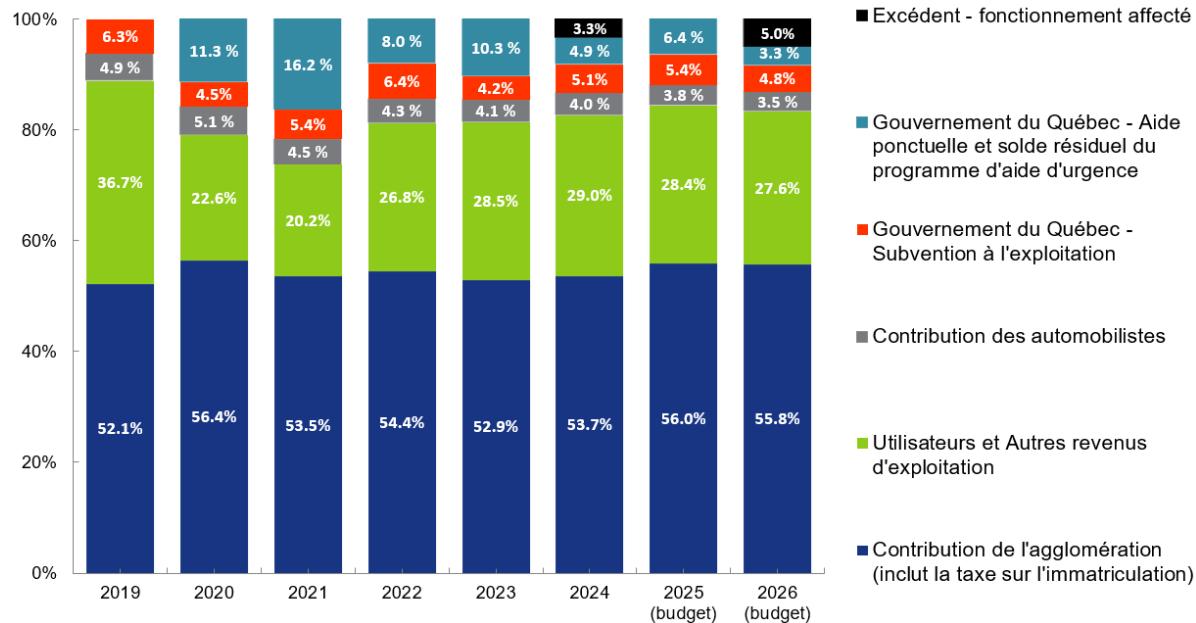
L'agglomération de Québec est le principal contributeur au financement du transport en commun. Sa part représente 55,8 % des sources de revenus au budget 2026, elle est donc stable par rapport au budget 2025.

En comparaison au budget 2025, une augmentation de l'achalandage de 1,5 % est envisagée pour 2026. Cette augmentation, combinée à l'augmentation tarifaire, permettra ainsi d'augmenter les revenus utilisateurs de 1,6 M\$.

Le budget 2026 inclut également un excédent de fonctionnement affecté de 16,6 M\$. Cet excédent est directement lié à un changement dans les modalités d'utilisation du solde résiduel du programme d'aide d'urgence qui ont été fixées par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).

Finalement, la part du gouvernement du Québec représente 11,6 % des sources de revenus au budget 2026, comparativement à 15,6 % au budget 2025.

Évolution des sources de revenus du RTC



Les revenus de 331,7 M\$ inscrits au budget 2026 sont supérieurs aux revenus du budget 2025 de 21 M\$, soit 6,8 % de plus. Les principales variations pour chacune des grandes natures de revenus sont expliquées ci-après.

Contribution de l'agglomération

Hausse de 11 M\$ ou 6,3 % vs budget 2025

En 2026, l'agglomération de Québec versera 184,9 M\$ au RTC, soit une augmentation de sa contribution de 11 M\$, incluant la taxe sur l'immatriculation prélevée par la Ville de Québec depuis 2025.

Cette taxe sur l'immatriculation d'un montant de 61,10 \$ en 2026 par véhicule, comparativement à 60 \$ en 2025, est appliquée sur le territoire de la ville de Québec depuis le 1^{er} janvier 2025. Elle permet de générer des sommes de 18,8 M\$ en 2026. 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 générées par la taxe sur l'immatriculation sont affectées au maintien et au développement, ainsi qu'à l'amélioration des services offerts par le RTC, tant pour l'autobus, le transport adapté, le transport à la demande que le service de vélopartage à assistance électrique àVélo.

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 10,1 M\$ en 2026 comparativement à 5,7 M\$ au budget 2025.

Utilisateurs et autres revenus d'exploitation

La proportion sur les revenus totaux représente 27,6 % au budget 2026 comparativement à 28,4 % au budget 2025

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

Utilisateurs

Hausse de 1,6 M\$ ou 1,9 % vs budget 2025

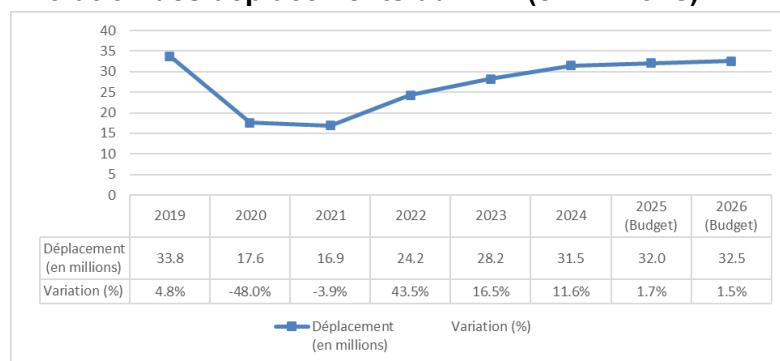
Les revenus provenant des usagers occupent une proportion de 24,8 % des revenus totaux, pour s'élèver à 82,3 M\$ au budget 2026.

La hausse des revenus des utilisateurs s'explique par l'augmentation prévue des tarifs, mais également par une hausse attendue des déplacements en 2026 découlant de la bonification et de la révision des parcours.

La mise en place de nouveaux services génère des gains d'achalandage, ceux-ci atteignant cependant leur pleine maturité après quelques années. Les améliorations déployées sur le réseau permettent de desservir un plus grand nombre de citoyens.

Nous anticipons que l'augmentation de l'utilisation du transport en commun se poursuivra en 2026, mais de façon plus modérée.

Évolution des déplacements du RTC (en millions)



Autres revenus d'exploitation

Augmentation de 1,9 M\$ ou 25,8 % vs budget 2025

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 l'accroissement de la refacturation en 2026 des services liés au réseau de transition mis en place par le RTC découlant du projet TramCité. La hausse de refacturation en 2026 représente 2,6 M\$ pour un montant total de 4,4 M\$, comparativement à 1,8 M\$ au budget 2025. Les mesures de mitigation nécessaires seront plus importantes selon le déploiement des travaux d'infrastructures du projet TramCité.

La quote-part de revenus nets de Capitale Mobilité prévue au budget 2026 est de 0,7 M\$ comparativement au budget 2025 de 0,6 M\$. La quote-part est relativement stable par rapport au budget 2025.

Excédent de fonctionnement affecté

L'excédent de fonctionnement affecté représente un montant de 16,6 M\$ au budget 2026, comparativement à un budget de 0 M\$ en 2025. Sans cet excédent affecté, le budget 2026 aurait été déficitaire de 16,6 M\$.

L'excédent de fonctionnement affecté en 2026 provient du réel projeté de 2025. L'excédent de fonctionnement prévu pour l'exercice 2025 est de 32,9 M\$ selon le réel projeté.

Rappelons que 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 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 disposait d'un solde résiduel de 36,2 M\$ à la fin du programme au 31 décembre 2023. En décembre 2024, le MTMD a confirmé la possibilité d'utiliser le solde résiduel pour soutenir la continuité de l'exploitation.

Selon les modalités de la convention d'aide financière du MTMD, cette aide financière devait être utilisée entièrement avant le 31 décembre 2025. Le RTC doit donc la comptabiliser entièrement aux résultats 2025 en vertu des conditions imposées par le MTMD. Ces dispositions ont pour conséquence de générer un excédent aux résultats de fonctionnement d'un montant de 32,9 M\$ selon le réel projeté 2025. Comme les modalités de la convention d'aide financière n'étaient pas encore connues au moment de la production du budget 2025, le RTC avait prévu utiliser un montant de 7,9 M\$ du solde résiduel de l'aide d'urgence seulement et n'avait pas anticipé d'excédent de fonctionnement.

Il est 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 une partie de cet excédent, soit 16,6 M\$, à son exercice 2026 afin d'équilibrer son budget de fonctionnement et le solde résiduel lui sera nécessaire afin d'équilibrer l'exercice budgétaire de 2027.

Il est important de rappeler que, lors de la préparation du financement pluriannuel 2025-2028, un manque à combler de 46,9 M\$ avait été identifié pour assurer l'équilibre budgétaire de l'année 2028.

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 11,6 % en baisse de 4 % comparativement au budget 2025. Cependant, en additionnant le revenu provenant de l'excédent de fonctionnement affecté qui provient en majorité de la comptabilisation en 2025 du solde résiduel de l'aide d'urgence du gouvernement du Québec, la proportion monte à 16,6 %, donc en hausse de 0,9 % versus le budget 2025.

Les revenus de fonctionnement provenant du gouvernement du Québec sont composés de la subvention à l'exploitation, d'une aide financière pluriannuelle pour le financement du transport collectif et des revenus de la contribution des automobilistes, qui diffère de la taxe sur l'immatriculation.

Subvention à l'exploitation

Baisse de 0,8 M\$ ou -4,6 % vs budget 2025

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

Au budget 2026, les revenus de la subvention à l'exploitation sont en baisse de 0,8 M\$ comparativement au budget 2025. Le programme étant échu depuis mars 2025, le RTC a mis une estimation qu'il juge conservatrice pour cette source de revenus au budget 2026, en attente des nouvelles modalités.

Le Plan de mise en œuvre 2025-2030 du *Plan pour une économie verte 2030* (PEV) indique que l'enveloppe du *Programme d'aide au développement du transport collectif* (PADTC), qui soutient l'exploitation, sera réduite de 62 % au cours des cinq prochaines années.

Aide ponctuelle

Baisse de 1,2 M\$ ou -9,9 % vs budget 2025

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 10,9 M\$ pour 2026. Selon cette entente, l'aide ponctuelle diminuera progressivement et passera à 8,8 M\$ en 2027 et 6,0 M\$ en 2028.

Contribution des automobilistes

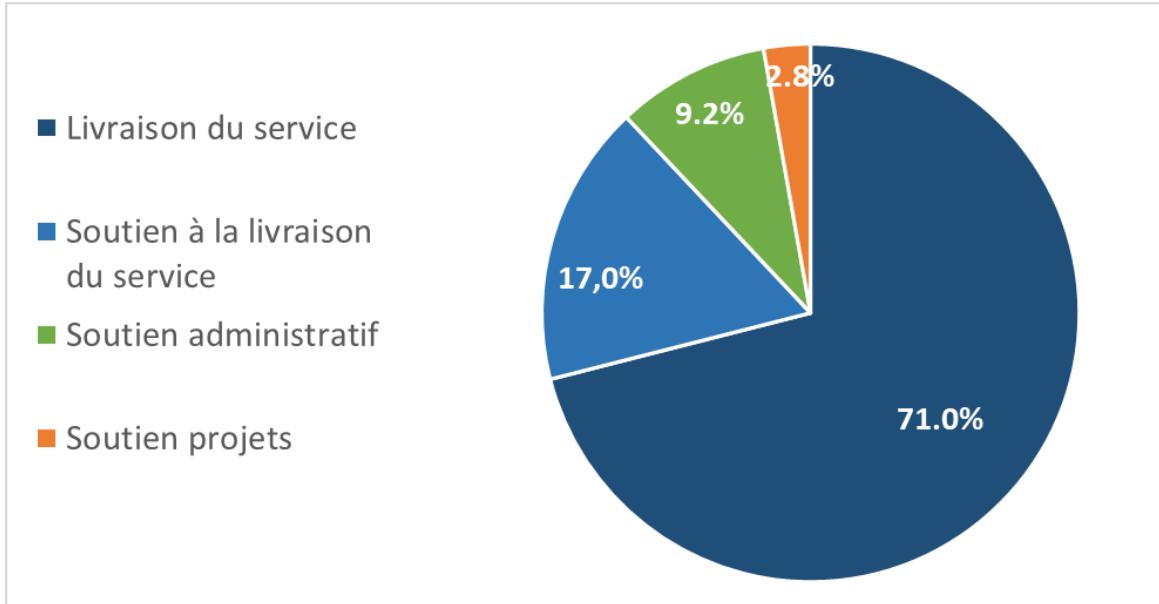
Baisse de 0,3 M\$ ou -2,6 % vs budget 2025

La contribution des automobilistes, mise en place par le gouvernement du Québec en 1992, est fixée à 30 \$ annuellement par automobile. Cette source de financement représente 11,5 M\$ au budget 2026, soit 3,5 % des revenus du RTC. Comme il n'y a pas d'indexation sur ces sommes depuis son instauration il y a 33 ans, la proportion des revenus attribuable à cette source de financement diminue chaque année.

Détails des prévisions de dépenses

En milliers de \$ non consolidé	Budget 2026	Budget 2025	Écart Budget-Budget	Projection 2025	Réel 2024
	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
MASSE SALARIALE					
Salaires	161 145	149 592	11 553	146 988	143 294
Avantages sociaux	39 939	35 072	4 867	36 058	34 568
Coûts d'emploi	6 341	6 932	(591)	7 113	4 168
	207 425	191 596	15 830	190 158	182 030
BIENS ET SERVICES					
Carburant	17 072	17 141	(68)	16 281	15 564
Entretien et exploitation véhicules	22 374	23 813	(1 439)	19 386	19 549
Entretien et exploitation infrastructures	7 413	7 101	312	6 570	6 082
Chauffage, électricité, téléphone	2 304	2 095	209	2 253	1 772
Frais généraux	21 764	20 701	1 063	19 881	19 037
Services à contrat	9 936	8 388	1 548	8 255	6 308
Projets spéciaux	2 094	0	2 094	0	0
	82 956	79 239	3 717	72 626	68 312
FINANCEMENT					
Subvention sur les intérêts - dette à long terme	(8 183)	(8 410)	227	(8 794)	(9 652)
Intérêts sur dette à long terme et frais d'émission	13 818	14 377	(559)	13 167	12 814
Remboursement sur la dette nette	15 932	14 757	1 175	14 915	11 374
Immobilisations comptant et autres	5 564	3 616	1 948	3 841	4 518
	27 131	24 340	2 791	23 129	19 055
AUTRES DÉPENSES					
Contribution au transport adapté	14 207	15 517	(1 311)	13 733	13 677
	14 207	15 517	(1 311)	13 733	13 677
TOTAL DES DÉPENSES	331 719	310 692	21 027	299 646	283 074

Répartition des dépenses par activité



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

Comme par les années passées, les activités relatives à la livraison du service représentent la majorité des dépenses engagées par le RTC, soit 88 %. Cette proportion est similaire au budget 2025.

Évolution des dépenses

Les dépenses de 2026 sont en hausse de 21,0 M\$ vs le budget 2025, 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 afin d'améliorer l'offre en transport collectif. Ces ajouts de services génèrent des dépenses supplémentaires pour le RTC.

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

Enfin, l'indexation de la masse salariale, principalement en lien avec les conventions collectives en vigueur et à renouveler, la hausse des coûts des licences informatiques et l'ajout de projets spéciaux font partie des éléments qui ont contribué à la hausse des dépenses au budget 2026.

En contrepartie, la gestion budgétaire rigoureuse du RTC a permis de contenir l'augmentation globale des dépenses. Le RTC est conscient des défis auxquels sont confrontés ses principaux bailleurs de fonds pour soutenir le financement du transport collectif. Conséquemment, l'organisation a redoublé d'efforts dans les dernières années pour contenir l'augmentation de ses dépenses. Des mesures d'optimisation de 4,0 M\$ ont été considérées dans le budget 2026. Ces mesures visent principalement le contrôle de la masse salariale, l'optimisation du réseau, les améliorations de performance dans le secteur de l'entretien des véhicules et de la livraison du service.

Masse salariale

Hausse de 15,8 M\$ ou 8,3 % vs budget 2025

Les indexations 2026 prévues aux conventions collectives et la progression du personnel dans les échelles salariales représentent une hausse de 6,8 M\$ ou 3,7 % au budget 2026.

Une somme supplémentaire de 6,8 M\$ en coût de main-d'œuvre directe est requise pour tenir compte du rehaussement annoncé de 87 860 heures de service, incluant les bonifications de service prévues au Plan de développement 2025-2028 et le réseau de transition.

Une augmentation de 1,7 M\$ des coûts est également liée aux avantages sociaux, plus spécifiquement pour les assurances collectives et la CNESST.

Biens et services

Augmentation de 3,7 M\$ ou 4,7 % vs budget 2025

En regard du **carburant**, l'ajustement à la hausse des heures de service en 2026 est compensé principalement par une amélioration du taux de consommation moyen lié à l'introduction de nouveaux autobus hybrides.

Le coût prévu de l'**entretien et exploitation des véhicules** pour 2026 est de 1,4 M\$ inférieur au budget 2025. Les facteurs d'indexation du prix des pièces sont inférieurs à ceux budgétés en 2025, facteurs qui se sont avérés trop pessimistes comparés à la réalité de 2025. De plus, la mise en place de nouveaux outils technologiques ainsi que la mise en place de mesures d'optimisation visant à améliorer la performance à l'entretien génèrent des économies dans la consommation des pièces. Celles-ci ont été intégrées au budget 2026.

D'autre part, le coût d'**entretien et d'exploitation des infrastructures** est en hausse de 0,3 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.

Les coûts de **chauffage, d'électricité et de téléphone** sont en hausse de 0,2 M\$ principalement en lien avec l'augmentation de la dépense liée au gaz naturel.

Les coûts de **chauffage, d'électricité et de téléphone** sont en hausse de 0,2 M\$ principalement en lien avec l'augmentation de la dépense liée au gaz naturel.

Les **frais généraux** sont en augmentation 1,1 M\$, soit une hausse de 5,1 % par rapport au budget 2025. Cette augmentation est principalement liée à l'évolution des systèmes technologiques, qui induisent une augmentation des coûts de logiciels et services informatiques.

Les coûts des **services à contrat** sont en hausse de 1,5 M\$ comparativement au budget 2025, soit une augmentation de 18,4 %. Ces coûts sont directement liés aux activités des services Flexibus et d'àVélo, qui sont bonifiés en 2026 :

- Pour Flexibus, l'augmentation du budget en services à contrat pour 2026 est de 0,3 M\$ en raison du déploiement du service prévu dans le secteur d'Orsainville en 2026.
- Pour àVélo, l'augmentation des services à contrat est de 1,2 M\$ en 2026 en raison de la bonification de service prévue. Le réseau de vélos à assistance électrique sera de 2 300 vélos en 2026. Rappelons que ce service est exploité par Capitale Mobilité, filiale du RTC et que l'agglomération de Québec contribue financièrement au développement de cette activité, par sa contribution annuelle.

Les dépenses d'exploitation afférentes à trois projets ont été isolées sous la rubrique « **Projet spéciaux** » dans le but d'isoler les coûts, qui seront en majorité non récurrents, de ces projets à valeur ajoutée pour le RTC. Le coût imputé au budget d'exploitation 2026 pour ces projets spéciaux totalise 2,1 M\$ et est réparti comme suit :

- La mise en place et le déploiement de la gestion électronique des documents à travers l'organisation représente une dépense 0,4 M\$ au budget 2026. Ce projet vise à implanter une gouvernance documentaire uniforme pour l'ensemble de l'organisation qui soit conforme aux bonnes pratiques et en respect du cadre législatif et réglementaire applicable.
- Le second projet vise à mettre en place et à déployer un plan de continuité des activités dans un contexte d'évolution marquée de l'entreprise, puisque les outils actuels ne répondent plus aux besoins et réalités opérationnels de l'organisation. Ce projet est donc nécessaire afin d'assurer la résilience et la continuité des services essentiels de transport en cas de crise ou d'interruption majeure, tout en protégeant la sécurité des usagers et la réputation de l'organisation. Il permet également de garantir la reprise rapide des opérations. Ce projet nécessite une enveloppe budgétaire de 0,4 M\$ en 2026.
- Le dernier élément est relatif à la mise en marché et l'exploitation de l'outil de mobilité intégrée, représentant une dépense de 1,3 M\$ au budget 2026, financée par la contribution de l'agglomération de Québec. Le projet de mobilité intégrée vise à offrir des options de mobilité à l'aide d'un guichet unique, efficace, innovant et rassembleur qui facilitera les déplacements dans la région de Québec, en proposant un accès optimisé, en temps réel et sur mesure aux différents services de mobilité sur l'ensemble du territoire. Le développement de la nouvelle plateforme fait partie du programme des immobilisations sous la rubrique mobilité intégrée. Les dépenses prévues au budget de fonctionnement sous la rubrique projets spéciaux sont liées au lancement, à la mise en marché et à l'exploitation de la solution.

Financement

Hausse de 2,8 M\$ ou 11,5 % vs budget 2025

La dépense de financement est composée du service de dette nette, soit le remboursement en capital et les intérêts sur la dette à long terme, nette des subventions, des immobilisations payées comptant et les autres éléments liés au financement.

L'augmentation des investissements a un effet défavorable sur le service de la dette nette qui a augmenté de 20,7 M\$ au budget 2025 à 21,6 M\$ en 2026, ce qui représente une variation de 0,9 M\$.

Les investissements prévus au Programme des immobilisations 2026-2035 sont significatifs. Au cours des dernières années, la dépense des investissements annuels s'est amplifiée. La qualité du service passe par la fiabilité des infrastructures et du matériel roulant. Il est donc primordial d'investir dans l'entretien des infrastructures qui sont vieillissantes et dans le renouvellement du parc d'autobus.

Les dépenses de financement prévues en 2026 tiennent compte de la première année du Programme des immobilisations 2026-2035 présenté en annexe, mais également des subventions attendues relativement à ces investissements.

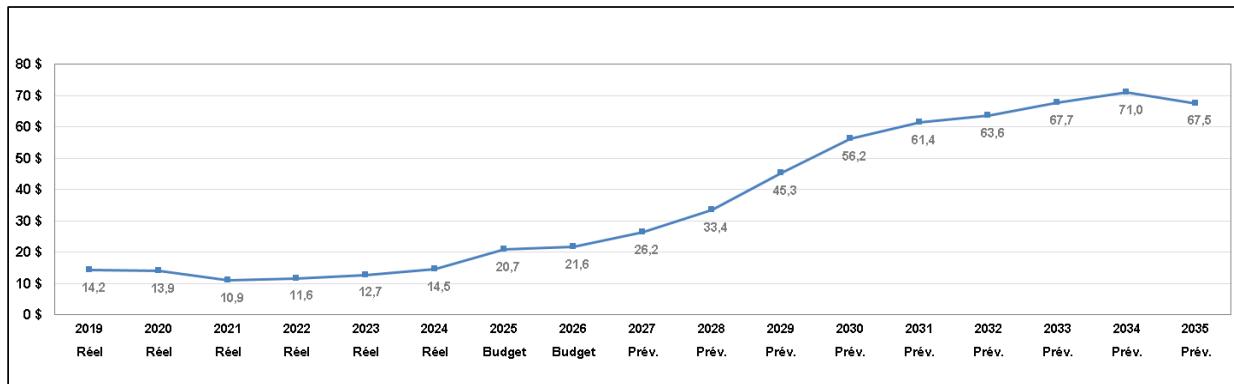
Le reste de la hausse s'explique par l'augmentation de 1,9 M\$ des immobilisations payées comptant et autres éléments liés au financement comparé au budget 2025.

Cette variation s'explique principalement par des investissements liés au Plan stratégique pour le développement de la mobilité intégrée et àVélo. L'agglomération de Québec soutient le RTC dans le développement du service àVélo et dans le projet de mobilité intégrée. À cet effet, un montant de 4,4 M\$ est octroyé au RTC en 2026 par sa contribution pour l'achat d'équipements liés au service àVélo et pour le développement de la plateforme de mobilité intégrée. La dépense afférente, qui est en augmentation de 1,4 M\$ comparée au budget 2025, se trouve dans le remboursement comptant d'immobilisations.

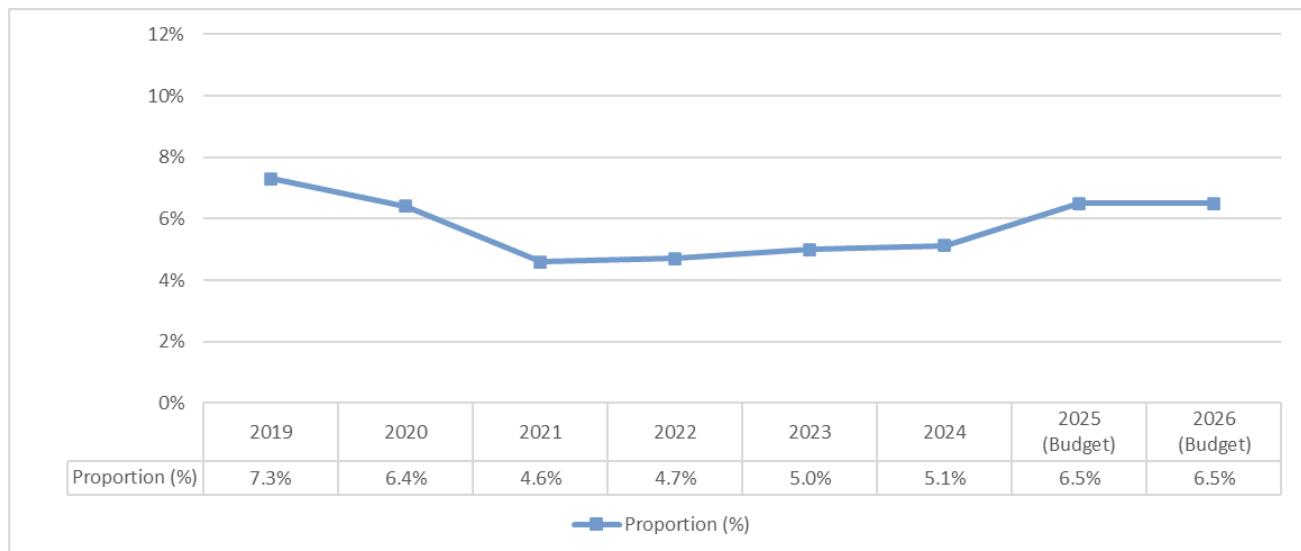
DÉPENSES

2026

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



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.

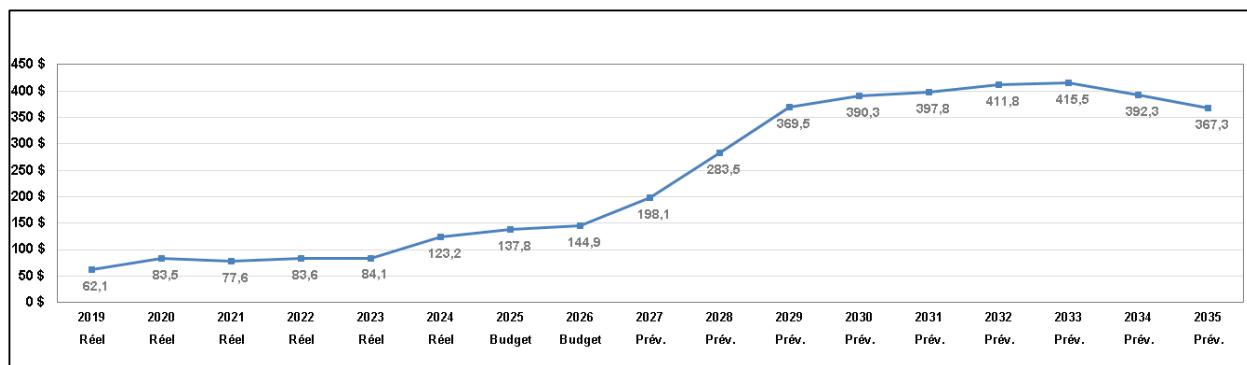
Évolution de la dette nette

Le solde de la dette nette au budget 2025 est de 137,8 M\$. Celui-ci s'établira à 144,9 M\$ en fin d'année 2026, représentant une augmentation de 5,2 %. À plus long terme, la dette nette pourrait atteindre son niveau le plus élevé, soit un montant de 415,5 M\$ en 2033.

Le taux de subvention prévu relativement au programme des immobilisations est de 67 % (hors contribution au projet TramCité), comparativement à 79 % l'année dernière.

Le gouvernement du Québec a substantiellement réduit ses contributions au transport en commun. Cette décision se reflète notamment dans la diminution des balises financières destinées au financement des investissements. Pour le RTC, les sommes prévues au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2025-2035 affichent un recul de 152 M\$ par rapport à l'année précédente, soit une réduction de 26 % (hors contribution au projet Tramway de Québec).

Par ailleurs, le programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) a vu ses taux de financement diminuer.



Sommaire des prévisions budgétaires

En milliers de \$	Budget 2026	Budget 2025	Écart Budget- Budget	Projection 2025	Réel 2024
REVENUS	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Contribution RTC	14 207	15 517	(1 311)	13 733	13 677
Utilisateurs	2 530	2 109	421	2 283	2 093
Gouvernement du Québec	13 758	10 305	3 453	12 325	9 815
Autres revenus	957	235	722	157	199
TOTAL DES REVENUS	31 452	28 166	3 286	28 497	25 784
DÉPENSES D'EXPLOITATION					
Masse salariale	3 721	3 397	324	3 475	3 134
Services à contrat	24 270	21 319	2 950	22 019	20 203
Autres	2 885	2 945	(60)	2 340	1 982
TOTAL - DÉPENSES D'EXPLOITATION	30 875	27 661	3 214	27 835	25 319
FINANCEMENT	577	505	72	662	465
TOTAL DES DÉPENSES	31 452	28 166	3 286	28 497	25 785
SURPLUS - (DÉFICIT)	0	0	0	0	0

ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC

2026

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

Le montant des **revenus provenant des utilisateurs** augmente de 20 % en 2026 par rapport au budget 2025, ce qui s'explique principalement par la hausse des déplacements de 13,9 % prévue au budget 2026 comparée au budget 2025. Ces revenus occupent une proportion de 8 % des revenus totaux pour s'élever à 2,5 M\$ au budget 2026.

Les revenus de **subvention de fonctionnement** sont en hausse de 3,4 M\$ par rapport au budget 2025. Il s'agit d'une augmentation de 33,5 % qui s'explique par un rehaussement du montant provenant de la subvention par déplacement du gouvernement provincial et par la hausse de l'achalandage attendue en 2026.

Le **réseau de transition** occasionné par le projet TramCité engendrera des coûts supplémentaires pour le STAC, qui seront facturés à même l'enveloppe de contribution du RTC au projet TramCité. Ces revenus représentent 0,8 M\$ au budget 2026 et ils sont présentés sous la rubrique autres revenus. Un montant de 0,1 M\$ était prévu à cet effet en 2025.

La **masse salariale** du STAC augmente de 0,3 M\$ au budget 2026 versus le budget 2025. Cette hausse s'explique entre autres par l'indexation des salaires attendue et une augmentation des paramètres de service.

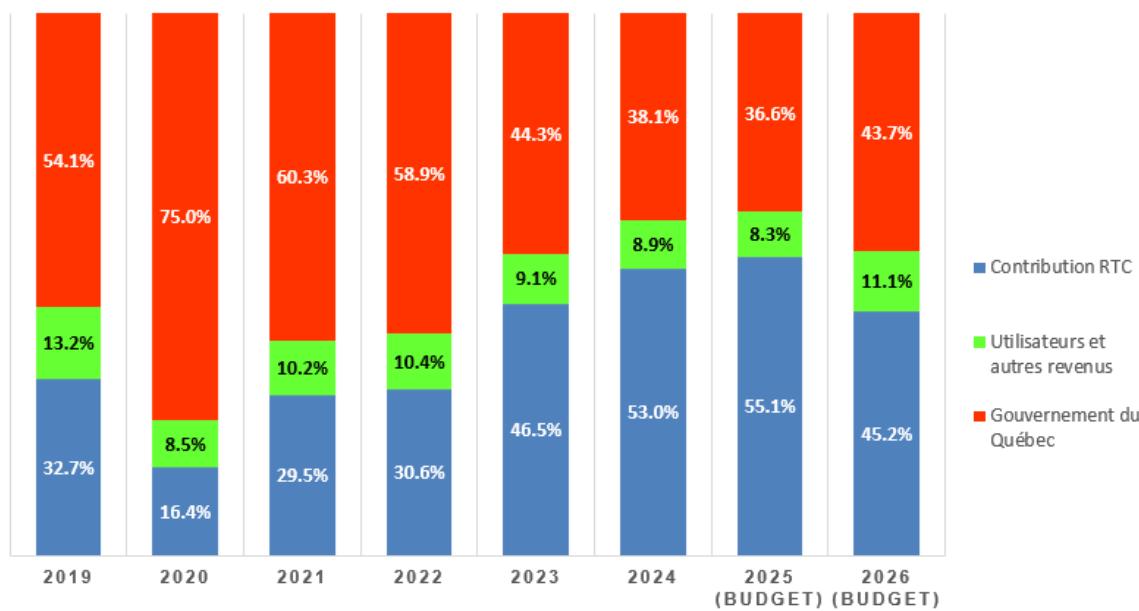
L'augmentation de la demande, combinée à l'introduction du réseau de transition, explique la hausse des **coûts de sous-traitance** de 3,0 M\$ ou 13,8 % par rapport au budget 2025.

Tous ces éléments se traduisent par une diminution de la **contribution du RTC** au STAC de 1,3 M\$, en baisse de 8,4 %. La contribution du RTC au STAC s'élève donc à 14,2 M\$ pour 2026. Ce montant totalise une part de 45,2 % du financement des activités de transport adapté, ce qui représente une diminution de 9,9 % comparé au budget 2026.

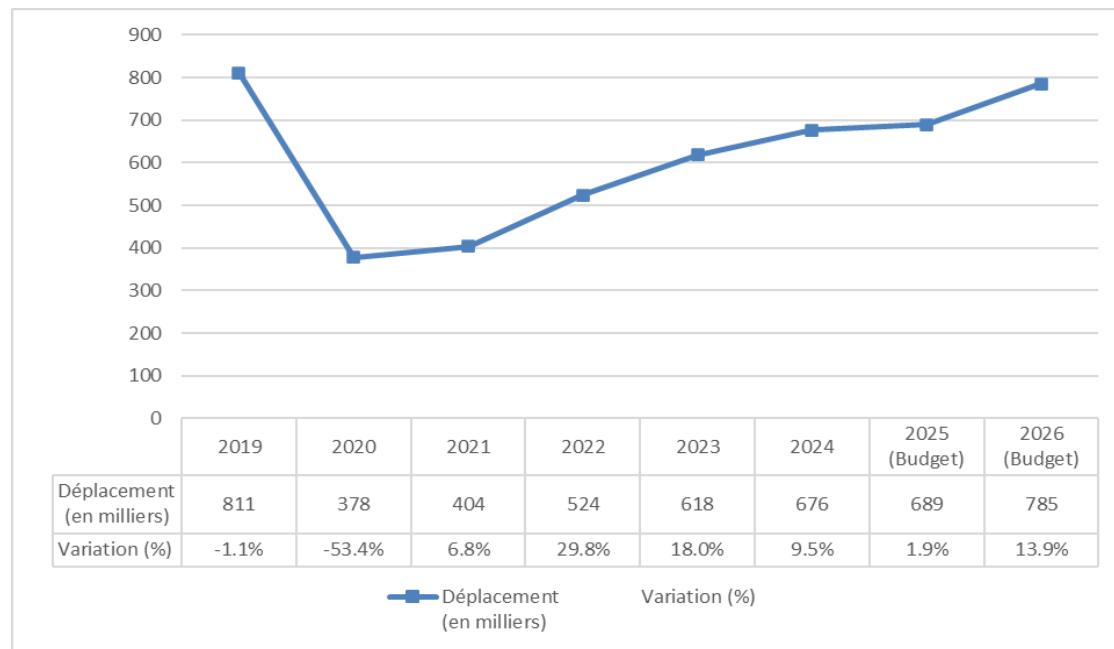
ACTIVITÉS FINANCIÈRES DU STAC

2026

Évolution des sources de revenus du STAC



Évolution des déplacements du STAC (en milliers)



Sommaire des prévisions budgétaires

En milliers de \$	Budget 2026	Budget 2025	Écart Budget- Budget	Projection 2025	Réel 2024
REVENUS	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Contribution de l'agglomération reçue du RTC					
Utilisateurs	4 136	2 931	1 205	3 210	2 019
Revenus commerciaux et autres revenus	3 445	2 720	725	2 675	1 853
TOTAL DES REVENUS	12 920	11 688	1 232	11 747	9 727
DÉPENSES D'EXPLOITATION					
Masse salariale	2 072	2 388	(315)	1 841	1 508
Services à contrat et pièces de rechange	8 502	6 416	2 086	6 892	4 751
Frais généraux et autres	1 631	2 265	(634)	1 901	1 997
TOTAL DES DÉPENSES	12 206	11 069	1 137	10 634	8 257
SURPLUS - (DÉFICIT)	714	619	95	1 113	1 470

ACTIVITÉS FINANCIÈRES DE CAPITALE MOBILITÉ

2026

Capitale Mobilité est une société en commandite constituée et détenue à 100 % par le RTC. Elle contribue à mettre en place un écosystème de mobilité au bénéfice du citoyen et 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. Il met de l'avant un modèle d'affaires innovant, permettant 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.

La société de commandite présente un surplus de 0,7 M\$ au budget 2026, qui est constaté à titre de quote-part dans les revenus non consolidés au budget du RTC. Il s'agit d'une hausse de 0,1 M\$ comparé au budget 2025.

Les **revenus des utilisateurs**, en lien avec le service àVélo, augmente de 26,7 % en 2026. Cette hausse s'explique principalement par la poursuite du déploiement du service àVélo au cours de la prochaine saison. Le réseau sera en effet bonifié de 60 stations et 500 vélos, pour un total de 225 stations et de 2 300 vélos. Les revenus provenant des usagers occupent une proportion de 26,7 % des revenus totaux pour s'élever à 3,4 M\$ au budget 2026.

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 de 1,2 M\$ en 2026 est directement liée au développement annoncé pour 2026.

Pour leur part, les **revenus commerciaux** et autres revenus correspondent principalement aux revenus publicitaires générés sur les actifs du RTC. Ils représentent 41,3 % des revenus totaux et s'élèvent à 5,3 M\$ comparés à 6,0 M\$ au budget 2025, soit une baisse de 11,6 %. Cette baisse résulte du transfert vers un nouveau contrat publicitaire plus lucratif sur 10 ans, mais avec des investissements plus importants de la part du partenaire en 2026 dans l'expérience clients RTC, ce qui a comme conséquence de diminuer provisoirement les redevances monétaires.

Les dépenses de Capitale Mobilité sont en hausse de 1,1 M\$ ou 10,3 % vs le budget 2025.

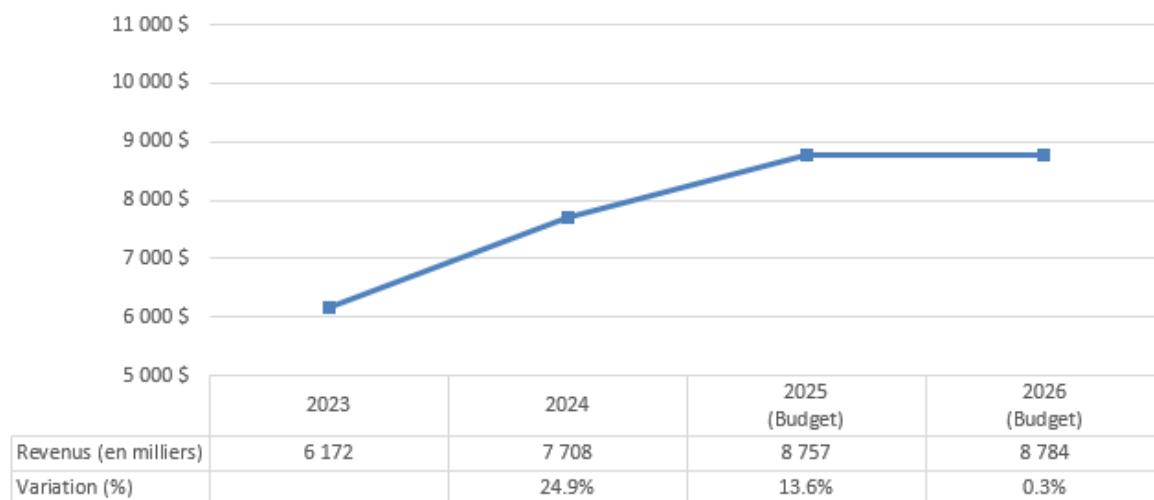
ACTIVITÉS FINANCIÈRES DE CAPITALE MOBILITÉ

2026

L'augmentation du nombre de vélos de 1 800 à 2 300 en 2026 explique une hausse des dépenses de 2,1 M\$ ou 32,5 % pour les services à contrat et les pièces de rechange en 2026 par rapport au budget 2025.

D'autre part, des économies de dépenses sont prévues dans la masse salariale, les frais de ventes et marketing, ainsi que dans les services professionnels, totalisant 1,0 M\$.

Évolution des sources de revenus de Capitale Mobilité



*Incluant les revenus utilisateurs, les revenus commerciaux et autres revenus, mais excluant la contribution de l'agglomération reçue du RTC.

PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS

2026

Réseau de Transport de la Capitale
Programme d'immobilisations 2026-2035

Maintien			1 222 M\$
Matériel roulant	Infrastructures	Systèmes	
Total: 724 M\$	Total: 406 M\$	Total: 92 M\$	
40' standards hybrides	Mise à niveau du centre Lebourgneuf	Évolution des systèmes à l'exploitation	47
Remplacement des batteries d'autobus	Réfection des centres d'exploitation	Évolution du parc informatique	17
60' articulés hybrides	Maintien du centre Lebourgneuf	Billettique	14
40' standards électriques	Réfection sur le réseau	Systèmes administratifs	14
Autres projets	Autres projets		

Développement			641 M\$
Matériel roulant	Infrastructures	Systèmes	
Total: 25 M\$	Total: 591 M\$	Total: 25 M\$	
Vélopartage	Construction - Centre Newton	Mobilité intégrée	14
Autres véhicules	Mesures préférentielles et infrastructures	Gareur intelligent	9
	Zone annexe Lebourgneuf	Autres projets	2
	Autres projets		
	Terrains		

Sous total	1 863 M\$
Responsabilité du RTC à l'égard du projet TramCité (inclus au programme d'immobilisations de la Ville de Québec)	362 M\$
Grand total	2 225 M\$

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

Réseau de Transport de la Capitale Programme d'immobilisations 2026-2030	670 M\$		
Maintien			
Matériel roulant	Infrastructures	Systèmes	
Total: 381 M\$	Total: 210 M\$	Total: 79 M\$	
40' standard hybrides	Mise à niveau du centre Lebourgneuf	Évolution des systèmes à l'exploitation	42
60' articulé hybride	Réfection des centres d'exploitation	Billettique	14
40' articulé électrique	Maintien du centre Lebourgneuf	Systèmes administratifs	13
Remplacement des batteries d'autobus	Réfection sur le réseau	Évolution du parc informatique	10
Autres projets	Autres projets		
Développement	640 M\$		
Matériel roulant	Infrastructures	Systèmes	
Total: 25 M\$	Total: 590 M\$	Total: 25 M\$	
Vélo partage	Centre Newton	Mobilité intégrée	14
Véhicules transport à la demande	Mesures préférentielles et infrastructures réseau	Gareur intelligent	9
	Zone annexe Lebourgneuf	Autres projets	2
	Autres projets		
Sous total	1 310 M\$		
Responsabilité du RTC à l'égard du projet TramCité (inclus au programme d'immobilisations de la Ville de Québec)	172 M\$		
Grand total	1 482 M\$		

PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS

2026

Fiche pour les projets de MAINTIEN du RTC

Le RTC effectue une mise à jour annuelle de son programme décennal d'investissements pour la poursuite de la réalisation de son plan stratégique 2018-2027.

Cette fiche d'investissements inclut les projets de maintien pour les années 2026-2035 qui sont évalués à 1 222 M\$ et dont un montant de 670 M\$ est prévu pour les 5 prochaines années.

Les investissements en maintien incluent notamment :

Matériel roulant : Acquisition d'autobus standards hybrides et électriques, ainsi que des autobus articulés hybrides et le remplacement des batteries des autobus.

Infrastructures : Mise à niveau du centre Lebourgneuf, réfection des centres d'exploitation et réfection sur le réseau (terminus, zones d'arrêts, etc.).

Systèmes d'information : Évolution de la billettique, des systèmes liés à l'exploitation et à l'administration.

	2026 (000 \$)	2027 (000 \$)	2028 (000 \$)	2029 (000 \$)	2030 (000 \$)	2026-2030 (000 \$)	2031-2035 (000 \$)	2026-2035 (000 \$)
Coût de projets	95 775 \$	81 880 \$	167 584 \$	198 913 \$	126 143 \$	670 295 \$	551 394 \$	1 221 689 \$
Subvention	67 775 \$	55 525 \$	97 932 \$	106 485 \$	72 478 \$	400 195 \$	334 398 \$	734 593 \$
Coût net RTC	28 000 \$	26 355 \$	69 652 \$	92 428 \$	53 665 \$	270 100 \$	216 996 \$	487 096 \$

Fiche pour les projets de DÉVELOPPEMENT du RTC

Le RTC effectue une mise à jour annuelle de son programme décennal d'investissements pour la poursuite de la réalisation de son plan stratégique 2018-2027.

Cette fiche d'investissements inclut les projets de développement pour les années 2026-2035 qui sont évalués à 641 M\$ et dont un montant de 640 M\$ est prévu pour les 5 prochaines années.

Les investissements en développement incluent notamment :

Infrastructures : Construction du centre Newton, construction d'une zone annexe au garage de Lebourgneuf, projets de mesures préférentielles, acquisitions et préparations de terrains et diverses infrastructures pour le réseau, tels que : Parc-O-Bus et stations tempérées.

Matériel roulant: Acquisition de vélos électriques et de véhicules pour le transport à la demande afin de supporter le développement de service.

Systèmes d'information : Acquisition système de gareur intelligent, système pour la mobilité intégrée et autres projet.

	2026 (000 \$)	2027 (000 \$)	2028 (000 \$)	2029 (000 \$)	2030 (000 \$)	2026-2030 (000 \$)	2031-2035 (000 \$)	2026-2035 (000 \$)
Coût de projets	105 156 \$	195 648 \$	213 281 \$	105 851 \$	20 130 \$	640 066 \$	1 169 \$	641 235 \$
Subvention	86 066 \$	162 648 \$	175 026 \$	81 679 \$	14 233 \$	519 652 \$	526 \$	520 178 \$
Coût net RTC	19 090 \$	33 000 \$	38 255 \$	24 172 \$	5 897 \$	120 414 \$	643 \$	121 057 \$

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 lors des exercices précédents et 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 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

Dépenses regroupant 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.

Immobilisations comptants et autres

Immobilisations payées à même le budget de fonctionnement, les frais intérêts temporaires nets des subventions reçues et les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations.

Intérêts sur dette à long terme et frais d'émission

Paiement des intérêts sur la dette à long terme et les frais d'émission de dette.

Projets spéciaux

Dépenses de projets non capitalisables, en majorité non récurrentes et à valeur ajoutée pour le RTC.

Remboursement sur la dette nette

Dépenses relatives au remboursement de la partie du capital des emprunts à long terme assumé par le RTC, nettes des subventions reçues.

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 sur les intérêts - dette à long terme

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

BUDGET 2026

