

PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES 2026

Transport urbain et transport adapté

Document déposé à l'occasion de la séance du conseil d'administration
du 30 octobre 2025

Table des matières

FAITS SAILLANTS	3
SOMMAIRE DES REVENUS ET DÉPENSES.....	9
REVENUS TRANSPORT URBAIN	10
DÉPENSES TRANSPORT URBAIN.....	11
TRANSPORT ADAPTÉ	14
COMPOSITION DU BUDGET	15
DETTE À LONG TERME.....	16
GRILLE TARIFAIRE	17
PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2026-2035	18

FAITS SAILLANTS

L'offre de service

En 2026, la STLévis franchira une étape majeure dans sa transformation vers une mobilité durable, tout en répondant aux besoins croissants de la population lévisienne.

L'année 2026 sera marquée par plusieurs nouveaux défis, mais également par des projets novateurs et de nouvelles opportunités. En effet, c'est au cours de l'année à venir que la Société de transport de Lévis accueillera progressivement vingt autobus électriques sur une flotte d'environ cent véhicules. L'arrivée de ces autobus nous amène à revoir plusieurs de nos processus, non seulement au niveau de la planification des services, mais également au niveau de la gestion du garage, de la recharge, de l'entretien, de l'autonomie et de la conduite de ces véhicules. Cette arrivée de nouveaux véhicules permettra à la Société de renouveler rapidement son parc et, également, de contribuer à l'atteinte des objectifs d'électrification et de réduction des gaz à effet de serre des différents paliers de gouvernement.

Plus précisément, l'offre de service sera réajustée pour tenir compte des nouveaux développements domiciliaires et commerciaux à Lévis, notamment par le déploiement d'une plus grande amplitude de service sur le parcours 13 desservant les quartiers Saint-David et du développement Umano. De plus, de façon générale, la hausse marquée de l'achalandage sur le réseau nous amène à effectuer des ajouts ciblés pour réduire les surcharges. Ces bonifications permettront aux usagers de profiter de trajets plus confortables, ponctuels et mieux adaptés à leurs besoins.

L'expérience voyageur évoluera également avec la mise en place, à bord des véhicules, d'un nouveau système d'aide à l'exploitation et information voyageur. Celui-ci permettra aux usagers d'obtenir une information fiable, précise et claire à bord des véhicules, avec un souci marqué pour qu'elle soit accessible à tous. Le système permettra également de bonifier le suivi de nos opérations à l'interne, incluant tous les détails requis pour la gestion des opérations d'une flotte électrifiée.

Certains tronçons du projet Guillaume étant maintenant complétés, les travaux sur le boulevard Guillaume-Couture pour l'ajout des mesures préférentielles devraient avoir moins d'impact sur nos opérations que par les années précédentes. En contrepartie, les chantiers liés au projet de tramway et au corridor réservé de l'avenue des Hôtels se poursuivront durant l'année 2026 et la planification de notre réseau se devra d'être agile pour limiter l'impact de ceux-ci sur nos opérations. Déjà, dès l'hiver 2026, nous devrons faire des choix parfois difficiles

FAITS SAILLANTS (suite)

L'offre de service (suite)

pour améliorer l'adhérence à l'horaire de nos parcours, en raison d'une congestion toujours croissante sur le réseau routier. Chaque parcours et chaque voyage sera analysé et réanalysé au cours de l'année afin de trouver les optimisations possibles, au bénéfice du plus grand nombre de nos usagers.

En somme, 2026 s'annonce comme une année charnière où innovation, agilité et engagement environnemental guideront chaque décision de la STLévis.

L'achalandage

En 2025, la Société a enregistré une augmentation de la fréquentation des autobus de 4% par rapport aux neuf premiers mois de l'année précédente. Comme c'est le cas depuis quelques années, les principaux vecteurs de croissance de l'achalandage sont les titres mensuels vendus aux étudiants ainsi que les titres métropolitains, qui continuent leur forte progression amorcée depuis le début du programme de rabais mis en place en février 2024 grâce à la collaboration de la Communauté métropolitaine de Québec et du Secrétariat à la Capitale-Nationale. En 2026, nous prévoyons une augmentation de l'achalandage de 3%, qui sera constituée essentiellement des mêmes clientèles en croissance.

Les tarifs

Une hausse de tarifs est prévue à compter du 1^{er} juillet 2026 pour nos titres locaux afin de financer une partie des services offerts aux usagers. Nous prévoyons une hausse générale de nos tarifs de 3,0 % en moyenne pour l'ensemble de nos titres.

Devant le succès grandissant des ventes de titres métropolitains, une modification à l'entente sur les titres de transport en commun métropolitain 2024-2026 conclue avec la Communauté métropolitaine de Québec (CMQuébec) et les autres partenaires est devenue nécessaire afin de financer les compensations requises supplémentaires pour couvrir toute la réduction accordée à nos usagers. En vertu de cette modification, des sommes supplémentaires seront investies par la CMQuébec (en partie par le biais du Secrétariat à la Capitale-Nationale), une portion du manque à gagner (+/- 300 K\$ / an pour la STLévis) devra être absorbée en 2025 et 2026 par les deux sociétés de transport impliquées et une hausse de tarifs est également

FAITS SAILLANTS (suite)

Les tarifs (suite)

prévue afin d'assurer la continuité du projet sur l'ensemble de la période triennale. Des discussions se poursuivent toujours en vue d'une reconnaissance de titres avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC) en collaboration avec la CMQuébec qui a d'ailleurs réalisé une étude à ce sujet en 2024.

Les contributions gouvernementales et municipales

Les prévisions financières ont été préparées sur la base du maintien des paramètres financiers et modalités actuels des programmes de subvention du Gouvernement du Québec. Par le biais du programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC), le gouvernement nous accompagne en couvrant une partie des coûts (+/- 50 %) reliés à l'accroissement et à l'amélioration de notre offre de service. De plus, l'aide financière octroyée dans le cadre du programme de subvention au transport adapté (PSTA) depuis plusieurs années nous assure une stabilité au niveau du financement des services offerts à cette clientèle.

Face aux enjeux importants entourant le financement du transport collectif, une proposition de financement pluriannuel a été élaborée afin de soutenir les sociétés de transport à la résorption des déficits de 2024 à 2028, combinée à des mesures d'optimisation qui seront mises en place par les sociétés. Cette proposition de soutien à la relance du transport collectif s'est traduite, pour la STLévis, par une contribution de 1,5 M\$ pour 2025 et de 1,3 M\$ pour 2026. Pour 2027 et 2028, cette aide sera dégressive et le recours à des solutions innovantes s'imposera pour faire face aux enjeux majeurs de financement du transport collectif et assurer sa pérennité. À titre d'exemple, l'instauration d'une nouvelle taxe sur l'immatriculation d'un montant de 15 \$ par voiture rapporterait environ 1,5 M\$ supplémentaire à la Société. De même, une taxe sur l'essence de 2 cents le litre pourrait générer des revenus potentiels d'environ 3,6 M \$ et ne coûterait que 32 \$, 44 \$ et 60 \$ annuellement pour une voiture, un véhicule utilitaire et une camionnette (pick-up) respectivement.

À partir de 2026, l'intégralité de la taxe sur l'immatriculation (30 \$) des automobilistes de Lévis sera versée à la STLévis à la suite à la publication récente par la ministre des Transports et de la Mobilité durable du projet de règlement modifiant le Règlement sur la contribution des automobilistes au transport en commun. C'est une victoire pour les citoyens de Lévis qui verront enfin leur contribution pleinement investie dans leur propre réseau de transport en commun.

FAITS SAILLANTS (suite)

Les contributions gouvernementales et municipales (suite)

La contribution de la Ville de Lévis étant essentielle pour soutenir l'exploitation du réseau et l'amélioration continue des services proposés aux citoyens, cette dernière est haussée de 611 000 \$ par rapport à 2025 et s'élève donc à 15,9 M\$ pour 2026.

Les coûts d'exploitation

Les années 2022 à 2024 ont été marquées par une hausse fulgurante de l'inflation, entraînant du même coup une augmentation substantielle des coûts d'exploitation pour les années futures. Nous comptons sur la stabilisation du taux d'inflation observée depuis le dernier semestre de 2024 pour diminuer la pression sur le budget 2026.

La rémunération globale a été établie sur la base de l'offre de service fixée pour 2026 et des conventions collectives et ententes en vigueur.

La dépense de carburant accapare à elle seule environ 8 % des dépenses totales de la Société. Le coût estimé du litre de diesel a été évalué à partir du coût actuel et de la tendance anticipée. L'arrivée de nos premiers autobus électriques dès le premier semestre de 2026 devrait générer des économies au niveau de la consommation énergétique globale de la flotte.

Nous prévoyons encore une fois une dépense importante de pièces pour l'entretien des autobus, atteignant 1,8 M \$ en 2026. Avec le rajeunissement graduel de notre flotte en 2025 et 2026, et en outre, l'arrivée des autobus électriques, nous anticipons une diminution de cette dépense au cours des prochaines années.

En ce qui a trait aux contrats de sous-traitance pour le transport urbain, les coûts ont été estimés en fonction des conditions qui prévalent dans les contrats qui seront en vigueur en 2026.

L'ensemble des autres dépenses ont été évaluées sur la base des informations connues et prévisibles ainsi qu'en fonction de l'expérience et de la connaissance des gestionnaires qui en ont la responsabilité.

FAITS SAILLANTS (suite)

Le transport adapté

Une hausse graduelle de l'achalandage, bien qu'à un rythme plus lent que celui anticipé, a été observée de 2021 à 2025, et devrait se poursuivre en 2026 avec une hausse estimée à 3,0%.

La réduction du coût moyen par déplacement demeure une préoccupation constante, compte tenu de l'augmentation prévue de l'achalandage du service au cours des prochaines années. L'optimisation continue de l'utilisation des véhicules disponibles figure au premier plan des priorités, dans la mesure où ces gains peuvent être réalisés en limitant le plus possible les impacts sur la qualité du service offert aux voyageurs. D'ailleurs, bien que les déplacements en taxi semblent à première vue le mode de transport le moins coûteux et le plus rapide, c'est en privilégiant l'optimisation de la capacité des minibus en période de pointe de l'après-midi que nous avons réussi à réduire de façon considérable le coût moyen par déplacement (passant de 39 \$ à 35 \$ environ), procurant ainsi des économies intéressantes sur le coût total des contrats au cours de l'année 2025, stratégie qui se poursuivra en 2026.

Par ailleurs, le service dispose d'une infrastructure de répartition informatisée et des ressources humaines qualifiées en nombre suffisant qui pourraient être utiles à d'autres OTA de la région. C'est afin de promouvoir l'organisation et le fonctionnement de services de transport adapté dans la région de la Chaudière-Appalaches que la Société a conclu une entente de soutien avec la MRC de Beauce-Centre. En vertu de cette entente, la STLévis prend les réservations et effectue la répartition du service de transport collectif de la MRC depuis le 1^{er} janvier 2025. La direction de la Société est prête à explorer d'autres initiatives qui permettraient d'améliorer la performance et l'efficacité du transport adapté.

Le service de la dette

Une augmentation de notre service de dette net, de l'ordre d'environ 40 % (700 K\$), est prévue pour 2026 suite aux investissements réalisés et financés à long terme en 2025, dont l'acquisition de onze (11) nouveaux autobus hybrides (12,5 M\$) et l'agrandissement du garage relié à l'ajout de deux baies mécaniques supplémentaires (7,7 M\$). Notre service de dette, net des subventions du gouvernement, représente près de 7% du budget 2026. Quant à la dette à long terme nette, elle s'élève à 20,1 M\$, représentant 53% des revenus totaux au budget 2026.

FAITS SAILLANTS (suite)

Le service de la dette (suite)

Le service de dette de 2026 tient compte des emprunts actuels déjà financés à des taux variant de 1,15 % à 5,40 % ainsi que des emprunts requis en 2026 en lien avec les investissements prévus au Programme des immobilisations 2026-2035 calculés à un taux d'intérêt estimé à 3,25 %.

Excédent de fonctionnement affecté

Une affectation de l'excédent de fonctionnement affecté au montant de 1,8 M\$ a été nécessaire pour équilibrer le budget 2026.

Grâce à une gestion rigoureuse des fonds qui lui ont été octroyés en vertu du Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes de 2020 à 2023, la Société dispose d'un solde résiduel qui peut être utilisé pour soutenir le financement de ses opérations, tel que confirmé par décret par le ministère des Transports et de la Mobilité durable en décembre 2024. En vertu des modalités, cette aide financière doit être comptabilisée entièrement aux résultats de 2024 et 2025, ce qui aura pour conséquence de générer un excédent aux résultats de fonctionnement de 2025. Conformément à l'engagement relié à l'entente de financement pluriannuel conclue avec le gouvernement, il est cependant convenu que cet excédent devra servir à combler les déficits des exercices futurs (1,8 M\$ en 2026 et le solde d'environ 3,4 M\$ pour 2027 et une partie de 2028).

SOMMAIRE DES REVENUS ET DÉPENSES

	BUDGET 2026	BUDGET 2025
REVENUS		
Transport urbain	32 882 417 \$	33 649 989 \$
Transport adapté	4 832 825	4 355 703
	<u>37 715 242</u>	<u>38 005 692</u>
DÉPENSES		
Transport urbain	39 562 717	38 202 603
Transport adapté	4 832 825	4 891 703
	<u>44 395 542</u>	<u>43 094 306</u>
DÉFICIT AVANT CONCILIATION À DES FINS FISCALES	<u>(6 680 300)</u>	<u>(5 088 614)</u>
CONCILIATION À DES FINS FISCALES		
IMMOBILISATIONS		
Amortissement	6 850 000	6 058 000
Produit de cession	12 000	-
Gain sur cession	(12 000)	-
	<u>6 850 000</u>	<u>6 058 000</u>
FINANCEMENT		
Financement à long terme des activités de fonctionnement	78 649	74 905
Remboursement de capital de la dette à long terme	(1 934 920)	(1 462 097)
	<u>(1 856 271)</u>	<u>(1 387 192)</u>
AFFECTATIONS		
Activités d'investissement	(70 000)	(70 000)
Excédent de fonctionnement affecté		
Transport urbain	1 800 000	-
Transport adapté	-	536 000
Dépenses constatées à taxer ou à pourvoir		
Financement des activités de fonctionnement	(43 429)	(48 194)
	<u>1 686 571</u>	<u>417 806</u>
	<u>6 680 300</u>	<u>5 088 614</u>
EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE	<u><u>- \$</u></u>	<u><u>- \$</u></u>

	BUDGET 2026	BUDGET 2025
REVENUS		
Revenus des usagers		
Cartes adultes	677 824 \$	785 311 \$
Cartes privilèges et étudiants	4 563 748	4 339 073
Cartes à tarif réduit et supports	1 724 073	1 753 365
Cartes métropolitaines	1 384 902	981 000
Revenus en espèces	1 024 297	1 123 971
	9 374 844	8 982 720
Revenus - tarifs spéciaux		
Voyages spéciaux	31 000	17 000
Revenus complémentaires au transport		
Publicité	375 000	350 000
Revenus non reliés au transport		
Intérêts	60 000	115 000
Location d'un terrain	-	-
Autres	11 400	3 100
	71 400	118 100
Subventions gouvernementales		
Contributions des automobilistes au TC	3 137 490	2 957 595
Développement du transport collectif		
Maintien et développement des services	3 184 163	3 191 276
Soutien à la relance du transport collectif	547 000	735 000
Intérêts sur obligations et billets	37 502	55 736
Compensation MTMD - titre métropolitain	314 618	291 000
	7 220 773	7 230 607
Contributions municipales		
Ville de Lévis	14 851 496	14 280 223
Saint-Lambert-de-Lauzon	275 128	266 339
Compensation CMQuébec - titre métropolitain	670 776	905 000
	15 797 400	15 451 562
Nouvelles sources de revenus à identifier	-	1 500 000
Gain sur cession d'immobilisations	12 000	-
TOTAL DES REVENUS	32 882 417 \$	33 649 989 \$

	BUDGET 2026	BUDGET 2025
DÉPENSES		
Rémunération des chauffeurs	8 728 873 \$	8 735 959 \$
Rémunération du service de l'entretien	2 330 932	2 242 847
Rémunérations autres		
Conseil d'administration	95 040	92 706
Direction de l'exploitation	1 504 586	1 334 915
Autres directions	2 084 078	1 746 398
	3 683 704	3 174 019
Avantages sociaux		
Chauffeurs	1 975 000	2 124 383
Service de l'entretien	627 750	621 357
Conseil d'administration	18 752	18 385
Direction de l'exploitation	361 101	320 379
Autres directions	488 684	409 201
	3 471 287	3 493 705
Honoraires et contrats		
Contrat de transport	2 949 100	2 885 261
Service de rabattement par taxis	378 468	380 140
Honoraires professionnels	397 534	361 177
Frais de gestion STM Opus	47 188	67 024
Graphisme et conception	18 898	24 236
Site internet	41 797	47 388
Cotisations	84 269	87 154
Service de la paye et autres frais bancaires	38 468	38 001
Frais transactionnels et d'administration Opus	133 100	149 400
Transport de valeurs	27 904	12 548
Formation	69 642	118 987
	4 186 368	4 171 316
Montant à reporter	22 401 164 \$	21 817 846 \$

	BUDGET 2026	BUDGET 2025
DÉPENSES (SUITE)		
Montant reporté de la page précédente	22 401 164 \$	21 817 846 \$
Matériel et fournitures		
Carburant	3 017 911	3 876 278
Électricité - recharge des autobus	255 041	-
Pièces	1 837 282	1 949 301
Pneus	182 260	182 853
Huile, graisse, antigel et urée	132 046	119 897
Remorquage	19 948	22 048
Petit outillage	8 819	8 399
Entretien et réparations		
Terrains	50 797	46 455
Stationnements incitatifs	139 559	141 401
Bâtisses	314 620	280 321
Infrastructures de recharge pour autobus	71 647	-
Atribus	141 235	126 117
Véhicules de service et équipement de garage	62 994	59 057
Équipement de l'exploitation	32 364	39 583
Systèmes d'aide à l'exploitation	472 601	546 730
Équipement informatique et Opus	285 879	279 502
Fournitures Opus	63 934	58 925
Papeterie et fournitures de bureau	28 610	28 116
Frais d'impression	83 068	92 123
Uniformes	246 409	91 158
Fournitures de garage et sanitaires	87 602	85 049
	7 534 626	8 033 313
Location		
Terrains	229 635	174 218
Équipement de garage	15 015	18 216
Équipement de l'exploitation	20 222	33 269
Équipement de bureau	6 375	5 511
	271 247	231 214
Montant à reporter	30 207 037 \$	30 082 373 \$

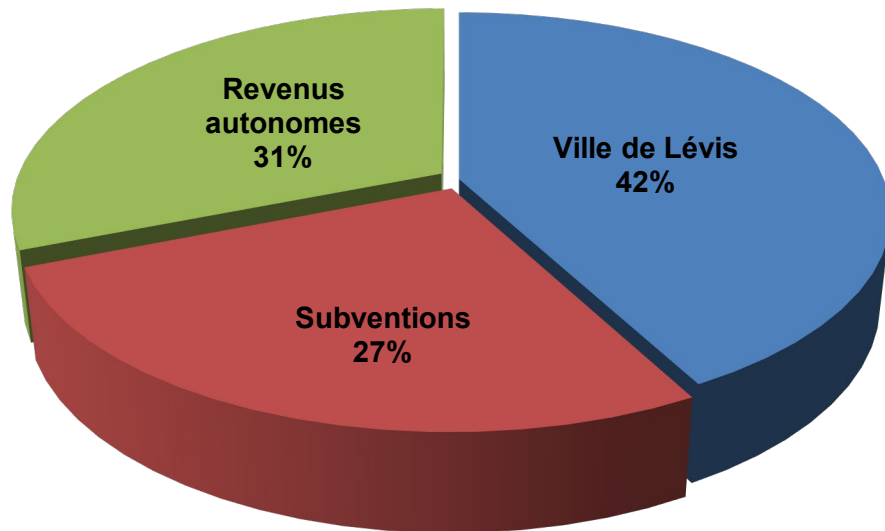
	BUDGET 2026	BUDGET 2025
DÉPENSES (SUITE)		
Montant reporté de la page précédente	30 207 037 \$	30 082 373 \$
Services publics		
Électricité et chauffage	346 722	267 421
Télécommunications	103 746	99 327
	450 468	366 748
Taxes, assurances, immatriculation et permis		
Taxes	276 944	174 711
Assurances	407 357	304 459
Immatriculation	328 036	324 140
Permis - radios	11 921	11 607
	1 024 258	814 917
Dépenses diverses		
Déplacements et représentation	58 594	64 893
Publicité	76 366	82 338
Commissions sur ventes de laissez-passer	50 394	57 000
Autres dépenses	13 750	14 438
Réserve pour imprévus	50 000	50 000
	249 104	268 669
Frais financiers		
Intérêts sur la dette à long terme	712 142	517 132
Autres frais de la dette à long terme	46 708	38 764
Intérêts sur marge de crédit courante	20 000	51 000
Intérêts - avantages sociaux futurs	3 000	5 000
	781 850	611 896
Amortissement des immobilisations	6 850 000	6 058 000
TOTAL DES DÉPENSES	39 562 717 \$	38 202 603 \$

	BUDGET 2026	BUDGET 2025
REVENUS		
Subventions gouvernementales		
Subvention au transport adapté	2 478 941 \$	2 077 196 \$
Soutien à la relance du transport collectif	753 000	765 000
Contributions municipales		
Ville de Lévis	1 033 000	993 273
Saint-Lambert-de-Lauzon	105 828	102 746
Revenus des usagers	402 056	385 488
Autres revenus - MRC	60 000	32 000
TOTAL DES REVENUS	4 832 825 \$	4 355 703 \$
DÉPENSES		
Contrats de transport	3 875 501	3 979 488
Rémunération	537 111	515 207
Avantages sociaux	134 246	129 832
Formation	6 615	3 111
Contrats d'entretien du système	270 119	239 535
Cartes et guides des usagers	4 683	4 525
Service d'appels externe	-	15 455
Papeterie et dépenses de bureau	3 500	3 500
Déplacements et représentation	1 050	1 050
TOTAL DES DÉPENSES	4 832 825 \$	4 891 703 \$
DÉFICIT	- \$	(536 000) \$

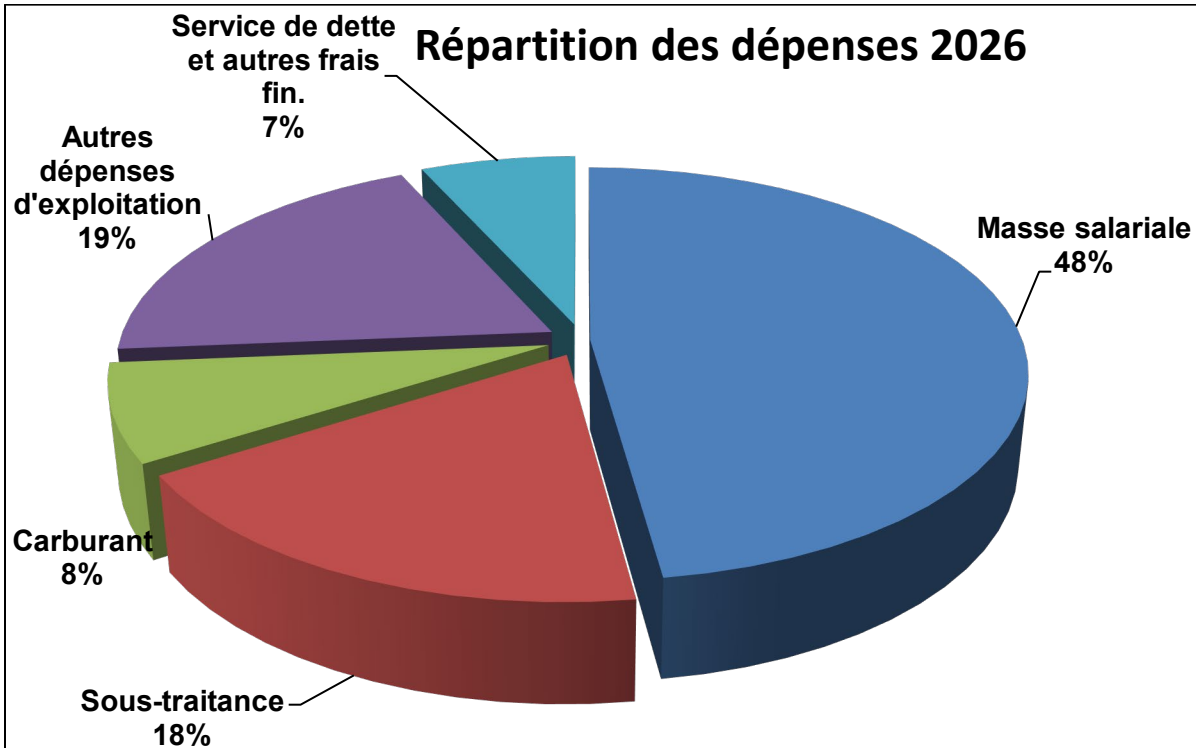
Note: Dans le budget 2025, le déficit est comblé par une affectation d'excédent accumulé du transport adapté - voir sommaire

COMPOSITION DU BUDGET

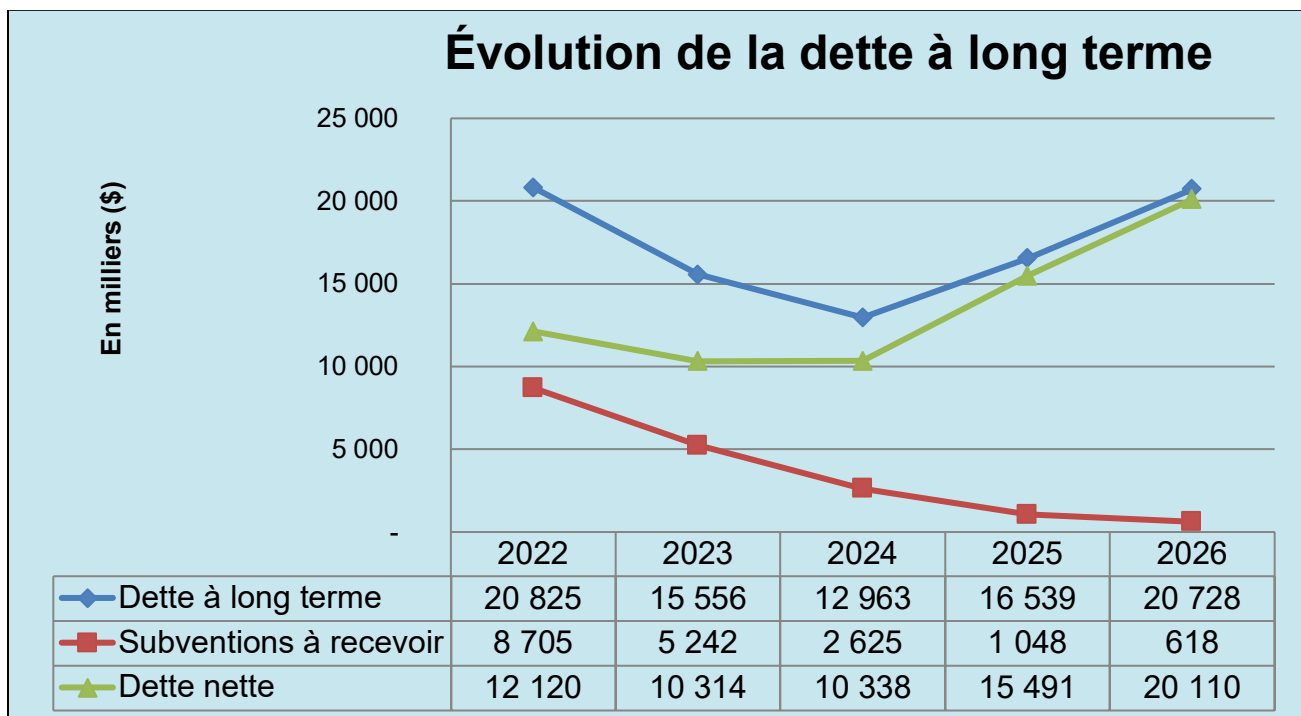
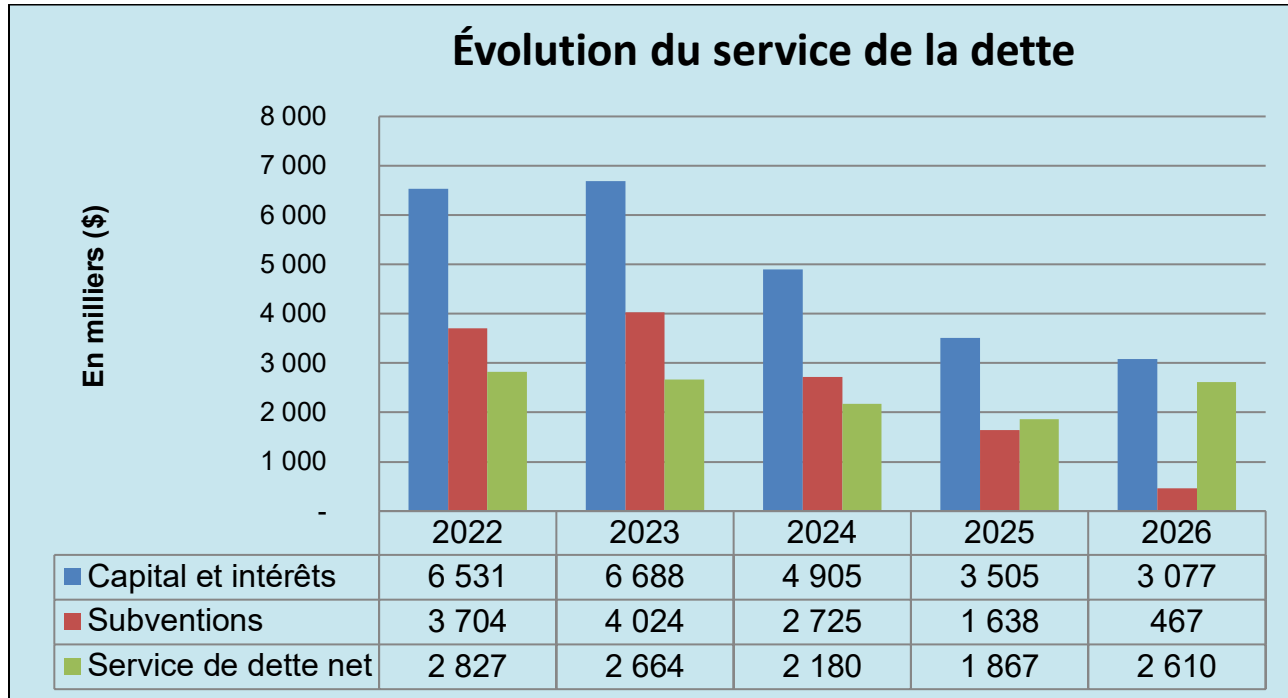
Répartition des revenus 2026



Répartition des dépenses 2026



DETTE À LONG TERME



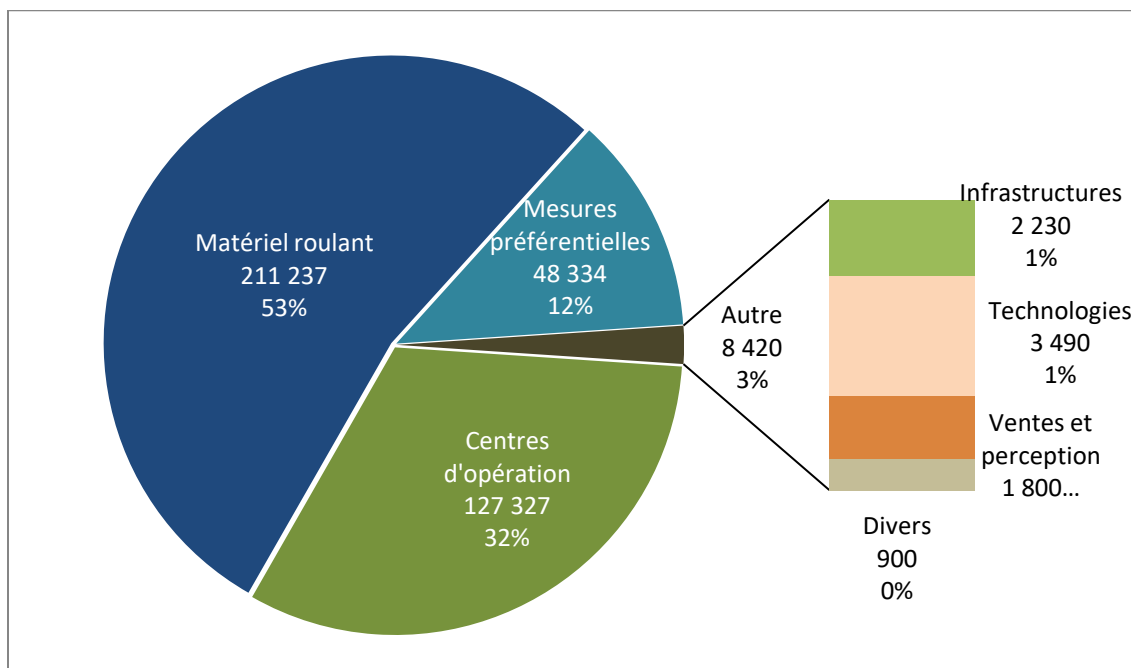
GRILLE TARIFAIRE

	TARIFS 2026 URBAIN ET ADAPTÉ		TARIFS 2025 URBAIN ET ADAPTÉ
En vigueur au :	1 ^{er} janvier	1 ^{er} juillet	1 ^{er} juillet
Titres locaux			
Carte « adulte »	99,30 \$	102,50 \$	99,30 \$
Carte « privilège », « étudiant » et « aîné »	74,75 \$	77,00 \$	74,75 \$
Carte Adobus (valable pour juillet et août)	74,75 \$	77,00 \$	74,75 \$
Carte tarif réduit			
12 passages	40,00 \$	41,00 \$	40,00 \$
8 passages	28,00 \$	29,00 \$	28,00 \$
4 passages	14,50 \$	15,00 \$	14,50 \$
Tarifs en espèces			
En semaine			
12 ans et plus	3,75 \$	4,00 \$	3,75 \$
11 ans et moins	GRATUIT	GRATUIT	GRATUIT
Fin de semaine			
12 ans et plus	2,00 \$	2,00 \$	2,00 \$
11 ans et moins	GRATUIT	GRATUIT	GRATUIT
En vigueur au :	1 ^{er} janvier	1 ^{er} février	1 ^{er} juillet
Titres métropolitains			
Général	105,00 \$	115,00 \$	105,00 \$
Étudiant	79,00 \$	86,50 \$	79,00 \$
Aîné	79,00 \$	86,50 \$	79,00 \$
Lot de 20 billets	70,00 \$	77,00 \$	70,00 \$

PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2026-2035

Détail des investissements totalisant 395 M\$

Répartition des investissements par type de projet (en milliers \$)



Répartition annuelle des investissements par source de financement

