

Mémoire

Consultations prébudgétaires 2024



RTC

Table des matières

Sommaire exécutif	3
Contexte	4
Maximiser l'apport du transport collectif.....	5
Évolution de la part modale du transport collectif.....	5
Efficacité et prévisibilité au bénéfice du service client	6
Recommandations.....	6
Accroître la mobilité intégrée	6
Développement d'un guichet unique	6
Appuyer les nouvelles initiatives en mobilité durable.....	7
Recommandations.....	8
Électrification des transports.....	9
Recommandations.....	9
Transport adapté.....	9
Recommandations.....	10
Favoriser la performance à long terme	10
Recommandations.....	11
Conclusion	11
Synthèse des recommandations	12

Sommaire exécutif

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) présente ce mémoire prébudgétaire au ministre des Finances du Québec afin de partager des pistes de solutions porteuses pour un financement solide et pérenne du transport collectif dans la région de la Capitale-Nationale.

Le présent mémoire prébudgétaire témoigne également des besoins financiers immédiats de l'organisation visant à soutenir le développement de solutions innovantes et d'assurer, dès l'an prochain, le maintien et le développement de son offre de service au bénéfice des citoyens du territoire qu'il dessert.

Le RTC appuie ses recommandations sur des éléments factuels, sur sa réalité organisationnelle et sur son appréciation du contexte économique et des objectifs sociaux auxquels il souhaite pleinement contribuer.

Les recommandations formulées visent plus spécifiquement :

- le besoin d'un cadre financier sur 5 ans, indexé et en cohérence avec les objectifs de mobilité durable du gouvernement du Québec;
- le déploiement d'un guichet unique;
- l'accélération des nouvelles mobilités;
- le soutien à l'électrification des transports;
- le soutien spécifique à l'opération du transport adapté.

Contexte

Le rôle clé que joue le transport collectif dans l'atteinte de nombreuses ambitions sociales et collectives n'est plus à démontrer. En effet, sa contribution incontournable à la lutte aux changements climatiques, à favoriser l'inclusion sociale et à la vitalité économique des territoires témoigne de sa mission essentielle.

C'est dans cette perspective que le Réseau de transport de la Capitale (RTC) a énoncé une vision ambitieuse, mais réaliste, dans son *Plan stratégique 2018-2027* : être le leader en mobilité en offrant des solutions modernes, efficaces, variées et intégrées.

Au fil des ans, le RTC a fait preuve d'une grande capacité d'adaptation, mais surtout d'innovation. Aucun effort n'a été ménagé pour offrir aux clients la meilleure expérience, ainsi que le bon niveau de service et de fréquence afin de favoriser une utilisation optimale de son offre.

Évidemment, les dernières années ont été marquées par le contexte pandémique, puis postpandémique. L'univers du transport collectif ressort profondément affecté de cet épisode historique, notamment au regard des transformations importantes d'habitudes de vie qui s'en sont suivies. Cela est tout particulièrement vrai dans la Capitale-Nationale, où l'avènement du télétravail, notamment chez les employés de la fonction publique, a transformé les besoins de mobilité des citoyens.

Le RTC est fortement engagé à assurer la mobilité des personnes sur son territoire, en favorisant l'intégration de différentes solutions de déplacement. Or, pour y arriver, l'obtention d'un financement prévisible et à un niveau suffisant est nécessaire.

Pour 2024, le RTC a déposé un budget équilibré, entre autres grâce à l'aide ponctuelle du gouvernement du Québec. Toutefois, cette situation est fragile et l'incertitude qui persiste pour les années à venir entraîne une stagnation par rapport au développement d'initiatives porteuses et freine le déploiement d'une véritable vision d'avenir.

Le RTC a bien entendu le souhait de la ministre des Transports et de la Mobilité durable d'acquiescer davantage de renseignements sur la gestion des sociétés de transport avant de se prononcer sur un cadre financier. Néanmoins, le RTC dépose aujourd'hui les présentes demandes prébudgétaires, dans la perspective d'obtenir une nécessaire prévisibilité afin de maintenir et de développer une offre de services en adéquation avec les besoins des citoyens et des objectifs collectifs que nous poursuivons.

Maximiser l'apport du transport collectif

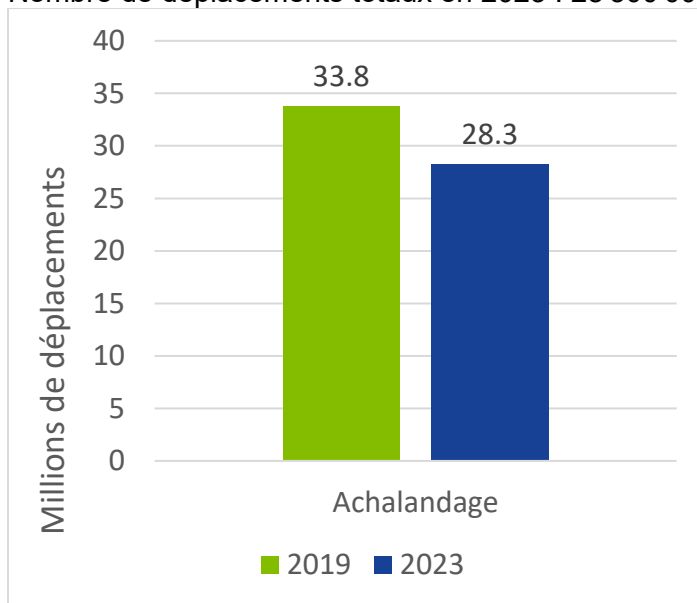
Le RTC réalise annuellement plus de 28,3 millions (2023) de déplacements et permet aux citoyens de parcourir plus de 27,5 millions de kilomètres.

À la fin de 2023, le niveau d'achalandage du RTC s'élevait à 83,7 % de celui atteint en 2019. Malgré un bouleversement dans les habitudes de déplacements lié à l'adoption du télétravail, le RTC continue d'augmenter son niveau d'achalandage d'année en année avec plus de 28 millions de déplacements pour 2023.

Achalandage

Taux de reprise (versus prépandémie) : 83,7 %.

Nombre de déplacements totaux en 2023 : 28 300 000 déplacements



Évolution de la part modale du transport collectif

Dans la grande région de Québec (territoire couvert par la CMQuébec), la plus récente enquête origine-destination, menée par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), ainsi que plusieurs partenaires dont le RTC, soit celle de 2017, relevait une part modale du transport collectif s'élevant à 7,9 %. Dans le reste de la province, en 2016, on observait une part modale significativement plus élevée, à 13,7 %.

Ajoutons aussi que les émissions de GES attribuables au transport, dans la Capitale-Nationale, s'élèvent à 64 %, comparativement à 43 % dans l'ensemble de la province. Ce portrait démontre que le transport collectif est un incontournable si nous voulons réduire nos émissions de GES dans la région et illustre la nécessité d'investir dans l'offre de transport collectif si l'on souhaite inverser cette tendance.

Ces cibles ambitieuses demandent un effort collectif concerté et soutenu et le RTC souhaite – et doit – y contribuer.

Pour y arriver, il faut pouvoir rendre le transport collectif plus attractif, favorisant ainsi un transfert modal en faveur de l'atteinte des objectifs. Pour cela, il est impératif de miser sur des réseaux de transports

collectifs forts, efficaces, offrant de véritables alternatives à l'auto-solo, soit capables de transformer les habitudes de mobilité des citoyens.

Évidemment, cela nécessite la disponibilité d'un financement permettant notre pleine contribution à ce chantier d'envergure.

Efficacité et prévisibilité au bénéfice du service client

À cet égard, le RTC souligne la volonté démontrée par le gouvernement, à travers le projet de loi n° 39, *Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives*, qui accordera des pouvoirs de taxation supplémentaires aux municipalités afin de mieux soutenir le transport collectif. Cette mesure est un pas significatif vers plus d'autonomie et de flexibilité pour les municipalités, permettant ainsi une meilleure adaptation aux réalités locales.

Or, les structures de financement du transport collectif demeurent d'une complexité notable. Le RTC affirme que celles-ci devraient être révisées afin de les simplifier et de permettre aux organisations comme le RTC d'obtenir de la prévisibilité afin de favoriser le plein déploiement de projets et de l'innovation.

En plus de la simplification à des fins d'efficience, cet exercice devrait permettre une résolution rapide en cours de l'année financière, du cadre financier des sociétés de transport. Cette façon de faire s'inscrit dans les bonnes pratiques en matière de saine gestion et permettrait une maîtrise plus assumée des projets annuels.

Ajoutons que cette révision stratégique pourrait inclure davantage de flexibilité dans le financement, de façon à soutenir l'innovation.

Recommandations

Le RTC appelle le gouvernement à accorder un financement qui permettra l'atteinte des objectifs de la *Politique de mobilité durable du Québec*, notamment en :

- augmentant le financement lié aux opérations du RTC de façon à soutenir la croissance à long terme des services de transport collectif, notamment en indexant annuellement les programmes gouvernementaux de financement du transport collectif;
- indexer annuellement la contribution de base au transport en commun perçue par la SAAQ;
- entreprenant un exercice de simplification des structures de financement du transport collectif;
- obtenant, d'ici avril 2024, une résolution rapide du cadre financier pour les sociétés de transport;
- permettant une plus grande flexibilité dans le financement des sociétés de transport, notamment en permettant aux sociétés de transport de générer des revenus autonomes en valorisant leurs actifs immobiliers.

Accroître la mobilité intégrée

La vision d'une mobilité intégrée s'inscrit en adéquation des objectifs énoncés ci-dessus puisqu'elle permet de renforcer l'efficacité et l'accessibilité du transport collectif.

À cet égard, l'un des projets portés par le RTC est la mise en place d'un guichet unique, qui constitue une étape de plus pour moderniser la mobilité à Québec.

Développement d'un guichet unique

L'option de paiement mobile a été intégrée aux services du RTC dans les dernières années et son adoption par la clientèle démontre la pertinence d'investir dans ce type de solution. Depuis 2020, c'est

plus de 2,6 millions de titres qui ont été achetés via l'application Nomade paiement. À cela s'ajoutent près de 250 000 téléchargements pour notre application Nomade temps réel. La prochaine étape consiste maintenant à intégrer le paiement d'autres services de mobilité dans une seule application mobile à portée régionale.

À cet effet, le RTC a mandaté sa société en commandite Capitale Mobilité de faire vivre la mobilité intégrée via un guichet unique, efficace, innovant et rassembleur qui facilitera les déplacements dans la région de Québec. Ce nouvel outil remplacera, à terme, les outils numériques déjà existants pour les clients du RTC et de la Société de transport de Lévis (STLévis) tels que Nomade temps réel et Nomade Paiement ainsi que les applications pour les services àVélo et Flexibus pour ne nommer que ces derniers.

Ce guichet unique permettra aux citoyens sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) de planifier, réserver et payer pour plusieurs types de services de mobilité en un seul endroit. Ce nouvel outil facilitera la gestion des titres métropolitains et sera aussi un premier pas vers l'intégration tarifaire dans la région.

Ce projet est entièrement conçu pour offrir une expérience utilisateur bonifiée, fluide et intégrée à travers les différentes options de mobilité offertes pour l'ensemble des utilisateurs du transport collectif de la grande région de Québec. Dès son lancement prévu en 2025, les services du RTC et de la STLévis y seront intégrés. À terme, toutes les sociétés de transport de la région et plusieurs partenaires, tels la Société des traversiers de Québec (STQ), la Ville de Québec (stationnements) et Communauto, feront aussi partie du guichet unique, notamment.

Pour soutenir cette transformation, des investissements de 12 M\$ sur 5 ans seront nécessaires, afin de permettre au RTC de procéder à la mise à niveau des infrastructures numériques dont il dispose déjà, mais aussi d'assurer l'acquisition de solutions technologiques avancées et surtout, compatibles avec la solution de billettique présentement en développement à L'ARTM. Déjà, la Ville de Québec a confirmé son intention de financer le projet à hauteur de 2 M\$ et une demande sera aussi acheminée au MTMD, via son [Programme d'aide aux nouvelles mobilités \(NOMO\)](#), pour 1,5 M\$. Des sommes additionnelles 8,5 M\$ seront nécessaires pour livrer ce projet. En ce sens, une demande sera acheminée au Secrétariat à la Capitale-Nationale pour 4,5 M\$.

Appuyer les nouvelles initiatives en mobilité durable

Dans les dernières années, le RTC a été proactif pour bonifier ses services en déployant notamment deux nouvelles initiatives, soit Flexibus et àVélo. Ces services complémentaires à l'offre de transport par autobus, qui s'avèrent de francs succès, sont tout particulièrement porteurs pour atteindre le déploiement d'une véritable mobilité intégrée.

Depuis son lancement en 2022, le service de transport à la demande en périphérie, Flexibus, a effectué plus de 270 000 déplacements. Deux nouvelles zones ont été ajoutées à l'offre de service et le plan de déploiement en prévoit deux autres en 2024. La réponse des citoyens est très satisfaisante et démontre que la diversification de l'offre de transport collectif permet d'augmenter son attractivité.

Dans le cas du service de vélopartage à assistance électrique, àVélo, ce sont 670 000 déplacements qui ont été générés en 2023. Jusqu'à aujourd'hui, la demande envers le service dépasse systématiquement les projections. En trois ans, le service est passé de 100 à 780 vélos et, pour répondre à la demande, c'est plus de 1 300 vélos qui seront déployés en 2024. Voilà une preuve forte de l'intérêt et de l'enthousiasme des citoyens de Québec d'utiliser de nouvelles formes plus durables de mobilité, lorsque cela est réfléchi afin de répondre à leurs besoins.

L'engouement envers ce nouveau service appelle à davantage d'investissements afin que le RTC puisse répondre à la demande des usagers actuels ou potentiels.

Ajoutons que, selon un sondage réalisé en octobre 2023, 22 % des utilisateurs d'àVélo affirment avoir délaissé la voiture pour utiliser ce service. Selon nos estimations, un tel transfert modal aurait permis une réduction de 115,7 t CO₂ éq dans la dernière année.

À cet égard, le RTC appelle le ministère des Transports et de la Mobilité durable à déplaçonner le [Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains](#) (TAPU) pour qu'il puisse s'élever à plus de 2 M\$. Cela permettrait de maximiser le potentiel de l'aide financière offerte à cette initiative extrêmement positive pour la mobilité dans la région de la Capitale-Nationale et aurait pour effet d'encourager les initiatives comme àVélo qui sont présentement pénalisées d'un point de vue financier par le plafonnement de ce programme.

ÀVélo : sommaires du service de vélopartage à assistance électrique du RTC

	2021	2022	2023
Dates de la saison	9 juillet au 31 octobre	11 mai au 31 octobre	1 ^{er} mai au 31 octobre
Nb de stations	10	40	74 (70 annoncées)
Nb de vélos	100	400	780 (700 annoncés)
Nb d'ancrages	194	684	1 330
Ratio	1,9	1,7	1,7
Nb de trajets	29 086	185 229	670 000
Revenus	138 156	495 430	1 287 657
Nb de clients	5 008	13 828	26 143
Membres	769	3 496	10 418
Occasionnels	4 398	10 332	15 725

Recommandations

Dans cet esprit, les recommandations suivantes sont proposées pour soutenir le développement et le déploiement d'un guichet unique et favoriser les mesures de mobilité intégrée :

- allouer, en plus des 1,5 M\$ du programme NOMO, 8,5 M\$ afin de soutenir le développement de solutions de guichet unique pour la grande région de Québec, en mettant l'accent sur l'innovation technologique et l'intégration des services;
- déplaçonner le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU) pour que le soutien financier puisse s'élever à plus de 2 M\$ pour soutenir le développement du service àVélo;
- adapter les subventions à l'exploitation des sociétés de transport pour, notamment y inclure les nouvelles formes de mobilité comme àVélo dans les calculs d'achalandage.

Électrification des transports

L'électrification des transports impose des coûts fixes colossaux pour le RTC, qui doivent être décaissés dans des échéanciers souvent serrés pour répondre aux cibles gouvernementales en matière d'électrification des sociétés de transport. Ces cibles, auxquelles le RTC adhère pleinement, ajoutent une pression très forte sur la vitalité financière de l'organisation. Toutefois, dans le contexte actuel de précarité du cadre financier des sociétés de transport, l'électrification ne doit pas se faire au détriment de l'offre de service.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Notre plan de développement des infrastructures (PDI) 2024-2033 est de 2,9 G\$, dont la majorité pour l'électrification. Ensemble, la construction de trois garages nécessaires à l'intégration des autobus électriques dans le réseau atteindra jusqu'à 1,8 G\$ (centre Newton : 617 M\$, centre Métrobus : 489 M\$, centre Lebourgneuf : 689 M\$). En ce qui concerne les autobus, leur acquisition représentera 611 M\$ auxquels il faut ajouter plus de 30 M\$ pour les systèmes informatiques qui permettront d'orchestrer ces nouveaux équipements.

Ces projets d'électrification affectent inévitablement nos budgets de fonctionnement, et incidemment, l'offre de services que le RTC est en mesure de proposer aux citoyens. La pression de l'électrification sur la dette nette du RTC ne fera qu'augmenter dans les prochaines années et aura des incidences sur les capacités du RTC investir dans son offre de service.

Recommandations

Dans un esprit de collaboration et d'innovation, nous recommandons les actions suivantes pour améliorer le financement du transport collectif :

- une bonification du financement pour l'électrification des transports compte tenu de l'importante pression de ce chantier sur la dette nette du RTC.

Transport adapté

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. Tout comme le RTC, la reprise de l'achalandage, du transport adapté s'effectue graduellement depuis 2020.

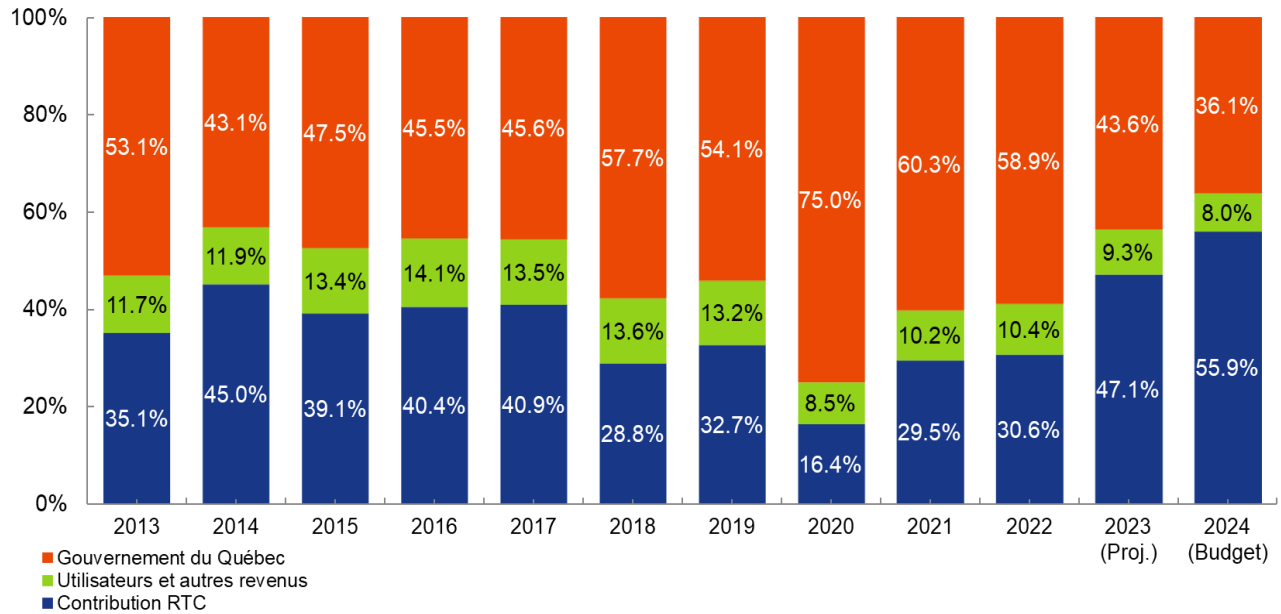
En 2024, le STAC estime qu'il atteindra 80,9 % des déplacements réalisés en 2019, soit une augmentation de 4,2 % par rapport à la projection 2023. En plus de l'augmentation de la demande, le STAC n'échappe pas à l'impact de la pénurie de main-d'œuvre et à l'inflation. Il est contraint de suivre le marché et d'offrir à ses fournisseurs des conditions leur permettant de répondre à la demande croissante. Un remaniement de la planification des types de transporteurs s'est amorcé en 2023 et se poursuivra en 2024 afin de répondre à la demande et aux besoins des usagers tout en optimisant les coûts d'opération.

Tous ces éléments se traduisent par une augmentation de la contribution du RTC de 4,5 M\$, une hausse de 43,5 % si on compare au réel projeté 2023. Cette réalité a des impacts sur le cadre financier du RTC.

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

La contribution du RTC au STAC s'élève donc à 14,9 M\$ pour 2024. Cette contribution représente une part de 55,9 % du financement des activités de transport adapté, un taux jamais observé. Les services du STAC permettent de déplacer une clientèle avec des besoins particuliers. Il s'agit d'un enjeu de société qui dépasse le cadre d'une société de transport ou d'une municipalité. Le gouvernement doit être au rendez-vous, la contribution actuelle du gouvernement du Québec ne permet pas de faire face aux défis si nous voulons maintenir l'offre de service.

Sources de revenus STAC



Recommandations

Dans un esprit de collaboration et d'innovation, nous recommandons les actions suivantes pour améliorer le financement du transport collectif :

- que le gouvernement du Québec reconnaisse que le transport adapté est une mission sociale de première importance et s'engage à soutenir cette mission à la hauteur des besoins qui sont grandissants.

Favoriser la performance à long terme

En 2024, des audits de performance des sociétés de transport seront menés, une initiative que le RTC accueille avec ouverture, puisque cette démarche représente une opportunité d'apporter un éclairage nouveau pour l'amélioration continue de la performance de l'organisation.

Il importe ici de souligner qu'indépendamment des conclusions de ces audits de performance, les besoins au regard du développement des services de transports collectifs seront croissants. Le financement public accordé aux sociétés de transport, dont le RTC, ne pourra être diminué sans créer un important décalage entre la capacité d'offrir le service et le niveau d'offre de services nécessaire pour favoriser le transfert modal et répondre aux besoins des citoyens.

Si les audits de performance révèlent des pistes d'améliorations dans la gestion des organisations, il sera essentiel de déployer une approche structurée, permettant de redresser la barre afin d'assurer la performance à long terme des organisations. À l'inverse, si elles révèlent une performance supérieure

dans certaines sociétés de transport, il conviendra alors de ne pas les pénaliser et de soutenir cette performance pour maximiser la valeur générée pour la population et l'offre de transport collectif.

En terminant, le RTC réitère qu'il offrira sa plus grande collaboration au mandataire sélectionné pour effectuer les audits de performances demandés par le MTMD et demeure persuadé que cet exercice viendra confirmer l'efficacité de ses processus administratifs.

Recommandations

Dans un esprit de collaboration et d'innovation, nous recommandons :

- que le budget 2024-2025 ne laisse pas en suspens la prise en compte des enjeux de financement des sociétés de transport en raison des audits à mener en 2024;
- que tout ajustement au financement des OPTC découlant des audits de performance :
 - o respecte une tendance à la hausse, en cohérence avec les objectifs gouvernementaux et les responsabilités déléguées aux sociétés de transports;
 - o évite de pénaliser les sociétés de transport performantes en adoptant une approche différenciée qui tiendra compte des réalités propres à chaque société de transport.

Conclusion

Le RTC s'est doté d'une vision ambitieuse, soit celle de faire de Québec un chef de file en mobilité au cours de la prochaine décennie.

Ce grand projet collectif est essentiel. C'est notamment grâce à lui que nous pourrions atteindre les cibles de réduction des GES établis par le gouvernement du Québec.

Pour y arriver, cela nécessite d'avoir les moyens de nos ambitions. En d'autres mots, il faut donner au RTC le financement nécessaire pour compléter le virage entrepris et faire en sorte d'atteindre les objectifs inscrits à la politique de mobilité durable du gouvernement.

Le RTC assume entièrement sa responsabilité d'être une organisation rigoureuse et performante, mais cela ne suffit plus. Il faut maintenant pouvoir compter sur de la prévisibilité, de la stabilité, mais surtout une hauteur de financement qui permet de renforcer le socle de l'offre de service, mais aussi d'innover afin d'offrir aux citoyens toutes les raisons de faire le choix du transport collectif.

Synthèse des recommandations

Maximiser l'apport du transport collectif

- Augmenter le financement lié aux opérations du RTC de façon à soutenir la croissance à long terme des services de transport collectif, notamment en indexant annuellement les programmes gouvernementaux de financement du transport collectif.
- Indexer annuellement la contribution de base au transport en commun perçue par la SAAQ.
- Entreprendre un exercice de simplification des structures de financement du transport collectif.
- Obtenir, d'ici avril 2024, une résolution rapide du cadre financier pour les sociétés de transport.
- Permettre une plus grande flexibilité dans le financement des sociétés de transport.

Accroître la mobilité intégrée

- Allouer, en plus des 1,5 M\$ du programme NOMO, 8,5 M\$ afin de soutenir le développement de solutions de guichet unique, en mettant l'accent sur l'innovation technologique et l'intégration des services.
- Déplafonner le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU) pour que le soutien financier puisse s'élever à plus de 2 M\$.
- Adapter les subventions à l'exploitation des sociétés de transport pour, notamment y inclure les nouvelles formes de mobilité comme àVélo dans les calculs d'achalandage.

Électrification des transports

- Une bonification du financement pour l'électrification des transports compte tenu de l'importante pression de ce chantier sur la dette nette du RTC.

Transport adapté

- Que le gouvernement du Québec reconnaisse que le transport adapté est une mission sociale de première importance et s'engage à soutenir cette mission à la hauteur des besoins qui sont grandissants.

Favoriser la performance à long terme

- Prendre en compte dès maintenant les enjeux de financement, malgré le déroulement des audits de performance.
- Ajuster le financement à la suite des audits de performance de façon à :
 - Respecter une tendance à la hausse, en cohérence avec les objectifs gouvernementaux et les responsabilités déléguées aux sociétés de transport.
 - Évite de pénaliser les sociétés de transport performantes en adoptant une approche différenciée qui tiendra compte des réalités propres à chaque société de transport.