

**PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TRAMWAY SUR LE TERRITOIRE
DE LA VILLE DE QUÉBEC**

**RÉPONSES AUX QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES DQ50
REÇUES LE 24 SEPTEMBRE 2020**

DOSSIER BAPE

LE 28 SEPTEMBRE 2020



1. En page 154 de son Plan stratégique 2018-2027, le Réseau de transport de la Capitale présente un tableau de « Projections budgétaires 2018 et 2026 selon deux scénarios (millions \$) » qui compare le scénario au fil de l'eau au scénario suivant l'implantation des éléments du RSTC. Ce dernier scénario se base notamment sur les investissements requis de la part du RTC pour la mise en place du RSTC ainsi que sur une prévision d'augmentation d'achalandage de près de 30 %. Par ailleurs, la mise à jour des prévisions d'achalandage que vous avez déposée (DQ39.1) fait état d'une hausse d'achalandage prévue de plus de 40 % en 2026 par rapport au nombre de déplacements annuels effectués aujourd'hui par le RTC.
- a. La commission d'enquête vous demande d'abord de produire une nouvelle version du « Tableau 5 / Projections budgétaires 2018 et 2026 selon deux scénarios (millions \$) » retrouvé en page 154 du Plan stratégique 2018-2027 (DA75) en y apportant les ajustements suivants :
- Présentation des nouvelles données pour l'an 1 du RSTC résultant de la mise à jour des prévisions d'achalandage pour la seule portion du projet incluse dans le budget de 3,3 G\$ du RSTC, donc sans les services non inclus dans ce cadre budgétaire.
 - Ajout d'une colonne qui, pour l'an 1 du RSTC, présenterait les projections budgétaires qui reflètent notamment l'inclusion, dans les prévisions d'achalandage du document DQ39.1, d'éléments ne faisant pas partie du budget de 3,3 G\$ du RSTC comme les améliorations du service dans la couronne périphérique et l'ajout par la STL de parcours d'interconnexion avec le pôle d'échanges de Sainte-Foy.

Réponse RSTC :

	Réseau actuel		Nouveau réseau		Total
	2018	2026	Portée RSTC 2026	Hors portée RSTC 2026	
Revenus					
Contribution de l'agglomération	118.5	160.1	156.9	10.2	167.1
Revenus utilisateurs	69.5	90.2	105.7	10.2	115.9
Gouvernement du Québec	23.9	24.8	24.8	13.6	38.4
Revenus autres	7.5	9.0	10.4	-	10.4
Total	219.4	284.1	297.8	34.1	331.9
Dépenses					
Masse salariale	146.2	184.9	180.6	12.5	193.1
Biens et services	43.4	54.9	64.0	17.3	81.3
Financement	22.5	35.9	44.8	4.3	49.1
Contribution au transport adapté	7.3	8.4	8.4	-	8.4
Total	219.4	284.1	297.8	34.1	331.9

Notes

La contribution de l'agglomération inclut la contribution additionnelle évaluée selon les scénarios

La révision de ce tableau sert à démontrer l'impact estimé du projet de Couronne périphérique tel qu'annoncé le 26 juin 2020 sur les prévisions financières du Plan stratégique 2018-2027 du RTC

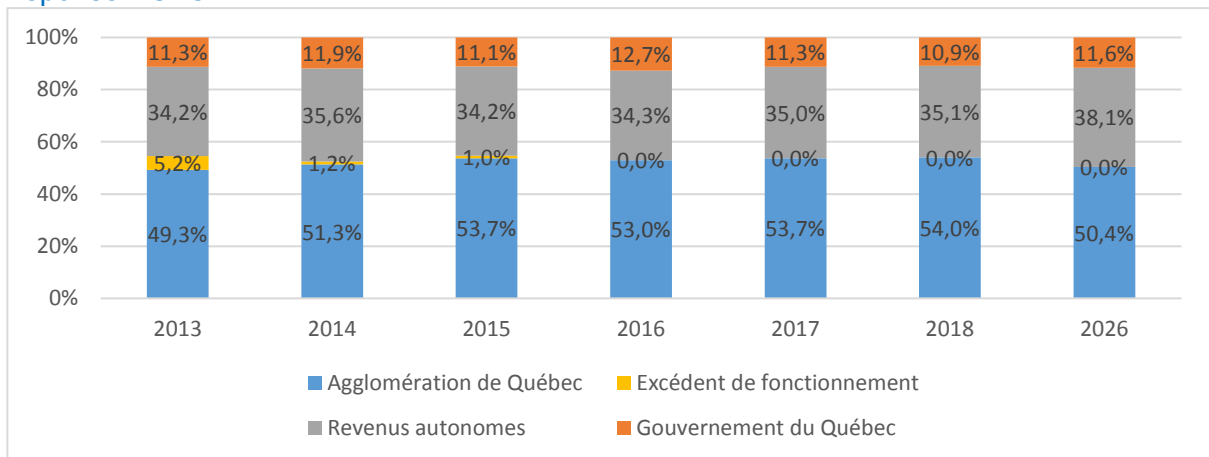
- b. En vous basant sur les ajustements décrits dans la question 1a ci-dessus, la commission vous demande de produire une nouvelle version du « Tableau 6 / Contribution financière de l'agglomération selon différents scénarios d'achalandage (millions \$) » qui se trouve en page 156 du Plan stratégique du RTC.

Réponse RSTC :

Année	2018		2026			
	Bus	Bus	Structurant			Bus
Déplacements vs 2018		+10%	+18%	+40%	+35%	+29%
Déplacements	31 803	35 041	41 026	44 524	46 432	41 017
Indexation annuelle	118.5	138.9	138.9	138.9	138.9	138.9
Impact du scénario	-	21.2	32.3	28.2	23.4	63.9
Contribution totale	118.5	160.1	171.1	167.1	162.2	202.7
Coût moyen par déplacement	3.73 \$	4.57 \$	4.17 \$	3.75 \$	3.49 \$	4.94 \$

- c. En vous basant sur les ajustements décrits dans la question 1a ci-dessus, la commission vous demande de produire une nouvelle version du « Graphique 6 / Évolution de la répartition des sources de revenus 2013-2026 » qui se trouve en page 157 du Plan stratégique du RTC.

Réponse RSTC :



- d. Présenter une mise à jour estimée des éléments présentés aux figures 3, 4 et 5 selon chacun des scénarios : avec tramway seulement, avec tramway et couronne périphérique DA75, p. 33.

Réponse RSTC :

Figure 3 - Répartition des dépenses par activité
Référence : Plan stratégique 2018-2027, p.33

La modélisation par nature ne permet pas ce détail.

Figure 4 - Répartition des dépenses par nature

Référence: Plan stratégique 2018-2027, p. 33

	2018	Tramway	Tramway et Couronne
Masse salariale	67%	61%	58%
Biens et services	19%	21%	24%
Financement	10%	15%	15%
Autres dépenses	4%	3%	3%

Figure 5 - Répartition des sources de revenus

Référence: Plan stratégique 2018-2027, p. 33

	2018	Tramway	Tramway et Couronne
Agglomération de Québec	54%	53%	50%
Clientèle	32%	35%	35%
Gouvernement du Québec	11%	8%	12%
Autres revenus	3%	3%	3%

2. En page 157 de son Plan stratégique, le RTC conclut que le financement des coûts de fonctionnement est un enjeu de taille et que « prendre le virage de la mobilité durable représente un enjeu national qui doit être solidement appuyé par les gouvernements des niveaux supérieurs. Le RTC souhaite obtenir des appuis supplémentaires lui permettant d'atteindre ses objectifs au cours des dix prochaines années ».
- a. Considérant la hausse d'achalandage de 41 % projetée à l'an 1 et de 47 % à l'an 15 et les hausses de revenus qui en découleraient et considérant que les deux paliers de gouvernement contribuent pour 90 % des coûts d'immobilisations du RSTC, ce défi de financement demeure-t-il aussi aigu ? Veuillez expliciter votre réponse.

Réponse RSTC :

Au niveau des coûts d'exploitation, l'enjeu demeure aussi présent, car les programmes actuels ne sont pas orientés afin d'inclure des éléments de mobilité durable. À titre d'exemple, à l'heure actuelle il n'est pas possible d'inclure le transport à la demande ou le vélo-partage dans les formules de financement du MTQ. Les sources de fonds affichent aussi une certaine déficience. Par exemple, la taxe sur les immatriculations contribuant au développement du transport en commun est à 30\$ dans la région depuis 1992. La zone couverte par cette contribution est aussi limitée à la zone immédiate de desserte du RTC alors que la logique de ce genre de contribution voudrait qu'elle soit étendue à l'ensemble de la région. L'achalandage absolu n'aura pas d'impact significatif, car la volonté du RTC et le modèle financier prévoient que la contribution clientèle demeure autour de 33% du coût. Bien entendu l'implantation d'un mode structurant et capacitaire permet de transporter plus de clients à moindre

coût, mais au total bien que le coût marginal soit moindre, il en coûtera quand même plus d'un point de vue global.

- b. Considérant que la hausse de l'achalandage prévue est liée à une amélioration de la qualité des services de transport collectif et sachant que le coût annuel de 1 074 \$ de l'achat d'un laissez-passer mensuel est significativement inférieur au coût de l'usage d'une voiture, le RTC a-t-il envisagé d'augmenter le tarif du laissez-passer mensuel de manière à majorer la part de la contribution des usagers à un niveau supérieur à ce qu'elle est actuellement ? Veuillez expliciter votre réponse.
- c. Dans quelle proportion une hausse du prix du laissez-passer affecterait-elle l'achalandage prévu (élasticité) ?

Réponse RSTC :

Le RTC met en place annuellement une stratégie tarifaire afin de répondre aux besoins de la clientèle. Cette stratégie prévoit normalement une légère augmentation annuelle, cependant, le conseil d'administration tient à maintenir la contribution des clients à ce niveau pour des raisons d'attractivité. Toutefois la contribution des clients sera quand même légèrement en hausse sans que le prix augmente, simplement par l'effet de volume. À titre d'exemple, à Montréal, la part des clients est plus élevée qu'à Québec. Tout est dans l'équation volume / capacité.

3. En p. 6 des États financiers consolidés du Rapport d'activité du RTC, on présente une évolution des revenus et des charges du RTC pour les années 2017 et 2018 (DA41, annexe, p. 6).
 - a. Veuillez présenter les résultats pour 2019, ainsi que les prévisions budgétaires pour l'année 1 du projet, ainsi que pour une année subséquente une fois le projet entièrement fonctionnel (année 10 à 15) selon les mêmes postes budgétaires, en indiquant au besoin les postes budgétaires supplémentaires ainsi que les notes explicatives utiles.

Réponse RSTC :

La présentation des états financiers n'est pas adéquate pour présenter les revenus et charges du réseau structurant.

La comptabilité municipale entraîne des écritures de présentation financière qui sont difficiles à modéliser et qui n'ont pas d'impacts sur les résultats.

La présentation selon les natures budgétaires est privilégiée pour les réponses à cette question. Voir le tableau ci-dessous.

Évolution du cadre financier par nature

	Réel 2018	Réel 2019	Année 1
Contribution de l'agglomération de Québec	118 508 \$	119 786 \$	135 586 \$
Utilisateurs	70 721 \$	75 261 \$	86 994 \$
Subvention - Fonctionnement	12 886 \$	14 446 \$	20 450 \$
Taxe sur l'immatriculation	11 086 \$	11 232 \$	11 188 \$
Autres revenus	7 563 \$	9 029 \$	9 400 \$
Affectation - Surplus	50 \$	(5 591 \$)	0 \$
Revenus totaux	220 814 \$	224 163 \$	263 618 \$
Masse salariale	148 838 \$	149 802 \$	162 701 \$
Carburant / Électricité	13 620 \$	14 818 \$	14 173 \$
Maintenance des véhicules	11 129 \$	12 549 \$	17 469 \$
Maintenance des infrastructures	3 445 \$	3 230 \$	10 495 \$
Chauffage, électricité, téléphone	1 588 \$	1 597 \$	1 887 \$
Frais généraux	11 236 \$	12 097 \$	13 236 \$
Contribution STAC	4 773 \$	5 716 \$	7 157 \$
Financement	22 352 \$	18 600 \$	31 232 \$
Projets spéciaux	0 \$	531 \$	0 \$
Imprévus	0 \$	0 \$	5 268 \$
Bureau d'études RSTC	226 \$	0 \$	0 \$
Dépenses totales	217 207 \$	218 941 \$	263 618 \$
Surplus (déficit)	3 608 \$	5 222 \$	0 \$

Notes

Année 1 : Dollars 2018 non indexés

L'année 1 du réseau structurant considère le plein potentiel des gains d'achalandage

La modélisation à plus long terme, sans tenir compte de l'inflation, ne changerait pas significativement les niveaux de revenus et dépenses attendus

- b. Veuillez chiffrer, détailler et expliquer les charges spécifiquement liées au tramway selon chacun des postes présentés : salaire, énergie, coûts de financement, entretiens des véhicules et des bâtiments, amortissement etc.

Réponse RSTC :

Voir le tableau ci-dessous.

Dépenses spécifiques au tramway

	Année 1	
Masse salariale	14 775 \$	Chauffeurs, Employés d'entretien des véhicules et des infrastructures, Gestionnaires
Carburant / Électricité	704 \$	Électricité pour l'exploitation du tramway
Maintenance des véhicules	2 735 \$	Pièces, consommables
Maintenance des infrastructures	6 010 \$	Contrats de service, matériaux
Chauffage, électricité, téléphone	425 \$	Énergie pour les infrastructures
Frais généraux	1 685 \$	Assurances, taxes municipales, frais divers
Financement	3 250 \$	Coûts de réhabilitation amortis sur la durée de vie
Imprévus	5 268 \$	20% des dépenses d'exploitation, avant financement
Dépenses totales	34 852 \$	

4. Dans le bilan des réalisations liées au plan d'adaptation aux changements climatiques 2016-2020, il est mentionné que le plan d'adaptation aux changements climatiques sera révisé en 2020 et une reddition de compte annuelle serait effectuée pour en assurer le suivi (DQ41.1.2, p. 187). À quel moment exact le plan d'adaptation aux changements climatiques sera révisé ? Une version préliminaire est-elle disponible ? Le cas échéant, veuillez la déposer à la commission. Veuillez présenter et expliquer toutes les démarches entreprises dans le cadre de la révision du plan d'adaptation aux changements climatiques.

Réponse RSTC :

La révision du Plan d'adaptation aux changements climatiques 2016-2020 sera intégrée dans le Plan de transition et d'actions climatiques 2021-2030 qui sera adopté et rendu public au début de 2021. En effet, la vision de la Ville de Québec en matière de lutte aux changements climatiques est d'intégrer à la fois le volet réduction des émissions de GES et le volet adaptation aux changements climatiques dans une seule et unique stratégie intégrée de lutte aux changements climatiques.

Aucune version préliminaire du Plan de transition et d'actions climatiques n'est présentement disponible.

À l'automne 2018, la Ville de Québec a entamé une démarche visant notamment à proposer un Plan de transition et d'actions climatiques pour la période 2021-2030. Une fois adopté, comme mentionné plus haut, ce plan donnerait suite au plan de réduction des émissions de GES ainsi qu'au plan d'adaptation aux changements climatiques qui viennent à échéance à la fin de l'année 2020.

Dès le début de l'année 2019, une série d'ateliers de travail ont été organisés avec les partenaires du milieu ainsi qu'avec les employés municipaux. À la suite de ces activités, les réflexions se sont poursuivies afin d'identifier et de prioriser les projets les plus structurants que la Ville de Québec et la communauté devraient mettre en place afin de décarboniser l'économie, accroître notre niveau de résilience face aux changements climatiques et se mobiliser collectivement vers la transition. Cet exercice est toujours en cours. Tout ce processus s'appuie sur la science du climat (réf. : GIEC) ainsi que sur les principales recommandations de l'Accord de Paris. Un portefeuille d'actions climatiques est en cours d'élaboration. Le processus participatif et l'ensemble des réflexions ont

permis à la Ville de Québec de développer son savoir-faire et son agilité en matière de mobilisation citoyenne et de communication engageante qui sont des concepts phares dans la réalisation et la mise en œuvre d'un projet aussi important.