

Mise à jour du plan financier à long terme du transport en commun

Séance d'information technique pour les membres du Conseil

Le 18 septembre 2023



Modèle de viabilité financière du transport en commun

- Le modèle de viabilité financière du transport en commun est une évaluation exhaustive de la viabilité financière fondée sur les prévisions de tous les coûts d'exploitation, et de toutes les recettes et les dépenses en immobilisations liés au transport en commun de 2023 à 2048 :
 - Recettes : tarifs, taxe sur le transport en commun, financement du gouvernement, taxe sur l'essence, redevances d'aménagement
 - Coûts d'exploitation : autobus, trains, Para Transpo, frais généraux et administration
 - Immobilisations : transport en commun (autobus, trains, Para Transpo, cycle de vie), Services d'infrastructure (structures de transport en commun), Planification des transports (TCRA, TLR, projets prioritaires de transport en commun)
- Le modèle de viabilité financière est élaboré pour appuyer le plan financier à long terme :
 - Premier plan financier à long terme du transport en commun élaboré en 2011.
 - Mises à jour provisoires en 2012 et en 2013 pour inclure les coûts contractuels de l'Étape 1, les estimations de l'Étape 2 et le PDT de 2013.
 - PFLT 2017 et 2019 mis à jour pour inclure les coûts de l'Étape 2 et de l'Étape 3, financés à 100 % par le financement gouvernemental.
- La période couverte par le modèle s'étend jusqu'en 2048 pour tenir compte d'un cycle de vie complet (30 ans) des véhicules du TLR et de la période de concession pour les Étapes 1 et 2.
- Comprend tous les projets d'immobilisations énumérés dans le PDT de 2013 jusqu'en 2031 et le concept de réseau jusqu'en 2048

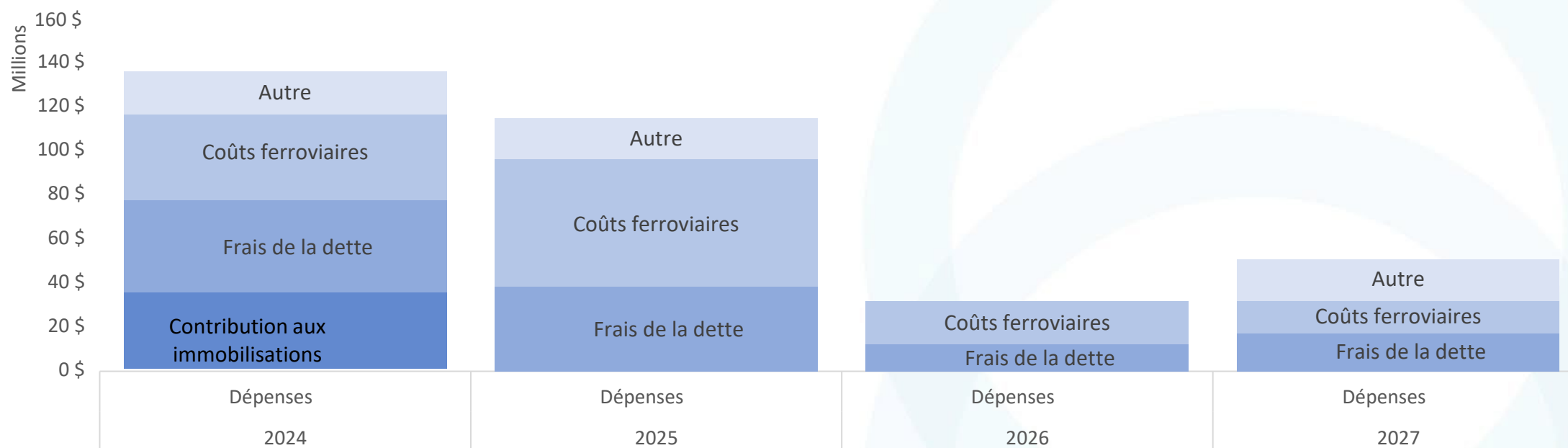
S'adapter aux réalités économiques

- Les nouvelles réalités économiques ont entraîné un changement radical dans le modèle utilisé pour créer le PFLT 2019, notamment :
 - Les fermetures dues à la pandémie et le passage de la main-d'œuvre à un modèle hybride ont réduit l'achalandage.
 - Inflation plus élevée pour le fonctionnement et les immobilisations.
 - Les taux d'intérêt plus élevés entraînent des coûts plus élevés pour les dettes contractées.
 - Le coût d'exploitation du réseau ferroviaire est plus élevé en raison de l'inflation et des exigences en matière d'exploitation et de surveillance.
- **Les résultats de la modélisation indiquent un écart de viabilité financière qui devra être comblé.**

Projection de la pression budgétaire sur 4 ans

- Les pressions budgétaires les plus importantes se feront sentir au cours des deux prochaines années.
- Il s'agit de pressions continues et cumulatives qui ne peuvent pas être résolues grâce à des solutions « ponctuelles ».
- La pression la plus importante provient des coûts ferroviaires et des frais de la dette.

Prévision des coûts d'exploitation sur quatre ans



Le modèle de viabilité financière de 2019

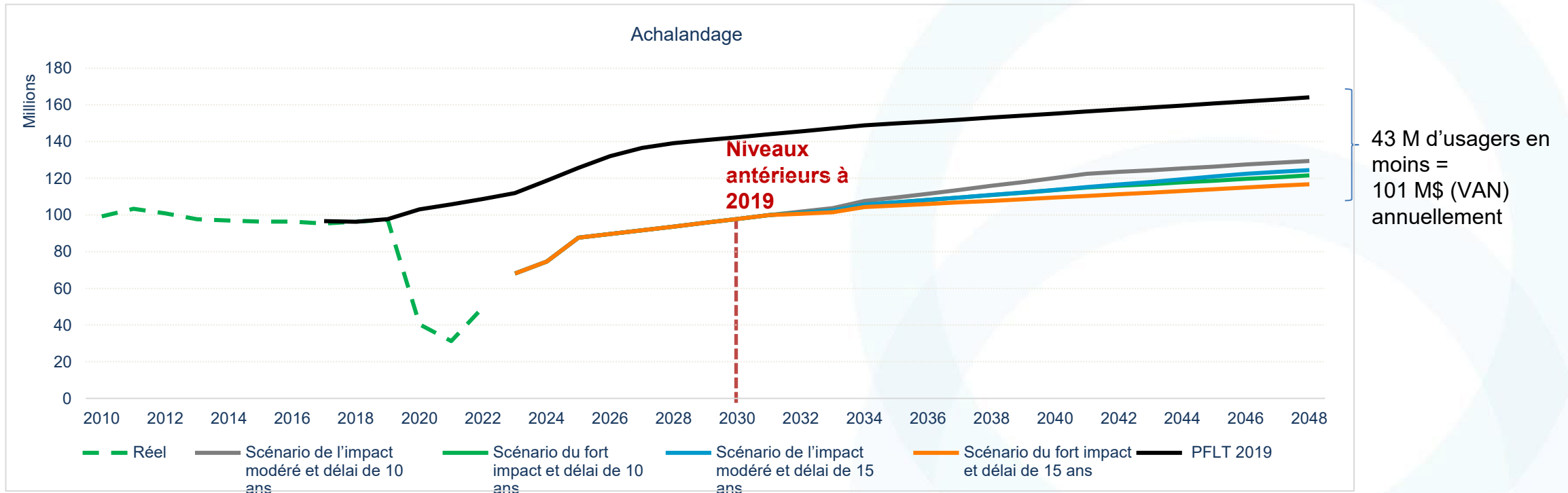
- Hypothèses clés du modèle 2019:
 - Achalandage en 2023 estimé à 112 millions de déplacements
 - Augmentation de 3 % de la taxe sur le transport en commun
 - Augmentation des tarifs de 2,5 %
 - Redevances d'aménagement à 80 % du chiffre de l'étude préliminaire (c.-à-d. 80 % de 72 M\$ annuellement = 58 M\$)
 - Étape 2 du TLR mise à jour pour refléter une hausse des coûts qui sont passés de 3 G\$ à 4,6 G\$
 - Étape 3 financée à 100 % par les paliers supérieurs du gouvernement

Pressions mises à jour pour 2023 (en milliards de dollars)

	Recettes F / (M)	Dépenses F / (M)	Net F / (M)	Explication
* Recettes tarifaires	(3,7)		(3,7)	Baisse de l'achalandage, gel des tarifs
Taxe sur le transport en commun	1,3		1,3	Augmentation de 6,4 %, 4,6 % et 4,5 % en 2020-2022 respectivement
Taxe sur l'essence	(0,8)		(0,8)	Suppression du doublement de la taxe sur l'essence (~ 32 M\$/an)
Financement fédéral permanent des transports en commun	2,3		2,3	Nouveau financement annoncé 75 M\$/an (estimation)
* Redevances d'aménagement	0,9		0,9	Augmentation présumée de 25 % des frais en 2024
* Coûts des autobus		(0,5)	(0,5)	Coûts plus élevés pour Para et CCT, heures de service d'autobus réduites
* Coûts d'exploitation des Étapes 1 et 2 du TLR		(1,4)	(1,4)	Coût du réseau ferroviaire plus élevé que prévu
Frais généraux et d'administration		(0,8)	(0,8)	Assurance, postes de soutien, système de contrôle des tarifs
* Immobilisations pour l'Étape 3 et la station de TLR Carling	8,6	(8,8)	(0,2)	Financement à 100 % par le gouvernement, sauf les coûts de préparation
* Fonctionnement - Étape 3	0,1	(1,2)	(1,1)	Hausse de l'achalandage de 2 %, coût d'exploitation de 64 M\$/an
* Coûts d'immobilisation du TCRA	1,7	(2,6)	(0,9)	Comprend le réseau abordable du PDT, financement aux 2/3 du gouvernement
* Projets prioritaires du transport en commun		(1,0)	(1,0)	Ajout de projets après 2031
Autre	0,1	(0,9)	(0,8)	Fonds de prévoyance de l'Étape 2, coût du renouvellement
Total	10,7	(17,3)	(6,6)	

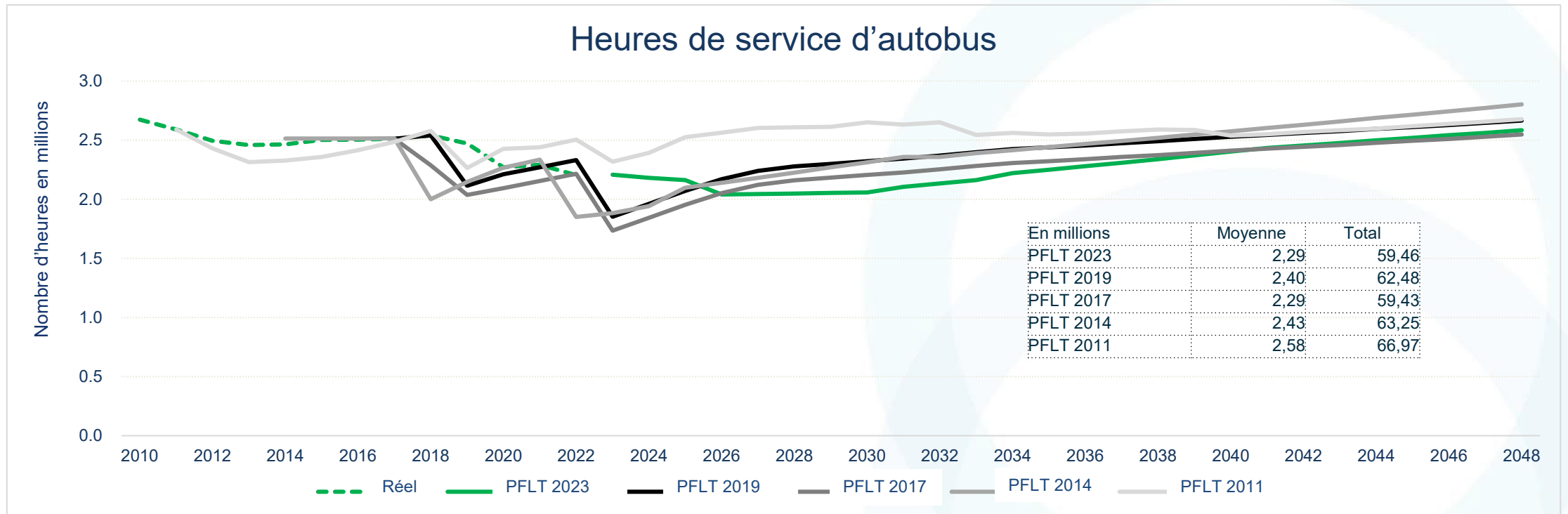
L'achalandage est en baisse de 29 %, et les recettes tarifaires ont diminué de 3,7 G\$

- L'achalandage est fondé sur le scénario du « fort impact et délai de 10 ans » :
 - En moyenne, 43 millions d'utilisateurs de moins par année, ce qui est inférieur de 29 % au PFLT 2019
 - Les recettes tarifaires sont maintenant inférieures de 3,7 G\$, ce qui équivaut à 141 M\$ par année (100 M\$ VAN)
 - Un gel des tarifs en 2020 et en 2023 a eu un impact de 430 M\$ sur le modèle.



Coûts des autobus – Augmentation de 0,5 G\$

- Les coûts de Para Transpo ont augmenté de 0,5 G\$ pour s'aligner sur la croissance de l'achalandage
- Les modifications apportées au Code canadien du travail ont ajouté des coûts de 0,5 G\$
- Diminution de 5 % des heures de service des autobus conventionnels, entraînant une baisse des coûts de 0,5 G\$ ou 21 M\$ par année (14 M\$ VAN)



Étape 3 du TLR – Frais d'exploitation accrus – 1,1 G\$

- Le PFLT suppose que la construction de l'Étape 3 est financée à 100 % par les paliers supérieurs du gouvernement.
- Le coût d'exploitation de l'Étape 3 ajouterait toutefois une pression budgétaire annuelle de 64 M\$, compensée seulement par de petites économies réalisées sur le service d'autobus.
- On estime que l'achalandage augmentera seulement de 2 %, soit 5 M\$.

Étape 3 du TLR En M\$ et en \$ de 2023	Coût annuel de l'exploitation ferroviaire
PSA, maintenance, entité ad hoc et assurance	40,9
Installations	7,0
Système de contrôle des tarifs	5,5
Opérateurs	5,2
Alimentation des véhicules	3,0
Soutien	2,5
Coût total	64,1

Coûts ferroviaires pour les Étapes 1 et 2

- Ce tableau indique la variation des coûts ferroviaires (M\$) entre le PFLT 2023 et le PFLT 2019 pour l'année 2027 qui est la première année complète de l'Étape 2.

En M\$ et inflation prise en compte	Année 2027		
	PFLT 2023	PFLT 2019	Modifieur F / (M)
Frais de soutien ferroviaire	18,6	10,4	(8,1)
<u>Ligne de la Confédération</u>			
Paiements pour l'entretien à RTM	102,2	94,4	(7,8)
Opérateurs	18,8	13,8	(5,0)
Énergie	22,9	20,3	(2,6)
Installations et autres	3,2	-	(3,2)
Total partiel	147,2	128,5	(18,7)
<u>Ligne Trillium</u>			
Paiements pour l'entretien à TNEXT	20,4	14,5	(5,9)
Opérateurs	6,7	5,4	(1,2)
Énergie	15,5	6,6	(8,9)
Installations et autres	2,3	-	(2,3)
Total partiel	44,9	26,5	(18,4)
Total	210,7	165,5	(45,2)

Transport en commun rapide par autobus – Augmentation de 0,9 G\$

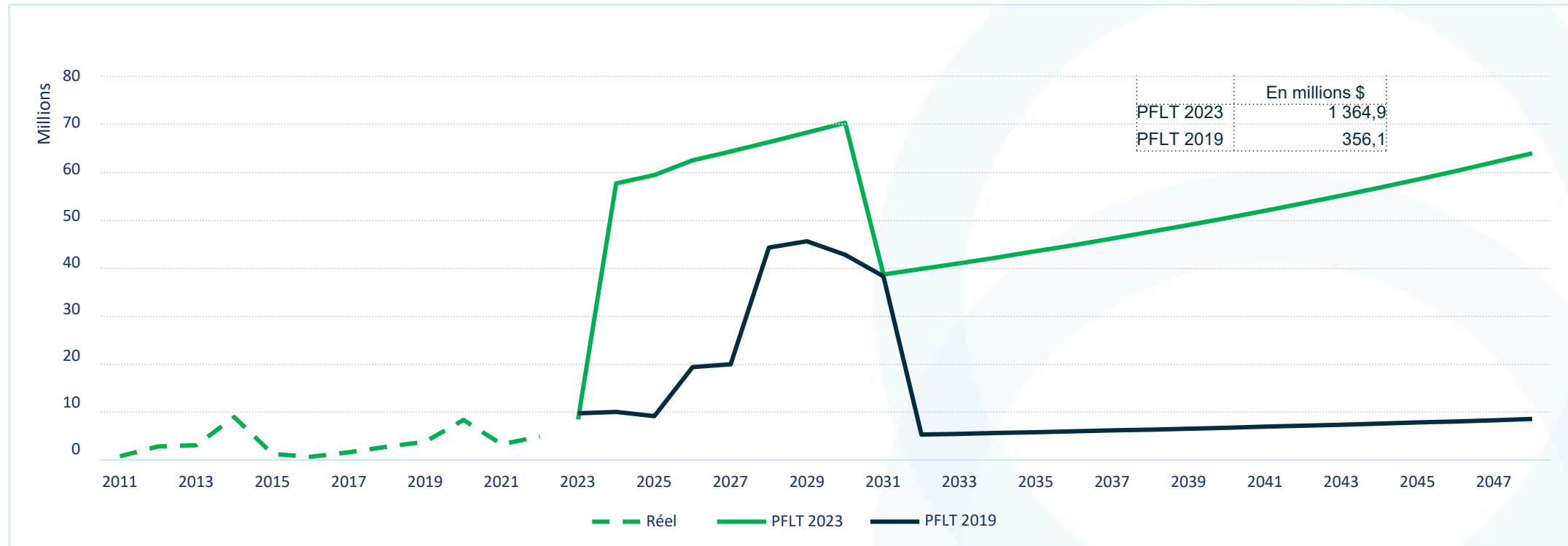
Projets de transport en commun rapide par autobus En millions \$	PFLT 2019 \$ de 2017	PFLT 2023 \$ de 2023	Mise à jour du PDT préliminaire - \$ de 2023
Corridor de transport en commun Baseline (de la station Baseline à la station Heron)	137,2	250,0	270,0
Transitway de Cumberland (du chemin Blair à Chapel Hill)		195,8	230,0
TCRA Baseline (de la station Baseline à la station Bayshore)		188,5	236,3
TCRA Heron (de Walkley à Innes)		175,3	221,2
Transitway de Cumberland (de Chapel Hill à Tenth Line)		140,8	150,0
Transitway de Cumberland (de Tenth Line à Frank-Kenny)		140,8	150,0
Transitway de Kanata Nord (de Corkstown à Solandt)	98,5	126,8	135,1
TCRA Heron (de la station Heron à Walkley)		112,5	140,8
Transitway de Cumberland (de la station Blair au chemin Innes)		100,5	127,5
Hospital Link (de Hurdman à St-Laurent à Blair à l'angle d'Innes)		95,9	182,5
TCRA du chemin Old Montreal (du chemin Trim à Frank-Kenny) ¹		71,7	71,7
Transitway de Kanata North (de Terry-Fox au pont Maxwell)		69,5	73,7
Prolongement du Transitway Sud-Ouest (de Chapman Mills à Cambrian)		55,0	55,0
Transitway Ouest (de Hazeldean à Fernbank)		44,1	44,1
Transitway de Kanata Nord (de Solandt à Terry-Fox)		35,3	36,9
Chapman Mills (de Chapman Mills à l'autoroute 416) ¹		35,3	35,3
Prolongement du Transitway Sud-Ouest (de Cambrian au parc relais Kilspindie) ¹		25,7	25,7
Transitway de Riverside-Sud (de la station de l'O-Train Limebank au parc relais Riverview)		23,2	25,2
Chapman Mills (de Longfields à Greenbank)		17,0	10,0
Chapman Mills (lien de Greenbank à Strandherd)	29,0	13,2	13,2
Transitway Ouest – Du chemin March à Terry-Fox		-	-
Total	264,7	1 916,7	2 234,2
Recettes de subventions fondées sur un financement aux 2/3 provenant des paliers supérieurs	(176,5)	(1 277,8)	(1 489,5)
Coût net pour la Ville – excluant l'inflation	88,2	638,9	744,7
¹ identifié dans le PDT 2013 comme étant conceptuel uniquement			

- Le modèle de viabilité financière suppose un financement aux 2/3 provenant des paliers supérieurs du gouvernement pour le TCRA, ce qui ne s'est pas concrétisé à ce jour.
- Les plus récentes estimations des augmentations du PDT sont plus élevées que celles qui sont incluses dans la présente mise à jour.

Projets prioritaires de transport en commun – Augmentation de 1 G\$

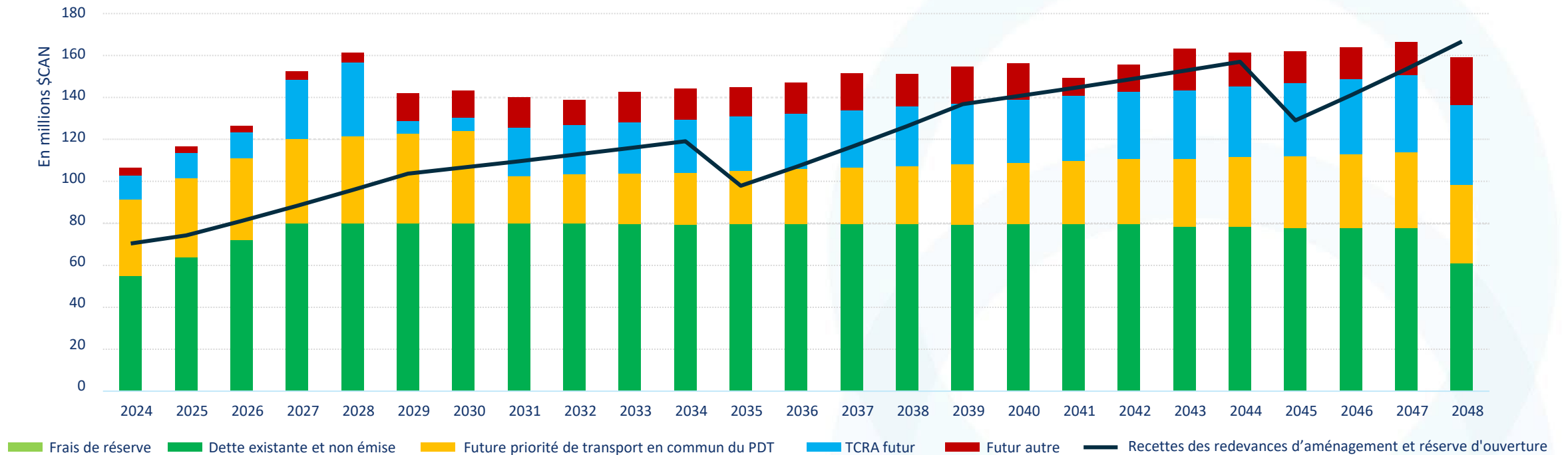
- Les prévisions pour les projets prioritaires de transport en commun sont passées de 0,4 G\$ dans le PFLT 2019 à 1,4 G\$ pour s'aligner sur ce qui était prévu pour le réseau abordable dans le PDT 2013.
- Le tableau ci-dessous présente les prévisions annuelles jusqu'en 2048 ainsi que les dépenses réelles depuis 2011
- Il est nécessaire de rattraper le retard d'ici 2031 pour bâtir le réseau abordable.

Projets prioritaires de transport en commun



Redevances d'aménagement – Augmentation de 0,9 G\$, mais laisse un déficit de 1,0 G\$

- Nous facturons actuellement un montant insuffisant pour les redevances d'aménagement du transport en commun.
- Le modèle 2023 suppose une augmentation de 25 % du taux de redevances d'aménagement du transport en commun qui ne couvre même pas le coût de l'Étape 2.



Leviers de la viabilité financière

- La viabilité financière ne peut être atteinte en modifiant un seul levier; il faut que ce soit une combinaison de leviers :
 - Taxe sur le transport en commun
 - Augmentation de la contribution aux immobilisations
 - Tarifs de transport en commun
 - Réduction des coûts d'exploitation
 - Ouverture de l'Étape 3
 - Augmentation des redevances d'aménagement
 - Remplacement du TLR par le TCRA ou par des projets prioritaires de transport en commun

Autres options

- Expansion du secteur de transport en commun urbain ou contribution aux coûts du transport en commun urbain depuis les secteurs ruraux
- Doubler la taxe provinciale sur l'essence
- Financement gouvernemental pour combler les lacunes en matière de financement
- Financement provincial semblable à Metrolinx / GO Transit dans la région de Toronto
- Autres sources de revenus (droits municipaux d'immatriculation des véhicules, frais pour les services de voiturage, taxes sur les stationnements privés, captation de la valeur foncière, vente de droits d'aménagement aux stations de transport en commun, péage routier, frais de périmètre et frais de mobilité)

Prochaines étapes

- Budgets de fonctionnement et des immobilisations du transport en commun de 2024 et de 2025
- Étude préliminaire sur les redevances d'aménagement 2024
- Plans de gestion des actifs de transport en commun
- Plan directeur des transports
- Plans d'aménagement axés sur le transport en commun
- Plans pour l'Étape 3 du TLR
- Programme des autobus à émission zéro
- Mises à jour du Plan directeur sur les changements climatiques
- Plan financier à long terme pour le transport en commun 2025

Des questions?