



**MÉMOIRE DU SECTEUR TRANSPORT URBAIN DE PERSONNES  
DU SYNDICAT CANADIEN DE LA FONCTION PUBLIQUE (FTQ)**

**Déposé à  
Monsieur Louis Bernard, mandataire du gouvernement  
Le 30 septembre 2002**

## INTRODUCTION

Le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP-FTQ) représente la très grande majorité des travailleuses et travailleurs oeuvrant dans le secteur du transport urbain de personnes au Québec. À ce titre, notre organisation vous soumet le fruit de ses réflexions quant aux différentes problématiques soulevées par la nécessité d'adapter le financement du transport en commun aux nouvelles réalités urbaines qu'entraînent notamment les regroupements municipaux.

De par la présence quotidienne de nos membres sur le terrain, de par l'expertise développée par notre organisation tant sur les questions de relations de travail dans ce secteur d'activité que sur le développement régional des infrastructures de transport en commun, nous croyons pouvoir faire bénéficier les décideurs, tout autant que les usagers, d'un apport non négligeable au débat entourant le financement des services de transport public.

Nous souhaitons que ce débat se fasse avec le maximum de transparence et en prenant en compte l'avis de tous les acteurs et partenaires dans un secteur que nous considérons vital à l'essor de nos communautés, tant sur le plan social qu'économique.

À l'heure des grandes discussions sur le Protocole de Kyoto — changements climatiques, effet de serre<sup>1</sup>, etc., — la problématique du transport en commun acquiert une importance vitale et commande une réorientation des politiques sociales dans lesquelles il nous faudra trouver un équilibre entre les objectifs économiques, sociaux et écologiques.

## DES COÛTS INDÉSIRABLES

Les coûts externes engendrés par le transport dans toutes ses formes ne sont plus à démontrer. Les études foisonnent pour démontrer les effets secondaires préjudiciables des activités économiques liées au transport : nuisances sonores, pollution atmosphérique, émission outrancière de gaz à effet de serre, congestion urbaine, multiplication d'accidents ...

Le rôle joué par le transport individuel dans ce sombre tableau n'a pas, lui non plus, à faire l'objet d'autre démonstration : dans l'ensemble des pays industrialisés, la quasi-totalité des coûts externes générés par le transport des voyageurs est à mettre au compte du transport individuel, le transport collectif n'y jouant que très peu<sup>2</sup>. Il ne faut donc pas s'étonner de constater que la place de l'automobile dans la ville est aujourd'hui de plus en plus questionnée, pour laisser place à de nouvelles valeurs privilégiant la qualité de vie urbaine et la santé publique plutôt que l'intérêt purement individuel.

S'agit-il, dès lors, de pénaliser le recours à l'automobile ? Nous ne croyons pas que la voie coercitive soit à favoriser : nous croyons plutôt que l'offre de solutions intéressantes, facilement accessibles et à un prix abordable constitue la voie par excellence à mettre de l'avant.

Comme le notait la Commission ontarienne des droits de la personne dans un *Document de travail sur les services accessibles de transport en commun en Ontario*,

---

<sup>1</sup> Environ 30 % des émissions de gaz carbonique au Canada proviennent du secteur du transport.

<sup>2</sup> Selon une étude menée en France à l'hiver 2001 par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), 84 % des dépenses directes de fonctionnement et d'investissement des différents modes de transport avaient été consacrées aux transports individuels et 16 % aux transports collectifs ; 95 % des coûts externes générés par le transport des personnes étaient imputables au transport individuel, contre 5 % pour le transport collectif. Voir *Trans Flash*, no 261, juin 2001.

*«Les transports en commun offrent aux gens un moyen abordable et commode de se rendre au travail et d'avoir accès aux biens, aux services et aux installations. Ils facilitent un certain degré d'intégration à la vie publique et sociale de nos collectivités, en plus de contribuer à l'aménagement urbain et régional en offrant des solutions efficaces et écologiques ... (16 janvier 2002, p. 8).*

Or, le Canada, en 1997, comptait 16 millions de voitures et de camionnettes pour 20 millions de conducteurs autorisés. Ces voitures et camionnettes contribuaient pour plus de 87 % de l'activité de transport des passagers. Le transport en commun, l'autocar, le rail et les services de traversier comptaient conjointement pour moins de 6 % de cette activité. Entre 1988 et 1995, la clientèle du transport en commun a diminué en moyenne de 2 % par année<sup>3</sup>.

D'emblée, nous disons qu'il faut améliorer l'accès aux réseaux de transport en commun, dans les grandes villes comme en régions (modernisation des infrastructures, meilleures liaisons entre centres et périphérie, améliorations pour les personnes à mobilité réduite, etc.), qu'il faut une meilleure intégration des différents modes de transport (plus grande coordination entre autobus, métro, trains régionaux et de banlieue, mais aussi avec les autres formes collectives de transport comme les autobus pour personnes à mobilité réduite, les mini-bus ou les taxis collectifs) et des mécanismes administratifs (répartition régionale et provinciale) et enfin, qu'il faut mettre le transport en commun au centre d'activités négligées (aménagement du territoire, accès aux milieux de travail ...).

#### **Recommandation 1**

Améliorer l'accès aux réseaux de transport en commun, dans les grandes villes comme en régions (modernisation des infrastructures, meilleures liaisons entre centres et périphérie, améliorations pour les personnes à mobilité réduite, etc.)

#### **Recommandation 2**

Mieux intégrer les différents modes de transport (plus grande coordination entre autobus, métro, trains régionaux et de banlieue, mais aussi avec les autres formes collectives de transport comme les autobus pour personnes à mobilité réduite, et les mini-bus) et les mécanismes administratifs (répartition régionale et provinciale)

#### **Recommandation 3**

Mettre le transport en commun au centre d'activités négligées (aménagement du territoire, accès aux milieux de travail ...).

Cela représente pour nous des défis incontournables auxquels nous sommes aujourd'hui confrontés, ce qui pose, évidemment, la question du financement.

---

<sup>3</sup> Chiffres tirés d'un document de discussion de Transports Canada, *Pour un réseau de transport durable*, Mai 2000, p. 21.

## FINANCEMENT DU TRANSPORT URBAIN

### Un point tournant dans le financement des sociétés de transport : la réforme Ryan

D'entrée de jeu, il nous apparaît impératif et urgent que l'État québécois prenne les dispositions nécessaires pour rétablir le niveau de financement que connaissaient les sociétés de transport avant 1992, soit avant l'imposition de ce qu'il a été convenu d'appeler *la réforme Ryan*. La saignée qui a alors été opérée a eu, et a encore aujourd'hui, des effets dévastateurs qui se doivent d'être corrigés.

#### Recommandation 4

Que l'État québécois prenne les dispositions nécessaires pour rétablir le niveau de financement que connaissaient les sociétés de transport avant 1992, soit avant l'imposition de ce qu'il a été convenu d'appeler *la réforme Ryan*.

L'expérience des neuf dernières années, avec un transport en commun voguant de crise en crise dans un environnement de sous-financement chronique, a en effet amplement démontré le manque de vision du gouvernement de l'époque. Le tableau que l'on retrouve en dernière page illustre très bien notre propos. On peut y constater plus de 400 M \$ de manque à gagner pour une seule des sociétés de transport, à savoir la STM (anciennement la STCUM). Les répercussions de ce sous-financement sur les services aux usagers sont quotidiennes.

À titre d'exemple, qu'il nous soit permis de mentionner quelques-uns des effets dévastateurs qu'a produit cette réforme.

- diminution des heures de services livrés ;
- coupures de services quotidiennes ;
- augmentation des normes de charges (conséquence : entassement accru des usagers à bord) ;
- élimination de circuits complets d'autobus ;
- dégradation généralisée de la qualité du service ;
- augmentation nuisible du nombre de voitures sur l'île de Montréal ;
- augmentation des bouchons de circulation ;
- étalement des heures de pointe A.M. et P.M.<sup>4</sup> ;
- détérioration de l'environnement (augmentation de l'émission de gaz à effet de serre) ;
- diminution marquée du nombre total d'employés des sociétés (uniquement à la STM, par exemple, il y a une diminution de 700 personnes [chauffeurs et employés de bureau]). Conséquence directe : une perte d'expertise considérable dont nous paierons le prix collectivement.
- diminution marquée de la fréquence de passage des autobus, par conséquent augmentation du temps d'attente moyen des usagers.

Il est grand temps de cautériser la plaie. Le gouvernement peut et doit corriger ces problèmes dans l'intérêt des usagers et de la population en général, et ce dans une perspective de développement durable.

---

<sup>4</sup> Les sociétés de transport n'ont pas l'entière responsabilité de cet état de fait et l'augmentation annuelle du nombre de voitures y joue sans doute pour une grande part, mais il y a une relation de cause à effet directe entre la dégradation du service offert par les sociétés de transport — et l'étalement aux heures de pointe — et l'augmentation du nombre de voitures sur le réseau routier.

Alors même que le gouvernement du Québec réclame avec raison de mettre fin au déséquilibre fiscal entre le Fédéral et les provinces, il se doit de ne pas creuser davantage le fossé qui se creuse entre lui et les municipalités. Force est de constater, à l'échelle du Canada, qu'entre 1995 et 2001, les recettes des administrations locales se sont accrues de 14 % seulement, comparativement à 38 % et 30 % respectivement pour les recettes fédérales et provinciales<sup>5</sup>.

## **La responsabilité du Gouvernement du Québec**

Il nous apparaît indéniable que le gouvernement québécois ne peut se dégager des responsabilités qui sont siennes, en prétextant que les réseaux de transport en commun, et plus spécifiquement celui de la plus grande ville de la province, ne relèvent pas de sa compétence mais plutôt des municipalités elles-mêmes. La nouvelle grande ville de Montréal, augmentée de ses deux villes riveraines et de leurs couronnes, représente plus de la moitié de la population québécoise et constitue désormais le cœur du Québec. En poursuivant cette analogie, le transport en commun pourrait représenter les veines qui transportent le sang — les travailleurs — à ce cœur névralgique et le gouvernement du Québec, l'âme de cette entité vivante.

Le sort de l'économie générale du Québec est sans contredit lié à la bonne santé économique et financière de Montréal. Pour que la ville de Montréal soit en bonne santé et représente un attrait pour les investisseurs, il faut un réseau de transport en commun qui soit à la hauteur des attentes des usagers afin de faciliter les déplacements de ces derniers. Un réseau de transport en commun efficace serait en effet un incitatif puissant pour que les automobilistes renoncent à leur voiture personnelle pour leurs déplacements urbains. La preuve en a été faite au début des années 90. À cette époque la STM constatait une baisse d'achalandage suite au retrait financier du gouvernement du Québec. La STM avait mis alors sur pied un plan de relance du transport, qui constituait essentiellement en une augmentation du service offert. Cet effort s'est traduit par une augmentation significative de l'achalandage. Malheureusement ce plan a été mis de côté. Conséquence, l'achalandage est retombé.

Une diminution du nombre de voitures sur le réseau routier n'aurait que des effets bénéfiques pour tous : diminution des retards et des pertes de temps liés à une circulation trop lourde, baisse du coût d'entretien des routes, accélération des déplacements, réduction de l'émission des gaz à effet de serre responsable des changements climatiques et du smog qui empoisonne nos vies, sans compter les effets bénéfiques sur l'état de santé. Effectivement, si la qualité de l'air s'améliore de façon sensible, il y aura un impact positif sur la santé respiratoire des gens (jeunes et moins jeunes), contribuant ainsi à diminuer la pression exercée sur le réseau de la santé par les gens aux prises avec des difficultés respiratoires.

Le gouvernement du Québec doit être le chef de file d'une telle transformation, en faisant la promotion d'une politique de financement du transport en commun qui place au centre de ses objectifs l'efficacité économique, sociale et écologique.

### **Recommandation 5**

Le gouvernement du Québec doit se faire le promoteur d'une politique de financement du transport en commun qui place au centre de ses objectifs l'efficacité économique, sociale et écologique.

<sup>5</sup> Groupe financier Banque TD, *Un choix entre investir dans les villes canadiennes et désinvestir dans l'avenir du Canada*, Rapport spécial, 22 avril 2002.

## **Assurer un financement stable dans une perspective de développement durable**

### Sociétés de transport : norme de contribution constante et élargissement de taxes

La loi constitutive des différentes sociétés de transport n'étant pas, en elle-même, garante de la viabilité de ces sociétés, de la quantité et de la qualité des services offerts, nous croyons que le législateur devrait profiter de la révision du cadre financier du transport en commun pour introduire des dispositions visant à assurer un financement stable des sociétés de transport dans une perspective de développement durable, tel que nous l'avons défini ci-dessus.

#### **Recommandation 6**

Le législateur devrait profiter de la révision du cadre financier du transport en commun pour introduire des dispositions visant à assurer un financement stable des sociétés de transport dans une perspective de développement durable.

Ces dispositions pourraient se traduire, notamment, par l'établissement d'une norme de contribution constante des municipalités aux sociétés de transport. Une telle norme enchâssée dans un cadre législatif (ou réglementaire) aurait pour avantage de ne plus soumettre la croissance ou la décroissance des activités de transport en commun aux aléas de la politique municipale ou encore aux conflits intermunicipaux sur la base de critères géographiques ou de densité démographique. Cette cotisation annuelle constante devrait également être revue à chaque année pour tenir compte de l'inflation et des augmentations subites de coûts, comme par exemple ceux des matières premières (hausse des coûts du carburant entre autres).

Nous avons déjà dit qu'il fallait rétablir le plus tôt possible le financement au niveau que connaissaient les sociétés de transport avant 1992.

La norme de contribution que nous proposons pourrait contribuer à ce rétablissement mais d'autres avenues pourraient également être envisagées pour assurer une source de financement récurrente pour les sociétés de transport.

Pensons à l'élargissement à l'ensemble de la province de la surtaxe de un cent et demi sur l'essence. Présentement, seule la région de Montréal est touchée par cette taxe. L'élargissement à l'ensemble des régions pourrait dégager une source de revenu récurrente afin d'aider les petites sociétés de transport à financer leurs activités et permettre ainsi d'offrir un service aux usagers sept jours sur sept, ce qui n'est pas toujours le cas. Il faut souligner que certaines sociétés de transport n'offrent pas de service aux voyageurs le dimanche. Cette lacune est hautement préjudiciable aux habitudes de déplacement des voyageurs.

#### **Recommandation 7**

Élargir à l'ensemble de la province de la surtaxe de un cent et demi sur l'essence.

Pensons également à l'élargissement de la taxe pour le transport en commun que l'on retrouve sur le compte de taxe municipale. Présentement, cette taxe ne vise que les municipalités qui offrent un service de transport en commun. Il est indéniable que les citoyens desdites municipalités jouissent d'une plus-value avec un tel service. Mais il faut aussi admettre que les citoyens des

municipalités environnantes en jouissent également. Que ce soit par le simple fait d'avoir accès au réseau ou encore de circuler en automobile à l'intérieur des villes-centre, ils bénéficient d'un allègement de la circulation et de tout ce qui en découle (moins d'embouteillages, déplacements facilités, moins de perte de temps, etc.). C'est la raison pour laquelle nous préconisons d'élargir le bassin des gens qui doivent contribuer à cette taxe.

### **Recommandation 8**

Élargir le bassin des gens qui doivent contribuer à la taxe sur le transport en commun à même le compte de taxe municipale.

### Sources classiques

Enfin, des sources de financement beaucoup plus classiques sont disponibles et visent toutes l'automobile qui, indirectement, bénéficie des bienfaits du transport en commun (déplacement plus rapide que s'il n'existait pas de transport en commun). La façon la plus facile de favoriser le transport en commun est sans contredit d'augmenter les coûts reliés à l'utilisation de l'automobile : l'essence, l'immatriculation, le stationnement, les ponts. Nous croyons qu'il y a sans doute des avenues à ouvrir à ce chapitre, mais il faut être prudent.

Prenons par exemple la question des péages. Certaines analyses d'expériences étrangères dressent des bilans fort négatifs de l'imposition de droits de péages. Ainsi, dans la ville d'Oslo, la mise en place d'un réseau de péages n'a pas fait diminuer, au contraire, le nombre d'usagers. On parle même d'un «succès de foule», ce qui n'était pas le but recherché, puisqu'on voulait réduire l'affluence sur les axes routiers de la ville. Les chiffres disponibles font état d'un taux de fréquentation des transports publics d'environ 15 %, ce qui est extrêmement faible par rapport à d'autres villes européennes. C'est donc dire que sans une alternative attrayante et efficace offerte du côté du transport en commun, le péage peut ne pas réussir à «pénaliser» suffisamment les automobilistes. Et s'il les pénalise trop, l'automobile deviendra un luxe inabordable pour une grande partie de la population. À l'heure où on parle tous azimuts de régimes à deux vitesses, faudrait-il parler de réseau routier à deux vitesses ? Il faut donc y regarder à deux fois. En tout état de cause, si le péage était retenu comme incitatif à l'utilisation du transport en commun, il devrait succéder à l'amélioration de ce dernier pour jouer ensuite comme une source de revenu à réaffecter à une politique du transport développée sous l'angle du développement durable.

### **Recommandation 9**

Si le péage était retenu comme incitatif à l'utilisation du transport en commun, il devrait succéder à l'amélioration de ce dernier pour jouer ensuite comme une source de revenu à réaffecter à une politique du transport développée sous l'angle du développement durable.

Quant aux taxes sur l'essence et l'immatriculation, ne serait-il pas loisible, à l'instar de plusieurs pays européens, d'envisager leur variabilisation<sup>6</sup> ? On parle de «réforme fiscale écologique» ou

---

<sup>6</sup> Par exemple, la Norvège a eu recours à la fiscalité pour limiter les émissions de gaz carbonique issues du transport ; la Suède, à une taxe sur le carbone (mazout, charbon, pétrole, gaz naturel, carburant diesel et carburant d'aviation) ; les Pays-Bas, à une taxe réglementaire sur l'énergie appliquée aux entreprises et aux consommateurs ; l'Italie et

de «verdissement de la fiscalité». Dans un texte rédigé par Erik Paredis intitulé *Prix corrects et développement durable ; une histoire nécessaire, mais laborieuse*<sup>7</sup>, on explique que le but est de restructurer la base fiscale de telle sorte que ce qui n'est pas souhaité soit systématiquement taxé davantage (comme l'émission de gaz carbonique) alors que ce qui est souhaité (le travail, les investissements, les placements éthiques, les produits respectueux de l'environnement, etc.) le soient moins.

*«La plupart du temps, on défend dans ce contexte la neutralité budgétaire et fiscale. On entend par là que les recettes des autorités doivent rester égales et que la pression fiscale totale ne peut pas augmenter.» (p. 2)*

Il s'agirait entre autres de réduire les taxes fixes liées à la possession d'un véhicule (assurances et immatriculation) selon le type de véhicule (des droits plus élevés pour les véhicules les plus pollués) et d'augmenter les taxes liées à l'utilisation (essence, frais de stationnement, et péage le cas échéant). Les accroissements de taxes dont nous traitons ici ne devraient pas avoir pour effet d'accroître le fardeau fiscal net des Québécois et des Québécoises. Il s'agirait donc de majorations qui trouvent leur contrepartie dans la diminution équivalente des impôts fédéral et provincial dans d'autres domaines.

### **Recommandation 10**

Réduire les taxes fixes liées à la possession d'un véhicule (assurances et immatriculation) selon le type de véhicule (des droits plus élevés pour les véhicules les plus pollués) et augmenter les taxes liées à l'utilisation (essence, frais de stationnement, et péage le cas échéant).

Nous tenons ici à ouvrir une parenthèse sur le rôle du gouvernement fédéral. Selon une étude de la *David Suzuki Foundation*<sup>8</sup>, ce dernier tire environ 3,8 milliards de dollars de la taxe sur l'essence alors que les dépenses de transport seraient inférieures à 400 millions \$. Or, le Canada est le seul pays de l'OCDE à ne pas offrir de soutien au transport en commun. Il serait sans doute intéressant de revendiquer qu'une partie des recettes fédérales soient remises aux provinces et aux municipalités pour des fins d'amélioration et d'extension du système de transport en commun. D'ailleurs, Transports Canada a déjà exprimé la nécessité de sa collaboration. Voici ce qu'on peut lire dans le document de discussion préparé pour l'élaboration de la deuxième *Stratégie de développement durable* de Transports Canada en mai 2000 :

*«Nous sommes conscients du fait qu'une bonne partie du secteur des transports relève des provinces et des municipalités. Transports Canada se trouve confronté au défi de trouver la bonne combinaison d'outils pour tenir compte des considérations économiques, sociales et environnementales et de travailler de concert avec les provinces, les municipalités et le secteur privé pour rendre le transport plus durable.» (Pour un réseau de transport durable, document de discussion de mai 2000, p. 4).*

---

l'Allemagne, à une augmentation des taxes d'accise sur l'essence, le carburant diesel, le charbon et l'huile ; la France, à une taxe générale sur les activités polluantes, etc.

<sup>7</sup> Texte préparatoire au symposium du CFDD ( ?) de Bruxelles, le 14 juin 2002.

<sup>8</sup> FULTON, Jim, *De la crise à l'occasion à saisir : changement climatique, viabilité écologique et sécurité économique*, David Suzuki Foundation, 10 septembre 1999.

## Recommandation 11

Qu'une partie des recettes fédérales de 3,8 milliards \$ de la taxe sur l'essence soient remises aux provinces et aux municipalités pour des fins d'amélioration et d'extension du système de transport en commun.

En remettant aux provinces et aux municipalités, dans le respect de leurs compétences, une partie des recettes qu'il tire à même la taxe sur l'essence, le gouvernement fédéral réussirait facilement à relever le défi auquel il se trouve «confronté».

### Privatisation : expériences décevantes

Depuis quelques années, des pressions sont exercées par des associations de transporteurs ou des transporteurs privés, affiliés ou non avec des firmes étrangères, pour tenter de démontrer l'opportunité de privatiser le transport en commun ou d'implanter un modèle appelé «la mise en concurrence progressive sous contrôle public». Ces pressions se sont renforcées avec les récents regroupements de municipalités mais à ce jour, rien ne démontre, dans ces diverses démarches et études, qu'il y aurait des avantages, tant pour les usagers que pour les payeurs de taxes, et ce, tant au niveau économique que de la qualité du service.

Dans une étude d'opportunité préparée en avril 2000 par Samson, Bélair, Deloitte & Touche pour l'Association des propriétaires d'autobus du Québec et intitulée *Vers un transport en commun plus compétitif pour la région de Montréal*, les auteurs ont recensé des expériences de mises en concurrence au cours des 20 dernières années dans dix juridictions internationales, dont celle de la déréglementation/privatisation expérimentée au Royaume-Uni. Voici ce qu'on en dit :

*«Les résultats de la mise en concurrence via la déréglementation/privatisation tel qu'expérimenté au Royaume-Uni se sont avérés décevants étant donné une baisse sensible du niveau de l'achalandage (...) Les principales raisons ayant causé la baisse de l'achalandage proviennent de l'augmentation des tarifs imposés par les entreprises privées, la mauvaise intégration des systèmes et le manque de coordination des services.» (p. ii)*

Et bien que l'étude en question ait retenu comme modèle une certaine mise en concurrence sous contrôle public, il n'en reste pas moins qu'elle conclut :

*«Même si l'exploitation quotidienne des réseaux de transport en commun peut être graduellement transférée au secteur privé, le transport en commun doit demeurer un service public sous la gouverne des représentants de la population car les bénéfices qu'il procure à la société dépassent largement les avantages directs qu'en retirent les usagers et les exploitants.»*

*C'est pourquoi les grandes orientations du transport en commun doivent continuer à s'élaborer dans une perspective plus large que la simple rentabilité commerciale et qu'il doit continuer d'être soutenu par les pouvoirs et les fonds publics.» (p. vi)*

Il va de soi que la remise du transport collectif entre les mains de l'entreprise privée ne peut conduire qu'à une hausse des tarifs, taux de profit exige !, et à une diminution des utilisateurs. Il faut plutôt à cet égard fournir les efforts nécessaires pour se protéger contre l'Accord général sur la commercialisation des services, advenant le cas où le Canada signerait cette entente, adhérant ainsi à la structure juridique de l'Organisation mondiale du commerce. Cette démarche de marchandisation nous retirerait toute capacité politique au profit du seul marché, en interdisant

les subventions ou péréquations. Faut-il rappeler que la mission première d'un service public n'est pas de faire des profits ?

### **Recommandation 12**

Fournir les efforts nécessaires pour protéger le transport en commun contre l'Accord général sur la commercialisation des services, advenant le cas où le Canada signerait cette entente, adhérant ainsi à la structure juridique de l'Organisation mondiale du commerce.

Plutôt que de mettre le transport public entre les mains de l'entreprise privée, nous croyons qu'il faudrait davantage trouver les moyens d'inciter cette dernière à souscrire à une politique durable de transport en commun. À cet effet, nous vous soumettons, en plus d'un financement haussé des municipalités, deux autres sources de revenus stables.

#### L'entreprise : mise à contribution

Le gouvernement du Québec devrait saisir l'occasion pour encourager les entreprises à tenir compte de certaines obligations, dans le respect de normes sociales minimales. Premièrement, une taxe spéciale aux entreprises qui sont situées dans les parcs industriels pourrait être instaurée, sur la base, par exemple, de la masse salariale, ou encore, une taxe sur les terrains de stationnement (par aire de stationnement) de ces entreprises dans les parcs industriels. En retour, ces mêmes entreprises pourraient profiter d'exonérations fiscales pour investissements éthiques ou respectueux de l'environnement, ou encore pour l'instauration de systèmes de transport public ou de transport en commun pour leurs salariés. Deuxièmement, nous pourrions aussi mettre à contribution tous ces centres d'achat, qui sont érigés en périphérie des centres urbains régionaux et qui vident les rues commerciales des centres, en leur imposant une taxe basée sur la valeur locative globale et en taxant leurs stationnements (par aire de stationnement). De tels revenus stables pourraient permettre aux sociétés régionales de transport d'améliorer et d'étendre leurs services à un niveau enviable de qualité.

### **Recommandation 13**

Instaurer une taxe spéciale aux entreprises qui sont situées dans les parcs industriels, sur la base, par exemple, de la masse salariale, ou encore, une taxe sur les terrains de stationnement (par aire de stationnement) de ces entreprises dans les parcs industriels.

### **Recommandation 14**

Mettre à contribution tous ces centres d'achat, qui sont érigés en périphérie des centres urbains régionaux et qui vident les rues commerciales des centres, en leur imposant une taxe basée sur la valeur locative globale et en taxant leurs stationnements (par aire de stationnement).

Nous ne voulons pas par là éloigner les entreprises. Au contraire. Nous croyons que le temps, c'est de l'argent, pour les entreprises qui font de plus en plus affaires sur les marchés mondiaux. De ce point de vue, nous avons intérêt à ce que nos centres urbains évitent les congestions paralysantes de la circulation, ce qui agit précisément comme repoussoir pour les entreprises. Le

transport en commun est déterminant pour la réduction de la congestion et permet de déplacer les gens<sup>9</sup>, les services et les biens plus vite et à meilleur marché.

### **Agence métropolitaine de transport et sociétés de transport : dédoublément**

L'Agence métropolitaine de transport est une créature du gouvernement du Québec qui a pour mandat d'améliorer l'efficacité des déplacements de personnes dans la grande région de Montréal en faisant la promotion de l'utilisation des transports collectifs. Les sociétés de transport ont quant à elles pour mission d'assurer, par des modes de transports collectifs, la mobilité des personnes, c'est-à-dire d'exploiter et de gérer un réseau de transport en commun. Les budgets accordés à de tels organismes devraient être utilisés en fonction de leurs mandats respectifs. Force est de constater que l'AMT entre en concurrence avec les sociétés de transport pour diverses activités d'exploitation, occasionnant ainsi un dédoublement coûteux qui ne sert en rien le transport en commun. Nous pensons que les sommes d'argent dédiées à l'AMT pour la vente de billets ou encore pour la gestion des voies réservées aux autobus, seraient beaucoup mieux utilisées par les sociétés de transport, puisque ces dernières ont déjà l'infrastructure nécessaire pour vaquer à de telles activités. Ce dédoublement est inutile et constitue une utilisation inefficace des budgets déjà trop restreints affectés au transport en commun. Il est impératif pour nous de voir à corriger cette situation.

#### **Recommandation 15**

Éviter les dédoublements entre l'Agence métropolitaine de transport et les sociétés de transport.

## **TRANSPORT ADAPTÉ POUR PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE**

### **Pour un guichet unique**

D'emblée, nous souscrivons à la nécessité de mettre en place un guichet unique qui rapatrierait les activités de transport adapté actuellement assumées par différents organismes, ministères et établissements (par exemple, le transport de personnes en centre d'accueil, le transport en direction d'hôpitaux, etc). Il va de soi que les budgets prévus pour ces activités dans les ministères, organismes et établissements devraient être établis en conséquence. Nous croyons que ce guichet unique devrait se matérialiser sous l'égide de la STM.

#### **Recommandation 16**

Mettre en place un guichet unique qui rapatrierait les activités de transport adapté actuellement assumées par différents organismes, ministères et établissements (par exemple, le transport de personnes en centre d'accueil, le transport en direction d'hôpitaux, etc).

---

<sup>9</sup> Le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* a estimé que le coût marginal social du déplacement d'un passager en période de pointe est de 0,47 \$ du kilomètre en véhicule privé, comparativement à 0,30 \$ via le transport en commun. Voir le mémoire de l'Association canadienne du transport urbain au Comité permanent des finances de la Chambre des communes, *Le transport collectif : synonyme d'un Canada plus concurrentiel*, août 2001.

Un tel guichet unique devrait permettre l'établissement de normes uniformisées tant au chapitre des coûts qu'à celui de la qualité des services offerts à la clientèle. En effet, on constate aujourd'hui des disparités considérables de coûts et de qualité des services offerts, tant à l'intérieur d'un même territoire qu'entre les différentes régions.

Dans certains cas, cette disparité de coûts d'opération peut s'expliquer, notamment, par la *vitesse commerciale*. En effet, il en coûte beaucoup moins cher d'opérer un véhicule de transport adapté en zone semi-urbaine ou en banlieue que dans le Centre-ville de Montréal, compte tenu de la fréquence des arrêts, de la densité de la circulation, du caractère plus complexe de la répartition des requêtes de transport vers les véhicules en constant déplacement. Mais dans d'autres cas, où certains transporteurs privés sont en situation de quasi-monopole, cette disparité de coûts n'a pas sa raison d'être et s'accompagne trop souvent d'une piètre qualité des services offerts.

### **Pour une meilleure répartition, centralisée, des requêtes**

Avec le développement des technologies et des communications à haute vitesse, la distance entre le requérant et la personne chargée de traiter sa requête n'a plus d'importance. Est-il normal, aujourd'hui, que deux personnes affectées au traitement des requêtes de transport adapté soient assises côte à côte et ne puissent avoir une vue d'ensemble des déplacements de véhicules de transport adapté sur le territoire, si bien que deux chauffeurs soient envoyés à des adresses très proches l'une de l'autre pour deux requérants différents ? Non, ce n'est pas normal et pourtant c'est souvent la réalité vécue par les répartiteurs qui doivent composer avec des outils d'une autre époque.

De la même façon, on voit trop souvent un véhicule quitter Montréal pour la Rive-Sud ou la Rive-Nord et revenir à vide, suivi d'un autre véhicule de transport adapté qui amène un client au Centre-ville. À l'heure du *just in time* dans le transport des marchandises, la répartition se fait mieux et plus efficacement dans ce secteur d'activités, ce qui évite le maintien de lourds inventaires par les détaillants, que pour le transport d'usagers du transport adapté. Et pourtant, il ne suffirait que d'investir un tant soit peu dans un système de traitement et de répartition moderne, à la STM par exemple, pour que des requêtes de transport à Chicoutimi ou à Sherbrooke soient traitées efficacement et rapidement à partir de Montréal.

### **Pour une codification adéquate des clients et des priorités de requêtes**

Tout en respectant la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, nous estimons qu'il serait avantageux, tant pour l'efficacité du service que pour un traitement adéquat et équitable des requêtes, que des normes de codification des requêtes en fonction du degré de mobilité de l'utilisateur, de sa destination, de ses contraintes horaires, etc., soient établies (et gérées sur support informatique) afin qu'on ne traite pas sur le même pied, par exemple, le cas d'une personne qui doit se rendre en dialyse et celui d'un usager qui se rend au Casino ou au Centre-ville pour faire des courses.

#### **Recommandation 17**

Que des normes de codification des requêtes en transport adapté, en fonction du degré de mobilité de l'utilisateur, de sa destination, de ses contraintes horaires, etc., soient établies (et gérées sur support informatique).

### **Pour une utilisation optimale des ressources existantes dans le réseau régulier**

Les sociétés de transport, la STM en particulier, ont investi des centaines de milliers de dollars pour adapter leurs équipements aux besoins des personnes à mobilité réduite (achat d'autobus à plancher bas, aménagement de rampes d'accès, etc.). Et pourtant ces équipements adaptés sont sous-utilisés. N'y aurait-il pas lieu d'évaluer la mise en place d'incitatifs afin que ces équipements adaptés soient utilisés de façon optimale par la clientèle du transport adapté ? Ce ne sont évidemment pas tous les usagers du transport adapté qui pourraient s'en prévaloir, compte tenu des cas spécifiques, mais il s'agit là d'une avenue à développer.

#### **Recommandation 18**

Évaluer la mise en place d'incitatifs afin que les équipements adaptés (planchers bas, rampes d'accès, etc.) soient utilisés de façon optimale par la clientèle du transport adapté

### **Pour une seule qualité de service**

On est en présence de plusieurs standards de qualité en matière de transport adapté et ce, sur un même territoire. Ainsi il est fréquent de voir une voiture taxi, transportant un usager du transport adapté, effectuer en même temps le transport d'un client *régulier*, avec tous les délais et inconvénients que cela peut supposer pour l'usager, ainsi relégué au rang de client de seconde zone. Cette pratique est courante et nous croyons qu'elle ne devrait en aucun cas être tolérée.

Les sociétés de transport public disposent actuellement de tous les outils et des équipements pour une prise en charge complète et de qualité de la clientèle du transport adapté. Quant à la technologie de pointe pour gérer cette prise en charge, elle est aujourd'hui en voie d'acquisition par la STM (Accès 5). Les problèmes principaux du transport adapté relèvent actuellement d'une gestion et d'une planification déficientes.

De pair avec la création d'un guichet unique dans le transport adapté, il faut exploiter au maximum l'expertise publique en matière d'entretien des véhicules, de coordination et de gestion de ce type d'activités.

#### **Recommandation 19**

De pair avec la création d'un guichet unique dans le transport adapté, il faut exploiter au maximum l'expertise publique en matière d'entretien des véhicules, de coordination et de gestion de ce type d'activités.

## CONCLUSION

Dans la plupart des grandes villes du Québec, le transport et les maux qui l'accompagnent (accidents, congestion, pollution, etc.) constituent un enjeu prioritaire. Le transport en commun (incluant le transport adapté) représente sans aucun doute une partie importante de la solution, mais les municipalités se trouvent aujourd'hui piégées à l'intérieur d'un jeu financier sans issue et ne voient malheureusement le moindre rai de lumière au bout du tunnel. La capacité des municipalités de réunir par elles-mêmes les fonds nécessaires est on ne peut plus érodée et pour cette raison, elles ont besoin de l'aide des autres paliers gouvernementaux.

Nous avons vu que le gouvernement du Québec peut recourir à différentes mesures de soutien à une politique de transport public orientée vers le développement durable. On a aussi évoqué la nécessité, pour le gouvernement fédéral, de verser au Québec et aux municipalités une partie des recettes qu'il réalise à même les taxes sur l'essence et ce, dans le respect des juridictions actuelles.

Lorsque le gouvernement a fait appel à nos contributions, à titre de partenaires, dans l'atteinte du déficit-zéro, nous avons été acculés à une ponction de 6 % sur les coûts de main-d'œuvre et à un gel de salaire imposé par la loi 102 en 1993. Le «partenariat» ne doit pas s'exercer à sens unique. Nous demeurons convaincus que vous en tiendrez compte dans la mise en place d'une véritable politique du transport assortie d'un financement conséquent, tributaire de l'avenir même du transport en commun public.