

Mémoire

Consultations prébudgétaires 2025



RTC

Table des matières

Sommaire exécutif	3
Contexte	4
Maintien des actifs	5
Recommandation	5
L'augmentation de l'offre de service	5
Recommandation	6
Technologie de l'information.....	6
Recommandation	6
Transport adapté.....	7
Recommandation	7
Électrification des transports	8
Recommandations.....	8
Nouvelles initiatives en mobilité durable	8
Recommandations.....	9
Conclusion	9
Synthèse des recommandations	10

Sommaire exécutif

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) présente ce mémoire prébudgétaire au ministre des Finances du Québec afin de porter à son attention ses demandes pour un financement solide et pérenne du transport en commun dans la région de la Capitale-Nationale.

Ces demandes sont en cohérence avec le Plan pour une économie verte 2030 ainsi qu'avec la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec.

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 maintien des actifs;
- l'augmentation de l'offre de service;
- l'opération du transport adapté;
- la transformation numérique;
- l'électrification des transports;
- les nouvelles formes de mobilité, notamment les services de vélopartage.

Contexte

Deuxième société de transport en importance au Québec, le Réseau de transport de la Capitale (RTC) est un acteur incontournable de la mobilité durable au Québec. Avec plus de 31,5 millions de déplacements réalisés en 2024, le RTC assure la mobilité de milliers de personnes tous les jours, incluant une clientèle vulnérable, en assurant les services de transport adapté sur l'ensemble de son territoire de desserte.

Le RTC joue un rôle central dans la lutte à la congestion dans l'agglomération de Québec, tout en contribuant à la réduction des gaz à effet de serre liés au secteur des transports.

Le RTC est aussi un acteur économique de premier plan dans la grande région de Québec avec plus de 1 800 employés et un impact économique positif de plus de 338 millions \$ dans la grande région de Québec en 2022¹. Grand donneur d'ordre, le RTC prévoit un plan d'investissements de 3,5 milliards de dollars durant la prochaine décennie.

Pour assurer le succès de sa mission, le RTC compte sur trois principales sources de revenus : la contribution de l'agglomération de Québec, les revenus des utilisateurs et la contribution du gouvernement du Québec.

Même si ces trois sources de revenus sont en hausse dans la dernière année, le contexte inflationniste et la transformation vers l'électrification imposent une pression importante sur les finances du RTC. Dans ce contexte, le RTC continuera son exercice d'optimisation de dépenses entamé en 2023.

À cet égard, le RTC salue l'adoption par le gouvernement du Québec du projet de loi 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif, qui ouvre la porte à la création de nouveaux revenus pour les sociétés de transport par l'entremise de la valorisation immobilière.

Les demandes présentées aux pages suivantes se veulent une réponse constructive au défi du financement du transport en commun au Québec et pour l'agglomération de Québec.

¹ LES IMPACTS ÉCONOMIQUES DE L'ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC Étude réalisée par Abscisse Recherche / Version intégrale disponible sur la bibliothèque virtuelle de l'ATUQ.

Maintien des actifs

Le RTC, comme l'ensemble des sociétés de transport en commun au Québec, fait face à un important défi quant aux sommes à investir pour assurer le maintien de ses actifs. Dans les 10 prochaines années, le RTC prévoit investir près de 1,2 milliard en maintien des actifs, un niveau jamais atteint par l'organisation.

Investir dans le maintien des actifs du transport en commun est crucial pour assurer la pérennité et l'efficacité des services offerts aux citoyens. Un entretien adéquat des actifs permet non seulement de garantir la sécurité des usagers, mais aussi d'optimiser la performance du réseau en réduisant les risques de bris de service. De plus, des actifs bien entretenus contribuent à une meilleure expérience client, en offrant un service fiable et régulier ainsi que des infrastructures, comme des terminus, qui soient confortables.

À long terme, une saine gestion des actifs génère des économies substantielles en évitant des réparations majeures et en prolongeant la durée de vie des équipements. Enfin, investir dans le maintien des actifs s'inscrit dans une démarche environnementale, en améliorant l'efficacité énergétique des véhicules et en réduisant l'empreinte carbone du réseau.

Recommandation

Dans un esprit de saine gestion des fonds publics et d'efficacité du transport en commun, nous recommandons :

- que le gouvernement du Québec s'engage à augmenter les sommes prévues pour le maintien des actifs des sociétés de transport en commun à son Plan québécois des infrastructures (PQI) dès le budget 2025-2026, de façon à répondre aux investissements prévus au Plan décennal d'immobilisation (PDI) de l'ensemble des sociétés de transport.

L'augmentation de l'offre de service

La mobilité est au cœur des préoccupations de citoyens de l'agglomération de Québec. Dans les dernières années, les enjeux liés à la congestion se sont imposés dans l'espace public et les citoyens demandent des solutions concrètes pour améliorer la situation. Le transport en commun s'impose comme étant une des solutions les plus porteuses pour améliorer la mobilité.

Le gouvernement du Québec reconnaît d'ailleurs que l'augmentation de l'offre de service en transport en commun constitue une des solutions aux enjeux de mobilité. Le Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable 2030 (PMD) du gouvernement du Québec prévoyait à cet effet une augmentation annuelle de l'offre de service en transport en commun de l'ordre de 5%. Cette bonification était l'une des principales recommandations du Plan d'action pour atteindre les cibles gouvernementales en matière de mobilité durable.

Il apparaît donc primordial que cette recommandation fasse partie du prochain plan d'action et que le gouvernement, de concert avec les sociétés de transport, identifie des sources de financement pérennes et dédiées à l'augmentation de l'offre de service.

L'augmentation de l'offre de service est d'autant plus cruciale dans l'agglomération de Québec où le secteur des transports est une des principales sources d'émission de GES². La faible part modale du transport en commun dans la région (8 % comparativement à 26 % dans la communauté métropolitaine de Montréal³) soutient également l'argument d'une bonification des services de transport en commun pour offrir aux citoyens une alternative efficace à l'auto-solo.

Recommandation

Afin de soutenir le développement du transport en commun et l'atteinte des cibles fixées par le gouvernement dans sa Politique de mobilité durable :

- que le plan d'action de la PMD inclut une bonification annuelle de 5 % de l'offre de service, conformément au Plan d'action 2018-2023, ainsi qu'une collaboration avec les sociétés de transport pour en définir le mode de financement.

Technologie de l'information

Les technologies de l'information (TI) jouent un rôle central dans la compétitivité et l'innovation de l'ensemble des secteurs de l'économie québécoise, y compris celui du transport public. Dans un contexte où les attentes des usagers en matière de services numériques et de mobilité intelligente ne cessent d'évoluer, il devient impératif pour les sociétés de transport de s'adapter aux nouvelles réalités technologiques. De plus, nos systèmes principaux de mission doivent faire l'objet de développement et d'entretien que nous ne pouvons négliger.

Les investissements en technologie ont augmenté de façon exponentielle dans les dernières années, et ce, sans révision des programmes de financements. Le RTC prévoit investir des sommes de 191 M\$ dans divers systèmes, dont 144 M\$ en maintien, dans les dix prochaines années. Les taux actuels de subvention de 75% du gouvernement du Québec ne répondent tout simplement plus aux besoins croissants et aux exigences technologiques des réseaux de transport.

L'innovation technologique est essentielle pour améliorer l'efficacité opérationnelle, la sécurité et l'expérience des usagers. Or, l'écart entre les besoins en investissements dans les TI et les ressources disponibles rend difficile l'implémentation de solutions adaptées à la réalité d'aujourd'hui.

Recommandation

Afin de soutenir l'innovation du secteur du transport public et d'assurer un service à la hauteur des attentes des citoyens, nous recommandons :

- que le gouvernement du Québec rehausse les taux de subvention de ses programmes pour les projets de technologies de l'information dans le secteur du transport urbain afin de renforcer les infrastructures technologiques et d'optimiser la performance des réseaux, dans le respect des objectifs de durabilité et d'efficacité.

² La part des transports était de 63,5% des émissions de GES en 2021 selon un inventaire de la Ville de Québec : https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/developpement-durable/docs/GES_Emissions_Inventaire-VF.pdf

³ <https://cmm.qc.ca/a-propos/champs-d'intervention/transport-et-mobilite/>

Transport adapté

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

En 2024, le STAC a offert plus de 670 000 déplacements et estime à plus de 689 000 le nombre des déplacements en 2025.

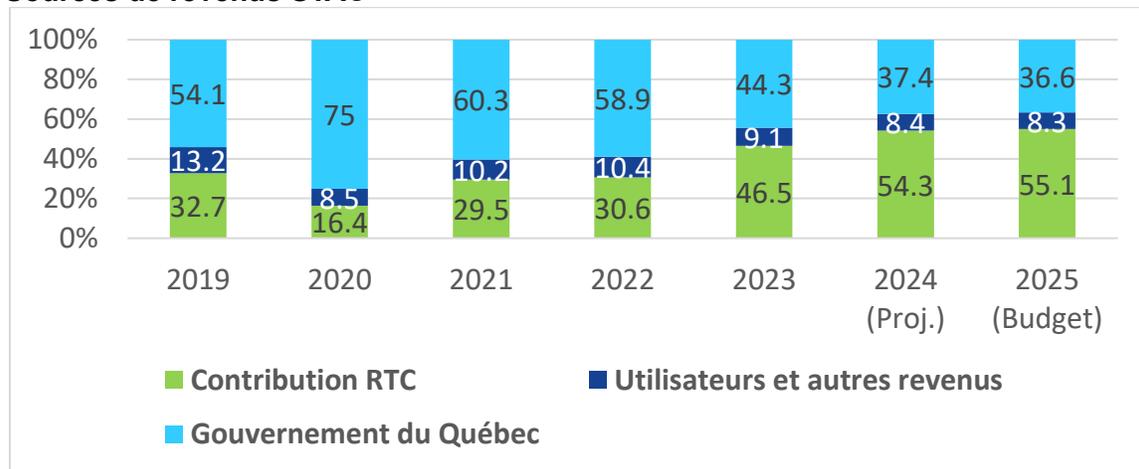
Ce sont des milliers de citoyens qui comptent sur ce service essentiel tous les jours pour se déplacer et prendre part, à juste titre, à la vie sociale de notre agglomération.

L'augmentation de la demande, combinée à l'inflation, pousse à la hausse les budgets de fonctionnement du transport adapté. Dans les deux dernières années, le RTC a augmenté sa contribution au STAC de près de 10 M\$ annuellement pour s'assurer de livrer un service de qualité à la hauteur des attentes. Ces contributions additionnelles ont d'ailleurs permis d'atteindre et de maintenir un taux de livraison de service de 100%; un geste fort pour une société plus inclusive avec une mobilité accessible pour tous nos usagers.

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

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

Sources de revenus STAC



Recommandation

Dans un esprit de collaboration, et considérant que la Politique d'admissibilité au transport adapté émane du gouvernement du Québec, nous recommandons les actions suivantes pour améliorer le financement du transport adapté :

- que le gouvernement du Québec reconnaisse qu'offrir un service de transport adapté est une mission sociale de première importance et s'engage revoir à la hausse les coûts admissibles à ses programmes de subvention de manière à augmenter sa contribution au transport adapté pour couvrir 50% des coûts d'exploitation de ce service essentiel pour une clientèle vulnérable qui n'a souvent pas d'autre option que le transport adapté.

Électrification des transports

L'électrification des transports entraîne des coûts fixes considérables pour le RTC; ceux-ci devant être engagés dans des délais souvent restreints afin de respecter les objectifs gouvernementaux en matière d'électrification des transports. De plus, cette transition demande aux sociétés de transport de revoir l'entièreté de leur mode opératoire en prévision de l'intégration d'un parc électrique. Ces exigences exercent une pression significative sur la santé financière de l'organisation, notamment sur sa dette nette. Compte tenu de la situation financière actuelle des sociétés de transport, l'électrification ne doit pas avoir pour conséquence de compromettre l'offre de service à moyen et à long termes.

Les données sont claires : le Programme des immobilisations (PDI) 2025-2034 du RTC représente un investissement de 3,5 G\$, dont 2,9 G\$ seront consacrés à l'électrification. Les projets de construction ou de conversion des garages pour accueillir les autobus électriques nécessiteront un investissement pouvant atteindre 1,8 G\$. À lui seul, le projet de garage Newton représente un budget de 648 M\$ qui emploiera plus de 300 travailleurs à l'apogée du chantier. Seulement pour 2025, ce projet pourrait avoir des retombées directes de 144M\$ en plus d'employer 200 travailleurs si le RTC obtient l'approbation de son dossier d'affaires.

Ces projets d'électrification auront inévitablement un impact sur les budgets de fonctionnement et, par conséquent, sur l'offre de service à la population. La pression exercée par l'électrification sur la dette nette du RTC continuera d'augmenter au cours des prochaines années, limitant ainsi la capacité de l'organisation à investir dans l'amélioration de son offre de service. Le RTC souscrit aux objectifs du gouvernement en matière d'électrification et est fortement engagé dans cette transition depuis plusieurs années. Il est cependant impératif que le gouvernement du Québec s'engage à soutenir davantage les sociétés de transport dans cette transition, d'autant plus que les cibles d'électrification ont été imposées par le gouvernement lui-même. À cet effet, si le gouvernement du Québec devait revoir ses cibles d'électrification, il serait primordial de revoir les programmes de subvention à l'achat de véhicule pour permettre aux sociétés de transport de faire l'acquisition d'autobus hybrides dans l'intervalle. En vertu des programmes actuels, seuls les autobus 100% électriques se qualifient désormais aux programmes gouvernementaux.

Recommandations

Afin d'assurer le succès de l'électrification du transport urbain, nous recommandons :

- que le gouvernement du Québec bonifie son financement pour l'électrification des transports compte tenu de l'importante pression de ce chantier sur la dette nette du RTC;
- que le gouvernement du Québec autorise dans les plus brefs délais le dossier d'affaires du projet Newton pour permettre au RTC d'accueillir les premiers autobus électriques en 2027 et 2028;
- que le gouvernement révise sa stratégie d'électrification de concert avec les sociétés de transport et les partenaires de l'industrie;
- que le gouvernement s'assure, s'il modifie sa cible d'électrification, que les programmes de subventions à l'achat de véhicule incluent les autobus de type hybride et que ces programmes soient ouverts aux fournisseurs qui seront en mesure de répondre à la demande dès 2025.

Nouvelles initiatives en mobilité durable

Dans les dernières années, le RTC a été proactif pour bonifier ses services en déployant une nouvelle offre en mobilité, notamment avec àVélo, un service de vélopartage à assistance électrique.

En quatre ans, le service est passé de 100 à 1 300 vélos et, pour répondre à la demande, c'est plus de 3 300 vélos qui seront déployés en 2028. Seulement pour la saison 2024, àVélo a généré près de 1,3 million de déplacements. Jusqu'à aujourd'hui, la demande pour ce service dépasse systématiquement les projections.

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.

Recommandations

Pour faire face à la demande en forte croissance des nouvelles formes de mobilité, notamment les services de vélopartage, nous recommandons :

- que le gouvernement du Québec modifie les balises du prochain 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\$ (plafond) pour soutenir le développement du service àVélo;
- que le gouvernement du Québec adapte les subventions à l'exploitation des sociétés de transport, notamment pour y inclure les nouvelles formes de mobilité comme àVélo dans les calculs d'achalandage.

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, en cohérence avec les objectifs du gouvernement du Québec en matière de mobilité durable et de réduction des GES.

D'ailleurs, nous constatons encore cette année une hausse marquée de l'achalandage. En 2024, nos services de transport en commun ont connu une forte hausse de fréquentation avec 31,5 millions de déplacements enregistrés, dépassant de 11,6 % les chiffres de l'année précédente. La tendance s'est particulièrement confirmée lors des trois derniers mois de l'année, atteignant 8,5 millions de trajets, ce qui marque une progression de 10 % comparé au dernier trimestre de 2023. Ces résultats démontrent la pertinence de poursuivre le développement des services offerts à la population.

Pour mener à terme sa vision, le RTC doit pouvoir compter sur un appui du gouvernement du Québec. En d'autres mots, il faut donner au RTC les moyens de ses ambitions.

Le RTC assume entièrement sa responsabilité d'être une organisation rigoureuse et performante, en plus d'être pleinement engagée dans l'optimisation de ses ressources. Depuis 2023, ce sont plus de 11 M\$ qui ont été économisés grâce aux processus de révision mis en place par la direction du RTC.

Mais devant les défis qui se dressent devant nous, les optimisations seules ne suffiront pas. De nouveaux revenus seront nécessaires à l'atteinte de nos objectifs collectifs.

L'avenir de la mobilité passe par une offre de mode de transport diversifiée qui permettra aux citoyens de se déplacer de façon encore plus efficace. Le transport en commun est, selon nous, la pierre angulaire de cette nouvelle mobilité. Une mobilité durable à échelle humaine qui permettra aux villes comme Québec de demeurer attractives dans un contexte économique compétitif.

Synthèse des recommandations

Maintien des actifs

- que le gouvernement du Québec s'engage à augmenter les sommes prévues pour le maintien des actifs des sociétés de transport en commun au Plan québécois des infrastructures (PQI) du gouvernement du Québec dès le budget 2025-2026 de façon à répondre aux investissements prévus au Plan décennal d'immobilisation (PDI) de l'ensemble des sociétés de transport.

Augmentation de l'offre de service

- que le plan d'action de la PMD inclut une bonification annuelle de 5 % de l'offre de service, conformément au Plan d'action 2018-2023, ainsi qu'une collaboration avec les sociétés de transport pour en définir le mode de financement.

Technologie de l'information (TI)

- que le gouvernement du Québec rehausse les taux de subvention de ses programmes pour les projets de technologies de l'information dans le secteur du transport urbain afin de renforcer les infrastructures technologiques et d'optimiser la performance des réseaux, dans le respect des objectifs de durabilité et d'efficacité.

Transport adapté

- que le gouvernement du Québec reconnaisse que le transport adapté est une mission sociale de première importance et s'engage revoir à la hausse les coûts admissibles à ses programmes de subvention de manière à augmenter sa contribution au transport adapté pour couvrir 50% des coûts d'exploitation de ce service essentiel.

Électrification des transports

- que le gouvernement du Québec bonifie son financement pour l'électrification des transports compte tenu de l'importante pression de ce chantier sur la dette nette du RTC;
- que le gouvernement du Québec autorise dans les plus brefs délais le dossier d'affaires du projet Newton pour permettre au RTC d'accueillir les premiers autobus électriques en 2027 et 2028;
- que le gouvernement révisé sa stratégie d'électrification de concert avec les sociétés de transport et les partenaires de l'industrie;
- que le gouvernement s'assure, s'il modifie sa cible d'électrification, que les programmes de subventions à l'achat de véhicule incluent les autobus de type hybride et que ces programmes soient ouverts aux fournisseurs qui seront en mesure de répondre à la demande dès 2025.

Nouvelles initiatives en mobilité durable

- que le gouvernement du Québec modifie les balises du prochain 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\$ (plafond) pour soutenir le développement du service àVélo;
- que le gouvernement du Québec adapte 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.