



Favoriser et simplifier pour les utilisateurs l'accès aux services de transport collectif

**Mémoire déposé dans le cadre des consultations particulières et auditions
publiques sur le projet de loi n° 76, Loi modifiant l'organisation et la gouvernance
du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal**

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement

Par Transport 2000 Québec

25 novembre 2015

TABLE DE MATIÈRES

1.0 Avant-propos

2.0 Introduction

3.0 Pour une vision cohérente et une planification optimale

4.0 Pour une meilleure intégration tarifaire

5.0 Pour une meilleure participation des usagers

6.0 Conclusion

7.0 Remerciements

1.0 Avant-propos

Transport 2000 Québec est une association sans but lucratif dont la mission est de *contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers, en s'assurant que leur point de vue est pris en compte*. Créée en 1977 par des usagers du transport collectif qui se sont tout d'abord battus pour conserver le réseau des trains de voyageurs, notre action s'est par la suite portée sur tous les modes de transport collectif de personnes. Notre vision est *que les Québécoises et Québécois aient accès à des services de transports collectifs abordables, de qualité et sécuritaires, partout au Québec*.

Mission : Contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers, en s'assurant que leur point de vue est pris en compte.

Des comités permanents sont constitués de nos membres individuels, associatifs et corporatifs, qui s'impliquent bénévolement en vue de réaliser la mission de l'Association. Ces comités sont le comité sur les infrastructures et les technologies et les services aux usagers, le comité sur l'éducation et la promotion des transports collectifs, le comité sur le financement des services et la tarification des transports et le comité affaires publiques, communications et recrutement.

Transport 2000 Québec fait partie d'un réseau d'associations pour qui les transports en commun doivent s'imposer, aussi bien pour des impératifs économiques, sociaux, qu'environnementaux. Nous collaborons régulièrement avec Transport Action Canada et ses différents chapitres provinciaux. L'Association est membre de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), du Réseau communautaire de l'action communautaire autonome (RQ-ACA) et du Regroupement des organismes en défense collective des droits (RODCD). Elle est membre du comité directeur de Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec.

2.0 Introduction

Transport 2000 Québec salue la volonté du gouvernement du Québec et du ministre des Transports de proposer un nouveau partage des compétences dans la région de Montréal pour favoriser la mobilité des personnes. Nous adhérons pleinement aux buts suivants visés par le projet de loi 76 :

- Définir une vision cohérente et à long terme des services de transport collectif;
- Assurer une planification adéquate et optimale de ces services en les coordonnant et en favorisant les meilleures pratiques en cette matière afin d'accroître l'efficacité et l'efficacités des différents réseaux de transport;
- Favoriser et simplifier l'accès aux différents services pour les usagers, incluant ceux à mobilité réduite, en misant sur l'intermodalité et en assurant l'intégration tarifaire;
- Faciliter la collaboration et la cohésion entre les différents intervenants en matière de transport collectif et les municipalités locales.

En février 2015, nous demandions au ministre de proposer rapidement un « plan de match » qui devait contenir de nouvelles propositions sur la gouvernance des transports collectifs pour clarifier les rôles et responsabilités de chacun des intervenants. Même si la gouvernance peut sembler très loin des utilisateurs des réseaux et des citoyens, elle a pourtant bien des impacts. Notamment sur la facilité d'utilisation des services, s'ils sont mieux intégrés ainsi que sur l'équité sociale et économique, si la structure tarifaire est plus simple. La gouvernance est aussi un préalable à l'adoption d'un premier plan de transport métropolitain en concertation avec les villes et arrondissements, les usagers et organismes intéressés.

Ce mémoire présente à la section 3 les raisons de notre appui au modèle de gouvernance proposé dans le projet de loi. La section 4 décrit nos réflexions sur les aspects touchant à l'intégration de la tarification puis la section 5 apporte des suggestions pour une meilleure participation des usagers. Enfin, la conclusion nous permettra de poser quelques questions afin d'alimenter la réflexion de la Commission.

La gouvernance est aussi un préalable à l'adoption d'un premier plan de transport métropolitain en concertation avec les villes et arrondissements, les usagers et organismes intéressés

3.0 Pour une vision cohérente et une planification optimale

L'expérience des grandes villes, dont Vancouver, Toronto, Paris, Boston Bruxelles et Genève démontre qu'une gouvernance moderne implique imputabilité, efficacité et transparence.

Côté imputabilité, les élus sont les premiers responsables de la gestion des deniers publics. La prérogative du choix du type de gouvernance appartient au gouvernement du Québec, à la Communauté métropolitaine de Montréal et aux municipalités qui sont tous les principaux bailleurs de fonds du système de transport.

Au niveau de l'efficacité, les règles d'une gouvernance moderne militent en faveur d'un organisme dont le conseil d'administration majoritairement composé de membres indépendants, tel que le propose le projet de loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (Autorité) à **l'article 44**. Les membres sont choisis selon leur profil et leur expérience afin de composer un conseil d'administration où l'on retrouve plusieurs compétences complémentaires.

Que l'Autorité doive particulièrement favoriser l'intermodalité, le transport collectif et une offre de transport sécuritaire, accessible, équitable et efficace rejoint la Vision de Transport 2000 Québec

Un second gage d'efficacité est le regroupement des responsabilités et des expertises institutionnelles de planification des transports au sein de l'Autorité. Cela contribuera à l'élaboration d'un plan de transport régional global qui permettra de prioriser les nombreux projets et leur réalisation dans les délais, tout en procurant un maximum de bénéfices aux utilisateurs et aux contribuables.

Les huit responsabilités confiées à **l'article 6** du projet de loi devrait permettre à l'Autorité d'assurer sa mission. Le fait que l'Autorité doive particulièrement favoriser l'intermodalité, le transport collectif et une offre de transport sécuritaire, accessible, équitable et efficace rejoint la Vision de Transport 2000 Québec. Ces huit responsabilités confirment que les besoins des utilisateurs sont au cœur de la démarche et que l'Autorité aura les coudées franches pour mieux répondre aux besoins de mobilité de la population via non seulement les modes de transport en commun dit traditionnels (bus, métro, train), mais aussi les autres modes qui composent le cocktail des transports collectifs et actifs ainsi que le réseau artériel métropolitain. Il faudrait toutefois s'assurer de considérer les partenaires du taxi et de l'autopartage comme des ingrédients importants du cocktail transport.

Selon Transport 2000, le mandat de la nouvelle Autorité contient plusieurs aspects positifs et même novateurs qui favoriseront une meilleure intégration des services et une utilisation plus facile des réseaux de transport par la population. Mentionnons notamment :

- Article 8 : les ententes sur les services de transport collectif avec chaque organisme public de transport en commun mentionnées, comme ce qui existe en France, en Suisse et en Belgique;
- Article 15 : le plan stratégique sur une période d'au moins 10 ans du développement du transport collectif et, plus généralement, de la mobilité des personnes sur son territoire, en tenant compte du PMAD de la CMM et dont le contenu précis est décrit;
- Article 20 : le programme des immobilisations pour les 10 prochaines années en conformité avec son plan stratégique au lieu des programmes triennaux actuels;
- Article 25 : la compétence exclusive de l'Autorité pour établir le cadre tarifaire du transport collectif applicable sur son territoire ce qui devrait permettre de simplifier les grilles tarifaires actuelles (sous réserve de la section 4);
- Articles 31 et 32 : le fait que l'Autorité désigne les corridors routiers qui constituent le réseau artériel métropolitain et qu'elle peut déterminer à l'égard des corridors routiers des mesures préférentielles favorisant la circulation des bus, des restrictions à la circulation des véhicules lourds et, enfin, des mesures favorisant un réseau cyclable et piétonnier métropolitain;
- Articles 42 et 43 : la diffusion publique d'une déclaration contenant ses objectifs quant à la prestation de ses services et à la qualité de ceux-ci et le fait de s'assurer de connaître les attentes et le degré de satisfaction des usagers des services de transport collectif.

Une gouvernance moderne implique imputabilité, efficacité et transparence.

4.0 Pour une meilleure intégration tarifaire

Transport 2000 voit d'un bon œil les opportunités offertes par une révision métropolitaine des tarifications, dans une optique d'intégration qui aura des effets positifs sur la livraison des services et sur la facilité de transiter entre les limites administratives de la région montréalaise.

Durant les deux dernières décennies, les utilisateurs ont été mis à forte contribution par l'entremise de tarifs qui ont cru plus rapidement que l'indice des prix à la consommation. Aujourd'hui, leur part dans le financement des réseaux de transport collectif est la principale contribution. Une telle contribution, s'approchant dans certaines municipalités de 50% du budget, est inégalée dans la livraison des secteurs publics : transport routier, éducation, santé, etc.

Bref, on ne peut leur en demander plus, d'autant à cause de l'élasticité des prix dans ce secteur. Une étude récente du CIRANO pointe qu'une hausse de 10% des tarifs entraînerait une baisse de 3% de l'achalandage (CIRANO, 2013). Par conséquent, Transport 2000 demande à ce que la révision métropolitaine de la tarification dans la nouvelle « politique de financement » de **l'article 71** :

- Ne fasse pas augmenter la part relative des utilisateurs dans les sources actuelles de financement des opérateurs de transport de la région;
- Ne cause pas d'augmentation soudaine des prix pour les titres qui augmenteront de tarifs.

4.1 Une préoccupation pour les utilisateurs captifs

Il nous appert évident que la nouvelle tarification et le choix des critères doivent être réfléchis non seulement en fonction des impératifs de revenus et d'opération, mais également avec une préoccupation pour les utilisateurs captifs, pour qui le transport collectif est une nécessité pour mener à bien leurs activités. En ce sens, des ouvertures comme celle d'un tarif plus bas hors des périodes de pointes seront plus que bienvenues.

Comme le projet de loi identifie comme critère potentiel de tarification la distance, le recours à des zones de tarification, à l'instar de l'actuelle AMT, pourrait modifier sensiblement la tarification de certains utilisateurs. S'il y a un bien fondé à une telle intervention, et que nous ne souhaitons pas à tout prix le *statu quo* tarifaire, il faudra que le nombre d'utilisateurs affectés par une hausse notable par rapport à l'heure actuelle ne soit pas plus grand que le nombre d'utilisateurs affectés par une baisse des tarifs. Notre critère d'évaluation sera donc celui inscrit précédemment de part relative des utilisateurs dans les sources de financement.

Une demande récurrente qui répondrait aux besoins des utilisateurs captifs serait d'intégrer la possibilité d'utiliser un même titre, durant la période prévue de validité, pour faire l'aller-retour d'un trajet, et non le seul aller.

Finalement, Transport 2000 est d'avis qu'il est plus que temps que s'ouvre un débat sur la tarification sociale des transports et que cette tarification soit une responsabilité financière de l'État. Pour le moment, les opérateurs qui choisissent d'offrir des réductions imputent à leur municipalité et aux utilisateurs payant le plein tarif le fardeau financier d'une mission sociale de l'État de garantir la mobilité des gens.

4.2 Valoriser les champions locaux des transports collectifs

Actuellement, certaines municipalités de la région offrent des réductions tarifaires, de type incitative, à diverses clientèles et dans diverses situations : aînés, jeunes, jours de smog, gratuité locale, etc. Transport 2000 voit d'un bon œil ces initiatives, où ces municipalités font figure de proue dans le message favorisant une plus grande utilisation des transports collectifs. Alors que le projet de loi confiera à la nouvelle Autorité le soin d'établir les tarifs, nous sommes d'avis qu'il faut éviter de niveler par le bas les actions des champions locaux du transport collectif. Nous recommandons donc que les municipalités qui souhaitent, dans la nouvelle grille tarifaire, poursuivre ces mesures puisse le faire, sans pénalité financière. Bien sûr, l'Autorité devrait faire figure de proue en termes de tarifs incitatifs et promotionnels, mais nous croyons que le meilleur tarif promotionnel sera celui d'une tarification sociale élargie, tel que discuté précédemment.

Recommandations

1 - Que la part relative des utilisateurs dans les sources actuelles de financement des transports collectifs n'augmente pas dans la nouvelle tarification révisée;

2 - Que le gouvernement lance des études et consultations sur la tarification sociale des transports, et que cette tarification soit une responsabilité financière de l'État.

3 - Que l'ARTM permette aux municipalités de maintenir des offres tarifaires spécifiques existantes à leurs résidents, sans pénalité financière.

4.3 Déployer un nouveau cadre financier pour le transport collectif

La pression tarifaire sur les usagers sera très forte en l'absence de nouvelles sources de financement pour le transport collectif. Comme le projet de loi présente peu d'innovations à cet égard, à l'exception notable et positive d'une nouvelle taxe sur

l'immatriculation, Transport 2000 appuie les recommandations et inquiétudes formulées par TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec. Plus spécifiquement, nous souhaitons que le gouvernement dévoile un nouveau cadre financier du transport collectif et des nouvelles sources de financement qui assureront un financement récurrent et suffisant pour le développement des infrastructures et l'amélioration des services de transport collectif.

Recommandation

4 - Que le gouvernement annonce une politique québécoise du transport collectif 2016-2020 qui détaille des cibles, des moyens et des budgets pour le développement des réseaux de transport collectif.

5.0 Pour une meilleure participation des usagers

Transport 2000 est déçu du peu de place réservée aux usagers du transport collectif sur les instances décisionnelles.

Le projet de loi propose que le conseil d'administration de l'Autorité et le conseil d'administration du Réseau siègent à huis clos. Les conseils ne tiennent qu'une fois par année une séance publique au cours de laquelle il présente à la population le rapport des activités de l'Autorité et du Réseau.

Seul **l'article 24** de la loi sur le Réseau de transport métropolitain édicte clairement que le conseil d'administration inclut deux membres désignés par la Communauté métropolitaine de Montréal pour représenter les usagers des services de transport collectif.

Rappelons que cela se rapproche de la situation qui prévalait dans le temps des Commissions de transport avant 1985. C'est ce que le gouvernement du Québec de l'époque avait voulu corriger en créant les Sociétés de transport qui étaient dirigées par un conseil d'administration formé d'élus municipaux et de représentants des citoyens. Les séances du conseil d'administration étaient publiques et une période pour les questions du public était instaurée.

Transport 2000 recommande que les séances des conseils d'administration de l'Autorité et du Réseau soient publiques et qu'une période pour les questions du public soit instaurée

Lors des fusions municipales en 2001, la STCUM et la STRSM deviennent la STM et le RTL. La nouvelle loi sur les Sociétés de transport édicte que les Sociétés sont dirigées par un conseil d'administration formé d'élus municipaux et de 2 représentants des usagers, un pour les usagers du réseau régulier et un pour ceux du transport adapté. Les séances des conseils d'administration sont publiques et une période pour les questions du public est instaurée. En 2011, un siège tout spécialement dédié aux usagers "jeunesse", âgés de 18 à 35 ans, est ajouté au sein du conseil d'administration de la STM.

Depuis 1984, date de création des conseils inter-municipaux en couronne montréalaise, les citoyens et usagers peuvent transmettre leurs demandes à leurs élus municipaux siégeant sur leur CIT.

Avec le projet de loi 76, **où ira le citoyen ou l'utilisateur désirant poser des questions sur les prolongements du métro, sur la création d'un nouveau parcours ou sur la tarification ?** Il ne pourra pas poser cette question à sa société de transport ou son CIT puisqu'ils n'ont plus ces pouvoirs. Il ne pourra pas non plus poser sa question à son conseil municipal.

Par rapport à la présence actuelle des usagers sur les conseils d'administration des 3 Sociétés de transport et les réunions publiques des conseils d'administration des 3 Sociétés de transport et des 14 CIT, le projet de loi 76 représente un déficit démocratique pour les citoyens et les utilisateurs du transport en commun.

Recommandations

5 - Que le conseil d'administration de l'Autorité inclut des membres représentant les usagers du transport en commun choisis dans une liste proposée par les associations d'usagers du territoire de l'Autorité.

6 - Que les membres du conseil d'administration du Réseau représentant les usagers du transport en commun soient choisis dans une liste proposée par les associations d'usagers du territoire du Réseau.

7 - Que les séances des conseils d'administration de l'Autorité et du Réseau soient publiques et qu'une période pour les questions du public soit instaurée.

8 - Que les comités chargés de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif incluent des représentants des usagers choisis dans une liste proposée par les associations d'usagers du territoire de l'Autorité.

9 - Que les attentes et le degré de satisfaction des usagers des services de transport collectif soient rendus publics annuellement.

10 - Que de la présence de représentants des usagers sur les conseils d'administration des Sociétés de transport soit maintenue, mais qu'ils soient choisis dans une liste proposée par les associations d'usagers du territoire de chacune des Sociétés; que les séances des conseils d'administration demeurent publiques et que la période pour les questions du public soit maintenue.

Nous croyons que ces recommandations permettront d'améliorer le projet de loi au niveau de la troisième caractéristique d'une gouvernance moderne : la transparence.

6.0 Conclusion

Réitérons que Transport 2000 Québec adhère pleinement aux buts visés par le projet de loi 76, Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Le regroupement des responsabilités et des expertises institutionnelles de planification des transports au sein de l'Autorité dont le conseil d'administration est majoritairement composé de membres indépendants est un gage d'efficacité pour développer les services de transport collectif.

Les responsabilités confiées à l'Autorité devraient lui permettre d'assurer pleinement sa mission. Selon Transport 2000, le mandat de la nouvelle Autorité contient plusieurs aspects positifs et même novateurs qui favoriseront une meilleure intégration des services et une utilisation plus facile des réseaux de transport par la population.

Soulignons que certaines interrogations demeurent pour l'instant sans réponse, notamment sur l'arrimage entre le nouveau cadre métropolitain et les projets menés par la CDPQ Infra. Il nous semble essentiel, pour éviter toute contradiction avec l'esprit du projet de loi 76, que l'arrimage des projets de la CDPQ Infra soit le plus grand possible avec le reste du réseau.

Recommandation

11 - Que le projet de loi inclut des modalités visant l'intégration des réseaux et de la tarification au cadre métropolitain pour les projets de la CDPQ Infra

Nous espérons que les recommandations que nous avons formulées quant à la tarification et à la représentation des usagers permettront de bonifier le projet de loi. Transport 2000 Québec demeure convaincu que le regroupement de tous les intervenants en transport en commun autour d'une même table relevant de la CMM et du ministre des transports engendrera un climat de collaboration propice à mettre en place des solutions de mobilité pour les utilisateurs du transport collectif de la grande région de Montréal.

7.0 Remerciements

Nous remercions les membres de la Commission des transports et de l'environnement de l'attention qu'ils accordent à notre modeste contribution à la bonification du projet de loi 76.

Ont participé à cet exercice :

François Pepin, président (coordination)

Jacques Landry (collaboration à la rédaction)

Philippe Cousineau Morin (rédaction et édition)

Nos remerciements au conseil d'administration et aux membres du comité Infrastructures, technologies et services aux usagers.

Transport 2000 Québec

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 430

Montréal (Québec) H2X 3V4

Tél. : 514. 932.8008

info@transport2000qc.org