

TRANSPORT 2000 QUÉBEC

Mémoire

Présenté à l'Assemblée nationale
et au ministère des Transports du Québec

AU NOM DE L'USAGER : L'utilisateur sera au cœur de cette politique (mobilité durable), peu importe ses besoins de mobilité, tant en matière de transport adapté que de transport collectif.



juin 2013

TABLE DE MATIÈRES

1.0	Avant-propos, contributions et mission de Transport 2000	3
2.0	Introduction, diagnostic et contexte historique	4
3.0	Objectifs de la politique et conditions de mise en œuvre	5
4.0	L'aménagement du territoire et les transports	7
5.0	La gouvernance et le financement du transport collectif	8
	PLACER L'USAGER AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DURABLE	8
5.1	Donner une voix forte à l'utilisateur	9
5.2	Doter le Québec et ses régions d'une véritable planification d'ensemble	10
5.3	Assurer un financement stable et suffisant	10
6.1	La situation de la grande région de Montréal	14
6.2	Le rôle de l'Agence métropolitaine de transport.....	15
6.3	L'Agence québécoise des services de transports collectifs et alternatifs	15
6.4	L'augmentation des services en région	16
7.0	Remerciements	17

1.0 Avant-propos, contributions et mission de Transport 2000

L'association Transport 2000 Québec se réjouit de pouvoir présenter ses observations, principes et recommandations générales au gouvernement via le ministère des Transports du Québec (MTQ) et aux élus de l'Assemblée nationale formant la législature du Parlement au 21 juin 2013.

D'ailleurs, l'Association poursuit ses représentations depuis 1977 sur les questions de bonne gouvernance et de financement, plus particulièrement en lien avec les services de transport pour la population sur le territoire, que ce soit en matière de transport urbain des personnes ou de transport interurbain, sous juridiction fédérale et provinciale; de nombreuses représentations ont aussi été exercées aux niveaux municipal – directement ou indirectement par le biais d'organismes membres et de comités d'usagers – et métropolitain (Agence métropolitaine de transport ou AMT).

De plus, au moins deux assemblées publiques ont eu lieu sous l'égide de Transport 2000 à l'Université du Québec à Montréal (UQAM) plus près de nous en 2008 et en 2009 de même qu'un forum national sur le financement des services et les politiques tarifaires en novembre 2011 dans la Métropole. Les travaux du comité permanent *Financement des services et politiques tarifaires* auront éclairé périodiquement le conseil d'administration et le personnel de l'Association sur les grands enjeux de l'heure, incluant la préparation de ce mémoire fin mai dernier en atelier de travail sur une éventuelle politique gouvernementale de mobilité durable.

Enfin, l'Association a participé activement aux sessions d'information des 23 et 24 mai dans la Métropole (Longueuil) et dans la Capitale les 27 et 28 mai afin d'approfondir davantage la compréhension des problèmes par les participants et d'identifier des pistes de solution afin de doter le Québec d'une politique articulée dans cette perspective à l'horizon 2014-2018.

Les principales questions auxquelles nous répondrons aux chapitres quatre, cinq et six sont celles qui sont d'abord reliées au premier thème *L'aménagement du territoire et les transports*, ensuite le thème *La gouvernance et le financement du transport collectif* suivi du thème *Le transport rural, régional et interurbain*.

Si l'électrification des transports est un des éléments de l'énoncé de politique (troisième thème), elle n'est pas considérée pour nous comme étant prioritaire dans la démarche du point de vue de l'utilisateur. Elle peut répondre certes à d'autres objectifs de politique publique (réduction des gaz à effet de serre, meilleure qualité de l'air, efficacité énergétique accrue), mais est considérée comme n'ayant que très peu d'effet sur les comportements de la population en transport.

Quant aux besoins particuliers des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles (cinquième thème), nous avons décidé pour des raisons historiques de ne pas nous immiscer dans ce thème où les usagers du transport adapté peuvent s'appuyer sur un réseau d'alliances et de représentation déjà très bien organisé. Ce n'est pas par manque d'intérêt, car nous avons été au cœur des revendications en 1980 pour l'avènement d'une politique du transport adapté au Québec et de la formation de regroupements d'usagers du transport adapté (R.U.T.A.).

2.0 Introduction, diagnostic et contexte historique

Aussi, Transport 2000 salue la volonté du ministre des Transports et des institutions compétentes de placer l'utilisateur au cœur des préoccupations, sans ignorer cependant la pluralité des enjeux d'une politique de transport des personnes pour le Québec.

La mobilité durable, si elle se situe en droite ligne du concept de développement durable tel qu'héritée des conférences internationales et multilatérales (G-8, O.C.D.E., Sommet de la Terre, etc.), devra prendre en considération le développement économique – au sens de la satisfaction des besoins ou des conditions du bien-être général – de même que la protection de l'environnement et de la qualité de vie de la population (une revendication fréquente dans les pays avancés ou industrialisés dont nous sommes), sans compter le dynamisme des communautés ou en d'autres termes le développement social (trilogie du développement durable).

Or, à quels problèmes doit s'attaquer le gouvernement du Québec dans sa politique sinon aux dysfonctionnements du système actuel, de juridiction partagée entre Québec et Ottawa ? Il est désormais reconnu par les engagements internationaux auxquels adhèrent le Canada et le Québec que la planète souffre à la fois de surdéveloppement et de sous-développement en son sein. Sur le territoire du Québec, cela veut dire que des pans de la population parviennent plus que proportionnellement à satisfaire leurs besoins en transport et en mobilité, c'est-à-dire soit par une motorisation accrue (possession d'une automobile ou d'un véhicule personnel), soit par des déplacements multiples assurés sans frais d'utilisation (gratuité du réseau routier). Plus concrètement, on en veut pour preuve le fait qu'il y a 57 % de la population qui n'a jamais utilisé le transport en commun (sondage 2012 du M.T.Q.).

Cette concentration des ressources entraîne des effets pervers que les économistes appellent les externalités négatives (congestion, pollution ou formation de smog, production de gaz à effet de serre, ségrégation spatiale dans les villes, etc.). À l'inverse, elle entraîne à l'inverse des effets de sous-développement tels que les coûts croissants du transport en commun en raison de déséconomies d'échelle et la hausse correspondante des tarifs, qui créent une plus forte exclusion sociale et une sous-production de services de transport en région éloignée (exclusion spatiale).

Or, ces effets ont été parfois compensés par des politiques publiques sectorielles ou spécifiques bénéficiant à certains groupes (transport adapté ou des personnes à mobilité restreinte en 1980) ou territoires (création des conseils inter municipaux en couronne montréalaise en 1984 ou de l'Agence métropolitaine de transport en 1996), malgré les conditions financières sévères héritées de la récession économique de 1981-82 et 1990-1991 et qui se sont traduites par des compressions budgétaires dans les budgets d'investissements et surtout les budgets d'exploitation (susitant des hausses de tarifs encore plus élevées dans les années 90 et des restrictions dans le développement des services quant ce n'était pas des réductions pures et simples).

D'ailleurs, avec les politiques fédérales de déréglementation et de dévolution aux provinces issues de son déficit budgétaire et de l'application brutale du rapport de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada (1992), le Québec a dû alors assumer des responsabilités qui relevaient naguère du niveau fédéral. Par exemple, la province de Québec a financé l'essentiel de la modernisation des

infrastructures ferroviaires des trains de banlieue à Montréal – pourtant sous juridiction fédérale – tandis que le transport en commun est de juridiction provinciale exclusive.

Depuis 2004, avec la SOFIL (Société de financement des infrastructures locales) le gouvernement fédéral est lui aussi revenu financer des projets d'immobilisations en transport tandis que le gouvernement du Québec a adopté en 2006, grâce à la création d'un Fonds vert axé sur les redevances du carbone, une nouvelle politique de financement du transport collectif qui a permis d'améliorer les services de transport collectif et actif sur l'ensemble du territoire (voir document de consultation du Ministère).

C'est cette dernière politique qui est en révision. Du point de vue de Transport 2000, si la politique en vigueur depuis 2007 a permis d'empêcher le déclin dans l'utilisation du transport en commun et d'opérer un virage modeste dans les pratiques, cette politique récente ne peut à elle seule modifier de façon marquée les habitudes et les comportements en transport au Québec. Un virage important s'impose à ce stade-ci et nous formulerons pour cette nouvelle politique des objectifs appropriés à l'exercice et les modalités ou conditions à remplir pour opérer un réel virage.



(Image : gracieuseté de la Ville de Montréal)

3.0 Objectifs de la politique et conditions de mise en œuvre

Nous croyons que la Politique québécoise de mobilité durable (PQMD) doit d'abord et avant tout viser un objectif clair et précis auquel les Québécois(es) peuvent se rallier aisément. Nous proposons que la Politique ait pour finalité :

- De réduire le nombre de véhicules individuels sur les routes
- De réduire le nombre de kilomètres parcourus par ces véhicules.

Ce double objectif permettra de mieux réduire la congestion routière, de contribuer à diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) tout en améliorant la qualité de vie des citoyens. Cela devrait créer des conditions favorables à l'expansion des transports collectifs sous diverses formes.

L'Objectif de la politique tel que proposé par Transport 2000 repose sur le postulat suivant : Une mobilité durable ne peut que s'appuyer sur la réduction du nombre de véhicules individuels de même que par une réduction structurelle du nombre de kilomètres parcourus par ces véhicules; nous remarquons un consensus émergent qui est véhiculé par le collectif Transport Futures à l'occasion d'un symposium international tenu à Toronto en avril dernier.⁽¹⁾ Il en va de même du collectif Alliance TRANSIT auquel adhère Transport 2000, qui a identifié certaines tendances lourdes relativement au déséquilibre entre le développement routier et la part des transports collectifs.⁽²⁾

De plus, un modèle de gouvernance efficace et transparent doit être mis en place pour assurer la cohérence de cette nouvelle politique sous juridiction de l'État québécois et ses institutions légitimes telles que la législature, le pouvoir exécutif et tribunaux compétents (planification centralisée) et une saine participation sinon une émulation entre municipalités, entreprises et société civile (exploitation décentralisée); enfin des mécanismes de démocratie participative doivent être mis en place pour corriger les déficiences ou le déficit démocratique dont souffre l'utilisateur dans le contexte électoral traditionnel, c'est-à-dire par un renforcement de la capacité des usagers sur le terrain.

Pour augmenter l'acceptabilité sociale et assurer que l'utilisateur sera au cœur de cette politique et de ses actions, nous favorisons la création d'une **Table nationale des changements de comportement en matière de transports collectifs**. Cette Table devrait s'inspirer du modèle de la Table québécoise de la sécurité routière et viserait à formuler des recommandations pour inciter les divers groupes d'acteurs (dont les usagers actuels et en devenir) à modifier leurs comportements. Dans son fonctionnement, elle rassemblerait tous les acteurs ayant un rôle à jouer pour la mise en place de meilleures pratiques en matières de déplacement collectifs⁽¹⁾

- (1) Associations représentant les usagers actuels et potentiels, sociétés de transports collectifs, représentant des automobilistes, élus municipaux, chambres de commerce, grandes institutions (commissions scolaires, hôpitaux), partenaires immobiliers, parcs industriels, etc.

¹ Oliver Moore, **The Globe and Mail** (8 avril 2013). *Transport guru says car/transit balance in need of redress*, p. A-6

² www.transitquebec.org

4.0 L'aménagement du territoire et les transports

Que ce soit la congestion, l'étalement urbain, la construction, l'entretien et la rénovation des infrastructures routières, la diminution du territoire agricole, une telle dynamique ne peut s'accélérer que si la voiture individuelle (ou véhicule de promenade selon la typologie officielle) prend plus de place et cela accroît l'incidence en termes de production de gaz à effet de serre (GES) et sur les changements climatiques à l'échelle globale. Cette production peut être freinée un certain temps par une plus grande efficacité et le recours à l'électricité, mais ça ne règle pas les autres problèmes.

La politique de mobilité durable devrait donc avoir pour objectif de réduire le nombre de véhicules individuels (par l'immatriculation), le kilométrage (plus difficile à implanter) plutôt qu'en parts de marché.

Or, pour appliquer une telle politique, il faudrait que tout projet d'aménagement, que ce soit de construction domiciliaire, commerciale ou industrielle, de construction ou de réfection de route, ou même de modification des services de transport, fasse la preuve que le résultat net sera une diminution du nombre des véhicules et du kilométrage parcouru. Ça pourrait se faire au niveau des règlements de zonage et de l'émission de permis.

L'application pourrait en être dévolue aux territoires : une ville ne pourrait permettre la construction de nouvelles unités d'habitation que dans la mesure où cela réduit le nombre de véhicules en circulation. On pourrait ainsi s'inspirer des bourses du carbone. L'application d'une telle politique ne serait pas si compliquée, mais elle serait douloureuse, car elle implique un changement graduel mais marqué du mode de vie des Québécois(es).

Bien que l'on ne s'attende pas à ce qu'une telle politique voit le jour prochainement, on peut au moins en énoncer les principes de telle sorte à pouvoir dénoncer comme supercherie toute politique qui ne permette pas d'atteindre l'objectif de réduction des véhicules individuels et du kilométrage parcouru par ces véhicules et en particulier sous forme d'auto-solo. Avec la création de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) en 1996, nous sommes graduellement parvenus à stopper le déclin du transport en commun dans la région de Montréal et à en améliorer les parts de marché, mais sans effet sur la mobilité que procure la voiture individuelle.

Pour mieux intégrer la planification du territoire et celle des transports afin qu'ils concourent à l'atteinte des mêmes objectifs et qu'ils soient plus efficaces, il faudrait utiliser des mécanismes de décision intégrant les divers acteurs et utiliser des mécanismes de financement conditionnels pour s'assurer, sur le territoire d'une région métropolitaine et d'une agglomération urbaine, que les différents intervenants partagent une même vision de l'aménagement et des transports, qu'ils travaillent à sa mise en œuvre et que les résultats soient au rendez-vous.

Les MRC et les municipalités pourraient faciliter une meilleure intégration des transports et des pratiques liées à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme par une planification urbaine qui tienne compte des modes autres que l'automobile, en améliorant la politique de zonage dont les accès aux centres d'achat à pied ou à bicyclette.

5.0 La gouvernance et le financement du transport collectif

Tout en favorisant l'appui financier du gouvernement au développement des services de transport collectif, nous avons évoqué un objectif beaucoup plus large visant à corriger les déséquilibres dans le développement et l'utilisation des modes de transport. Cette approche en est donc une de longue haleine, car on ne peut corriger complètement les déséquilibres en une seule année ni sur une seule période de cinq ans.

Dans ce contexte, nous préconisons des instruments de mesure et des leviers efficaces et transparents en matière d'indicateurs de performance et de regroupements d'usagers sur une base locale et régionale. Nul ne peut mieux évaluer le chemin parcouru que les utilisateurs des réseaux de transport qui s'appuient eux-mêmes sur des informations fiables et comparables d'une année à l'autre, ce qui implique des comités indépendants des opérateurs ou des exploitants voire des autorités organisatrices de transport (AOT). Transport 2000 assume ce rôle sur la scène nationale et par défaut dans le passé là où il n'y avait pas de représentants engagés et outillés avec des ressources du milieu (ex : CLSC de Chicoutimi et de Sherbrooke au début des années 2000 avec l'appui de Transport 2000 aux regroupements locaux d'usagers).

De tels comités d'usagers existent également dans le réseau de la Santé et des Services sociaux, en milieu hospitalier plus particulièrement. Bref, nous avons mis à jour les éléments d'une réforme que nous avons proposée à l'automne 2000 dans la Région métropolitaine pour placer véritablement l'utilisateur au cœur d'un système de transport durable et nous allons maintenant adapter le modèle à l'échelle nationale.

PLACER L'USAGER AU CŒUR DE LA MOBILITÉ DURABLE

Transport 2000 se félicite de voir le gouvernement passer à l'action dans ce domaine, mais nous considérons que la vitalité du transport en commun est intimement liée à la vigueur des communautés desservies. Aussi, si nous sommes favorables à la démarche, nous sommes toutefois alarmés par ce que nous n'y trouvons pas, tels que des moyens concrets pour garantir un service de transport en commun de qualité supérieure à l'échelle du Québec.

Par conséquent, Transport 2000 estime que la réforme actuelle ne peut pas être complète si elle ne répond pas aux trois objectifs suivants :

- Donner une voix forte à l'utilisateur
- Doter le Québec d'une véritable planification d'ensemble
- Assurer un financement stable et suffisant

5.1 Donner une voix forte à l'utilisateur

Le gouvernement doit contrer la tendance qu'ont tous les organismes et agences de transport à négliger sinon parfois oublier les besoins de leurs clientèles et à se concentrer trop exclusivement sur leurs problèmes budgétaires et leurs processus internes.

Donner une voix plus forte à l'utilisateur ne signifie pas nécessairement qu'il faille en désigner un ou deux sur le conseil d'administration des diverses corporations publiques en transport. Bien que séduisante a priori, cette mesure comporte une lacune voire un déficit démocratique important : la faible représentativité des ces représentants. S'ils ne sont pas choisis par les usagers, ces individus ne peuvent pas prétendre les représenter; à l'inverse, s'ils sont choisis par leurs pairs, ils deviennent à toutes fins pratiques eux-mêmes des élus.

Pour Transport 2000 l'idéal reste donc un conseil d'administration formé d'élus choisis par la population pour assumer spécifiquement ces fonctions. Nous constatons toutefois que le gouvernement a choisi une formule différente dans sa réforme municipale antérieure. Ce déficit démocratique peut constituer une réelle entrave à la mise en place d'une organisation efficace du transport en commun, à l'écoute des besoins des usagers.

Or, nous avons identifié quatre pistes de solution qui permettraient aux usagers de s'exprimer directement dans l'organisation du transport collectif. Parmi ceux-ci, on peut trouver :

- Obligation pour chaque conseil d'administration de tenir des assemblées publiques comportant une période de questions initiale (cette condition a été remplie par la réforme des AOT en 2001 avec la loi 24 mais l'AMT a été exemptée d'une telle obligation)
- La création d'un comité consultatif formé d'usagers dans chacune des régions desservies par des services de transport collectif. Ce comité, relevant directement du conseil d'administration, aurait le mandat de recommander à celui-ci diverses mesures visant à améliorer le service. Un seul de ces comités existait depuis 1999 – à Laval – et il a été aboli en 2011.
- La tenue de sondages annuels sur la satisfaction des usagers des différents organismes publics de transport et les résultats de ces sondages devraient être rendus publics
- L'adoption par chaque organisme d'une Charte des droits des usagers; cette charte devrait évidemment être largement diffusée auprès des clientèles et les recours possibles des usagers s'estimant lésés devraient également être communiqués au public (une telle proposition de charte a été remise aux dirigeants des neuf organismes publics dans les neuf principales agglomérations en 2010 mais celle-ci est restée lettre morte).

5.2 Doter le Québec et ses régions d'une véritable planification d'ensemble

En plus d'une qualité de service qui s'exprime au quotidien, les régions et ultimement le Gouvernement devraient se doter d'une planification à moyen et à long terme véritablement intégrée. Le Gouvernement a fait des progrès à Montréal depuis 1996 avec la création de l'AMT, mais l'Agence planifie son réseau de manière distincte de ceux des réseaux de transport sur le territoire. L'Agence devrait être investie du mandat non seulement de faire converger ses corridors vers le centre métropolitain, mais être élargi pour comprendre la consolidation puis le développement des réseaux et des services existants, et non pas en vampirisant les réseaux ou services existants... Pour ce qui est des services en région, nous sommes dans un énorme vacuum si on considère les témoignages entendus fin mai dans la Capitale; nous reviendrons au chapitre suivant sur une piste de solution.

5.3 Assurer un financement stable et suffisant

Sur ce dernier point, nous avons rallié la déclaration des intervenants quant à des revendications de base pour les TC au Québec. En revanche, nous entretenons des réserves sérieuses sur la performance et l'efficacité des moyens traditionnels. Les partenaires privilégient trop souvent des mesures à court terme (hausses des tarifs, taxes sur l'essence, droits d'immatriculation). L'efficacité de ces mesures est loin d'avoir été démontrée, notamment par son inhabileté à réduire le kilométrage parcouru et sans effets marqués sur les parts modales.

De plus, il est démontré de manière toujours plus documentée qu'à plus long terme le recours accru aux taxes sur l'essence débouche sur une crise structurelle du financement des transports et cette tendance va croissante. C'est pourquoi Transport 2000 plaide depuis 2002 l'implantation de péages intelligents dans les corridors les plus fréquentés et congestionnés, puisque leur popularité va grandissante dans le monde et pas seulement à Singapour, mais dans un plus grand nombre de villes occidentales et Toronto les considère désormais comme un des seuls moyens de combattre efficacement la congestion routière endémique, en plus de leur potentiel pour assurer un financement accru des services de TC...

Consensus du comité permanent

Aujourd'hui, plusieurs intervenants réclament de nouvelles sources de financement pour développer les services de transport en commun. Le financement représente donc un défi majeur non seulement pour les AOT, mais aussi pour les municipalités qui en sont responsables et pour le gouvernement du Québec.

Très souvent les infrastructures de transport, soit autoroutes, routes, voies d'autobus, lignes de trains de banlieue apportent des bénéfices à diverses parties et il serait normal que la facture soit divisée en conséquence.

Entre autres, il serait approprié d'introduire des formules de partage des coûts entre le gouvernement québécois et les municipalités et, dans certaines instances, les promoteurs immobiliers. Dans ce contexte, un financement à 100 % par le

gouvernement, soit d'une autoroute urbaine ou d'une ligne de métro, risque d'avoir des effets pervers. Les programmes normés comme le PAGASTC ont permis l'amélioration des services. C'est un exemple à suivre pour une contribution municipale juste.

Il y a maintenant des sources dédiées et relativement stables allouées au transport collectif (taxes sur l'automobile, allocations à partir du Fonds vert) mais qui ne comptent que pour moins que 15 % du financement total du transport collectif. Les autres revenus accordés par le gouvernement du Québec sont par contre discrétionnaires.

Dans le domaine des dépenses sur les immobilisations notamment, le manque de financement consacré défavorise beaucoup (empêche même) la poursuite par les transporteurs de stratégies cohérentes et rationnelles de maintien et développement des réseaux. Les résultats sont néfastes; manque d'immobilisations suffisantes, incertitudes et retards dans les investissements et la mise en place de nouveaux services. Transport 2000 Québec déplore la lenteur de l'approbation du Plan quinquennal des immobilisations par le gouvernement du Québec.

Une avance essentielle à cet égard, tout comme pour l'exploitation, est la mise à disposition de sources de revenus stables et assurés.

Il est primordial que les transporteurs puissent se fier de plus en plus à des sources de financement moins discrétionnaires. Il faut étendre le principe de fonds dédiés au financement pour mieux soutenir le développement des transports collectifs au Québec, tant en ce qui concerne les immobilisations que l'exploitation des services. Nous recommandons donc fortement **d'utiliser des mécanismes stables et dédiés pour le financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisations**. Ces sources peuvent inclure des sources provinciales, telles que taxe sur l'essence, péages, et Fonds vert ; du côté municipal, il y a comme source les revenus de stationnements.

Financement des dépenses d'exploitation

Cet effort doit commencer par une majoration des contributions gouvernementales à l'exploitation. Avec l'écart actuel entre les sommes alloués à l'exploitation et les immobilisations, on risque de se doter de beaux monuments mais de ne pas pouvoir les exploiter intelligemment faute de budgets d'exploitation. En principe, il n'y a pas de raison pour favoriser les dépenses en immobilisations plutôt que les dépenses d'exploitation. Mais tel est le cas avec les programmes d'aide incorporés dans la Politique québécoise de transport collectif.

La contribution actuelle du gouvernement du Québec s'adresse surtout aux immobilisations. Les taux sont différents selon la nature de l'équipement (autobus versus train) et la nature des travaux (remplacement versus développement). Ces taux distincts introduisent une distorsion économique entre les usagers dans différents corridors. Cette pratique favorise les modes à l'utilisation intensive de capital (métro, train) par rapport à ceux utilisant davantage la main-d'oeuvre (autobus), avantageant les modes dont les coûts moyens par déplacement sont plus élevés. Une harmonisation des taux de subvention aux immobilisations serait souhaitable. Les contributions pour immobilisations se trouvent à des taux entre 50 et 100 % des dépenses selon la classe d'actif, alors que les taux pour les dépenses d'exploitation varient entre 0 et 50 %.

Il serait souhaitable d'harmoniser ces taux si divergents et notamment d'augmenter l'aide pour les dépenses d'exploitation.

Transport 2000 Québec appuie entièrement le concept de développement de programmes incitatifs tel le (PASTEC) programme d'amélioration des services de transport collectif. Il y a eu des effets positifs suite à l'instauration de ce programme en incitant un réel développement des services utiles. Encore plus important à nos yeux, il a permis de changer la mentalité des transporteurs et des autorités municipales en encourageant une attitude où un ajout de service est perçu autrement qu'un fardeau financier.



(Photo : La Tribune, Sherbrooke)

6.0 Transport rural, interurbain et régional

Nouvel élément de la politique, la dimension du transport en commun interurbain et régional s'inscrit dans une précarité et un sous-développement endémiques des services à l'heure actuelle, hormis le corridor Montréal-Québec. L'Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ) de même que la Fédération québécoise des municipalités (FQM) et les opérateurs présents aux séances ont témoigné d'une situation et de communautés rurales aux abois. Aussi, l'enchevêtrement des structures (conférences régionales des élus ou CRÉ et municipalités régionales de comté ou MRC en plus des municipalités de taille variée) ne facilite pas la planification des transports.

Phénomène associé aux carences précédentes, le ministère des Transports a lui-même été dépouillé de ses effectifs au fil des ans, contribuant de manière disproportionnée à la productivité des services publics et au financement de services publics autres que le transport. Même la direction responsable du transport collectif a été réduite au Ministère, passant de 60 à 30 pendant la période couverte par la récente politique de financement des TC (sur quelques milliers d'effectifs occupés ailleurs au MTQ, largement concentrés dans le réseau routier du Québec). Ce contexte institutionnel contribue ainsi aux déséquilibres mentionnés au chapitre deux.

En conséquence, les gestionnaires publics sont appelés fréquemment à régler des problèmes liés à l'application de programmes existants ou aux préoccupations budgétaires des organismes prédominants dans la Métropole. C'est pourquoi Transport 2000 plaide dans ce sillage en faveur d'une réforme institutionnelle significative au sein même du Ministère (voir schéma directeur ci-dessous-Figure 1).

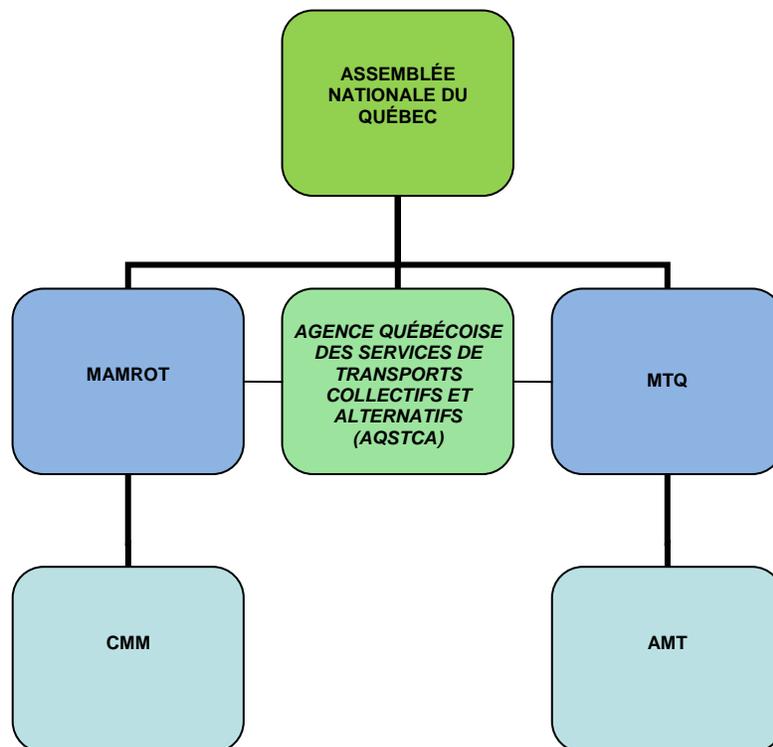


Figure 1 : Schéma directeur

6.1 La situation de la grande région de Montréal

Se déployant sur plus de 4 000 kilomètres carrés, la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal embrasse cinq régions administratives dans leur totalité (Montréal et Laval) ou en partie (Montérégie, Laurentides et Lanaudière).

Le territoire d'intervention de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) lui correspond sensiblement. La RMR englobe toutefois les villes de Saint-Jérôme, de Lavaltrie, de L'Épiphanie et de Coteau-du-Lac, les municipalités de Saint-Placide et des Coteaux, les paroisses de Saint-Colomban et de L'Épiphanie, le village de Saint-Zotique et le canton de Gore. Elle exclut par ailleurs la ville de Contrecoeur, la municipalité de Saint-Jean-Baptiste et la paroisse de Calixa-Lavallée. Située dans la vallée du Saint-Laurent, la RMR de Montréal s'étend de la municipalité de Saint-Jérôme au nord jusqu'aux limites des MRC de Roussillon et de La Vallée-du-Richelieu au sud, et de Vaudreuil-Soulanges à l'ouest jusqu'à Lavaltrie à l'est.

Selon les dernières données disponibles de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) en date de décembre 2010, la RMR de Montréal représente 49 % de la population du Québec, des travailleurs et des emplois, mais 53 % du produit intérieur brut (PIB).

Pour l'année 2007-2008, 455 millions de dollars ont été consacrés par le Ministère des transports du Québec au financement du transport en commun, qui vise principalement à assurer, surtout au cœur des agglomérations urbaines, les conditions privilégiant le transport en commun comme mode important de déplacement, en plus de favoriser l'amélioration des réseaux et des services. Plus de 87 % des sommes disponibles ont été affectées à la grande région de Montréal. (3)

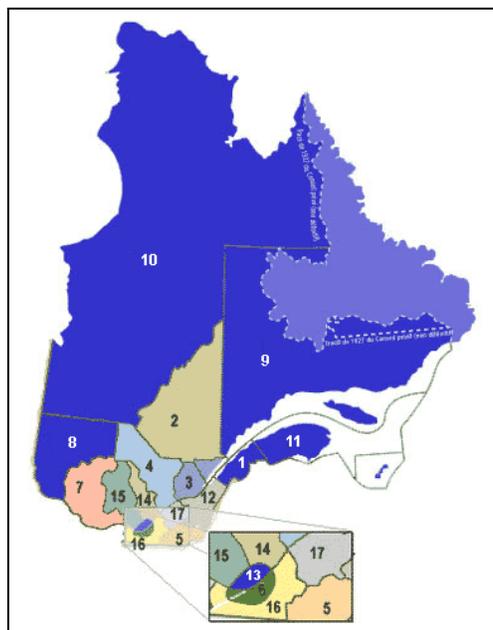


Figure 2 : Régions de recensement du Québec

³ http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand_public/transport_collectif/transport_commun

6.2 Le rôle de l'Agence métropolitaine de transport

L'Agence métropolitaine de Montréal a pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. L'AMT planifie, exploite et fait la promotion des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal. Elle a un statut d'agence gouvernementale à vocation métropolitaine et relève du ministre des Transports du Québec.⁽⁴⁾

Ses mandats :

- Planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec nos partenaires;
- Exploiter le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus;
- Contribuer à l'amélioration de l'efficacité des routes qui ont une vocation métropolitaine;
- Planifier et construire tout prolongement du réseau de métro;
- Participer au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région;
- Soutenir, développer, coordonner et promouvoir les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées;
- Offrir à ses partenaires son expertise et ses outils qui répondent aux besoins divers en matière de financement et de gestion des déplacements.

La coordination des services régionaux de transport collectif sur le territoire du Montréal métropolitain par l'Agence métropolitaine de transport a permis de développer une offre de service régionale plus efficace. Nous pensons que cette expertise demeure nécessaire pour améliorer les services métropolitains de transport. Cependant nous souhaitons dans le cadre de la nouvelle politique, proposer la mise en place de leviers qui favoriseraient le développement du transport dans les autres régions et villes du Québec et entre celles-ci et surtout qui permettrait de développer une vision nationale des transports collectifs, tous modes confondus, assurer la complémentarité et l'intermodalité des services au Québec.

6.3 L'Agence québécoise des services de transports collectifs et alternatifs

Nous vous proposons, avec la venue de la nouvelle Politique québécoise de la mobilité durable, de créer une **Agence québécoise des services de transports collectifs et alternatifs** qui relèverait de l'Assemblée nationale du Québec et aurait pour mandat de coordonner, soutenir et gérer la mobilité des personnes. Une telle Agence permettrait entre autres, de consolider le développement des transports collectifs au Québec. **L'Agence québécoise** serait responsable de la coordination des services et du soutien dans les régions situées à l'extérieur du territoire de la région métropolitaine de Montréal et serait en lien avec l'Agence métropolitaine de transport pour faciliter les déplacements entre les divers territoires limitrophes. **L'Agence québécoise** serait en relation avec les différents ministères interpellés par la mobilité des personnes : Le ministère des

4

Loi (L.R.Q., chapitre A-7.02) présentée sur le site du gouvernement du Québec

Transports du Québec, le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire; le ministère de l'Éducation du Québec; le ministère de l'Emploi et de la solidarité sociale; le ministère des Ressources naturelles du Québec; le ministère de l'Environnement, du développement durable, de la Faune et des Parcs et autres organismes d'intérêts.

6.4 L'augmentation des services en région

Transport 2000 Québec applaudit les efforts déployés et la volonté claire d'attaquer les lacunes de service en région qui persistent encore. Le niveau d'achalandage a beaucoup augmenté mais reste très faible relativement à la population sans auto.

L'Association croit qu'il faut viser un niveau de service minimal (plusieurs départs par jour) sur tout le territoire habité du Québec, à des tarifs abordables. À uniformiser les politiques de financement, soit pour services inter-municipal ou intra-municipal. Nous recommandons d'étendre la surprime de taxe sur l'essence sur tout le territoire du Québec dans la mesure où les montants sont distribués proportionnellement aux régions.

Orientations :

Il faut être ouvert à la diversité dans les services offerts : autobus (municipaux ou inter-municipal), minibus, taxi collectif, ainsi qu'à des exploitants publics ou privés (sous contrat public), et les accommoder dans la politique de financement. Tout comme pour le transport urbain, il sera approprié et souhaitable de financer les services partiellement de sources publiques afin de développer un niveau de service acceptable, disponible à des tarifs abordables. Ce financement public devrait être en partie de source nationale, régionale et/ou municipale.

On parle d'un budget de quelques dizaines de millions de dollars par an. Une harmonisation des modalités de financement favoriserait l'intégration de services. Il y aura besoin d'indices de performances et de reddition de comptes. Il serait souhaitable d'exiger par loi que chaque MRC organise un niveau de service minimal. Sans doute un facteur-clé dans la fourniture de services dans les régions est le fardeau financier. Il est souhaitable que le gouvernement soit reconnaissant de ce facteur et contribue systématiquement en partageant avec les municipalités (et la contribution de bénéficiaires du secteur privé) la facture qui résulte du l'écart coût/tarif raisonnable. La contribution devrait être liée aux charges d'exploitation autant qu'aux dépenses en immobilisations. Elle devrait aussi être garantie pour une période contractuelle pour éliminer la peur que le gouvernement se retire du financement.

Le gouvernement du Québec a un rôle à jouer en encadrant la fourniture de services, en contrepartie de sa contribution, entres autres d'un financement acceptable.

7.0 Remerciements

Nous remercions les autorités compétentes de l'attention qu'elles accordent à cette contribution au débat public et à la configuration d'une nouvelle politique québécoise de mobilité durable.

On participé à cet exercice :

Pour le Conseil d'administration sortant

Pierre Cardinal, président (mission et vision)
Muriel di Battista, vice-présidente
Anthony Frayne, trésorier
Vincent-Carl Leriche
Jacques Fortin
Jacques Landry (soutien à la rédaction)
Me Samuel Massicotte

Pour le personnel

Normand Parisien, coordination et collaboration à la rédaction
Judith Racine, collaboration à la rédaction et édition
Danielle Dubray, adjointe administrative

Pour le comité Financement des services et politiques tarifaires

Anthony Frayne (président du comité)
Ronald Saint-Jean
Christopher Thomson
Daniel Ricard
Harry Gow
Cristobal Mariano Santiago
Jean-François Numainville

Transport 2000 Québec

300 rue du Saint-Sacrement, bureau G34
Montréal (Québec) H2Y 1X4
Tél. : 514. 932.8008
info@transport2000qc.org