

Les régions

**Révision du cadre financier
du transport en commun au Québec**

Les régions

**Révision du cadre financier
du transport en commun au Québec**

Les régions

Antoine Grégoire,
mandataire

Le 20 décembre 2002

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec 2003

ISBN 2-550-40315-0

Le 20 décembre 2002

Monsieur Serge Ménard
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec
Québec (Québec)

Monsieur le Ministre,

À votre invitation, le 8 juillet 2002, j'ai accepté d'être votre mandataire pour fins d'étude et de révision du cadre financier du transport en commun et ce, en compagnie de messieurs Louis Bernard et Bernard Angers.

Aujourd'hui, il me fait plaisir de vous transmettre les résultats de la consultation que j'ai menée dans les régions du Québec ainsi que mes recommandations. Ces recommandations accompagnent celles de mes collègues, lesquels avaient pour mandat de se pencher respectivement sur la problématique de la région de Montréal et celle de la région de Québec.

La consultation que j'ai menée a permis aux régions de l'Abitibi, de l'Outaouais, de la Mauricie, du Centre-du-Québec, de l'Estrie, de la Montérégie, du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de la Côte-Nord et du Bas-Saint-Laurent d'exprimer leurs points de vue. De plus, des élus municipaux, des sociétés et des organismes municipaux de transport, des organismes publics et des associations préoccupées de transport en commun ont livré leur évaluation du cadre financier actuel ainsi que leurs besoins et leurs recommandations. Je tiens à souligner la précieuse contribution de ces participants.

Cette démarche a rendu possible l'expression de constats et de besoins dont plusieurs sont largement partagés par l'ensemble des régions visitées, tandis que d'autres se sont avérés plus spécifiques à certains territoires et à certains types d'organisation du transport en commun.

Un examen attentif des points de vue entendus et des besoins exprimés m'amène à formuler un certain nombre de recommandations qui, je l'espère, permettront d'affronter les défis qui touchent l'équité, l'efficacité et la pérennité du financement du transport en commun, le maintien et le développement des différents réseaux ainsi que l'émergence de certains services d'appoint. Bien que mon rapport ait été préparé avec pour corollaire une mise en application le 1^{er} janvier 2004, l'état du transport en commun en régions milite fortement en faveur de décisions ministérielles effectives le 1^{er} avril 2003.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

(original signé par)

Antoine Grégoire,
mandataire

Note au lecteur

La réflexion et la consultation sur le financement du transport en commun au Québec ont été confiées à trois mandataires qui ont complété un rapport distinct portant sur :

- La région de la Capitale nationale;
- La région de Montréal;
- Les régions du Québec.

Chaque mandataire a énoncé dans son rapport au ministre des Transports des recommandations spécifiques au territoire qu'il a couvert, en plus de recommandations communes aux trois mandataires.

Sommaire

Le 8 juillet dernier, le ministre des Transports du Québec, monsieur Serge Ménard, désignait trois mandataires aux fins de revoir le cadre financier du transport en commun au Québec. Plus spécifiquement, il me confiait la responsabilité de la consultation dans les régions du Québec, à l'exception des régions métropolitaines de Montréal et de Québec, pour lesquelles il nommait respectivement MM. Louis Bernard et Bernard Angers à titre de mandataires.

La consultation que j'ai menée en région s'est déroulée de septembre à novembre 2002. Elle a permis aux personnes et aux groupes rencontrés d'exprimer leur point de vue sur le cadre financier actuel du transport en commun, de préciser leurs besoins en matière de financement et de proposer des pistes de solution. Les commentaires, les besoins ainsi que l'information portés à mon attention m'amènent à conclure que les régions font face à des réalités qui exigeront à court terme un effort financier accru des municipalités, des usagers et des autres partenaires, ou qui diminueront la qualité des services offerts. La vocation essentiellement sociale du transport en commun, le vieillissement et la décroissance de la population, le bassin restreint de clientèle, la faible densité d'occupation du territoire et l'érosion du marché du transport en commun au profit de l'automobile sont toutes des réalités devenues incontournables qui rendent inéluctables la révision en profondeur du cadre financier actuel.

L'intégration des différents modes de transport des personnes, le transport intrarégional et le transport en milieu rural sont des besoins en émergence qui exigent aussi une révision du cadre financier actuel. Il faut rappeler que plusieurs agglomérations et régions du Québec ne disposent toujours d'aucun service de transport en commun et que les agglomérations de moins de 20 000 habitants n'ont présentement accès à aucune forme d'aide gouvernementale.

Actuellement, le financement du transport en commun en région s'appuie essentiellement sur trois partenaires, soit les municipalités, les usagers et le gouvernement du Québec. Depuis quelques années, un quatrième partenaire, les automobilistes, participent également au financement des sociétés de transport. Si le maintien de l'effort financier des partenaires principaux (usagers, municipalités et gouvernement) fait l'unanimité, il faut aussi reconnaître que leur effort ne peut être augmenté significativement dans un avenir prévisible. L'effort financier supplémentaire requis pour répondre aux besoins actuels et à venir doit donc provenir de nouvelles sources associées à de nouveaux partenaires ou à des partenaires actuellement peu sollicités.

L'examen attentif des points de vue exprimés, et en particulier d'une suggestion formulée par le Regroupement des villes d'agglomérations du Québec (RVAQ), qui représentent 26 villes, m'amène à formuler trois recommandations.

- **RECOMMANDATION 1**

Accorder des sources additionnelles de financement afin d'appuyer les efforts du milieu pour le maintien et l'amélioration des services de transport collectif :

Taxe sur l'essence de 1,5 ¢/litre sur le territoire des quatre régions métropolitaines de recensement (RMR), et de 0,5 ¢/litre pour le reste des régions;

Indexation annuelle au coût de la vie et élargissement aux véhicules commerciaux de moins de 3000 kg de la contribution au transport en commun associée aux droits d'immatriculation perçus sur le territoire des quatre régions métropolitaines de recensement (RMR) en question.

- **RECOMMANDATION 2**

Mettre en place un nouvel outil de gestion du financement afin de simplifier l'accès à une aide financière stable et équitable :

Création d'un fonds régional d'accompagnement (FRA) des initiatives en matière de transport en commun, dans lequel seraient versés les revenus de la taxe sur l'essence, la contribution des automobilistes au transport en commun associée au droit d'immatriculation, et l'aide gouvernementale prévue annuellement au budget du ministère des Transports du Québec;

Versement d'une aide basée sur l'effort du milieu (usagers et municipalités), soit une subvention de 43 ¢ pour chaque dollar investi par le milieu;

Abolition des autorisations ministérielles présentement requises pour les projets d'immobilisation.

- **RECOMMANDATION 3**

Mettre en place un nouvel encadrement de l'aide au transport collectif

Entente tripartite (municipalités, organismes de transport et ministère des Transports) afin d'assurer le maintien des efforts financiers actuels et l'atteinte d'objectifs communs.

Ces trois recommandations forment une proposition globale que j'estime correspondre aux attentes manifestées au cours de la consultation et susceptible de constituer une solution durable à la problématique du financement du transport en commun en région.

Table des matières

Note au lecteur	7
Sommaire	9
Mandat	13
Remerciements	17
Introduction	19
 Chapitre 1 – Le cadre financier actuel vu par les régions.....	21
1.1 Les consensus.....	21
1.2 La spécificité des régions.....	32
1.3 Les préoccupations particulières.....	37
 Chapitre 2 – Les besoins financiers des régions	41
2.1 Les besoins en investissements.....	41
2.2 Le bilan prévisionnel des dépenses et des revenus	44
 Chapitre 3 – Les réponses aux besoins, de l'avis des régions	48
3.1 Les consensus en matière de financement	48
3.2 Le programme d'aide du Ministère des transports du Québec	53
 Chapitre 4 – Les constats et les recommandations	57
4.1 Les constats	59
4.2 Les recommandations.....	66
4.3 Autres recommandations et éléments de réflexion	73
 Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat.....	81
Annexe 2 La nouvelle réalité territoriale de certaines municipalités.....	87
Annexe 3 Les membres du Regroupement des villes d'agglomération du Québec.....	91
Annexe 4 Le profil démographique des régions	95
Annexe 5 Le financement du transport en commun au Québec en 2001.....	101
Annexe 6 La comparaison des processus actuel et proposé d'octroi d'aide financière au transport en commun en régions	105
Annexe 7 Les organismes de transport	109

Mandat

Dans le contexte de la mise en œuvre des différents plans de transport au Québec et de l'application de la Loi sur les sociétés de transport en commun, il est nécessaire que tous les partenaires concernés par le financement du transport en commun soient en mesure de jouer pleinement leur rôle. En effet, la réussite des plans de transport annoncés et à venir est en grande partie liée à la capacité de ces partenaires de financer les dépenses d'immobilisation et d'exploitation de nouveaux services. L'augmentation de l'utilisation du transport en commun, visée par tous les partenaires, implique des coûts d'exploitation à la hausse. De plus, le maintien des actifs existants est une problématique qui nécessitera une participation financière accrue des municipalités et du gouvernement au cours des prochaines années.

Devant cette situation qui, de l'avis de tous, nécessite dans les meilleurs délais des ajustements pour assurer l'équité, l'efficacité et la pérennité du financement du transport en commun, le ministre des Transports convient qu'il y a lieu de revoir le cadre financier du transport en commun afin qu'il soit en mesure de garantir le maintien et le développement des réseaux de transport en commun. Pour ce faire, le ministre a décidé de confier à MM. Louis Bernard, Bernard Angers et Antoine Grégoire le mandat d'étudier et de revoir l'actuel cadre financier en procédant dans un premier temps à une consultation auprès des divers intervenants, organismes et associations qui ont un intérêt en cette matière.

De façon plus particulière, un mandat est confié à chacun des trois mandataires. Ainsi, M. Louis Bernard sera responsable de réaliser la consultation dans la grande région de Montréal, M. Bernard Angers dans la région de la Capitale-Nationale, incluant la ville de Lévis, et M. Antoine Grégoire dans les autres régions du Québec.

Plus spécifiquement dans le cas du mandataire pour les régions du Québec, celui-ci devra recueillir les commentaires et suggestions des divers partenaires, formuler un diagnostic sur le cadre financier actuel, préciser les solutions à apporter et présenter des recommandations au ministre des Transports. Pour ce faire, le mandataire devra, entre autres :

1. Analyser et évaluer le cadre financier actuel du transport en commun, notamment en ce qui a trait à l'adéquation des sources de financement et à l'effort consenti par les différents partenaires (usagers, municipalités, automobilistes et gouvernement) dans le financement du transport en commun. Concernant la forme de l'aide gouvernementale, le mandataire devra évaluer si la manière dont est versée cette aide est efficace et équitable et si la nature de cette aide correspond aux besoins actuels et futurs des diverses autorités organisatrices de transport (AOT);

-
2. Analyser et évaluer les besoins à venir en transport en commun en distinguant les besoins en investissements pour assurer le maintien en bon état des actifs et des services existants, ceux qui sont nécessaires au développement des services et les besoins en exploitation pour financer les nouveaux services;
 3. Recommander les paramètres d'un nouveau cadre financier en proposant, le cas échéant :
 - des correctifs à apporter aux différents problèmes reconnus, dont notamment celui de l'équité liée au partage des coûts des équipements et services métropolitains;
 - des mécanismes susceptibles de garantir l'engagement des partenaires à assumer leurs responsabilités financières dans l'optique de la réalisation et de l'atteinte des objectifs des divers plans de transport au Québec;
 - différentes formules permettant d'améliorer l'efficacité des AOT et l'examen des pistes de réduction des coûts;
 - de nouvelles sources de financement, nécessaires pour assurer le développement harmonieux des services;
 - des outils et des paramètres qui permettraient tant aux organismes de transport qu'au Ministère d'établir des comparaisons avec d'autres acteurs de l'industrie du transport en commun.

Les recommandations des mandataires devront prendre en compte les enjeux suivants :

1. l'équilibre entre les modes de transport, en particulier entre l'automobile et le transport en commun, mais également entre les différents modes de transport collectif;
2. l'adéquation entre le soutien gouvernemental et régional et les modes et organismes de transport;
3. l'équité des contributions municipales compte tenu des bénéfices reçus, dans une perspective d'amélioration de l'équité entre la ville centrale et les autres composantes des agglomérations;
4. le poids du poste transport en commun dans les budgets municipaux, l'équilibre entre les sources de financement municipales et la possibilité de diversifier ces sources de financement (assiette foncière, tarification, taxe dédiée, etc.);
5. l'autonomie budgétaire des organismes de transport et l'imputabilité financière des décideurs;
6. la capacité du cadre financier à maintenir les actifs, à soutenir la viabilité financière des réseaux régionaux et des réseaux locaux d'autobus et la réalisation des plans de transport;

-
7. le déséquilibre fiscal entre le gouvernement fédéral et le Québec en matière de financement des transports et le respect des champs respectifs de compétence.

La consultation sur le cadre financier pourra impliquer l'analyse de propositions concernant les irritants inhérents au présent cadre et l'optimisation de l'utilisation des sources de financement actuelles et nouvelles. Dans les régions, cette consultation sera menée notamment auprès des municipalités, des organismes de transport et autres organismes ayant un intérêt dans le transport en commun.

Dans l'exercice de leurs fonctions, les mandataires seront assistés par une équipe de professionnels du ministère des Transports. Ils prendront en considération les avis reçus tout en situant leur réflexion dans la perspective et le contexte des politiques gouvernementales établies. À cet égard, il pourront solliciter une contribution des différents ministères concernés (ex : ministère des Affaires municipales et de la Métropole, ministère des Finances).

Les mandataires devront présenter leurs recommandations au ministre au plus tard le 20 décembre 2002.

Remerciements

Des maires, des conseillers municipaux, des représentants des sociétés de transport et des organismes de transport, des représentants d'associations et de regroupements soucieux de l'avenir du transport en commun dans leur territoire m'ont fait part de leurs préoccupations. C'est grâce à eux si j'ai pu dresser un portrait fidèle de la problématique du financement du transport en commun dans différentes régions du Québec, et je les en remercie.

Introduction

Le ministre des Transports a confié à MM. Louis Bernard, Bernard Angers et Antoine Grégoire le mandat d'étudier et de revoir l'actuel cadre financier du transport en commun au Québec en procédant à une vaste consultation auprès des intervenants, organismes et associations intéressés. Cette consultation a toutefois exclu le transport adapté, le transport interurbain et le transport scolaire.

Plus précisément, un mandat particulier a été confié à chacun des trois mandataires. Ainsi, le ministre a confié à M. Grégoire la responsabilité de la consultation dans les régions du Québec. M. Bernard étant assigné à la grande région de Montréal et M. Angers à celle de la Capitale-Nationale, incluant la ville de Lévis.

La consultation en régions s'est déroulée de septembre à novembre 2002. Elle a permis à des élus municipaux, à des sociétés de transport, à des organismes municipaux de transport, à des exploitants de services, à des regroupements d'usagers et à diverses associations de s'exprimer à propos du cadre financier actuel du transport en commun et de la détermination de nouvelles sources de financement. Ces participants sont issus des régions de l'Abitibi-Témiscamingue, de l'Outaouais, de la Mauricie, du Centre-du-Québec, de l'Estrie, de la Montérégie, du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de la Côte-Nord et du Bas-Saint-Laurent.

Les participants se sont exprimés lors de rencontres en tête-à-tête avec le mandataire. Ces rencontres ont permis de préciser les principaux problèmes et irritants associés à l'encadrement financier actuel, de connaître les besoins des organismes en matière de financement et d'explorer un certain nombre de pistes de solution.

Les sociétés de transport, les organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) ainsi que les municipalités qui participent actuellement au financement du transport en commun ont été expressément invités à rencontrer le mandataire pour lui faire connaître leur point de vue. Par ailleurs, les Conseils régionaux de développement et les regroupements d'usagers ont reçu une lettre d'information leur demandant de communiquer leur opinion au mandataire et proposant de le rencontrer s'ils le souhaitaient. De plus, des avis ont été publiés à deux reprises dans les journaux régionaux et nationaux invitant les personnes désireuses de présenter un point de vue à s'adresser au secrétariat du mandataire afin de fixer les modalités d'une rencontre.

Le bilan de la consultation ainsi que les constats et les recommandations qui font suite à la consultation sont organisés en quatre chapitres distincts.

Le premier chapitre présente l'évaluation du cadre financier actuel, tel que perçu et vécu par les participants. Les besoins financiers requis pour assurer la pérennité et le développement des services sont analysés dans le second chapitre. Le troisième chapitre expose les propositions de sources de financement recueillies au cours de la consultation en vue de répondre aux besoins financiers prévus. Finalement, sur la base de la consultation et des données disponibles, le quatrième chapitre fait état des constats du mandataire et de ses recommandations.

Chapitre 1 – Le cadre financier actuel vu par les régions

Dans le contexte de la consultation menée en régions, les participants ont exprimé leurs points de vue sur le cadre financier actuel. Ils ont également livré des constats et fait part de leurs préoccupations concernant l'avenir du transport en commun compte tenu des caractéristiques actuelles et futures de leur communauté respective.

Un certain nombre de points de vue font consensus, bien que vécus différemment selon le type d'organisation du transport en commun ou selon le territoire en cause, et permettent de dégager une évaluation globale du cadre financier actuel.

D'autres éléments d'évaluation sont au contraire particuliers à certaines organisations. En effet, les régions du Québec ne sont pas toutes confrontées aux mêmes réalités ni aux mêmes défis en matière de transport en commun. Ainsi, en plus des différents éléments de consensus, les partenaires ont fait part d'opinions sur des éléments qui sont spécifiques à l'organisation ou au type d'organisation disponible dans leur région. Ces points de vue spécifiques émanent des territoires desservis par une société de transport (Outaouais, Trois-Rivières, Sherbrooke et Saguenay) et de ceux desservis par un organisme municipal de transport (OMIT).

Finalement, les participants ont également exprimé des opinions diverses qui, sans toujours faire consensus ou être rattachées à un territoire particulier, sont dignes d'intérêt dans le contexte de la présente réflexion sur le financement du transport en commun.

1.1 Les consensus

De la consultation, il ressort des opinions largement partagées et soutenues par les différents participants rencontrés. Ces opinions permettent donc de dégager un portrait global de l'évaluation du cadre financier actuel tel que vu par les régions. Elles sont regroupées sous les huit thèmes suivants :

- Le désengagement gouvernemental et le sous-financement;
- La vocation sociale du transport en commun en régions;
- La contribution des usagers (tarification);
- La nouvelle réalité territoriale des municipalités (regroupements);

- Les particularités régionales;
- La précarité des prévisions de revenus et des engagements gouvernementaux;
- La répartition inéquitable des investissements et de l'aide gouvernementale;
- La décroissance démographique et le vieillissement de la population.

Ces différentes thématiques sont ordonnancées sur la base de leur récurrence lors de la consultation, le premier thème étant celui le plus souvent soulevé.

1.1.1 Le désengagement gouvernemental et le sous-financement

Associé au sous-financement, le désengagement gouvernemental dans le transport en commun est l'élément qui a été le plus souvent soulevé.

Le retrait du gouvernement du Québec, en 1992, de l'aide gouvernementale à l'exploitation appelé « réforme Ryan », et le gel de l'aide gouvernementale à l'exploitation imposé aux OMIT en 1997 ont fait l'objet de multiples regrets et interventions.

Les sociétés de transport associent globalement les difficultés rencontrées sur le plan financier à ces désengagements du gouvernement. Dans le rapport qu'elle a déposé lors de la consultation, la Société de transport du Saguenay précise ainsi ce lien de cause à effet :

Depuis 1991, la contribution du gouvernement provincial au financement du transport en commun a diminué de façon fulgurante et cette diminution a été absorbée par de nouvelles contributions de source locale (droits d'immatriculation) et par des efforts supplémentaires des municipalités concernées.

Les usagers, quant à eux, ont contribué dans leur proportion habituelle, soit 1/3 des coûts totaux, à maintenir leur participation au transport en commun malgré leur faible capacité financière.

Le désengagement du gouvernement amorcé en 1991 par la réforme Ryan est directement associé aux difficultés des municipalités à maintenir et à développer le transport en commun au Saguenay.

(Financement du transport en commun, présenté par la Société de transport du Saguenay à M. Antoine Grégoire, mandataire, 2 octobre 2002. Message du président.)

Certains organismes municipaux de transport, communément appelés OMIT, ont également souligné les difficultés qu'entraîne le plafonnement de l'aide gouvernementale. C'est ainsi que la Régie municipale de transport en commun du Centre-de-la-Mauricie exprime de la façon suivante ses frustrations :

Vous comprendrez que le gel de l'aide financière au niveau de 1996 conjugué avec l'absence d'aide pour les immobilisations créent une problématique budgétaire importante, d'autant plus que l'âge moyen de la flotte est supérieur à 10 ans.

Ainsi, la contribution des usagers atteint un niveau, qui nous est permis de croire plafond, en ce qu'elle constitue près de 42,8 % du budget de revenu. Les droits de passage étant établis à 1,90 \$ correspondent avantageusement aux droits payés dans différents organismes de transport.

(Présentation de la Régie municipale de transport du Centre-de-la-Mauricie, faite à M. Antoine Grégoire dans le contexte de la consultation sur le financement du transport en commun au Québec, non datée, pages 10 et 11.)

Note : la Régie municipale de transport du Centre-de-la-Mauricie a la particularité de posséder son propre parc d'autobus. Ce parc est cependant entretenu et exploité par une firme privée liée par un contrat. Les autres organismes municipaux ne possèdent pas de parc d'autobus, ceux-ci étant fournis par l'exploitant.

Pour sa part, la Société de transport de Sherbrooke souligne de la manière suivante l'effet néfaste de ce désengagement sur le transport en commun :

En croissance d'achalandage au cours des années 1980 avec un financement soutenu du gouvernement du Québec, la STS a dû, à partir de 1992, suite à la réforme Ryan, procéder à des rationalisations de services provoqués par le fait que les municipalités devenaient incapables d'assumer les coûts de l'ensemble des responsabilités qui leur étaient transférées, avec comme conséquences directes que la STS a fait face, en plus des pertes de revenus de subventions, à des diminutions d'achalandage qui ont entraîné des pertes de revenus de passagers, entraînant ainsi la spirale « augmentation de tarifs pour compenser les pertes de revenus, diminution de clientèle, augmentation de tarifs, diminution de clientèle... » et finalement, augmentation de la contribution municipale.

(Révision du cadre financier du transport en commun, Société de transport de Sherbrooke, 25 septembre 2002, page 3.)

1.1.2 La vocation sociale du transport en commun en régions

La vocation sociale du transport en commun, davantage visible en régions, a été soulevée par un très grand nombre de participants. Pour la plupart, le transport en commun possède une triple vocation, à la fois sociale (mobilité des étudiants et des personnes à faible revenu), économique (décongestion et accès aux emplois) et environnementale (changements climatiques, santé et autres effets environnementaux). Cette triple vocation se retrouve aussi sur le territoire des grandes agglomérations; cependant, la dimension sociale y est moins dominante.

La Société de transport de Trois-Rivières constate qu'en l'absence de congestion l'automobiliste utilise son véhicule. La Société se questionne par conséquent sur le profil de l'utilisateur du transport en commun en régions et arrive à la conclusion suivante :

À partir de ce constat, quel profil peut-on donner à l'utilisateur du transport en commun en régions?

- *Un étudiant;*
- *Une personne âgée;*
- *Un travailleur qui ne dispose pas des revenus nécessaires pour acheter une automobile, mais qui prévoit le faire dès que possible.*

À Trois-Rivières, en 2001, plus de 3 000 000 de déplacements ont été assurés par le transport public, et ce, autant pour les études, le travail, l'accès aux soins de la santé, le magasinage ou les loisirs. Ces déplacements ont été effectués dans un bassin de population de 105 000 personnes. Pour une très large majorité de ces déplacements, on peut affirmer que le transport en commun est la seule alternative de transport possible, ce qui confirme l'importance du rôle joué par les transports publics en régions.

(Révision du cadre financier du transport en commun, Société de transport de Trois-Rivières, 17 septembre 2002, page 6.)

La Régie municipale de transport du Centre-de-la-Mauricie arrive au même constat dans son rapport¹. Ainsi, à Shawinigan, « 95 % des usagers gagnent moins de 24 000 \$ / an », « 81 % moins de 14 000 \$ / an » et « 77 % ne possèdent pas d'automobile ». Et la Régie conclut de la manière suivante : « Ce que l'on constate, c'est

¹ Présentation de la Régie municipale de transport du Centre-de-la-Mauricie faite à M. Antoine Grégoire dans le cadre de la consultation sur le financement du transport en commun au Québec, non daté, pages 8 et 9.

que notre clientèle ne peut se permettre d'autres moyens de transport et, comme organisation publique, nous devons permettre à tous nos citoyens de pouvoir se déplacer à travers le territoire.»².

Le regroupement des usagers du transport adapté du Sherbrooke métropolitain (RUTASM) soulignait également, lors de la rencontre sollicitée auprès du mandataire, que la clientèle du transport en commun comprend des personnes à mobilité réduite qui ne sont pas nécessairement admissibles au transport adapté. En effet, l'impossibilité d'obtenir un permis de conduire ou son retrait pour des raisons de santé ne s'accompagne pas automatiquement d'un accès au transport adapté.

En somme, pour les régions, le transport en commun apparaît essentiellement comme une mesure minimum d'équité sociale. Les revenus engendrés par les usagers étant basés sur des proportions élevées de titres à tarif réduit, les régions se sentent donc pénalisées par rapport aux grands centres urbains qui peuvent compter sur une proportion plus élevée de clientèle à plein tarif. L'importance des tarifs réduits en régions affecte donc le ratio d'autofinancement et limite la capacité de développer des services socialement justifiés, mais peu rentables (ex. : service de nuit et de week-end). En outre, pour les organismes municipaux de transport (OMIT), dont l'aide est basée sur les revenus de 1996, des revenus comprenant une proportion importante de tarifs réduits impliquent donc un manque à gagner substantiel.

Pour certains participants, le financement du transport en commun en régions relèverait clairement de la responsabilité du gouvernement du Québec compte tenu de son caractère en bonne partie social. En effet, le transport en commun en régions s'adresse à des clientèles dépendantes, c'est-à-dire captives, peu rentables, et le financement d'un tel service à caractère social doit s'appuyer sur une répartition de la richesse, soit l'impôt. Selon eux, les municipalités sont historiquement habilitées à offrir des services techniques et non des services à caractère social. Ils soulignent que le palier municipal serait ainsi moins apte à assumer la vocation sociale du transport en commun.

² Idem page 24.

1.1.3 La contribution des usagers (tarification)

L'effort important des usagers dans l'ensemble du financement du transport en commun en régions, par le biais de la tarification, est aussi une réalité mise en évidence à maintes reprises par les participants. Ils ont en effet rappelé que 28 % à 52 % des revenus des organismes de transport en commun proviennent des usagers. Pour eux, cette contribution ne peut être sans cesse accrue compte tenu de la réalité socio-économique des régions et de la vocation essentiellement sociale de leur réseau de transport en commun respectif. L'effort actuellement demandé aux usagers est jugé d'autant plus important que ces revenus sont associés en très grande partie à l'utilisation de titres à tarif réduit.

1.1.4 La nouvelle réalité territoriale des municipalités

Les municipalités de Val-d'Or, Rouyn-Noranda, Sherbrooke, Trois-Rivières, Shawinigan, Rimouski, Saguenay et Gatineau ont vu leur territoire modifié et agrandi à la suite de l'adoption d'un nouveau cadre législatif et de divers décrets portant sur le regroupement de plusieurs municipalités au Québec. La consultation a mis en évidence les craintes que suscite l'impact possible découlant de l'extension de ces territoires municipaux sur le transport en commun, sur la base du cadre financier actuel.

Les participants ont souligné à maintes reprises la faible densité de population des territoires actuellement desservis par le transport en commun et les coûts élevés d'exploitation qui y sont associés, comparativement à une région métropolitaine comme Montréal où la densité de population assure des coûts d'exploitation relativement plus faibles. Le regroupement des municipalités implique l'annexion de territoires encore plus faiblement urbanisés que les territoires actuellement desservis. Dans certains cas, il s'agit même de l'annexion de territoires ruraux. Le territoire desservi par la Société de transport du Saguenay (regroupant les anciennes villes de Chicoutimi, Jonquière et La Baie), à titre d'exemple, est passé de 650 km² à 1 200 km² tandis que sa population ne passait que de 141 000 à 155 000 personnes. La densité d'occupation du territoire y est donc passée de 217 personnes au km² à 129 personnes au km², comparativement à une densité de 890 personnes au km² pour la Communauté métropolitaine de Montréal. L'annexe 2 présente plus en détail les modifications récemment apportées aux territoires des municipalités.

De plus, comme l'ont verbalement exprimé des participants lors de la tournée dans le Bas-Saint-Laurent et en Abitibi, les municipalités se sentent seules pour faire face aux effets des fusions municipales sur l'organisation du transport en commun. La pression est maintenant forte pour étendre le service à l'ensemble du nouveau territoire municipal. Cette extension du service représente un coût qu'il est impossible de dissocier d'une notion d'équité dans l'offre de service à l'ensemble des citoyens. L'extension du service dans les nouveaux territoires implique des choix difficiles, soit une tarification à moduler géographiquement, un déficit important ou une desserte se limitant à certains secteurs. Cette desserte devrait en outre s'appuyer sur certains critères restant à définir. La modulation géographique de la tarification, ou tarification différenciée, semble une décision difficile pour les administrations de petits réseaux de transport. Une augmentation des tarifs ne semble pas non plus une avenue souhaitable pour combler le déficit appréhendé, puisque le service s'adresse à une clientèle souvent défavorisée. Finalement, une desserte limitée à certaines portions du territoire municipal et l'absence de desserte pour d'autres secteurs soulèvent un problème de critères discriminants. En effet, une distinction semble avoir toujours fait consensus dans certaines communautés entre la zone urbaine (présence des services d'aqueduc et d'égout) et la zone rurale (sans services). Cette distinction permettait de définir la présence ou l'absence de services. Depuis les récents regroupements municipaux, cette distinction semble difficile à défendre.

1.1.5 Les particularités régionales

Un cadre financier inadapté aux réalités et aux besoins des régions est également un constat généralement évoqué par l'ensemble des participants rencontrés en régions. Les régions vivent des réalités particulières dont, notamment, l'absence de congestion ou de problèmes de stationnement. Ces deux phénomènes accentuent d'autant l'attrait de l'automobile et réduisent la proportion d'usagers à plein tarif, et conséquemment les perspectives d'autofinancement.

Dans les régions comme la nôtre, les sociétés de transport n'ont pas les possibilités financières et la densité de population nécessaires pour offrir à leur clientèle un niveau de service adéquat et nettement compétitif à l'automobile. Pourtant, la fréquence, la fiabilité, le temps de transport, la vitesse de parcours et l'accessibilité sont des qualités essentielles à un bon réseau de transport collectif. Bien qu'on ne puisse parler en régions en terme de « solution au

problème de congestion automobile », les avantages concurrentiels par rapport à l'utilisation de l'automobile doivent trouver leur source dans des éléments davantage reliés au facteur économique et social.

(Financement du transport en commun, présenté par la Société de transport du Saguenay à M. Antoine Grégoire, mandataire, 2 octobre 2002. Message du président, page 8.)

La taille des réseaux de transport en commun est si limitée en régions qu'une réduction d'achalandage, qui s'accompagne d'une réduction de revenus (en provenance des usagers pour les sociétés, mais également de l'aide financière pour les organismes municipaux subventionnés au prorata de leurs revenus), ne s'accompagne pas d'une réduction des coûts d'exploitation.

De plus, au delà du cadre financier, le programme d'aide gouvernemental ne tiendrait pas compte des particularités régionales, et ses critères s'appuieraient essentiellement sur les besoins de la région de Montréal. À titre d'exemple, les participants ont souligné les cinq faiblesses suivantes du programme d'aide actuel :

Taux de subvention plus faible pour le développement des réseaux d'autobus

Pour les réseaux d'autobus, la subvention maximale n'est que de 50 % pour les véhicules et de 75 % pour les infrastructures, alors que les modes lourds (métro, trains de banlieue, SLR) sont subventionnés à 100 %. Les régions n'ont pas le volume de population pour supporter les modes lourds, ce qui les pénalise doublement car elles bénéficient de subventions moins élevées et gèrent des systèmes de transport ne leur permettant pas de réduire leurs coûts d'exploitation.

Équipements exclus du programme d'aide

De plus, des équipements significatifs pour les réseaux en régions sont exclus du programme d'aide. Il s'agit, par exemple, d'équipements de perception, d'abribus, de systèmes d'aide à l'exploitation et de systèmes plus élaborés de ventilation.

Lourdeur administrative

Le cadre financier et le programme d'aide soulèvent des lourdeurs administratives peu favorables à l'innovation et à l'initiative locale. En outre, le programme d'aide actuel, dans le contexte des annexions récentes, fera vivre des dynamiques administratives et budgétaires potentiellement complexes aux petits réseaux de transport. En effet, les territoires actuellement desservis et les nouveaux territoires recevront une aide gouvernementale selon deux régimes distincts, le service existant recevant une aide dont la somme est plafonnée et les nouvelles dessertes, soit les nouveaux territoires desservis, recevant une aide qui pourra croître pendant quatre années avant d'atteindre un plafond.

Critères rigides d'admissibilité à une aide lors de l'achat d'autobus

Le programme d'aide comprend des critères très rigides lors de l'achat d'autobus par une société de transport. Ces critères permettent l'octroi d'une aide pour un autobus aux caractéristiques standardisées, lequel répond aux besoins de la principale société de transport du Québec, soit la Société de transport de Montréal (STM). Les modifications apportées aux caractéristiques montréalaises par les autres sociétés ne sont pas prévues par le programme, ne sont donc pas admissibles à une aide financière, peu importe la justification, et demeurent à la charge entière des sociétés. En régions, l'autobus standard actuel est imposé et répond parfois mal aux besoins de certaines dessertes, ou il s'avère un achat relativement coûteux. La topographie et les types de dessertes sont les raisons les plus couramment évoquées pour réclamer des modifications à l'autobus standard.

Aucune subvention pour les études et la recherche

Les études sont peu subventionnées, selon les participants. Les représentants des sociétés de transport ont déploré que les études justificatives à l'appui d'une demande de subvention aux immobilisations ne soient subventionnées que si le projet étudié se réalise. Les études portant sur des projets de modes lourds (ex. : train) sont une exception, puisqu'elles sont subventionnées que ces projets se réalisent ou non. Cependant, seule la région de Montréal pourrait justifier le recours à des modes lourds.

De plus, les régions ne reçoivent pas d'aide pour effectuer des études en matière d'innovation. La Société de transport de l'Outaouais a notamment souligné ce problème dans son rapport :

Les projets d'innovation ne sont pas subventionnés. Or, c'est par le biais de l'innovation que le transport en commun peut devenir plus attrayant, plus compétitif, et moins énergivore.

(Révision du cadre financier du transport en commun, Direction générale de la Société de transport de l'Outaouais, octobre 2002, page 14.)

1.1.6 La précarité des prévisions de revenus et des engagements gouvernementaux

Des participants de diverses régions ont également souligné le caractère précaire du cadre financier actuel. Par « précarité », ils entendent une série d'effets qui limitent la possibilité d'une planification budgétaire sur une période de trois à cinq ans, notamment en ce qui a trait à la prévision des revenus.

L'impossibilité de prévoir avec une précision raisonnable l'ensemble des revenus sur une courte période crée un climat d'incertitude et soumet le transport en commun aux aléas des décisions politiques ou de conflits intermunicipaux, selon les participants. Plus précisément, la grande fluctuation des revenus et des contributions (usagers, municipalités, gouvernement et autres sources) et le retrait gouvernemental sans concertation sont les irritants les plus souvent soulevés par nos interlocuteurs.

Le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) considère par conséquent que la législation devrait permettre un financement plus stable et plus prévisible. Le mémoire de ce syndicat formule cette préoccupation de la manière suivante :

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.

(SCFP, Mémoire du secteur transport urbain des personnes du Syndicat canadien de la fonction publique (FTQ), 30 septembre 2002, page 6.)

1.1.7 La répartition inéquitable des investissements et de l'aide gouvernementale

La répartition des sources de financement et de l'aide gouvernementale entre Montréal et les régions constitue aussi un élément soulevé lors de la tournée de consultation en régions. Les participants des régions sont presque unanimes à souligner les avantages dont bénéficie la région de Montréal à la faveur du cadre financier actuel, d'autant plus que Montréal présente naturellement des caractéristiques favorisant l'autofinancement du transport en commun, dont notamment la densité élevée de population, la capacité de concurrencer l'automobile compte tenu de la congestion, la proportion plus élevée d'usagers à plein tarif, sans compter les ressources potentielles associées à la tarification du stationnement ou aux péages routiers. Malgré ces avantages, Montréal bénéficie d'une aide de 100 % aux immobilisations pour le métro et les trains de banlieue, d'une surtaxe de 1,5 ¢ le litre d'essence remise à l'AMT et dont peuvent bénéficier les trois sociétés de transport de la région métropolitaine, sans compter l'aide financière plus importante pour le financement des études pour le développement de modes lourds de transport (train de banlieue et train léger sur rails). Ces constats font dire à la STO :

Dans les faits, force est de constater que l'aide apportée par le gouvernement du Québec au transport en commun ne profite pas de manière égalitaire à tous les réseaux de transport. On est en présence d'un système à deux vitesses créant une inégalité entre les citoyens du Québec en matière de droit au transport.

(Le cadre financier du transport en commun au Québec, Société de transport de l'Outaouais, printemps 2002, page 8.)

La Corporation intermunicipale de transport du Saguenay, maintenant devenue la Société de transport du Saguenay, souligne également ce qu'elle considère constituer une iniquité dans une lettre adressée au comité régional des députés :

Nous demandons de réévaluer l'actuel programme d'aide de façon à recréer un certain équilibre, par exemple en indexant le taux de subvention.

Finalement, nous tenons à vous préciser que le transport en commun, au Saguenay, est tout aussi important que dans les régions montréalaises et que les particularités régionales, le profil de la clientèle et l'étendue des territoires font en sorte

que nos réseaux comptent beaucoup moins de facilité à compenser les dépenses exceptionnelles par la contribution des usagers.

(Financement du transport en commun, présenté par la Société de transport du Saguenay à M. Antoine Grégoire, mandataire, 2 octobre 2002, Annexe.)

1.1.8 La décroissance démographique et le vieillissement de la population

Le résultat conjugué des phénomènes de décroissance démographique et de vieillissement de la population, observés dans la plupart des régions et qui devraient s'accroître, constitue une autre problématique du cadre financier soulevée dans les régions. La Ville de Rouyn-Noranda, par exemple, a vu sa population décroître de 3 800 personnes en cinq ans, soit une baisse d'environ 10 %. Le vieillissement de la population entraîne également une problématique particulière, comme l'ont souligné les participants de Val-d'Or, Rimouski et Baie-Comeau. Il s'agit en bonne partie d'une clientèle peu encline à utiliser le transport en commun traditionnel.

La décroissance de la population fera perdre une part de la clientèle traditionnelle du transport en commun, dont les étudiants, fragilisant ainsi les revenus des petits réseaux de transport. Le vieillissement de la population accentuera la demande de services plus coûteux. Il s'agit, par exemple, d'arrêts plus fréquents et plus près des points d'origine et de destination afin de réduire la distance de marche, de l'aménagement de points d'embarquement et de débarquement plus sécuritaires et plus faciles d'utilisation, et de la mise en service de véhicules comportant des aménagements particuliers. Le vieillissement de la population créera de surcroît une pression accrue sur le réseau de transport adapté.

1.2 La spécificité des régions

1.2.1 L'Outaouais

L'Outaouais ne compte qu'une société de transport, soit la Société de transport de l'Outaouais, qui dessert la nouvelle Ville de Gatineau ainsi que les municipalités de Cantley et de Chelsea.

Au-delà des éléments qui font consensus à travers toutes les régions du Québec, les participants rencontrés en Outaouais ont souligné l'importance de la spécificité de leur territoire.

Le territoire desservi par la Société de transport, et le service nécessaire correspondant, atteint une taille suffisamment importante pour que des problématiques de nature métropolitaine apparaissent, notamment sur les plans économique (congestion), environnemental (santé publique et qualité de l'air) et social (mobilité), comparativement à une problématique essentiellement sociale en régions. La STO dessert en effet une part d'un ensemble plus vaste et d'envergure métropolitaine, l'agglomération d'Ottawa-Gatineau. Cette agglomération compte plus d'un million d'habitants. De l'avis des participants, le cadre financier actuel et le programme d'aide qui conditionnent le soutien gouvernemental ne sont pas du tout appropriés pour répondre à ces besoins. À titre d'exemple, malgré des besoins significatifs, l'Outaouais est désavantagée puisqu'elle ne recourt pas encore à des modes lourds (train de banlieue, SLR), lesquels reçoivent une part de subvention gouvernementale plus importante en pourcentage que le recours à des modes légers (ex.: autobus). Elle est toutefois d'avis que son projet Rapibus en site propre s'apparente foncièrement à un système léger sur rail (SLR).

De façon globale, la Société de transport de l'Outaouais synthétise ainsi la situation du transport en commun dans l'Outaouais :

Les sources de revenus pour la STO (usagers, municipalités, province, automobilistes) et le poids relatif de l'utilisateur-payeur sont disproportionnés et entravent gravement la mobilité par autobus.

La recherche, le développement et l'innovation technologique sont financés par le budget courant d'exploitation.

Les sources de financement sont inadaptées pour le contexte de nature « métropolitaine ».

La présence de la Ville d'Ottawa, de la Commission de la capitale nationale et du gouvernement fédéral implique une dépendance aux priorités de la grande région (ponts, autoroutes, TRL, SLR).

La projection des besoins pour la période 2002-2007 (à un taux de progression annuel d'achalandage de 2,8 %) nous indique une augmentation du financement municipal de 6,2 % à 9 %. Que dire si des externalités nous frappent.

(Révision du cadre financier du transport en commun, Direction générale de la Société de transport de l'Outaouais, octobre 2002, page 3.)

Les usagers de la Société de transport de l'Outaouais contribuent pour 48 % au financement total de la STO (exploitation, service de la dette et transport adapté), ce qui rend la STO particulièrement vulnérable sur le plan financier.

Compte tenu du cadre financier actuel, l'aide gouvernementale correspond à 9 % du budget total de la STO, ce qui limite sa capacité de développement et d'innovation. Elle doit financer elle-même ses initiatives dans un contexte où l'atteinte d'objectifs économiques et environnementaux en matière de transport en commun est plus pressante dans les grandes agglomérations qu'en régions.

La municipalité de l'Outaouais présente en outre une problématique particulière. Le territoire de la Société de transport est plus vaste que celui de la municipalité de Gatineau. En effet, la Société dessert également les municipalités de Chelsea et Cantley qui désormais ne siègent plus à titre de membres à part entière au conseil d'administration (Loi sur les sociétés de transport en commun).

1.2.2 Les territoires de Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke

Les villes de Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières sont desservies par des sociétés de transport. Là aussi, au-delà des éléments qui font consensus à travers toutes les régions du Québec, les participants préoccupés par le transport en commun dans ces agglomérations ont exprimé des points de vue spécifiques à leur réalité régionale. Leurs commentaires ont trait au cadre financier, mais également au programme d'aide gouvernemental qui conditionne le financement gouvernemental.

Au dire des participants, le maintien des actifs est devenu l'enjeu véritable pour ces petites agglomérations, plutôt que de nouveaux projets d'immobilisation. En outre, les municipalités considèrent contradictoire un désengagement financier gouvernemental doublé d'un discours du même gouvernement en faveur de l'utilisation du transport en commun, lequel discours ne peut qu'augmenter la pression sur les coûts du transport en commun assumés par les municipalités. Finalement, celles-ci craignent de s'aventurer dans des programmes conjoints qui les laissent dans l'obligation d'assumer seules les coûts à la suite d'un retrait gouvernemental redouté et éventuel.

Le cadre financier

L'omniprésence de la tarification réduite dans ces petites agglomérations, soit entre 60 % et 80 % des titres vendus, constitue une réalité incontournable qui affecte le ratio d'autofinancement. Plus globalement, une faible densité de population à desservir limite les possibilités d'économies d'échelle comparativement aux grandes agglomérations.

L'intégration du transport scolaire au transport en commun représente également une particularité des petites agglomérations. Pour certaines sociétés, cette intégration peut constituer un apport significatif nécessaire à la rentabilisation de leur réseau, comme le soulignait la Société de transport de Sherbrooke :

Une des particularités propres aux petites sociétés de transport par rapport aux sociétés de grandes tailles est l'association nécessaire de la clientèle scolaire au développement du réseau urbain. En effet, une fois le réseau de base implanté, les petites sociétés ont besoin, pour rendre optimale l'utilisation de leurs équipements, d'une clientèle provenant du niveau scolaire. Contrairement aux grandes sociétés, les sociétés de petites tailles peuvent avec précision identifier les capacités d'accueil de clientèle scolaire sur leurs lignes régulières et contracter avec les commissions scolaires locales des ententes de service.

(Révision du cadre financier du transport en commun, Société de transport de Sherbrooke, 25 septembre 2002, page 16.)

Cependant, pour certains participants, une plus grande concertation entre le transport scolaire et le transport en commun représente un défi. Pour eux, la rigidité des conventions collectives des sociétés de transport et les modalités distinctes de financement de ces deux entités de transport rendent difficiles la conclusion d'ententes, un partenariat ou une meilleure intégration de ces deux modes.

Le programme d'aide

Plusieurs irritants du programme d'aide gouvernemental ont été soulevés par les participants. Parmi ceux-ci, notons :

- la durée de vie utile et la désuétude des actifs subventionnés qui ne correspondent pas aux critères du programme d'aide;
- les actifs exclus du programme d'aide (ex. : abribus, équipements de perception, systèmes de comptage de l'achalandage);
- le processus d'acquisition des autobus qui favorise l'achat d'un modèle standard;

- le déboursé lors de l'achat d'autobus, consenti par les sociétés plusieurs années avant la livraison (avances contractuelles);
- et l'impossibilité de recevoir une aide pour le recours à des ressources professionnelles.

1.2.3 Le territoire des organismes municipaux

Certaines municipalités ont pour particularité d'être desservies par des organismes municipaux de transport (OMIT), c'est-à-dire des autorités municipales qui sous-traitent l'exploitation d'un réseau de transport en commun sur la base d'appels d'offres. Pour ces OMIT, l'aide gouvernementale est associée à l'achalandage et non aux immobilisations. Ces organismes reçoivent par conséquent une aide financière qui correspond au pourcentage des revenus générés. Les municipalités de Baie-Comeau, Drummondville, Granby, Rimouski, Rouyn-Noranda, Shawinigan, Val-d'Or et Victoriaville sont dotées de ce type d'organisation du transport en commun. Les municipalités de Rimouski, de Val-d'Or et de Victoriaville ont la particularité d'être desservies par un service de taxibus plutôt que par un service d'autobus.

Lors de la consultation, des administrations municipales, des administrations d'organismes de transport et des exploitants à sous-contrat ont fait part de leur évaluation du cadre financier et ont exprimé des points de vue spécifiques à la réalité des organismes municipaux de transport. Les participants ont généralement souligné, outre l'effet de la nouvelle réalité territoriale découlant des fusions municipales, la capacité financière limitée des usagers du transport en commun, l'effort financier trop important imposé aux usagers et aux administrations municipales, le coût d'exploitation élevé associé à l'étalement de la population et les coûts de la répartition du service par taxibus.

Dans le contexte du programme d'aide, la pertinence de la règle des 20 000 habitants, soit le seuil à partir duquel une municipalité peut recevoir une aide financière gouvernementale, a également été fortement critiquée. Le Conseil de concertation et de développement du Saguenay–Lac-Saint-Jean recommande à ce titre :

Il serait souhaitable, à court terme, de modifier les critères d'admissibilité du programme d'aide actuel, d'abord pour pouvoir répondre davantage aux besoins en transport collectif de nos territoires plus ruraux ou urbains mais moins peuplés.

(Quelques préoccupations du Saguenay–Lac-Saint-Jean, reliées à la mise en œuvre du Plan d'action régional en matière de transport présentées à monsieur Antoine Grégoire, mandataire pour les régions du Québec, dans le contexte de la consultation sur le financement du transport en commun, novembre 2002, page 6.)

Pour certains, la conjonction de l'ensemble de ces facteurs, le cadre financier actuel, la proportion importante de clientèle à tarif réduit, le vieillissement de la population, la décroissance démographique et les critères du programme d'aide menacent la survie même du transport en commun en régions. La Ville de Rouyn-Noranda insiste sur la précarité des services de transport en commun en régions de la façon suivante :

Si la présente révision de ce programme d'aide n'apporte aucun nouveau support à une OMIT comme la nôtre, la pérennité de notre service de transport en commun pourrait éventuellement être remise en cause.

(Révision du financement du transport en commun, Document de réflexion, Ville de Rouyn-Noranda, octobre 2002.)

1.3 Les préoccupations particulières

Les participants ont également exprimé diverses attentes touchant l'avenir du transport en commun en régions, opinions qui ne font pas toujours consensus et qui ne sont pas représentatives d'une structure particulière de transport en commun ou d'un territoire déterminé.

Participation fédérale

La participation fédérale a fait l'objet de discussions lors de la tournée de consultation. Bien que celle-ci soit unanimement souhaitée, les participants considèrent qu'elle devrait se limiter à certains types d'investissements telles les immobilisations, et être gérée selon une approche de guichet unique par le gouvernement du Québec. De façon générale, l'approche fédérale qui consiste à verser des fonds directement aux municipalités plutôt qu'aux sociétés de transport n'est pas vue d'un bon œil.

Financement municipal

En ce qui a trait au cadre financier, plusieurs partenaires ont souligné l'importance de maintenir le niveau actuel de la prestation municipale. Il existe en régions la crainte qu'une aide accrue ou de nouvelles sources de financement se traduisent par une réduction de l'effort financier municipal.

Parallèlement, la capacité financière limitée des municipalités est soulignée. Il est souvent rappelé que les autorités municipales doivent également financer le transport adapté, lequel sera affecté par le vieillissement de la

population, et que les budgets du transport adapté et du transport en commun, bien que distincts, sont débattus par la même administration.

Par ailleurs, on reconnaît que bien des municipalités doivent supporter des dépenses accrues découlant des fusions municipales et qu'elles font donc face à des contraintes budgétaires sérieuses.

Administration des organismes de transport en commun

L'indépendance de l'administration du transport en commun par rapport à l'administration municipale est également une préoccupation formulée lors des consultations. Il semble important pour certains participants de maintenir l'indépendance de l'administration des sociétés de transport, par le biais d'un conseil d'administration, plutôt que de favoriser l'intégration du transport en commun à l'administration générale de la ville. Pour eux, l'administration municipale a d'abord pour vocation d'offrir des services publics à caractère technique plutôt que de soutenir des besoins de nature sociale comme le transport en commun. Cette autorité serait ainsi moins sensible au soutien et au développement du transport en commun. Un seul participant a souligné, au contraire, l'intérêt d'intégrer le transport en commun à l'administration municipale sous la forme d'un service municipal.

Déclin du transport intrarégional

Le déclin du transport intrarégional a également fait l'objet d'interventions lors de la consultation. Il suscite des inquiétudes dans les régions qui n'ont pas d'autre mode de transport pour relier les petites communautés aux pôles régionaux de services. Ces inquiétudes ont particulièrement été présentes en Estrie et au Centre-du-Québec et semblent indissociables de la problématique du transport en commun urbain.

Intégration des modes et transport collectif

L'organisation intégrée et complémentaire des services de transport collectif constitue une préoccupation pour plusieurs capitales régionales et milieux ruraux. La Ville de Rouyn-Noranda ainsi que le Conseil régional de concertation et de développement du Centre-du-Québec ont particulièrement insisté sur l'importance de doter leur territoire d'un service de transport adéquat. Ces deux administrations ont également insisté sur l'urgence d'adapter les critères actuellement restrictifs et cloisonnés des programmes d'aide gouvernementaux qui limitent les possibilités d'intégration et de partenariat.

Globalement, l'intégration des modes de transport en régions faiblement urbanisées a été qualifiée d'incontournable pour assurer la survie du transport des personnes incapables à assurer seules leurs déplacements. Pour les participants, le nombre d'intervenants et le cloisonnement des budgets en cause semblent constituer une contrainte importante à une vision intégrée des transports en régions. Le Conseil de concertation et de développement du Saguenay–Lac-Saint-Jean souligne à ce sujet :

Le cloisonnement dans la gestion et l'exploitation des différents modes de transport collectif (transport en commun, scolaire et adapté) ne facilite guère la mise en commun des services et rend beaucoup plus difficile le développement de solutions sur mesure, en lien avec les défis et les enjeux vécus par la population du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Ce cloisonnement tient, entre autres, à la multiplicité des sources de financement ainsi qu'à la diversité des critères d'admissibilité au service pour les usagers et usagères.

(Quelques préoccupations du Saguenay–Lac-Saint-Jean, reliées à la mise en œuvre du Plan d'action régional en matière de transport, présentées à monsieur Antoine Grégoire, mandataire pour les régions du Québec, dans le contexte de la consultation sur le financement du transport en commun, novembre 2002, page 5.)

Les participants ont rappelé que le ministère des Transports prévoit des objectifs et des résultats attendus en matière de transport collectif dans des plans de transport régionaux, comme c'est le cas dans le Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue 2002-2007, à l'annexe IV portant sur la « Mobilité des personnes ».

Planification urbaine et développement du réseau routier

Le développement du réseau routier en l'absence de planification intégrée, incluant des objectifs clairs en matière de déplacement des personnes, de développement durable et d'optimisation du transport en commun, est également abordé par des participants. Ces derniers soulignent l'importance d'arrimer l'aménagement du territoire et le transport en commun, arrimage souvent déficient. Il en résulte une planification urbaine qui pénalise la performance du réseau de transport en commun et ses coûts d'exploitation, comme le souligne la Ville de Rouyn-Noranda :

Depuis des années, nous connaissons une baisse de passagers. Différents facteurs sont à l'origine de cette diminution. Entre autres, le mouvement de la population à l'extérieur du centre est proportionnel au taux de motorisation. Aussi on remarque que, de plus en plus, les étudiants sont motorisés, diminuant ainsi le bassin d'usagers potentiels. Également le déplacement du campus de l'Université a eu un impact important.

(Révision du financement du transport en commun. Document de réflexion, Ville de Rouyn-Noranda, octobre 2002.)

Quelques participants ont aussi souligné le déséquilibre entre l'effort financier consenti pour le réseau routier et celui pour le transport en commun, et l'impossibilité de voir clairement comment se répartit l'effort gouvernemental en matière de transport des personnes.

Politique sur la ruralité

La Politique sur la ruralité du gouvernement du Québec a fait l'objet des discussions à quelques reprises. Les participants se sont inquiétés d'une absence d'harmonisation entre cette politique et la révision éventuelle du cadre financier du transport en commun, qui aurait pour effet de passer sous silence les problèmes de mobilité des personnes en milieu rural ou de rendre plus complexe l'intégration des modes à l'échelle régionale.

Aide gouvernementale et sous-traitance

Quelques participants ont fait connaître l'intérêt pour les sociétés de transport de recourir, à certaines conditions et de manière balisée, à la sous-traitance en matière de services de transport et d'entretien. Actuellement, le programme d'aide favoriserait indirectement, selon eux, les activités en régie compte tenu de l'aide accordée aux sociétés exclusivement.

Chapitre 2 – Les besoins financiers des régions

La consultation sur le cadre financier du transport en commun a permis de recueillir des informations sur les besoins des sociétés et des organismes de transport. Tous ces besoins sont exprimés en dollars courants.

Sur la base de ces informations, il est possible de dresser un portrait des besoins futurs des sociétés de transport en matière d'investissement en immobilisations. Il est également possible, à l'aide de ces informations, de dresser un bilan prévisionnel des dépenses et revenus annuels des organismes de transport pour la période 2003-2010. Les données prévisionnelles tiennent compte d'une augmentation des coûts attribuable à une évolution probable de l'indice des prix à la consommation (IPC), des coûts associés à l'amélioration des services existants (offre de services), ainsi que des coûts associés à la desserte des territoires annexés lors des fusions municipales récentes.

Les données présentées ne tiennent pas compte des coûts associés à la mise en place de services de transport en commun dans des agglomérations qui n'en sont pas dotées actuellement, ni des coûts que représente la mise en place de services de transport intégrés en milieu rural et périurbain (transport des personnes basé sur l'intégration et la coordination de modes de transport existants comme le transport adapté, le transport scolaire et le taxi).

2.1 Les besoins en investissements

Les besoins en investissements comprennent les investissements nécessaires pour remplacer ou rénover les équipements et les infrastructures en place (maintien d'actifs) ainsi que ceux pour améliorer et développer les services. Les besoins en investissements des quatre sociétés de transport (STO, STTR, STSag et STSh) pour l'ensemble de la période 2003-2010 sont estimés à 268,8 M \$, dont 127,2 M \$ pour le maintien d'actifs et 141,8 M \$ pour les projets d'amélioration et de développement. Les coûts des projets d'investissements sont généralement transférés sous la forme d'un service de dette, lequel se reflète dans les dépenses annuelles des sociétés de transport.

Société de transport de l'Outaouais

Les besoins en investissements de la Société de transport de l'Outaouais sont estimés à environ 218,8 M \$ pour la période 2003-2010, dont 80,9 M \$ pour le maintien d'actifs et 137,9 M \$ pour l'amélioration et le développement des services.

La Société de transport de l'Outaouais prévoit consacrer 57,1 M \$ pour le remplacement des autobus. Environ 24 M \$ seront nécessaires pour la réfection ou le remplacement des autres actifs, soit les infrastructures et les équipements (garages, terminus, centre administratif, systèmes de communication)

La Société de transport de l'Outaouais prévoit consacrer environ 106 M \$ à la réalisation du projet Rapibus. Il s'agit d'un projet d'implantation d'une voie réservée en site propre dans une emprise ferroviaire. Elle prévoit aussi dépenser 26 M \$ pour acquérir des autobus additionnels afin de faire face à l'augmentation prévisible d'achalandage au cours de la période et dans le but d'améliorer le service offert à sa clientèle. Environ 6 M \$ seront investis dans la mise en place de mesures préférentielles (voies réservées aux autobus, stationnements d'incitation, etc.).

Les besoins de la STO en immobilisation durant la période 2003-2010

(en millions de dollars)								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Maintien des actifs								
Remplacement d'autobus	5,7	6,3	7,1	7,3	6,9	7,7	8,0	8,2
Équipements et infrastructures	19,8	1,3	1,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Total	25,5	7,6	8,5	7,5	7,1	8,0	8,2	8,5
Amélioration et développement								
Autobus	2,8	3,4	2,9	3,0	3,1	3,9	3,3	3,4
Équipements et infrastructures	6,9	4,8	100,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	9,7	8,2	103,2	3,0	3,1	3,9	3,3	3,4
Total (maintien et amélioration)								
Autobus	8,5	9,7	10,0	10,3	10,0	11,6	11,3	11,7
Équipements et infrastructures	26,7	6,1	101,7	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Total	35,2	15,8	111,7	10,5	10,2	11,8	11,5	11,9

Sociétés de transport de Trois-Rivières, de Saguenay et de Sherbrooke

Les besoins en investissements associés au maintien d'actifs sont estimés à 46,3 M \$ et ceux reliés à l'amélioration et au développement sont évalués à environ 3,9 M \$, pour un total quant aux besoins en investissements de 50,2 M \$ pour les trois sociétés de transport.

Les trois sociétés comptent consacrer au cours de la période 2003-2010 37,7 M \$ pour le remplacement des autobus, ce qui représente plus de 80 % de leurs besoins en matière de maintien d'actifs. Les autres besoins concernent principalement la réfection des garages et centres administratifs ainsi que le remplacement des équipements de perception, de signalisation et de communication.

Les trois sociétés prévoient investir environ 1,4 M \$ pour l'acquisition d'autobus additionnels et environ 2,5 M \$ pour la mise en place de mesures préférentielles telles que les voies réservées et des stationnements d'incitation.

Les besoins des 3 autres sociétés en immobilisation durant la période 2003-2010

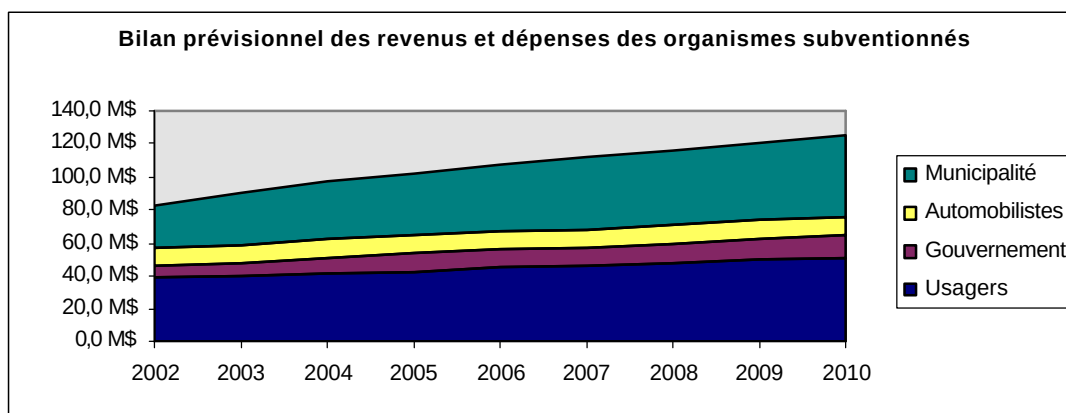
(en millions de dollars)								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Maintien des actifs								
Remplacement d'autobus	4,1	4,7	4,7	3,9	4,9	6,3	2,4	6,8
Équipements et infrastructures	1,7	1,2	2,0	0,9	2,3	0,3	0,1	0,1
Total	5,8	5,8	6,7	4,8	7,2	6,6	2,5	6,9
Amélioration et développement								
Autobus	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Équipements et infrastructures	0,5	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	1,9	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total (maintien et amélioration)								
Autobus	5,4	4,7	4,7	3,9	4,9	6,3	2,4	6,8
Équipements et infrastructures	2,2	3,2	2,0	0,9	2,3	0,3	0,1	0,1
Total	7,6	7,8	6,7	4,8	7,2	6,6	2,5	6,9

Organismes municipaux de transport

Aucun besoin en investissements n'a été prévu pour les huit organismes municipaux de transport. En effet, ces derniers doivent confier l'exploitation de leurs services à des transporteurs. Les coûts des contrats intègrent généralement les dépenses d'immobilisation assumées par les exploitants des réseaux de transport, lesquels supportent le financement des immobilisations requises.

2.2 Le bilan prévisionnel des dépenses et des revenus

Les dépenses annuelles totales des quatre sociétés de transport et des organismes municipaux de transport devraient passer de 83,2 M \$ en 2002 à 125,3 M \$ en 2010, soit une augmentation de 51 %. Les revenus provenant des usagers, du gouvernement ainsi que des automobilistes passeraient de 57,2 M \$ en 2002 à 75,5 M \$ en 2010, soit une augmentation de 32 %. Le coût net à la charge des municipalités passerait de 26,1 M \$ à 49,8 M \$, ce qui représente une augmentation de 91 %. Le graphique suivant présente le bilan prévisionnel de la contribution des différents partenaires.

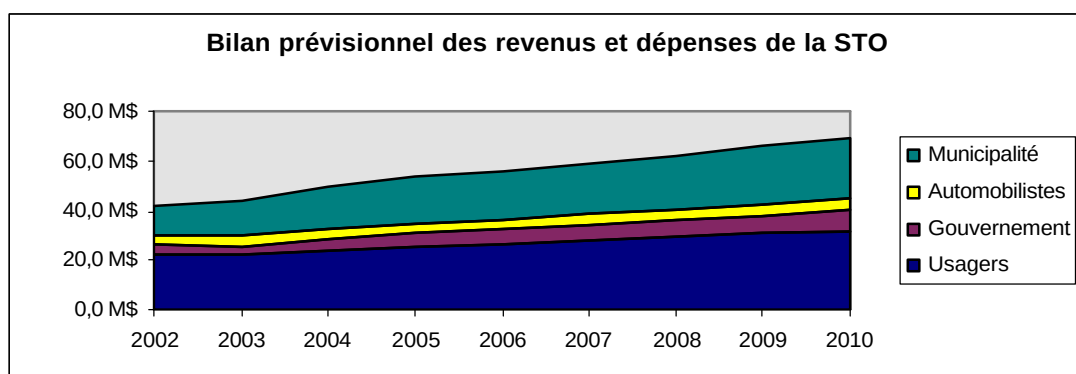


La Société de transport de l'Outaouais

Les dépenses annuelles de la Société de transport de l'Outaouais passeraient de 42,3 M \$ en 2002 à 68,8 M \$ en 2010, soit une augmentation de 63 %.

Les revenus autonomes passeraient de 22,3 M \$ en 2002 à 32,2 M \$ en 2010, ce qui représente une augmentation de 44 %. L'augmentation des revenus est principalement attribuable à la forte croissance de la clientèle (taux annuel de 2,8 %). L'aide gouvernementale doublerait au cours de la période, passant de 3,9 M \$ en 2002 à 7,9 M \$ en 2010. Les contributions des automobilistes passeraient de 3,9 M \$ à 4,6 M \$ pendant la même période.

Le manque à gagner à la charge de la municipalité doublerait, passant de 12,2 M \$ en 2002 à 24,1 M \$ en 2010. Le graphique suivant présente le bilan prévisionnel de la contribution des différents partenaires.

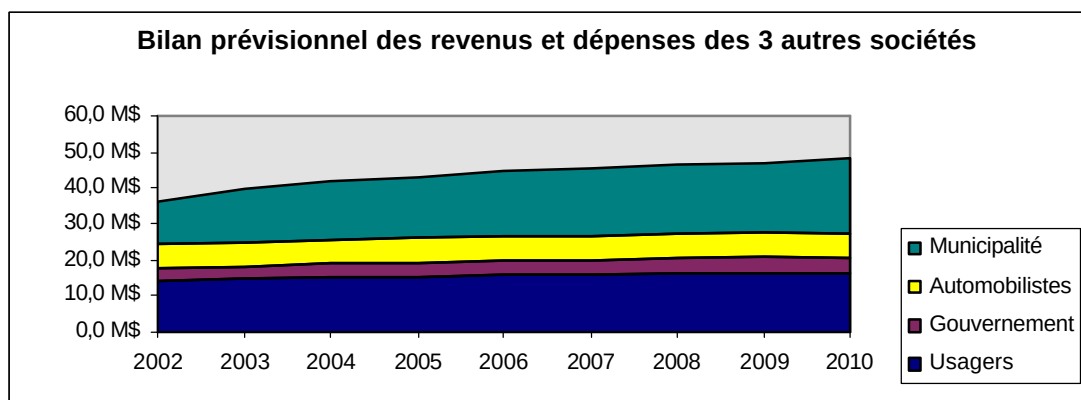


Les sociétés de transport de Trois-Rivières, de Saguenay et de Sherbrooke

Les dépenses combinées des trois autres sociétés de transport passeraient de 36 M \$ en 2002 à 47,9 M \$ en 2010, soit une augmentation de 33 %.

Les revenus provenant des usagers, du gouvernement et des automobilistes passeraient ainsi de 24,1 M \$ en 2002 à 27,3 M \$ en 2010, ce qui correspond à une augmentation de 13 %.

Le coût net à la charge des municipalités passerait de 11,8 M \$ en 2002 à 20,6 M \$ en 2010, soit une augmentation de 74 %. Le graphique suivant présente le bilan prévisionnel de la contribution des différents partenaires.

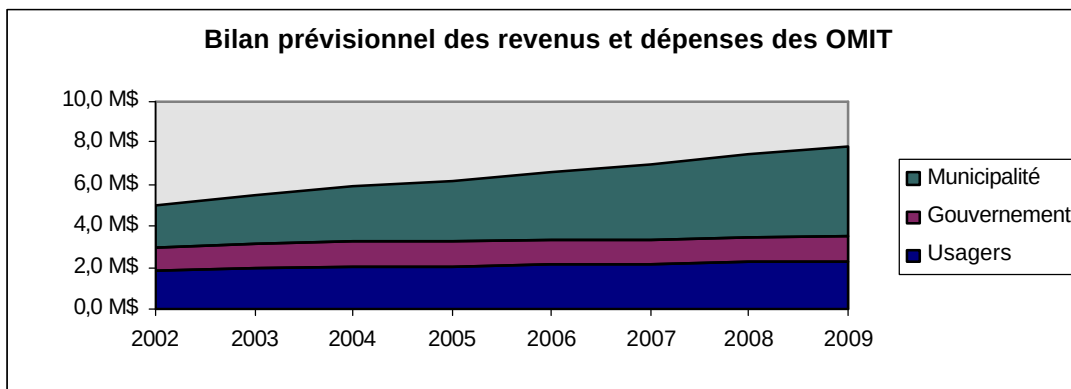


Les organismes municipaux de transport

Les dépenses combinées des huit organismes municipaux de transport passeraient de 5 M \$ en 2002 à 8,6 M \$ en 2010, soit une augmentation de 74 %.

Les revenus autonomes passeraient de 1,8 M \$ en 2002 à 2,3 M \$ en 2010, ce qui représente une augmentation de 26 %. L'aide du gouvernement augmenterait d'environ 0,1 M \$, passant de 1,1 M \$ en 2002 à 1,2 M \$ en 2010. Cette faible augmentation des subventions est principalement attribuable à la mesure de plafonnement des subventions introduite en 1997.

Le coût net à la charge des municipalités passerait de 2 M \$ à 5,1 M \$, soit une augmentation de 154 %. Le graphique suivant présente le bilan prévisionnel de la contribution des différents partenaires.



Les services non subventionnés actuels et potentiels

Certaines régions du Québec peuvent compter ou ont pu compter sur des services de transport en commun ne recevant aucun soutien financier en provenance du programme d'aide du ministère des Transports du Québec. Il s'agit de services de transport qui n'atteignent ou n'atteignaient pas le seuil des 20 000 habitants nécessaire pour être admissibles au programme d'aide actuel.

La Ville de Dolbeau-Mistassini, par exemple, a mis en place en 1999 un service de taxibus qui n'a reçu aucun soutien financier par le biais du programme d'aide du ministère des Transports du Québec. Cette municipalité a mis fin à son service quelques mois plus tard faute de pouvoir le rentabiliser et de se qualifier pour une subvention. La Ville comptait moins de 20 000 habitants, seuil à partir duquel une aide gouvernementale est disponible.

La Ville de Coaticook, en collaboration avec la Ville de Compton, a mis sur pied un service de transport vers Sherbrooke après l'abandon du service par le transporteur privé. La municipalité ne reçoit aucune subvention récurrente; elle a financé l'achat d'un autobus avec l'aide du milieu local, et elle assure l'exploitation avec les revenus de tarification et une contribution du milieu. Malgré la participation du milieu, les revenus ne permettent pas de planifier l'achat d'un véhicule à la fin de la vie utile de l'autobus actuel.

Les besoins financiers des services existants non subventionnés et les ressources financières nécessaires pour la mise en place d'un service de base là où une demande est déjà exprimée, notamment dans le contexte des plans de transport régionaux du ministère des Transports du Québec, sont difficiles à quantifier. Aucune information disponible pour le moment ne permet donc de préciser le coût des services permettant de combler ces besoins.

L'intégration des modes et la desserte des régions

L'intégration des modes de transport des personnes et la desserte intrarégionale sont des attentes exprimées en régions, et reprises dans le contexte des plans de transport régionaux du ministère des Transports du Québec.

L'intégration des modes de transport des personnes, qui a pour but d'offrir un système plus complet de transport collectif, vise généralement le transport adapté, le transport scolaire, le transport interurbain par autocar et le taxi.

Les dépenses associées à l'intégration des modes et au transport intrarégional par autocar sont particulièrement difficiles à estimer compte tenu du nombre de partenaires en cause, de la complexité administrative d'une telle intégration ainsi que de l'achalandage réel consécutif à une intégration de services actuellement fragmentés en divers réseaux. Compte tenu qu'une partie des modes visés par une intégration reçoivent déjà une aide directe ou indirecte, par exemple le transport adapté, il est impossible de déterminer, dans le cadre actuel de réflexion, le coût d'une telle mesure.

Chapitre 3 – Les réponses aux besoins, de l’avis des régions

Pour faire face aux besoins reconnus et relever les défis des prochaines années, certains participants sont d’avis de revoir en profondeur le financement du transport en commun.

Plus généralement, les participants ont proposé l’ajout de nouvelles sources de financement, des mesures fiscales et des orientations devant accompagner les actions en matière de réforme du financement du transport en commun. Ils ont également proposé des modifications, souvent très précises, au programme d’aide aux immobilisations et à l’exploitation du ministère des Transports du Québec.

Les sources de financement évoquées par les participants comprennent la création d’une taxe dédiée sur l’essence, des droits accrus d’immatriculation, une extension des droits d’immatriculation actuels à tout le territoire québécois, un transfert de sources existantes de taxation et de ristournes sur des taxes existantes, et la création de nouvelles sources de financement dédiées au transport en commun (ex. : taxes sur le stationnement et sur l’achat de véhicules). Le tableau 3.1 présente l’ensemble des sources de financement proposées lors de la consultation. Parmi les sources de financement potentielles suggérées par les participants, certaines font consensus.

Parallèlement aux nouvelles sources de financement, les participants ont également proposé des mesures financières et fiscales en faveur des sociétés de transport et des usagers du transport en commun. Ces mesures sont présentées au tableau 3.2.

Finalement, certains participants ont énoncé des orientations devant permettre à long terme d’assurer un financement durable. Ces orientations sont présentées au tableau 3.3.

3.1 Les consensus en matière de financement

Dans le contexte de la consultation, les participants se sont exprimés sur le financement actuel et potentiel du transport en commun.

L’amélioration du financement du transport en commun, tant en ce qui concerne l’augmentation des ressources financières que la stabilité du financement, reçoit un appui unanime.

Afin de s'assurer d'un financement adéquat et stable du transport en commun, un consensus clair se dégage de la consultation. Il s'agit du maintien de l'aide gouvernementale et municipale au transport en commun, de la participation accrue des automobilistes à son financement et finalement d'une augmentation, sinon d'une indexation au coût de la vie, des droits d'immatriculation actuellement en vigueur.

Et pour la gestion de ces sources de financement, la création d'un fonds où seraient versés les nouveaux revenus a été évoquée, notamment par le Regroupement des villes d'agglomération du Québec (RVAQ) qui représente les 26 villes d'agglomération québécoises. La liste des membres de ce regroupement est présentée en annexe 3.

Tableau 3.1

SOURCES DÉDIÉES DE FINANCEMENT, DE L'AVIS DES PARTICIPANTS

Taxe sur l'essence

- Taxe de 1,5 ¢ par litre sur l'essence.

Taxe sur les stationnements

- Taxe sur la valeur locative et le nombre de places de stationnement, ou taxe sur les stationnements privés payants.
- Tarification des stationnements publics (ex. : centres commerciaux).

Droits d'immatriculation

- Augmentation des droits, et/ou extension à tous les véhicules, et/ou extension à la grandeur du territoire urbain et périurbain desservi ou non, et/ou droits modulés (selon le territoire, la consommation et le poids du véhicule).

Taxe aux entreprises

- Taxe aux entreprises situées dans les parcs industriels, sur la base de la masse salariale ou sur le nombre de places de stationnement.
- Consentir un versement transport (ex. : France) sur la masse salariale.

Taxe sur les automobiles

- Taxe progressive basée sur la consommation d'essence afin de favoriser l'achat de véhicules plus performants.
- Taxe progressive pour chacun des véhicules supplémentaires par ménage.
- Taxe sur tout véhicule neuf vendu.

Taxe universelle en faveur du transport en commun

- Élargissement du bassin d'individus qui doivent contribuer à la taxe sur le transport en commun, à même l'avis d'imposition municipal.

Tableau 3.2

MESURES FINANCIÈRES ET FISCALES, DE L'AVIS DES PARTICIPANTS

Exemption des taxes de vente et retrait du remboursement partiel

- Exemption des taxes de vente fédérale (TPS) et provinciale (TVQ) pour les organismes de transport.

Exemption des frais d'immatriculation pour les autobus des sociétés de transport

Déduction à la source par l'employeur

- Déduction à la source pour l'achat de titres de transport des employé(e)s et offre de rabais.

Déduction fiscale

- Déduction fiscale pour ceux et celles pouvant prouver qu'ils utilisent le transport en commun.

Non-retour des taxes dédiées

- Remettre aux provinces et aux municipalités une partie de la taxe fédérale d'accises sur l'essence pour son réinvestissement en transport en commun.

L'aide financière gouvernementale

Le maintien de l'aide gouvernementale au transport en commun fait l'objet d'un consensus ferme chez les participants. Les sommes consenties actuellement au transport en commun en régions par le gouvernement du Québec ne doivent pas être remises en question, bien que la forme sous laquelle est allouée cette aide pourrait être revue.

L'impossibilité d'accroître significativement l'aide du gouvernement du Québec au transport en commun, compte tenu de sa capacité financière limitée, est admise par la plupart des participants.

Le financement municipal

Le maintien de l'aide municipale est aussi jugé nécessaire. Pour la majorité des participants, une réforme du financement du transport en commun ne doit pas être l'occasion d'un retrait municipal dans ce domaine, bien que la participation actuelle de certaines municipalités soit parfois jugée démesurée. Compte tenu de l'effort globalement consenti par les municipalités, un accroissement de leurs dépenses à ce titre, sauf exception, ne reçoit pas un grand appui.

Tableau 3.3
ORIENTATIONS, DE L'AVIS DES PARTICIPANTS

Aide fédérale

- S'assurer de l'aide fédérale et la faire gérer selon une approche de guichet unique par le MTQ (l'aide fédérale ne s'adresse qu'aux immobilisations, et celles-ci ne sont un enjeu que pour les sociétés).

Garantie de quote-part municipale

- S'assurer du maintien d'une quote-part municipale minimale définie par le gouvernement.

Principe du pollueur-payeur

- Faire assumer les coûts sociaux et environnementaux de l'usage de la route en partie ou totalement par les utilisateurs (principe du pollueur-payeur).

Incitatifs liés à l'achalandage

- Vérifier l'opportunité d'incitatifs financiers associés à l'achalandage en faveur des organismes de transport en commun..

Diminution de l'offre en stationnement

- Implanter des mesures réduisant l'offre en stationnement dans les centres-villes.

Modulation des taxes sur l'essence et l'immatriculation

- Réduire les taxes liées à la possession d'un véhicule (assurances, immatriculation) selon le type de véhicule (droits plus élevés pour véhicules pollueurs) et augmentation des taxes liées à l'utilisation des véhicules (essence, stationnements et péages)

Partenariat incluant le privé

- Développer une formule de partenariat incluant le secteur privé dans le financement du transport en commun.

La taxation de l'essence

En matière de nouvelles sources de financement, la taxation de l'essence à la grandeur du Québec fait l'objet d'un large consensus. Il s'agit de la seule nouvelle source de financement qui reçoit un tel appui en régions. Les arguments entendus en faveur de la taxation de l'essence s'appuient à la fois sur des principes environnementaux et sur la préoccupation de refléter les véritables coûts de l'utilisation de l'auto; ils visent à inciter les personnes à utiliser un mode de transport moins coûteux pour la société (coûts des infrastructures, coûts environnementaux, coûts des blessés de la route, qualité de vie).

Ce consensus implique que cette taxe soit entièrement dédiée au transport en commun afin de permettre aux régions de se doter de moyens de transport à la mesure de leurs besoins en matière de transport des personnes.

La contribution au transport associée au droit d'immatriculation

À l'exception d'un seul participant, le maintien et la majoration de la contribution actuelle dans les agglomérations de Gatineau, Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières fait l'objet d'un consensus. Une indexation au coût de la vie de ces droits est également une action généralement jugée appropriée.

La gestion des nouvelles sources de financement

Le Regroupement des villes d'agglomération du Québec (RVAQ), qui représente les 26 villes d'agglomération québécoises, a proposé l'imposition d'une contribution supplémentaire associée au droit d'immatriculation sur les voitures (15 \$) et une taxe sur l'essence (1,5 ¢/litre).

Cet organisme propose que le produit de ces taxes soit versé dans un fonds géré par le ministère des Transports du Québec et remis aux villes d'agglomération, non pas sur une base territoriale, mais bien selon des critères prenant en compte la nature et l'importance des besoins en transport. Le produit de ces taxes serait réservé au transport (routier et transport en commun) et ne pourrait servir à réduire les contributions des villes.

Plus précisément encore, le groupe « Vivre en ville » propose la création d'un fonds d'investissement, soit :

La création et le maintien d'un fonds d'investissement pour le transport en commun équivalent à celui de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) permettrait de faire lever et de financer des projets d'envergure et d'innovation dans les régions du Québec.

(Consultation sur le financement du transport en commun dans les régions du Québec, Mémoire de Vivre en ville, page 5.)

3.2 Le programme d'aide du Ministère des transports du Québec

En plus des nouvelles sources de financement, les participants ont proposé des modifications souvent précises au programme d'aide gouvernemental au transport en commun afin de l'adapter aux besoins et à la spécificité des régions.

Les modifications concernent le volet « immobilisations » et le volet « exploitation » du programme d'aide. Elles ont pour but de rendre la répartition de l'aide gouvernementale plus équitable, de rendre admissibles un plus grand nombre de municipalités et une plus large variété d'équipements.

3.2.1 Volet «immobilisations»

Le volet « immobilisations » du programme d'aide gouvernemental s'adresse aux sociétés de transport, c'est-à-dire à la Société de transport de Gatineau, à la Société de transport de Saguenay, à la Société de transport de Sherbrooke et à la Société de transport de Trois-Rivières.

Les participants concernés par la problématique des territoires desservis par ces sociétés ont proposé les modifications suivantes au volet « immobilisations » du programme.

Subventionner toutes les dépenses d'immobilisation au même niveau

Le volet « immobilisations » du programme d'aide prévoit des taux de subvention différents selon qu'il s'agit d'autobus, d'équipements et de réfection d'actifs ou du développement de nouveaux services par mode de transport sur rail, appelé mode « lourd ». Le remplacement des autobus est subventionné à 50 %, la réfection d'actifs (garages, équipements) et la réfection de modes lourds sont subventionnés à 75 %, et le développement de nouveaux services par mode lourd (trains de banlieue, stations de métro et lignes de métro) est subventionné à 100 %. Pour les participants, ces modalités impliquent un biais en faveur du développement de services par modes lourds, lesquels ne sont développés que dans la région de Montréal. Les participants proposent donc que toutes les nouvelles dépenses d'immobilisation admissibles soient subventionnées au même taux, qu'il s'agisse d'autobus ou de modes lourds.

Élargir la liste des équipements admissibles à une aide gouvernementale dans le contexte du volet « immobilisations » du programme d'aide

Plusieurs équipements ne sont pas actuellement admissibles à une aide gouvernementale. Les participants revendiquent une aide pour ces équipements. Il s'agit des abribus, des équipements de perception, des équipements de communication, des systèmes d'aide à l'exploitation et des véhicules de service.

Processus d'acquisition des autobus

Les participants ont exprimé le vœu que la notion de dépenses admissibles lors de l'achat de véhicules soit modifiée afin de mieux tenir compte des besoins particuliers des sociétés desservant les régions. Ces modifications devraient permettre un choix plus large quant aux manufacturiers, aux moteurs et aux transmissions, la liberté d'acquérir des autobus climatisés et le libre choix des aménagements intérieurs.

La durée de vie utile des autobus convenue dans le programme d'aide en vue du remplacement des véhicules est également contestée. Certains participants considèrent que cette vie utile pourrait être réduite de quelques années.

Durée de vie plus réaliste pour les grands équipements (garages, terminus)

La durée de vie utile des grands équipements (garages, terminus et équipements connexes) prévue dans le programme gouvernemental lors de l'octroi d'une aide aux immobilisations fait également l'objet de recommandations des participants. Certains d'entre eux considèrent que cette vie utile devrait être réduite substantiellement. Elle devrait être idéalement ramenée à la durée de vie réelle des différentes composantes des grands équipements. Les composantes les plus souvent mentionnées sont la toiture, les revêtements extérieurs, les systèmes de climatisation et de chauffage, les réservoirs souterrains de carburants, les outillages et les équipements spécialisés.

Modalités d'exploitation et neutralité de l'aide gouvernementale

Actuellement, les sociétés de transport disposent d'une aide, par le biais du programme gouvernemental, pour l'acquisition d'autobus. Les exploitants sous contrats n'étant pas admissibles à cet aide, le coût d'acquisition des autobus est donc transféré en coûts d'exploitation aux sociétés (valeur du contrat), coûts qui ne peuvent faire l'objet d'aide selon les modalités actuelles du programme, lequel ne prévoit pour les sociétés de transport qu'une aide aux immobilisations. Cette distorsion du programme d'aide limite le recours à la sous-traitance.

Simplification et réduction des exigences du programme

Le programme d'aide est jugé administrativement lourd et exigeant, notamment lors du remplacement d'actifs et de projets de développement de services. Actuellement, l'aide gouvernementale est assujettie à des études justificatives dont une analyse avantages-coûts, ce qui n'est pas souvent le cas pour les projets importants de développement (ex. le métro) et les projets routiers.

Introduction d'un volet étude et recherche

Le programme d'aide ne prévoit pas, pour les sociétés et pour les organismes municipaux, de soutien financier pour les travaux de recherche et de développement. Les participants considèrent que le ministère des Transports du Québec devrait encourager la recherche et l'innovation, notamment en subventionnant les études en cette matière. Une aide gouvernementale devrait ainsi être disponible, que des projets soient ou non réalisés à la suite de ces études souvent exploratoires.

3.2.2 Volet « exploitation »

Le volet « exploitation » du programme d'aide gouvernemental s'adresse aux organismes municipaux de transport. Rappelons que ces derniers ne peuvent exploiter de services en régie et accordent par conséquent des contrats de sous-traitance à des transporteurs privés pour l'exploitation d'un service.

Les participants concernés par la problématique des territoires desservis par ces organismes ont proposé trois modifications au volet « exploitation » du programme.

Les participants en régions désirent l'abolition du critère des « 20 000 habitants ». Le programme d'aide gouvernemental prévoit en effet que les municipalités de moins de 20 000 habitants ne sont pas admissibles à une aide à l'exploitation, c'est-à-dire une subvention accordée en proportion des revenus engendrés par les usagers (plus un organisme accueille de passagers, plus l'aide reçue est importante).

L'aide gouvernementale disponible dans le contexte du volet « exploitation » du programme est plafonnée depuis 1997. Ainsi, malgré l'augmentation du nombre de passagers (donc des revenus) sur les réseaux existant en 1997, l'aide gouvernementale ne peut dépasser le montant de la subvention de 1996. Invoquant la hausse des coûts, notamment associée à l'inflation depuis cette date, les participants demandent que ce plafonnement de l'aide soit éliminé.

Finalement, des participants ont évoqué l'opportunité d'éliminer l'aide basée sur les revenus d'exploitation. Ils ont souligné l'intérêt d'un soutien financier basé plutôt sur les coûts d'exploitation, plus représentatifs des conditions particulières d'exploitation en régions, ou d'une aide per capita qui se révélerait plus équitable.

Chapitre 4 - Les constats et les recommandations

La consultation a été l'occasion pour de nombreux participants de formuler des commentaires et de déposer des mémoires. Cette consultation et les données disponibles permettent d'énoncer des constats, regroupés sous trois thèmes, qui devraient guider une révision profonde du cadre financier du transport en commun en conformité avec les besoins et les réalités des régions.

LES CONSTATS

Le cadre financier n'est pas adapté aux réalités régionales.

Le cadre financier n'est pas adapté aux besoins prévisibles .

Le financement exige un nouveau partenariat financier.

Un examen attentif des points de vue exprimés m'amène également à formuler une proposition en trois volets. Le premier volet précise de nouvelles sources de financement (recommandation 1) qui assurent un revenu suffisant et stable pour les prochaines années. Le deuxième volet prévoit un nouvel outil de gestion du financement (recommandation 2), soit la création d'un fonds qui permettrait la distribution simple et équitable des ressources financières. Finalement, le troisième volet propose de simplifier l'encadrement de l'aide au transport collectif (recommandation 3). Cette proposition s'appuie sur un ensemble de suggestions entendues lors de la consultation, ainsi que sur une recommandation du Regroupement des villes d'agglomération du Québec (RVAQ). La liste des membres du RAVQ est présentée en annexe 3.

La proposition permet de répondre aux attentes et de tenir compte des craintes les plus aiguës exprimées en régions. D'une part, l'effort financier du milieu (autorités locales et usagers) serait atténué et appuyé par de nouvelles sources de revenus. D'autre part, la proposition garantirait le maintien du financement déjà accordé par les partenaires actuels que sont le gouvernement du Québec et les municipalités. De plus, la proposition reconnaît l'expertise et la responsabilité

du milieu dans la définition des besoins et des solutions en transport en commun. Celle-ci est en outre simple d'application et d'interprétation. Elle permettrait d'éviter la multiplication de mesures d'exception et assurerait un financement :

- plus constant et prévisible;
- suffisant pour répondre aux besoins des prochaines années;
- plus équitable entre les modes de transport, entre les méthodes d'exploitation, entre les régions et entre les divers organismes de transport en commun; et,
- plus respectueux des choix et des besoins du milieu.

LES RECOMMANDATIONS

Des sources additionnelles de financement afin appuyer les efforts du milieu et de répondre aux besoins futurs :

- o Taxe dédiée sur l'essence de 1,5 ¢ / litre sur le territoire des régions métropolitaines de recensement (RMR), et de 0,5 ¢ / litre pour le reste des régions;
- o Indexation au coût de la vie et élargissement aux véhicules commerciaux de moins de 3000kg de la contribution au transport en commun associée aux droits d'immatriculation sur le territoire des régions métropolitaines de recensement (RMR).

Un nouvel outil de gestion du financement afin de simplifier l'accès à une ressource financière stable et équitable :

- o Création d'un fonds régional d'accompagnement des initiatives en transport en commun dans lequel seraient versés les revenus de la taxe dédiée sur l'essence, la contribution des automobilistes au transport en commun associée aux droits d'immatriculation et l'aide gouvernementale actuelle;
- o Abolition des autorisations ministérielles requises pour les projets d'immobilisation.

Un nouvel encadrement de l'aide au transport collectif

- o Entente tripartite (municipalités, organismes de transport et ministère des Transports) afin d'assurer le maintien des efforts financiers actuels et l'atteinte d'objectifs communs.

4.1 Les constats

La consultation et l'analyse des données disponibles permettent d'énoncer trois constats qui devraient guider une révision du cadre financier du transport en commun en conformité avec les besoins et les réalités des régions.

Constat 1

LE CADRE FINANCIER N'EST PAS ADAPTÉ AUX RÉALITÉS RÉGIONALES

LES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION EN RÉGIONS ET LES DONNÉES DISPONIBLES M'AMÈNENT À CONCLURE QUE LE CADRE FINANCIER ACTUEL DU TRANSPORT EN COMMUN N'EST PAS APTÉ À RÉPONDRE AUX ENJEUX AUXQUELS FONT FACE LES RÉGIONS. CES ENJEUX EXIGENT D'EMBLÉE UNE RÉVISION DU CADRE FINANCIER.

Ne s'en tenir qu'à des modifications au programme gouvernemental d'aide au transport en commun, bien qu'elles soient appropriées dans certains cas, ne peut garantir un environnement financier stable et prévisible correspondant aux besoins et aux attentes régionales. En outre, les enjeux régionaux sont nombreux, et le cadre financier actuel n'est pas approprié.

La vocation sociale du transport en commun

Le transport en commun, en régions, possède un caractère essentiellement social. Cette vocation y est manifestement plus prononcée que dans les grands centres urbains.

À titre d'exemple, à Shawinigan, 95 % des usagers gagnent moins de 24 000 \$ par an, 81 % moins de 14 000 \$ par an, et 77 % ne possèdent pas d'automobile. En 2001, 55 % de la clientèle des organismes de transport en régions (excluant la Société de transport de l'Outaouais) voyageait à l'aide de titres à tarif réduit. Au Québec, pendant la même période, environ 30 % de la clientèle du transport en commun a voyagé à l'aide de titres à tarif réduit. En 2001, l'utilisation exclusive de titres à tarif régulier par la clientèle aurait rapporté 4,6 M\$ de plus en revenus directs aux organismes de transport en régions.

Le vieillissement de la population

Au cours des prochaines années, le vieillissement de la population en régions affectera l'achalandage et accroîtra la demande pour des services plus coûteux adaptés au profil de cette clientèle. L'annexe 4 présente l'évolution prévue de la tranche d'âge des individus de 65 ans et plus en régions.

La décroissance de la population

La décroissance de la population, dont la clientèle étudiante, affecte déjà l'achalandage de plusieurs réseaux de transport en commun en régions et, par voie de conséquence, leurs revenus. L'annexe 4 présente l'évolution prévue de la tranche d'âge des individus de 0-19 ans en régions.

Le bassin restreint de clientèle

Le bassin restreint de clientèle et, plus globalement, la faible densité d'occupation du territoire en régions augmentent significativement les coûts d'exploitation du transport en commun compte tenu des distances à parcourir et d'un plus faible volume de passagers transportés. En outre, cette problématique s'amplifie avec l'annexion de territoires très faiblement urbanisés. L'annexe 2 présente l'effet des fusions récentes sur la densité d'occupation du territoire des municipalités en cause.

Les besoins en transport collectif

L'intégration des modes, le transport intrarégional et le transport rural sont des enjeux régionaux en émergence. Ces réalités sont soit exclues du programme d'aide actuel, soit prises en charge par des programmes distincts inaptes à soutenir une approche intégrée du transport collectif des personnes. L'aide gouvernementale sous la seule responsabilité du ministère des Transports est cloisonnée en quatre programmes distincts (l'aide aux immobilisations qui s'adresse aux sociétés, l'aide à l'exploitation destinée aux OMIT, l'aide au transport rural s'adressant aux MRC, et l'aide au transport adapté), sans compter l'effort financier en matière de transport spécialisé sous la responsabilité d'autres ministères et organismes publics (commissions scolaires, établissements de santé et centres d'emploi). Malgré les besoins exprimés, douze des vingt-six villes d'agglomération du Québec ne bénéficient d'aucun service de transport en commun, et la population de plusieurs régions sur le territoire québécois n'a accès à aucune forme de transport collectif.

L'érosion de la part de marché au profit de l'automobile

La précarité financière des organismes de transport est directement proportionnelle à leur taille. Plus l'organisme est petit, plus les variations d'achalandage ou de revenus affecteront sa santé financière. Compte tenu de la faible densité d'occupation du territoire, des distances à parcourir et de la grande variété des déplacements en régions, le transport en commun ne peut concurrencer l'automobile comme mode privilégié de transport. De plus, chaque fois qu'un usager abandonne le transport en commun au profit de l'automobile, il effectue non seulement un choix modal mais il fragilise aussi les services de transport en commun en place. Actuellement, malgré les efforts consentis par les différents partenaires, le transport en commun voit en régions sa part des déplacements totaux diminuer constamment. À titre d'exemple, dans la région de Sherbrooke, la part de marché du transport en commun est passée de 11,4 % en 1986 à 8,4 % en 1992, et l'achalandage est passé de 6,6 millions de passages à 6,2 millions par an de 1992 à 2001, malgré la croissance continue du nombre de déplacements (tous modes de transport confondus) pendant la même période.

Les limites du programme d'aide à l'exploitation et aux immobilisations

Le programme actuel d'aide gouvernementale à l'exploitation (OMIT) et aux immobilisations (sociétés de transport) présente des faiblesses au regard des enjeux présentés précédemment.

LES LIMITES DU PROGRAMME D'AIDE

La partialité géographique de l'aide gouvernementale

La partialité technique de l'aide gouvernementale

La partialité financière de l'aide gouvernementale

Les sociétés de transport hors de la région de Montréal ne nécessitent pas de matériel roulant ou d'infrastructures donnant accès à un taux de subvention supérieur aux taux de 50 % et 75 % auxquels ils ont actuellement droit, et elles sont donc exclues du taux de subvention le plus généreux égal à 100 % pour les modes de transport dit lourds (métro, trains). Les OMIT reçoivent une aide plafonnée, sinon parfois réduite de par la réduction d'achalandage associée au déclin démographique. Dans

les deux cas, il s'agit d'une aide moins généreuse que celle accordée aux organismes de transport de la région de Montréal. Finalement, les municipalités de moins de 20 000 habitants n'ont tout simplement pas accès à une aide financière. Cette barrière démographique de 20 000 habitants, fixée arbitrairement, favorise l'exode des individus à faible revenu, des aînés et des étudiants. En l'absence de transport intrarégional adéquat, le déménagement en ville constitue souvent la seule solution pour accéder à des services spécialisés, notamment en matière de santé ou d'éducation. Malgré la volonté du milieu d'organiser et de financer adéquatement des services de transport, l'absence d'accompagnement financier gouvernemental est dans bien des cas synonyme d'absence de service. Une perception d'iniquité en ce qui a trait aux besoins en régions a donc été manifeste lors de la consultation et mérite l'application de mesures correctives.

En outre, les régions possèdent des particularités géographiques et sociales qui réclament des solutions en transport en commun mieux adaptées à leurs besoins. La rigidité des critères du programme d'aide actuel aux immobilisations limite la prise en compte de ces particularités, que ce soit pour le type des véhicules ou les équipements particuliers. Cette rigidité favorise certaines solutions techniques et une standardisation correspondant aux besoins des grandes sociétés de transport de la métropole, mais qui s'effectue au détriment des besoins spécifiques des régions.

L'aide gouvernementale accordée aux sociétés de transport est aussi limitée aux immobilisations, incluant l'achat d'autobus. Ainsi, le gouvernement soutient financièrement les services donnés directement par un organisme public de transport, mais il n'offre aucun appui aux services qu'un organisme public de transport déciderait d'offrir par le biais d'un contrat en sous-traitance (secteur privé) sur le territoire des sociétés. Pourtant, le recours à la sous-traitance balisée pourrait répondre à des besoins spécifiques (dessertes spécialisées dont la taille ou la durée n'exigent pas d'immobilisations, etc.) ou permettre aux organismes de réaliser des économies appréciables sans modifier le cadre institutionnel des sociétés.

Constat 2**LE CADRE FINANCIER N'EST PAS ADAPTÉ AUX BESOINS À VENIR**

LES BESOINS FINANCIERS SOUMIS LORS DE LA CONSULTATION SEMBLENT RÉALISTES. LE COÛT ANNUEL DES SERVICES EN RÉGIONS PASSERA DE 78,5 M\$ EN 2001 À 125,3 M\$ EN 2010. CETTE CROISSANCE DU COÛT ANNUEL DES SERVICES NE VA PAS S'ACCOMPAGNER D'UNE CROISSANCE ÉQUIVALENTE DES REVENUS. IL FAUT DONC RECONNAÎTRE UN ÉCART ENTRE LES OUTILS FINANCIERS ACTUELLEMENT À LA DISPOSITION DES ACTEURS DU TRANSPORT COLLECTIF ET LES BESOINS QUI SEMBLENT FAIRE CONSENSUS DANS LA COMMUNAUTÉ.

Les besoins financiers soumis lors de la consultation semblent réalistes. Ils tiennent compte de l'évolution probable du coût de la vie (inflation anticipée) et des ressources nécessaires pour répondre aux nouveaux besoins des organismes existants de transport. Ces besoins sont en outre peu nombreux, soit desservir les territoires annexés lors des fusions municipales récentes et améliorer légèrement les services existants pour tenir compte de l'augmentation de l'achalandage en Outaouais, offrir un service de base en soirée et le dimanche pour certaines régions ou simplement améliorer l'offre de services. Il faut noter que les besoins financiers reconnus ne comprennent pas le coût de la mise en place de services sur les territoires municipaux actuellement dépourvus de transport collectif (12 des 26 villes d'agglomération), ni celui de l'intégration des modes et du transport intrarégional. Ces besoins sont en effet trop peu documentés pour être financièrement quantifiés dans les délais courts de la consultation.

Il est difficile d'accroître la participation des usagers au financement sans risquer d'affecter à la baisse l'achalandage des réseaux de transport. Compte tenu de la limite à la capacité de payer des usagers, et de l'utilisation conséquente de titres à tarif réduit, une augmentation de tarif engendrera peu de revenus additionnels.

Le gouvernement du Québec possède également des ressources financières limitées. La situation précaire des finances publiques ne permet pas d'envisager un soutien financier direct accru et récurrent de la part de l'État québécois en transport en commun. Il en va de même de la plupart des municipalités.

L'aide gouvernementale indirecte au transport en commun, soit celle issue de la contribution au transport en commun associée aux droits d'immatriculation (présentement de 30 \$) sur les véhicules automobiles, assure aux sociétés de transport un revenu relativement stable. Comme le nombre de véhicules de tourisme immatriculés ne devrait pas connaître de hausse significative, les revenus provenant de cette source sont ainsi appelés à plafonner.

En somme, les municipalités ont actuellement la responsabilité d'équilibrer les budgets des organismes de transport, et elles risquent donc de se retrouver presque seules avec la responsabilité d'absorber la hausse anticipée des coûts. Ces coûts impliqueraient un effort financier municipal en 2010 deux fois plus important que celui consenti en 2001. Conséquemment, cette hausse de la participation municipale au financement du transport en commun creuserait davantage l'écart déjà existant entre les municipalités en régions et leurs équivalents de la région métropolitaine de Montréal pour les organismes municipaux de transport (OMIT). À titre comparatif, la part municipale dans le financement des organismes municipaux en régions est passée de 32 % en 1991 à 35 % en 2000 (37 % en 2001), contre 25 % en 1991 à 11 % en 2000 pour la part municipale dans le financement des organismes municipaux de transport dans la région de Montréal. À titre indicatif, l'annexe 5 présente le financement du transport en commun tel qu'il se présentait en 2001.

Constat 3

LE FINANCEMENT EXIGE UN NOUVEAU PARTENARIAT FINANCIER

LE TRANSPORT COLLECTIF EN RÉGIONS S'APPUIE ESSENTIELLEMENT SUR TROIS PARTENAIRES, SOIT LES MUNICIPALITÉS, LES USAGERS ET LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. UN QUATRIÈME PARTENAIRE, LES AUTOMOBILISTES, PARTICIPENT ÉGALEMENT AU FINANCEMENT DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT. SI LE MAINTIEN DE L'EFFORT FINANCIER DES PARTENAIRES HABITUELS (USAGERS, MUNICIPALITÉS ET GOUVERNEMENT) FAIT CONSENSUS, LEUR EFFORT RESPECTIF NE PEUT ÊTRE AUGMENTÉ SIGNIFICATIVEMENT. L'EFFORT FINANCIER SUPPLÉMENTAIRE REQUIS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS À VENIR DEVRA DONC PROVENIR DE NOUVELLES SOURCES ASSOCIÉES À DE NOUVEAUX PARTENAIRES OU À DES PARTENAIRES ACTUELLEMENT PEU SOLlicitÉS.

Si le maintien de l'effort financier des partenaires habituels fait consensus, leur effort ne peut être significativement accru sans effet néfaste pour les bénéficiaires de ce service et les partenaires de ce financement. L'effort financier supplémentaire requis pour combler les besoins à venir devra donc provenir de nouvelles sources dédiées et liées à de nouveaux partenaires ou à des partenaires actuellement peu sollicités. Le gouvernement du Canada et, dans une plus large mesure, l'automobiliste sont directement concernés. Considérant les revenus provenant de la taxe d'accise fédérale sur l'essence et l'absence de transfert de ces revenus vers les provinces pour une aide financière au transport collectif, l'utilisation des revenus provenant de cette taxe mérite d'être remise en question, et ceci dans le respect des compétences du Québec.

PARTENARIAT FINANCIER ET UTILISATION DE L'AUTOMOBILE

Comparativement aux agglomérations urbaines desservies par des sociétés de transport, les automobilistes ne participent en aucune façon au financement du transport en commun ailleurs en régions. On observe pourtant que le coût d'utilisation de l'automobile décroît, tandis que le tarif imposé à l'usager du transport en commun augmente. En régions, pour la même période, l'offre de service du réseau routier a eu tendance à se maintenir tandis que l'offre de service du transport en commun s'est raréfiée. Il existe donc un écart grandissant entre l'attrait de l'auto et celui du transport en commun, au détriment de ce dernier. Cet attrait se traduit par une désaffection du transport en commun. Chacun des déplacements désormais réalisés en automobile plutôt qu'en transport en commun se traduit par une perte de revenus pour des organismes dont la santé financière est de plus en plus précaire. L'automobile est donc de fait un acteur indissociable de la problématique financière actuelle. Un nouvel équilibre financier entre le transport en commun et l'utilisation de l'automobile est donc requis.

4.2 Les recommandations

Un examen attentif des points de vue exprimés m'amène à formuler une proposition en trois volets. Le premier volet assurerait de nouvelles sources de financement (recommandation 1). Le deuxième volet prévoit un nouvel outil de gestion du financement (recommandation 2), soit la création d'un fonds qui permettrait la distribution simple et équitable des ressources financières. Finalement, le troisième volet propose de simplifier l'encadrement de l'aide au transport collectif (recommandation 3). Cette proposition s'appuie sur des suggestions entendues lors de la consultation, ainsi que sur une recommandation du Regroupement des villes d'agglomération du Québec (RVAQ) qui compte 26 municipalités.

Recommandation 1

Des sources additionnelles de financement

Le maintien du financement actuel (gouvernement du Québec, usagers et municipalités) accompagné d'une taxe dédiée sur l'essence et d'une légère hausse du coût de la contribution au transport en commun associée aux droits d'immatriculation est une avenue de solution avancée sous une forme ou une autre par l'ensemble des participants, à l'exception du CAA-Québec.

LES SOURCES ADDITIONNELLES DE FINANCEMENT

- Taxe dédiée sur l'essence de 1,5 ¢ / litre sur le territoire des régions métropolitaines de recensement (RMR), et 0,5 ¢ / litre pour le reste des régions ;
- Contribution indexée au coût de la vie lors du paiement des droits d'immatriculation pour les automobilistes et les propriétaires de petits véhicules commerciaux sur le territoire des régions métropolitaines de recensement (RMR).

La taxation de l'essence et la hausse de la contribution au transport en commun associée aux droits d'immatriculation sont des mesures appropriées et elles permettraient d'assurer les ressources financières nécessaires à la pérennité et au développement du transport en commun en régions.

Compte tenu des besoins exprimés, la taxation de l'essence peut demeurer d'ampleur limitée. Jusqu'en 2010, il est estimé que la taxe sur l'essence peut se limiter à un taux d'un cent et demi (1,5 ¢) par litre d'essence sur le territoire des régions métropolitaines de recensement (RMR), et de 0,5 ¢ par litre pour le reste des régions.

En ce qui a trait à la contribution actuelle au transport en commun associée aux droits d'immatriculation, trois ajustements devraient être apportés. Premièrement, cette contribution devrait être appliquée à l'ensemble des véhicules de promenade et des véhicules commerciaux et institutionnels de moins de 3000 kg. Deuxièmement, elle devrait être en vigueur sur l'ensemble du territoire des régions métropolitaines de recensement (RMR) de Gatineau, Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières. Finalement, cette contribution fixée à 30 \$ depuis 1992 (année de son entrée en vigueur) devrait être immédiatement indexée au coût de la vie, et annuellement par la suite. Cette indexation au coût de la vie (1992 à 2002) impliquerait une hausse de 5 \$, donc une contribution qui passerait aujourd'hui de 30 \$ à 35 \$.

Actuellement, seuls les automobiles et les camions légers utilisés pour fins de promenade sont soumis à une contribution lors du renouvellement de l'immatriculation. Les automobiles et les camions légers qui sont utilisés à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales n'y sont pas présentement assujettis. En effet, les véhicules commerciaux de moins de 3000 kg appartenant à une personne morale sont exemptés des droits. Ces véhicules ont été exemptés en 1992, car il a été estimé à cette époque que les secteurs commerciaux en milieu urbain faisaient déjà un effort financier à l'échelle municipale au moyen de la surtaxe sur les immeubles non résidentiels. Puisque cette forme de taxation n'est plus en vigueur aujourd'hui, une exemption n'est plus justifiée. Il est donc recommandé d'élargir la base d'imposition des droits d'immatriculation aux véhicules commerciaux de 3000 kg ou moins appartenant à une personne morale, au sens du Règlement sur l'immatriculation.

La taxation de l'essence et le rehaussement de la contribution au transport en commun associée aux droits d'immatriculation permettraient de faire participer plus équitablement l'automobiliste eu égard au cadre financier du transport en commun en régions.

Les autres sources dédiées de financement évoquées lors de la consultation me semblent inappropriées, d'application trop complexe dans les circonstances ou pourraient produire des effets contraires aux objectifs poursuivis dans un contexte de financement du transport en commun. Il s'agit du « versement transport » (taxe sur la masse salariale des entreprises), d'une taxe imposée aux ménages possédant plus d'un véhicule, d'une tarification du stationnement public, des différentes exemptions possibles dont pourraient faire l'objet les organismes de transport et d'incitatifs à l'achalandage, d'une taxe sur les grosses cylindrées, d'une taxe dédiée en provenance de l'assiette foncière, d'une taxe sur les véhicules neufs, d'une modulation des taxes sur l'essence et l'immatriculation en fonction de l'utilisation plutôt que de la possession des véhicules.

Recommandation 2

La gestion du financement

Le Regroupement des villes d'agglomération du Québec (RVAQ), qui représente 26 villes québécoises (annexe 3), propose que le produit de la taxe sur l'essence et la contribution au transport en commun associée aux droits d'immatriculation soient versés dans un fonds dédié géré par le ministère des Transports du Québec. Les revenus de ce fonds seraient remis aux villes d'agglomération, non pas nécessairement sur une base territoriale mais selon des critères prenant en compte la nature et l'importance des besoins en transport de chacune des régions. Le Regroupement propose que le produit de la taxe sur l'essence et de celle sur les droits d'immatriculation soit réservé au transport tant routier que collectif, et qu'il ne puisse servir à réduire la contribution des municipalités.

La proposition du Regroupement des villes d'agglomération du Québec présente un très grand intérêt. Cependant, l'actuel mandat ne concerne que le transport en commun; par conséquent, cette proposition ne reçoit mon aval que pour son volet « transport en commun ». Il est important, de plus, que les sources de financement qui alimenteront ce fonds soient entièrement dédiées au transport en commun.

La proposition du RAVQ offre donc une voie de solution aux problèmes financiers du transport en commun en régions, et pourrait d'éliminer les principaux irritants et faiblesses du programme d'aide gouvernemental actuel. Je recommande par conséquent la création d'un fonds dédié au transport collectif, qui pourrait être appelé « Fonds régional d'accompagnement (FRA) » pour les régions, excluant les régions de Montréal et de Québec.

Ce fonds serait alimenté de deux façons, premièrement par les montants que le ministère des Transports consacre actuellement par le biais de son programme d'aide et, deuxièmement, par les contributions des automobilistes au transport en commun (l'essence et la contribution associée aux droits d'immatriculation). En contrepartie, tous les organismes de transport en commun (municipalités, sociétés de transport, municipalités régionales de comté et regroupements de municipalités régionales de comté), sans égard à leur taille, pourraient bénéficier de l'aide financière issue du Fonds, ce qui pourrait correspondre à 30 % de leurs dépenses totales. Autrement dit, pour chaque dollar (1 \$) investi par le milieu (usagers et municipalité), le Fonds ajouterait 43 ¢. De plus, les organismes de transport devraient recevoir l'assurance d'une aide au moins égale à celle qu'ils auraient reçue (gouvernement et contribution au transport en commun associée aux droits d'immatriculation) sans le Fonds au moment de son entrée en vigueur. En somme, on se trouverait en présence d'un système de financement où l'aide reçue dans une région pourrait fluctuer d'une période à l'autre selon les besoins et les initiatives prises pour satisfaire ces besoins. En principe, ce mode de fonctionnement s'apparente à la situation actuelle où le ministère des Transports verse des sommes qui varient d'une région à l'autre en fonction de critères particuliers et du contexte régional. Le Fonds régional d'accompagnement imposerait cependant moins de contraintes, serait plus souple et plus équitable, et il verserait une aide plus généreuse.

LA GESTION DU FINANCEMENT

- La création d'un fonds appelé « Fonds régional d'accompagnement » pour le transport en commun en régions et géré par le ministère des Transports du Québec.
- Le versement dans le Fonds des revenus de la taxe sur l'essence et de la contribution au transport en commun associée aux droits d'immatriculation.
- Le versement de l'aide gouvernementale actuelle (programme d'aide à l'exploitation et aux immobilisations) dans le Fonds.
- L'abolition des autorisations ministérielles requises pour les projets d'immobilisation et l'accès simplifié à l'aide financière.
- L'abolition du critère des 20 000 habitants nécessaires à l'obtention d'une aide au transport en commun.

Le Fonds permettrait surtout d'assurer l'augmentation des ressources financières dédiées au transport en commun et de limiter l'effort du milieu (municipalités et usagers), en plus d'offrir une plus grande autonomie dans la définition des initiatives adaptées aux besoins régionaux. Il faut reconnaître que la vague de regroupements municipaux confère une responsabilité accrue aux nouvelles villes ainsi formées, et autant il importe que les municipalités maintiennent leur contribution relative, autant il faut éviter d'augmenter leur fardeau financier. Le financement doit donc provenir d'une nouvelle source, ce que la constitution d'un tel fonds permettrait.

IMPACT DE LA CRÉATION DU FONDS RÉGIONAL D'ACCOMPAGNEMENT

En l'absence de révision du cadre financier, la part moyenne du financement assumée par le milieu (municipalités et usagers) passerait de 78 % en 2001 à 80 % en 2010 pour les sociétés, et de 76 % à 86 % pour les organismes municipaux (OMIT).

La mise en place du Fonds permettrait, dès son application, de ramener à 70 % la part du financement assumée par le milieu (municipalités et usagers) pour tous les organismes, soit une part relative au financement moindre que celle actuellement observée.

En outre, le Fonds rendrait obsolète le maintien d'un programme d'aide normée (le programme d'aide gouvernemental à l'exploitation et aux immobilisations) de par la reconnaissance de la responsabilité du milieu dans la définition des besoins et des solutions. Les organismes recevraient ainsi une aide basée sur un pourcentage du coût total des services offerts. Cette approche, qui ferait en sorte que le ministère des Transports n'aurait plus à définir de critères et de taux de subvention selon la nature des initiatives, a été préféré à une révision du programme d'aide qui maintiendrait la lourdeur administrative gouvernementale (critères d'attribution et analyses) accompagnant l'octroi d'une aide financière.

La création du Fonds permettrait également d'abolir le seuil arbitraire des 20 000 habitants présentement requis pour recevoir une aide financière.

Actuellement, le milieu (municipalités et usagers) assume dans les régions du Québec 78 % du coût total du transport en commun. Le gouvernement du Québec, incluant la contribution au transport en commun associée aux droits d'immatriculation pour certains territoires, assume 22 % de ces coûts. La proposition souvent exprimée lors de la consultation d'un partage des coûts plus près de l'équation un tiers usagers, un tiers municipalités et un tiers sources gouvernementales (i.e. aide directe et taxes dédiées) semble appropriée compte tenu de la vocation sociale du transport en commun et de l'effort financier municipal requis pour la desserte de nouveaux territoires. Dans l'optique d'un protocole de mise en place d'un fonds régional (excluant les régions de Montréal et Québec), l'aide en provenance de ce fonds permettrait donc, dès son application, de ramener l'effort du milieu (usagers et municipalités) de 78 % à 70 % des coûts des services, avec l'obligation pour les municipalités et le gouvernement de maintenir leur contribution actuelle dans le financement (sommes qui auraient été versées en date de l'entrée en vigueur du Fonds si ce dernier n'avait pas existé), et sans pour autant augmenter la contribution directe du gouvernement du Québec.

Le Fonds régional vise à éliminer tous les irritants associés au programme d'aide aux immobilisations, lequel conditionne actuellement l'aide accordée aux sociétés de transport, dont notamment les irritants relatifs aux composantes désuètes d'actifs n'ayant pas atteint leur durée de vie utile, par exemple les toitures, réservoirs souterrains de carburant, revêtements extérieurs, revêtements bitumineux, systèmes de chauffage, de ventilation, etc., ainsi que la non-contribution gouvernementale aux actifs tels que les abribus, véhicules de service, boîtes de perception, systèmes de climatisation et équipements particuliers pour les autobus. Ce fonds rendrait aussi possible le financement d'études ou de travaux en recherche et développement en transport en commun par le biais de leur intégration au coût total des services offerts, et ce, conformément au souhait de la majorité des sociétés de transport

Le Fonds régional d'accompagnement, qui soutiendrait le financement des initiatives en régions, assurerait :

- Une plus grande équité et universalité, puisque tous les organismes y auraient accès aux mêmes conditions et dans la mesure d'un effort financier du milieu;
- Une plus grande neutralité, puisque tant le développement que le maintien des services et des actifs, les sociétés que les organismes municipaux (OMIT), les modes lourds que les autobus, l'exploitation en régie que celle en sous-traitance recevraient une aide de même nature et de même envergure;

- La responsabilisation accrue du milieu dans la définition des besoins et des solutions, puisque c'est lui qui assurerait la part majoritaire du financement;
- La stabilité et la prévisibilité du financement disponible;
- La transparence et la simplicité du processus d'octroi de l'aide;
- La possibilité de décloisonner des programmes existants.

Le tableau suivant résume l'impact de la proposition concernant les contributions du milieu (usagers et municipalités). Globalement, l'aide additionnelle procurée par le Fonds régional d'accompagnement (FRA) se traduirait en 2004 par une économie de 9 M\$ pour les organismes de transport actuels. Cette économie atteindrait 13,3 M\$ en 2010.

Impact de la proposition sur les contributions du milieu

(données prévisionnelles)

	2002		2004		2006		2010	
	Montant	% dépenses	Montant	% dépenses	Montant	% dépenses	Montant	% dépenses
STO								
Statu quo	34,5 M\$	81,7%	40,7 M\$	82,3%	45,8 M\$	82,1%	56,3 M\$	81,8%
La proposition			34,6 M\$	70,0%	39,0 M\$	70,0%	48,1 M\$	70,0%
Écart			6,1 M\$		6,7 M\$		8,1 M\$	
3 autres sociétés								
Statu quo	26,2 M\$	72,8%	31,6 M\$	75,2%	33,7 M\$	75,7%	37,3 M\$	77,9%
La proposition			29,3 M\$	70,0%	31,1 M\$	70,0%	33,5 M\$	70,0%
Écart			2,3 M\$		2,5 M\$		3,8 M\$	
OMIT								
Statu quo	3,8 M\$	76,0%	4,7 M\$	79,6%	5,4 M\$	81,8%	7,4 M\$	86,0%
La proposition			4,1 M\$	70,0%		70,0%	6,0 M\$	70,0%
Écart			0,6 M\$		5,4 M\$		1,4 M\$	
Total								
Statu quo	64,6 M\$	77,6%	77,1 M\$	79,2%	84,8 M\$	79,4%	101,0 M\$	80,6%
La proposition			68,1 M\$	70,0%	70,2 M\$	70,0%	87,7 M\$	70,0%
Écart			9,0 M\$		14,6 M\$		13,3 M\$	

* La contribution du milieu comprend les revenus autonomes ainsi que les contributions municipales

Recommandation 3

L'encadrement de l'aide au transport collectif

La mise en place d'un fonds d'accompagnement exige un encadrement à la fois simple et souple afin d'atteindre le but poursuivi par la révision du cadre financier. Les modifications proposées au processus d'octroi de l'aide financière sont présentées en annexe 6. Cet encadrement, sous forme de protocole d'entente, serait basé sur une entente récurrente d'une durée de 5 ans entre la municipalité, l'organisme de transport et le ministère des Transports. Cette entente devrait être préalable à l'obtention d'une aide

financière en provenance du Fonds régional d'accompagnement (FRA). L'entente permettrait de définir les obligations financières de chacun des partenaires, d'introduire des objectifs communs en matière de planification du territoire liant le milieu mais également le ministère des Transports et d'autres organismes publics. Cette entente remplacerait pour les régions les exigences du programme d'aide à l'exploitation et aux immobilisations.

Un tel encadrement permettrait de soutenir l'autonomie du milieu dans la définition des initiatives en transport en commun et de valoriser l'apport gouvernemental à la coordination des actions entre les divers acteurs.

L'entente préalable au versement d'une aide devrait prévoir un mécanisme pour vérifier la convergence des objectifs et des outils régionaux de planification (plans de transport et schémas d'aménagement) ainsi que des initiatives locales en transport.

4.3 Autres recommandations et éléments de réflexion

En plus d'une révision en profondeur du cadre financier du transport en commun en régions, plusieurs autres mesures parallèles sont appropriées et méritent l'attention du gouvernement du Québec.

Le transport collectif et la multiplicité des programmes

Il existe en régions une volonté réelle d'amélioration des services de transport collectif offerts à la population par l'intégration de modes de transport existants. La présence d'entraves administratives entre divers programmes cloisonnés ou entre divers organismes a été portée à mon attention. J'invite le ministère des Transports à déterminer soigneusement, avec ses partenaires, les entraves administratives aux initiatives d'intégration en régions, et à réaliser un exercice d'harmonisation des programmes en vigueur dans ces mêmes régions.

La contribution au transport en commun associée aux droits d'immatriculation

Afin de favoriser une meilleure compréhension de la part des automobilistes à l'égard de la contribution au transport en commun associée au paiement des droits d'immatriculation, il importe que la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) s'assure de joindre un feuillet explicatif lors de l'envoi de l'avis de renouvellement de l'immatriculation. Cette mesure permettrait de démontrer que ladite contribution n'est pas associée à une adresse desservie par un organisme de transport en commun, mais plutôt à un territoire qui bénéficie directement ou indirectement des retombées régionales d'un service de transport en commun.

Transport scolaire

Les agglomérations en régions vivent une problématique singulière d'intégration du transport scolaire au transport en commun. Pour certaines sociétés, cette intégration peut constituer un apport significatif nécessaire à la rentabilisation de leur réseau. Toutefois, les sociétés déplorent l'absence de règles qui leur permettraient de combler les places résiduelles disponibles dans leurs services à partir d'une clientèle scolaire. Certaines sociétés font remarquer que plusieurs commissions scolaires retirent progressivement les élèves des réseaux intégrés au profit du transport scolaire exclusif, créant ainsi un déficit additionnel pour les sociétés de transport qui ne peuvent ajuster leur niveau de services compte tenu de la dispersion de la clientèle perdue.

Les commissions scolaires ont la responsabilité d'organiser et de planifier les services de transport scolaire. Bien qu'elles puissent exploiter leur propres autobus, les commissions scolaires confient cette responsabilité à des exploitants privés, ce qui, en soi, ne pose pas de problème.

Malgré la latitude qui leur est conférée, l'encadrement actuel (article 13 du Règlement sur le transport des élèves) oblige une commission scolaire dont le territoire recoupe celui d'une société de transport à faire état annuellement de ses besoins en transport à la société de transport.

Ainsi, l'encadrement actuel oblige les commissions scolaires et les sociétés de transport à avoir un minimum d'échanges avant que les commissions procèdent à des négociations de gré à gré ou à des appels de soumissions en vue d'offrir des services exclusifs de transport scolaire.

Les deux parties étant gérées par des élus, il est à mon avis souhaitable que le gouvernement respecte leurs champs de compétence respectifs et n'impose pas la conclusion d'ententes entre elles. Toutefois, il doit instaurer des conditions favorisant les échanges. Par conséquent, il serait approprié que le ministère des Transports, le MEQ, les commissions scolaires et les sociétés de transport réexaminent toute la question du transport scolaire intégré dans le sens d'une utilisation optimale des ressources consacrées au transport collectif au sein d'une agglomération en région. Toutefois, à défaut d'un accord à l'amiable des parties, le MTQ devrait disposer de l'autorité nécessaire pour trancher dans une optique de moindre coût et d'intérêt commun.

Traitement de l'avantage « stationnement »

Afin d'inciter les automobilistes qui bénéficient d'un stationnement, payé en tout ou en partie par leur employeur, à adopter le transport en commun ou, à défaut, à contribuer au financement des bénéfices qu'offre le transport en commun à l'ensemble de la collectivité, les autorités fiscales du Québec sont invitées :

- à s'assurer que l'avantage lié au stationnement, subventionné en tout ou en partie par l'employeur, soit imposé dans les faits;
- à déterminer, compte tenu de l'extrême diversité des situations, une valeur réputée imposable à l'échelle du territoire des villes de Montréal, Laval et Longueuil, des villes de Québec et Lévis et de celle de Gatineau (à titre indicatif, cette valeur pourrait être de 200 \$/année pour Québec, Lévis et Gatineau et de 500 \$ /année pour Montréal, Laval et Longueuil) et inviter les autorités fiscales fédérales à procéder de la même manière.

Il s'agirait donc d'imposer le stationnement fourni par les entreprises à titre de bénéfice, tel qu'il est prévu par la loi. La difficulté que pose l'évaluation du bénéfice d'un stationnement payé en tout ou en partie par l'employeur pourrait être résolue par le recours à une valeur moyenne pour l'ensemble d'une agglomération. Ce bénéfice pourrait être imposé seulement dans les agglomérations où la congestion constitue un réel problème. Les sommes ainsi recueillies devraient être suffisantes pour que les gouvernements fédéral et provincial soient en mesure d'accorder, en contrepartie, une exonération d'impôt aux employés dont l'employeur accepte d'assumer en tout ou en partie le coût du titre de transport en commun, tout en maintenant la déductibilité de cette dépense pour l'employeur.

Contribution du gouvernement fédéral

Jusqu'ici, le gouvernement fédéral n'a pas contribué au financement du transport en commun urbain au Québec. Bien que le transport en commun soit de compétence provinciale, un apport du gouvernement fédéral est possible et souhaitable sous diverses formes.

Une première consiste à ajuster les règles fiscales régissant la déductibilité des dépenses de stationnement et de transport en commun, tel qu'il a été formulé précédemment sous le thème du traitement de l'avantage « stationnement ».

La participation du gouvernement fédéral peut prendre une deuxième forme, soit une participation financière aux dépenses d'investissement de grands projets, afin d'en réaliser un grand nombre ou d'en réaliser certains, mais plus rapidement. Si une telle contribution fédérale voyait le jour et

devait prendre un caractère permanent, elle devrait être versée dans le cadre d'un programme d'infrastructures géré par le gouvernement du Québec. Sur la base des consultations menées en région, une aide/subvention directe aux municipalités ou aux organismes de transport n'est pas envisagée.

Mesures fiscales favorisant le transport en commun

Afin d'amener les automobilistes à adopter le transport en commun, et pour confirmer dans les faits l'importance de ce mode, il semble approprié d'introduire des incitatifs fiscaux à l'avantage des usagers et des employeurs qui participent/qui contribuent au paiement des titres réguliers de transport en commun.

Une réflexion à ce sujet a été conduite au MTQ, en 2001, avec la collaboration de spécialistes³, sur la question des exemptions des titres de transport. Cette étude révèle que deux mesures fiscales semblent intéressantes pour favoriser l'utilisation du transport en commun. La première vise à donner la possibilité à un employé de déduire le coût de ses titres de transport collectif de son salaire brut, et au gouvernement, d'exonérer ce titre d'impôt. La seconde consiste à faciliter, pour une entreprise, sur une base volontaire, une contribution en totalité ou en partie au coût du transport collectif de ses employés, sans que cet avantage marginal ne soit imposable.

L'étude a permis d'estimer que la combinaison des ces deux mesures pourrait avoir des effets intéressants dans les six régions métropolitaines du Québec. Le transfert modal engendrerait une clientèle additionnelle de l'ordre de 12 000 personnes dans les réseaux de transport en commun. La venue de cette nouvelle clientèle se traduirait par une réduction de près de 10 000 du nombre d'automobiles sur les routes, de même que du nombre d'accidents, de la pollution, de la congestion routière et des coûts variables pour les automobilistes, et ce, pour une valeur de 42 millions par année.

L'enquête menée dans le cadre de cette étude fait ressortir non seulement l'intérêt des employés pour cette démarche, mais aussi que près du quart des employeurs seraient disposés à contribuer en totalité ou en partie au paiement de tels titres au bénéfice de leurs employés.

³. Étude de Tecsalt, *Impacts économiques de mesures fiscales en transport*, mai 2001.

Les deux mesures suivantes sont donc proposées aux autorités fiscales québécoise et canadienne:

- Reconnaître à des fins fiscales, aux employés usagers du transport en commun, une déduction d'un montant égal à la dépense réelle consacrée au coût du titre régulier mensuel délivré par les organismes de transport en commun (les pertes fiscales pour le Québec résultant de cette mesure, au chapitre de l'impôt des particuliers, sont évaluées à 34,0 millions par année) ;
- reconnaître, à des fins fiscales au Québec, une déduction égale à 125 % de la dépense réelle des employeurs qui contribuent, pour le bénéfice de leurs employés, au paiement total ou partiel d'un titre régulier mensuel délivré par les organismes de transport en commun et, en outre, rendre ce bénéfice non imposable pour les employés concernés (les pertes fiscales pour le Québec, résultant de cette seconde mesure, au chapitre de l'impôt des entreprises, sont évaluées à 4,0 millions par année).

L'effet combiné de ces deux mesures se traduirait par une perte fiscale annuelle de l'ordre de 38 millions pour le gouvernement du Québec.

Le statut des sociétés de transport

La Loi sur les sociétés de transport en commun a été adoptée en juin 2001. Cette loi confirme le statut des sociétés de transport comme entités distinctes, dotées d'un conseil d'administration. Elle apporte les ajustements nécessaires compte tenu de la création des territoires juridiques découlant des fusions municipales et, de manière générale, modernise le cadre juridique qui régissait les organismes publics de transport. En outre, tous les organismes publics de transport du Québec ont été regroupés sous une seule loi constitutive.

Bien qu'un seul participant ait souligné l'intérêt d'intégrer le transport en commun à l'administration municipale sous la forme d'un service municipal, il semble important de maintenir le statut distinct et particulier des sociétés de transport plutôt que de favoriser l'intégration du transport en commun à l'administration générale de la ville.

Compte tenu des recommandations contenues dans le présent rapport sur le régime de financement des sociétés de transport en régions, il serait préférable que les territoires des sociétés de transport en région soient modifiées pour correspondre à ceux des régions métropolitaines de recensement (RMR).

Une RMR est caractérisée par de fortes interdépendances entre les différents secteurs géographiques. Ces interdépendances s'accroissent avec le temps puisque l'évolution des activités et des lieux de résidence et d'emploi engendrent un volume croissant de déplacement des personnes et des marchandises.

Le processus de fusions municipales réalisées en 2002 a conduit à un élargissement du territoire des villes de Gatineau, de Sherbrooke, de Saguenay et de Trois-Rivières. La loi sur les sociétés de transport en commun a modifié les territoires des sociétés de transport desservant ces agglomérations pour les faire correspondre à ceux des nouvelles villes. Toutefois, les nouveaux territoires ne correspondent pas à la réalité des déplacements qui s'effectuent à l'échelle des régions métropolitaines. De plus, le territoire des RMR est proposé pour la perception de la contribution au transport en commun associée à l'immatriculation ainsi que pour le taux le plus élevé de la taxe sur l'essence dédiée au financement du transport en commun.

L'élargissement du territoire des sociétés de transport en régions éviterait la multiplication des organismes de transport au sein d'une même agglomération, simplifierait l'encadrement institutionnel et financier du transport en commun, ainsi que le fonctionnement du Fonds proposé.

J'invite donc le Ministre des transports à examiner la possibilité d'élargir le territoire des sociétés de transport en régions pour les faire correspondre à ceux des RMR et ce même si certaines municipalités n'offrent pas actuellement de service sur tout ce territoire. Toutefois, seules les municipalités desservies seraient appelées à contribuer directement au financement des services et à désigner des représentants au conseil d'administration des sociétés.

Aménagement du territoire conçu en fonction du transport en commun

Les municipalités sont une des parties interpellées par les protocoles de financement proposées dans le présent rapport. Elles ont tout intérêt à ce que leurs politiques d'urbanisme favorisent l'amélioration de l'efficacité du transport en commun sur leur territoire. Or, le zonage privilégie en règle générale une occupation à faible densité. Pour ce qui est de l'approbation des plans de lotissement, il est rare qu'elle soit précédée d'une étude d'impact en matière de déplacements, tant sur le réseau routier local que sur le réseau autoroutier, et la plupart du temps les organismes de transport en commun ne sont même pas consultés dans le processus d'approbation. Ce fonctionnement en mode isolé ne fournit pas aux responsables des réseaux de transport en commun l'occasion/la possibilité de commenter les projets des promoteurs ni de recommander des modifications favorisant une meilleure utilisation du transport en commun.

De plus, les municipalités exigent des entreprises qu'elles aménagent un nombre définis de places de stationnement. Il s'agit d'exigences réglementaires qui ne sont pas habituellement réclamées par les entreprises. Ces dernières, tout comme les promoteurs immobiliers qui construisent ou gèrent leurs bâtiments, sont aujourd'hui beaucoup plus sensibles au coût des places de stationnement exigées et davantage favorables aux mesures qui diminueraient ce coût, comme l'usage du transport en commun là où la desserte est bien assurée. En outre, ces exigences réglementaires municipales ne tiennent généralement pas compte des avantages du transport en commun ni des conséquences d'exiger de nombreuses places de stationnement sur l'attrait du transport en commun, conséquences qui se répercutent finalement sur la santé financière des organismes que cette même municipalité est appelée à financer en partie. Cette pratique nuit évidemment au développement du transport en commun non seulement à court terme, mais aussi à très long terme.

Une première mesure, pour une municipalité, consisterait à obtenir l'avis de l'organisme de transport en commun desservant son territoire avant d'approuver un plan de lotissement. Le cas échéant, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme pourrait être modifiée pour rendre cette pratique obligatoire, et une copie de l'avis de l'organisme public de transport pourrait accompagner toute demande d'autorisation à ce sujet. Les municipalités devraient aussi réviser à la baisse leurs exigences en matière de stationnement dans les zones bien desservies par le transport en commun. Enfin, les municipalités devraient utiliser les techniques de zonage qui permettent de privilégier les usages susceptibles d'encourager le transport en commun.

Création d'un fonds de recherche

Compte tenu de nos conditions climatiques et de territoire, et de la présence au Québec d'entreprises versées en matière de transport, il apparaît porteur d'avenir d'établir un fond spécial de recherche « Innovation – Transport en commun » prévoyant une contribution gouvernementale initiale de 15 millions pour financer des projets de recherche et de développement portant sur les modes de transport, sur les véhicules et leur fonctionnement dans des conditions et caractéristiques propres à notre territoire et sur d'autres types d'équipements liés au transport en commun. Le cas échéant, ces projets seraient élaborés de concert avec les organismes de transport, le MTQ, le MIC⁴ et les fabricants concernés, qui seraient appelés à contribuer financièrement aux projets auxquels ils participent. Les organismes de transport, le MTQ et le MIC participeraient au Comité de gestion de ce fonds.

4. À compter de janvier 2003, le ministère des Finances.

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

LE MANDATAIRE

Monsieur Antoine Grégoire

SON ÉQUIPE

Jean-Michel Boisvert, analyste et rédacteur

Jean Boucher, analyste

Isabelle Gauthier, agente de secrétariat

Erwin Roy, analyste et coordonnateur

Constance Thibbert, agente de secrétariat

LES AVIS PUBLICS

La Presse

(lundi 26 août et jeudi 29 août 2002)

Le Soleil

(lundi 26 août et jeudi 29 août 2002)

Abitibi-Témiscamingue

Le Citoyen de la Vallée de l'Or

(dimanche 25 août et dimanche 1^{er} septembre 2002)

Le Citoyen de Rouyn-Noranda

(dimanche 25 août et dimanche 1^{er} septembre 2002)

Le Citoyen d'Abitibi-Ouest

(dimanche 25 août et dimanche 1^{er} septembre 2002)

Le Citoyen d'Harricana

(dimanche 25 août et dimanche 1^{er} septembre 2002)

Bas-Saint-Laurent

Le Soleil

(lundi 26 août et jeudi 29 août 2002)

L'Avantage votre Journal

(vendredi 30 août et vendredi 6 septembre 2002)

Le Saint-Laurent Portage

(dimanche 25 août et dimanche 1^{er} septembre 2002)

Centre-du-Québec

L'Express

(dimanche 25 août et dimanche 1^{er} septembre 2002)

La Nouvelle

(dimanche 25 août et dimanche 1^{er} septembre 2002)

Côte-Nord

L'objectif Plein-Jour

(samedi 24 et samedi 31 août 2002)

Estrie

La Tribune

(lundi 26 août et jeudi 29 août 2002)

The Record

(lundi 26 août et jeudi 29 août 2002)

La Nouvelle de Sherbrooke

(mercredi 28 août et mercredi 4 septembre 2002)

Mauricie

Le Nouvelliste

(lundi 26 août et jeudi 29 août 2002)

L'Hebdo du Saint-Maurice

(samedi 24 août et samedi 31 août 2002)

L'Hebdo Journal

(samedi 24 août et samedi 31 août 2002)

Montérégie

La Voix de l'Est

(lundi 26 août et jeudi 29 août 2002)

Outaouais

Le Droit

(lundi 26 août et jeudi 29 août 2002)

La Revue de Gatineau

(mercredi 28 août et mercredi 4 septembre 2002)

Saguenay-Lac-Saint-Jean

Le Quotidien du Saguenay-Lac-Saint-Jean

(lundi 26 août et jeudi 29 août 2002)

Le Réveil

(dimanche 25 août et dimanche 1^{er} septembre 2002)

LES ACTIVITÉS DE CONSULTATION EN RÉGIONS

11	septembre	2002	Gatineau
11	septembre	2002	Val-d'Or
12	septembre	2002	Rouyn-Noranda
2	octobre	2002	Saguenay
2	octobre	2002	Baie-Comeau
4	octobre	2002	Rimouski
17	septembre	2002	Trois-Rivières
18	septembre	2002	Victoriaville
18	septembre	2002	Drummondville
24	septembre	2002	Granby
25	septembre	2002	Sherbrooke
16	octobre	2002	Shawinigan (rencontre à Montréal)

LES PARTICIPANTS

Les maires

Monsieur Michel Charbonneau,
Maire de la municipalité de Cantley.

Monsieur André Langevin,
Maire de Coaticook et président du Service de transport interurbain de la MRC de Coaticook.

Monsieur Yves Lévesque,
Maire de la ville de Trois-Rivières.

Monsieur Jean Perras,
Maire de la municipalité de Chelsea.

Monsieur Jean Perrault,
Maire de la ville de Sherbrooke.

Monsieur Jean Tremblay,
Maire de la ville de Saguenay.

Les municipalités

Ville de Baie-Comeau

Ville de Cantley

Ville de Coaticook

Ville de Chelsea

Ville de Drummondville

Ville de Gatineau

Ville de Granby

Ville de Rimouski

Ville de Rouyn-Noranda

Ville de Saguenay

Ville de Shawinigan

Ville de Sherbrooke

Ville Trois-Rivières

Ville de Val-d'Or

Ville de Victoriaville

Les organismes de transport

Société de transport de l'Outaouais (STO)
Société de transport de Trois-Rivières (STTR)
Société de transport du Saguenay (STSa)
Société de transport de Sherbrooke (STSh)
Régie municipale de transport en commun du Centre-de-la-Mauricie (RMTCCM)
Corporation TAXIBUS de Val-d'Or
Corporation TAXIBUS de Victoriaville
Corporation TAXIBUS de Rimouski

Les association, groupes et organismes

Le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
Le Conseil régional de concertation et de développement du Centre-du-Québec (CRDC)
Le Conseil régional de concertation et de développement du Saguenay–Lac-Saint-Jean
Le Conseil régional de l'environnement et du développement durable (CREDDO)
Le Comité des utilisateurs et utilisatrices du transport régulier du Saguenay (CUUTRS)
Le Regroupement des usagers du transport adapté du Sherbrooke métropolitain (RUTASM)
Le Comité des utilisateurs et utilisatrices du transport en commun de Sherbrooke (CUTS)
La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Outaouais (CCIO)
Autobus Maheux limitée
La Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ)
Le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), secteur transport urbain des personnes
Vivre en ville – Regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable
Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)
Association canadienne du transport urbain (ACTU)
Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ)
CAA-Québec
Confédération des syndicats nationaux (CSN)
Fédération des travailleurs du Québec (FTQ)
Novabus
Transport 2000
Regroupements des villes d'agglomération du Québec (RVAQ)

Annexe 2

La nouvelle réalité territoriale de certaines municipalités

REGROUPEMENTS MUNICIPAUX

Janvier 2002

Municipalités	Population		
	2001	2002	Variation (%)
Rouyn-Noranda	30 990	41 401	34%
Rimouski	31 931	41 950	31%
Société de transport de Trois-Rivières (STTR)	105 382	126 738	20%
Shawinigan (RITCM)	48 320	53 042	10%
Société de transport du Saguenay (STSa)	141 229	151 150	7%
Société de transport de Sherbrooke (STSh)	124 995	139 038	11%
Val-d'Or	24 719	32 376	31%
Granby	45 223	45 556	1%
Société de transport de l'Outaouais (STO)	237 859	240 297	1%
Baie-Comeau	24 676	24 021	-3%
Drummondville	47 130	47 019	0%
Victoriaville	40 069	38 823	-3%
Superficies (km ²)			
Rouyn-Noranda	404	6 436	1493%
Rimouski	76	254	235%
Société de transport de Trois-Rivières (STTR)	124	289	133%
Shawinigan (RITCM)	158	334	111%
Société de transport du Saguenay (STSa)	627	1 166	86%
Société de transport de Sherbrooke (STSh)	209	366	75%
Val-d'Or	3 185	3 958	24%
Granby	77	77	0%
Société de transport de l'Outaouais (STO)	589	589	0%
Baie-Comeau	372	372	0%
Drummondville	70	70	0%
Victoriaville	81	81	0%
Densités de population (h / km ²)			
Rouyn-Noranda	77	6	-92%
Rimouski	421	165	-61%
Société de transport de Trois-Rivières (STTR)	850	439	-48%
Shawinigan (RITCM)	305	159	-48%
Société de transport du Saguenay (STS)	225	130	-42%
Société de transport de Sherbrooke (STS)	598	380	-36%
Val-d'Or	8	8	5%
Granby	590	595	1%
Société de transport de l'Outaouais (STO)	404	408	1%
Baie-Comeau	66	65	-3%
Drummondville	671	670	0%
Victoriaville	498	482	-3%

Annexe 3

Les membres du Regroupement des villes d'agglomération du Québec

REGROUPEMENT DES VILLES D'AGGLOMÉRATION DU QUÉBEC (RAVQ)

Alma
Amos
Baie-Comeau
Cowansville
Dolbeau-Mistassini
Drummondville
Granby
Joliette
La Tuque
Lachute
Magog
Matane
Rimouski
Rivière-du-Loup
Rouyn-Noranda
Saint-Georges-de-Beauce
Saint-Hyacinthe
Saint-Jean-sur-Richelieu
Saint-Jérôme
Salaberry-de-Valleyfield
Sept-Îles
Shawinigan
Sorel-Tracy
Thetford-Mines
Val-d'Or
Victoriaville

Annexe 4

Le profil démographique des régions

Le Québec

Année	0-19	20-64	65et plus	Total
1991	1829131	4294969	770899	6894999
1996	1865891	4410555	860607	7137053
2001	1775320	4534071	924983	7234374
2006	1695976	4615514	985165	7296655
2011	1609554	4624319	1103102	7336975
2016	1515555	4571585	1269197	7356337
2021	1486645	4413434	1451973	7352052
Variation (2021/1991)	-19 %	3 %	88 %	7 %
Variation (2001/1991)	-3 %	6 %	20 %	5 %

Les huit agglomérations de recensement

Rimouski (AR)

Année	0-19	20-64	65et plus	Total
1991	12803	28945	4959	46707
1996	12560	29987	5615	48162
2001	11018	30712	5964	47694
2006	9947	30593	6304	46844
2011	9197	29562	7229	45988
2016	8502	27997	8640	45139
2021	8125	25806	10183	44114
Variation (2021/1991)	-37 %	-11 %	105 %	-6 %
Variation (2001/1991)	-14 %	6 %	20 %	2 %

Baie-Comeau (AR)

Année	0-19	20-64	65et plus	Total
1991	9668	20594	1802	32064
1996	9059	20463	2284	31806
2001	7411	18941	2590	28942
2006	6110	17349	62204	85663
2011	5055	15640	3198	23893
2016	4177	13845	3560	21582
2021	3638	11919	3909	19466
Variation (2021/1991)	-62 %	-42 %	117 %	-39 %
Variation (2001/1991)	-23 %	-8 %	44 %	-10 %

Victoriaville (AR)

Année	0-19	20-64	65et plus	Total
1991	11116	22697	4699	38512
1996	11145	24054	5244	40443
2001	10197	25311	5727	41235
2006	9613	26101	6186	41900
2011	9284	25996	7128	42408
2016	8869	25527	8335	42731
2021	8662	24467	9726	42855
Variation (2021/1991)	-22 %	8 %	107 %	11 %
Variation (2001/1991)	-8 %	12 %	22 %	7 %

Shawinigan (AR)

Année	0-19	20-64	65et plus	Total
1991	14662	36466	9303	60431
1996	14204	35196	10448	59848
2001	12299	34385	10628	57312
2006	10696	33791	10552	55039
2011	9519	32312	11171	53002
2016	8477	30472	12304	51253
2021	7998	27719	14006	49723
Variation (2021/1991)	-45 %	-24 %	51 %	-18 %
Variation (2001/1991)	-16 %	-6 %	14 %	-5 %

Drummondville (AR)

Année	0-19	20-64	65et plus	Total
1991	17116	36521	7575	61212
1996	17590	39025	8511	65126
2001	16708	42581	9169	68458
2006	16424	44858	9881	71163
2011	16175	45872	11415	73462
2016	15686	46022	13559	75267
2021	15573	44956	16007	76536
Variation (2021/1991)	-9 %	23 %	111 %	25 %
Variation (2001/1991)	-2 %	17 %	21 %	12 %

Granby (AR)

Année	0-19	20-64	65et plus	Total
1991	15788	34864	6162	56814
1996	15968	35751	7164	58883
2001	14885	37448	7931	60264
2006	13726	38653	8702	61081
2011	12625	38894	10027	61546
2016	11681	38259	11833	61773
2021	11404	36359	13960	61723
Variation (2021/1991)	-28 %	4 %	127 %	9 %
Variation (2001/1991)	-6 %	7 %	29 %	6 %

Val-d'Or (AR)

Année	0-19	20-64	65et plus	Total
1991	9560	19503	2479	31542
1996	9610	20165	2840	32615
2001	8497	19833	2967	31297
2006	7363	19429	3103	29895
2011	6373	18647	3493	28513
2016	5550	17472	4124	27146
2021	5132	15767	4844	25743
Variation (2021/1991)	-46 %	-19 %	95 %	-18 %
Variation (2001/1991)	-11 %	2 %	20 %	-1 %

Rouyn-Noranda (AR)

Année	0-19	20-64	65et plus	Total
1991	11377	23909	3247	38533
1996	11420	24024	3660	39104
2001	9892	22667	3753	36312
2006	8525	21314	3852	33691
2011	7278	19795	4161	31234
2016	6143	18158	4656	28957
2021	5132	15767	4844	25743
Variation (2021/1991)	-55 %	-34 %	49 %	-33 %
Variation (2001/1991)	-13 %	-5 %	16 %	-6 %

Source: ES-3 1996-2021, Perspectives rajustées sur les chiffres de 2001, MTQ, 19 mai 2002

Annexe 5

Le financement du transport en commun au Québec en 2001

Financement du transport en commun urbain au Québec en 2001

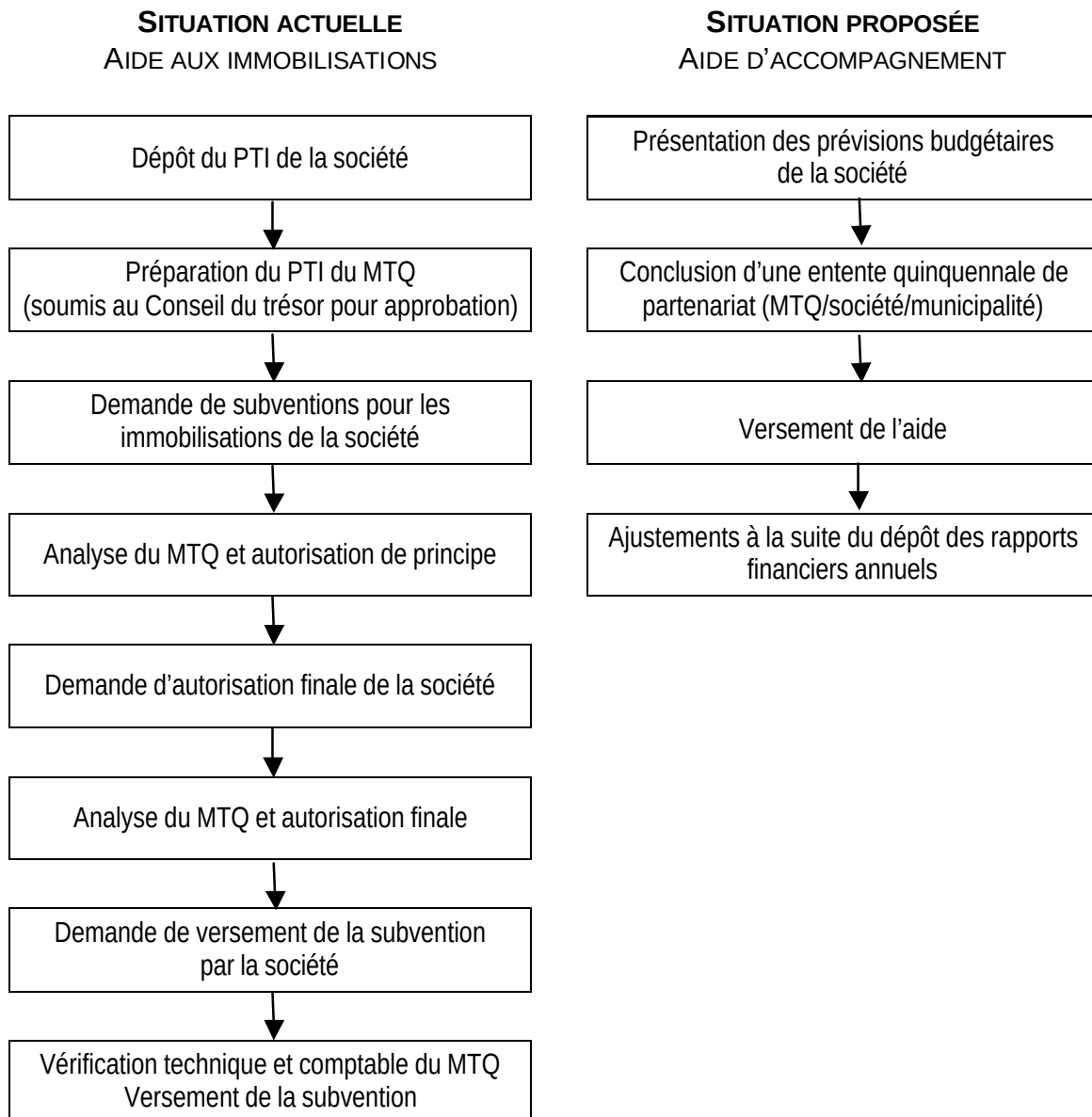
Contribution moyenne des partenaires par passager transporté

Organisme	Nombre de passagers (000)	Déplacements par an par habitant	Contribution moyenne par passager (\$)			
			Passagers	Automobilistes	Municipalités	Gouvernement
Région de Montréal						
Société de transport de Montréal	353 500	198	0,90	0,14	0,77	0,33
Réseau de transport de Longueuil	30 427	85	1,17	0,23	1,35	0,47
Société de transport de Laval	18 238	53	1,03	0,15	2,06	0,26
CIT des Basses-Laurentides	2 523	13	1,49	0,03	0,54	1,38
CIT des Deux-Montagnes	130	3,5	1,52	0,02	1,45	0,62
CIT des Moulins	1 469	13	1,36	0,14	1,14	0,69
CIT Montcalm	46	0,7	7,27	0,03	2,64	2,76
CIT Le Portage	112	1,2	6,63	0,09	2,00	2,79
Repentigny	1 015	10	1,61	0,16	1,20	0,90
Saint-Eustache	159	3,8	1,14	0,00	2,46	0,77
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	609	19	2,34	0,36	(0,05)	0,66
CIT du Haut-Saint-Laurent	206	9	2,90	0,24	1,67	1,41
CIT Le Richelain	917	22	1,76	0,30	0,13	1,12
CIT Roussillon	594	13	2,09	0,34	0,21	0,82
CIT Sorel-Varennes	890	12	2,55	0,13	0,77	1,02
CIT du Sud-Ouest	1 525	16	1,88	0,24	0,15	1,17
CIT de la Vallée-du-Richelieu	1 751	14	2,29	0,21	0,25	1,10
Saint-Bruno	638	26	1,98	0,30	0,15	0,94
Sainte-Julie	396	14	2,00	0,28	1,09	0,84
Agence métropolitaine de transport (trains de banlieue)	12 196	n.a.	2,11	1,04	1,79	1,21
CIT Haut-Richelieu (St-Jean)	1 411	24	2,07	-	0,26	0,78
CIT Lafontaine/St-Antoine/St-Jérôme	272	6	1,24	-	2,11	0,57
CIT Joliette Métropolitain	283	8	0,86	-	1,25	0,56
Région de Québec						
Réseau de transport de la Capitale	37 288	75	1,01	0,25	1,22	0,16
Société de transport de Lévis	1 550	19	1,29	0,47	1,32	0,35
Chutes-de-la-Chaudière	514	13	1,55	-	0,90	0,93
Pintendre	5	0,8	1,20	-	9,82	1,00
Saint-Augustin-de-Desmaures	245	16	0,88	-	1,71	0,74
Autres régions						
Société de transport de l'Outaouais	15 108	64	1,29	0,26	0,79	0,23
Société de transport de Saguenay	4 519	32	0,89	0,51	0,87	0,22
Société de transport de Sherbrooke	6 210	49	1,00	0,36	0,78	0,14
Société de transport de Trois-Rivières	2 750	26	1,13	0,72	0,56	0,27
Baie-Comeau	56	2,3	1,45	-	4,16	0,89
Drummondville	421	9	1,03	-	0,99	0,79
Granby	105	2,3	1,07	-	0,89	0,64
Rimouski	74	2,3	2,42	-	1,79	1,04
Rouyn-Noranda	85	2,7	1,14	-	2,27	0,69
Shawinigan	622	13	1,07	-	0,69	0,73
Val-d'Or	6	0,3	2,39	-	10,25	1,00
Victoriaville	73	1,8	2,23	-	2,03	1,24
TOTAL / MÉDIANE	498 865	13	1,45	0,14	1,14	0,78

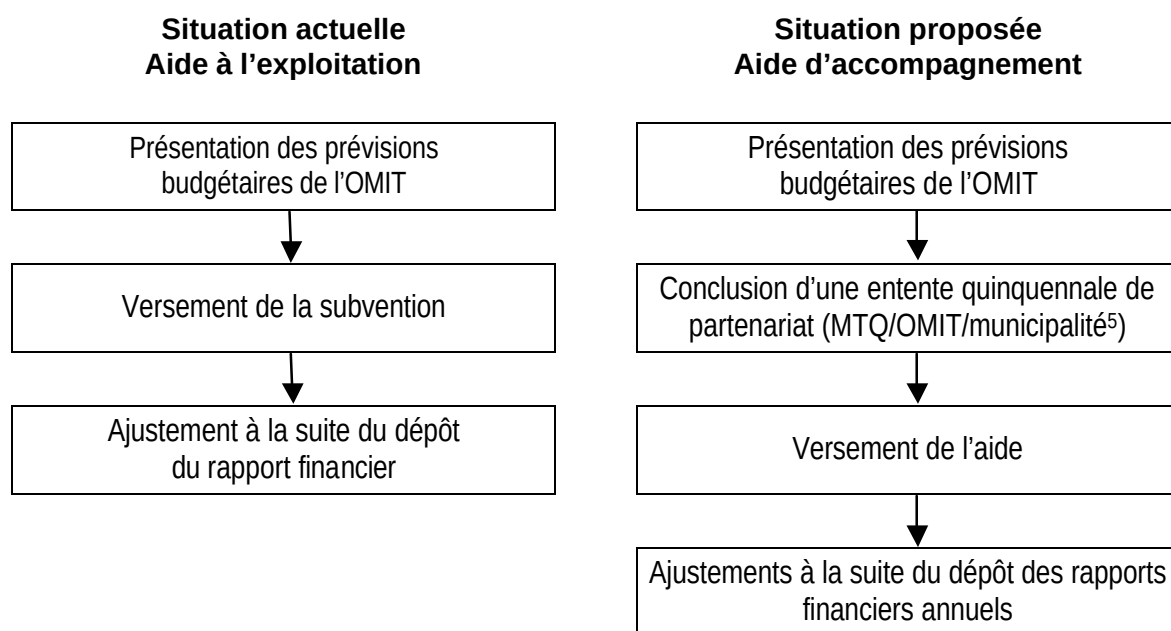
Annexe 6

**La comparaison des processus actuel et proposé
d'octroi d'aide financière au transport en commun
en régions**

SOCIÉTÉS DE TRANSPORT - COMPARAISON DES PROCESSUS ACTUEL ET PROPOSÉ



OMIT - COMPARAISON DES PROCESSUS ACTUEL ET PROPOSÉ



⁵ Si l'OMIT est une entité distincte de la municipalité

Annexe 7

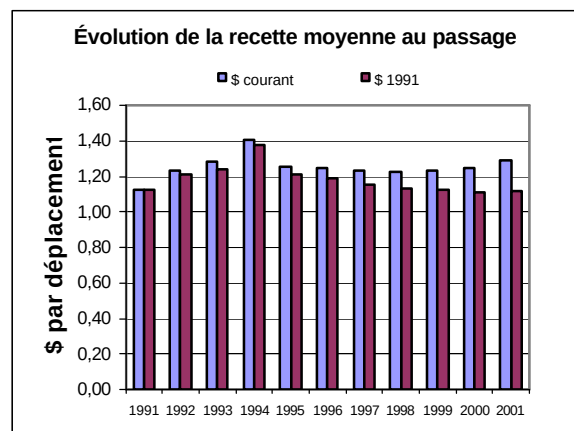
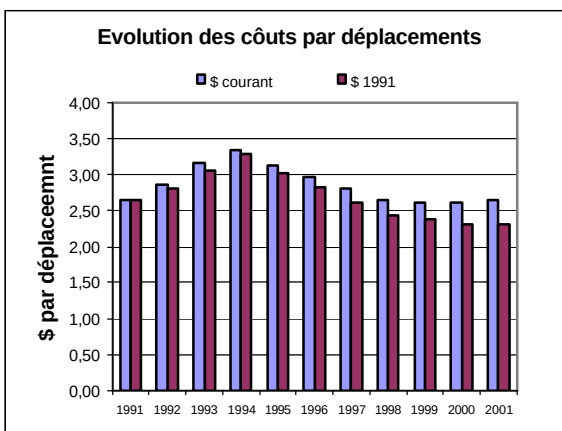
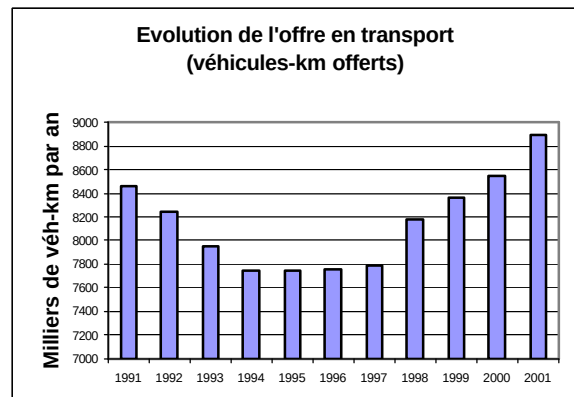
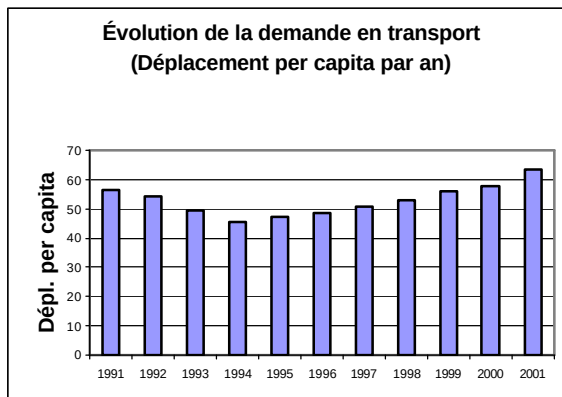
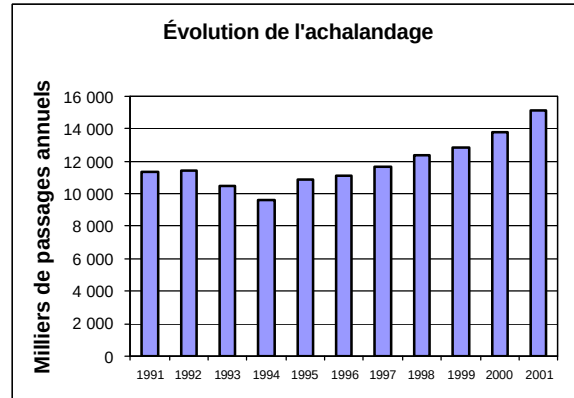
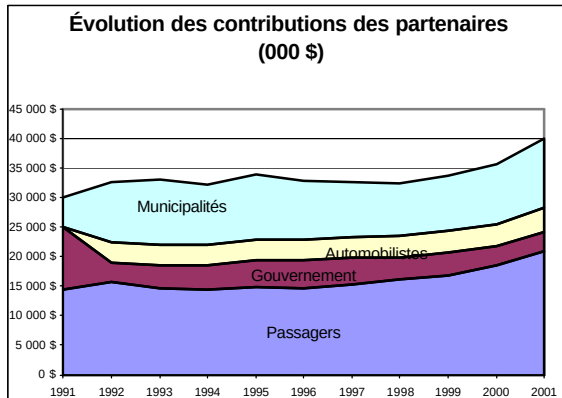
Les organismes de transport (fiches descriptives)

Société de transport de l'Outaouais (STO)

Évolution des contributions et de certains indicateurs pour la période 1991-2001

Contribution des partenaires au cours de la période 1991 - 2001

Partenaires	1991		1992		1995		1996		2001	
	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%
Passagers	14 534	48%	15 756	48%	14 761	44%	14 653	45%	20 876	52%
Municipalités	5 070	17%	10 192	31%	11 040	33%	9 971	30%	11 872	30%
Gouvernement	10 498	35%	3 326	10%	4 679	14%	4 736	14%	3 445	9%
Automobilistes	0	0%	3 444	11%	3 444	10%	3 514	11%	3 900	10%
Total	30 102	100%	32 718	100%	33 923	100%	32 875	100%	40 094	100%



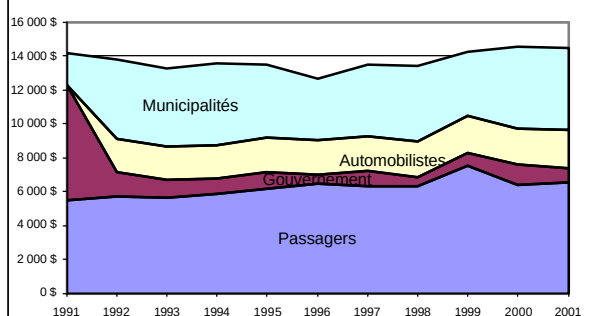
Société de transport de Sherbrooke (STSh)

Évolution des contributions et de certains indicateurs au cours de la période 1991-2001

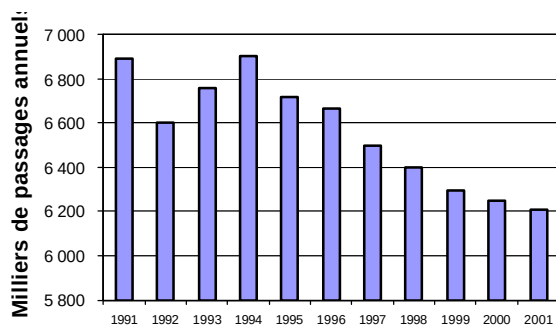
Contribution des partenaires

Partenaires	1991		1992		1995		1996		2001	
	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%
Passagers	5 509	39%	5 680	41%	6 159	46%	6 476	51%	6 504	45%
Municipalités	1 899	13%	4 643	34%	4 364	32%	3 588	28%	4 830	33%
Gouvernement	6 757	48%	1 448	11%	1 014	7%	541	4%	874	6%
Automobilistes	0	0%	2 011	15%	1 993	15%	2 040	16%	2 233	15%
Total	14 166	100%	13 781	100%	13 530	100%	12 645	100%	14 441	100%

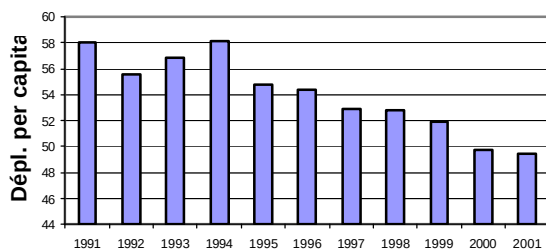
Évolution des contributions des partenaires
(000 \$)



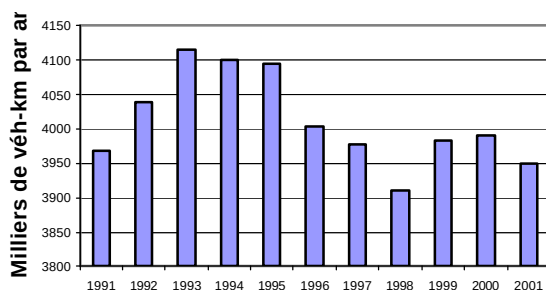
Évolution de l'achalandage



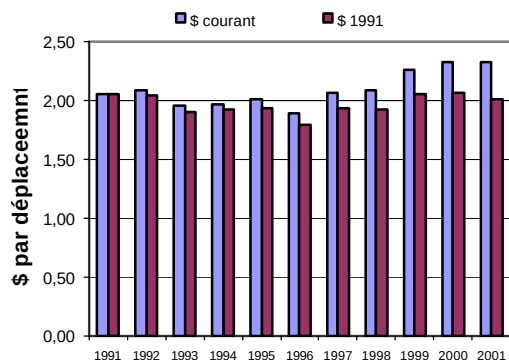
Évolution de la demande en transport
(Déplacement per capita par an)



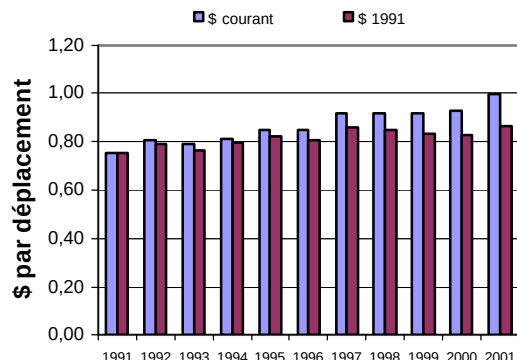
Evolution de l'offre en transport
(véhicules-km offerts)



Evolution des coûts par déplacements



Évolution de la recette moyenne au passage



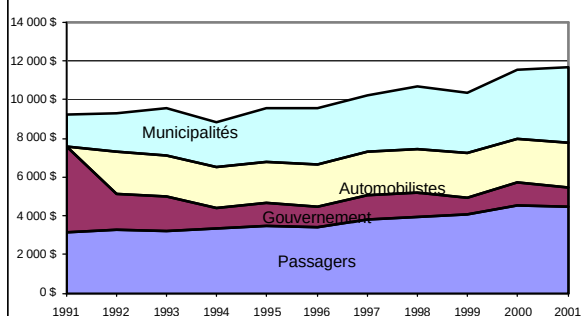
Société de transport de Saguenay (STSa)

Évolution des contributions et de certains indicateurs au cours de la période 1991-2001

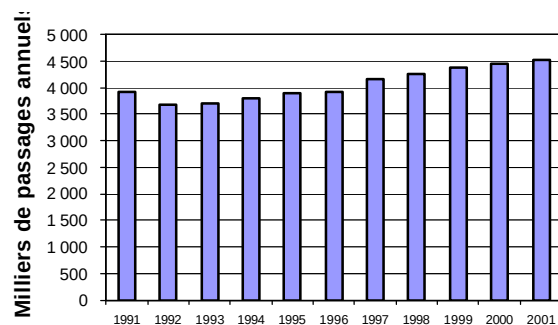
Contribution des partenaires

Partenaires	1991		1992		1995		1996		2001	
	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%
Passagers	3 115	34%	3 273	35%	3 437	36%	3 391	35%	4 428	38%
Municipalités	1 669	18%	1 996	21%	2 747	29%	2 925	31%	3 914	34%
Gouvernement	4 444	48%	1 825	20%	1 226	13%	1 088	11%	1 004	9%
Automobilistes	0	0%	2 223	24%	2 132	22%	2 180	23%	2 307	20%
Total	9 229	100%	9 317	100%	9 543	100%	9 584	100%	11 655	100%

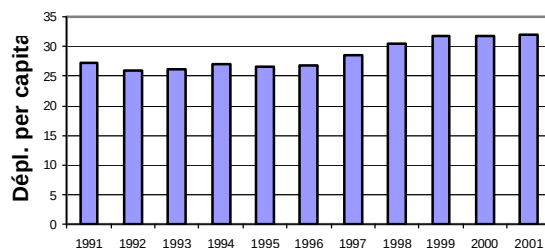
Évolution des contributions des partenaires
(000 \$)



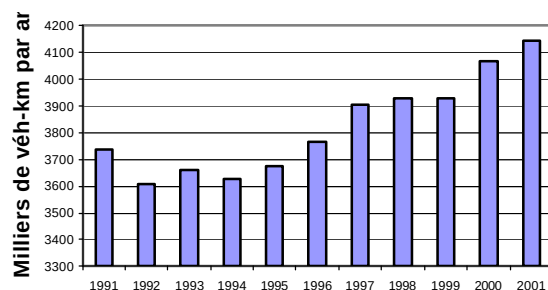
Évolution de l'achalandage



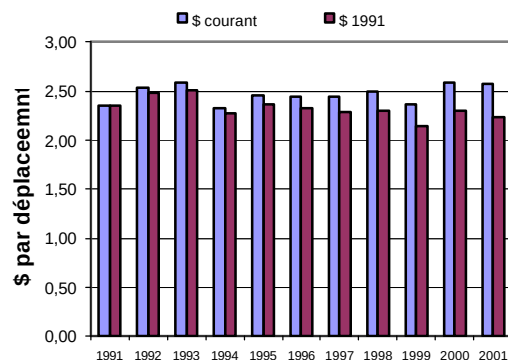
Évolution de la demande en transport
(Déplacement per capita par an)



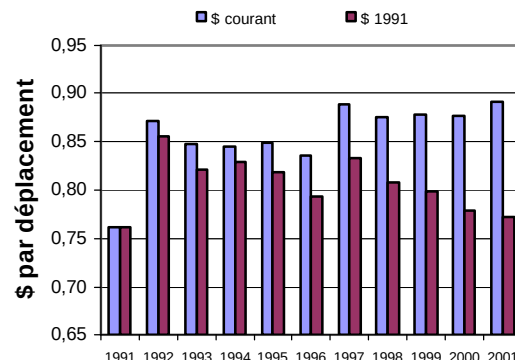
Evolution de l'offre en transport
(véhicules-km offerts)



Evolution des coûts par déplacements



Évolution de la recette moyenne au passage



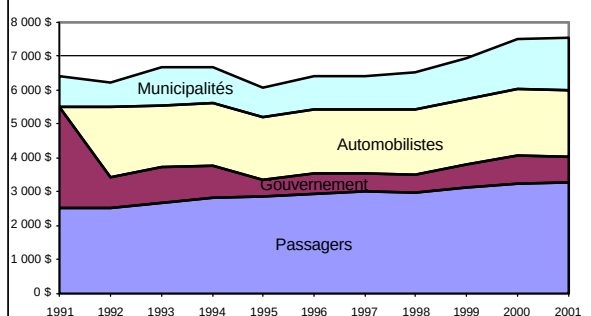
Société de transport de Trois-Rivières (STTR)

Évolution des contributions et de certains indicateurs au cours de la période 1991-2001

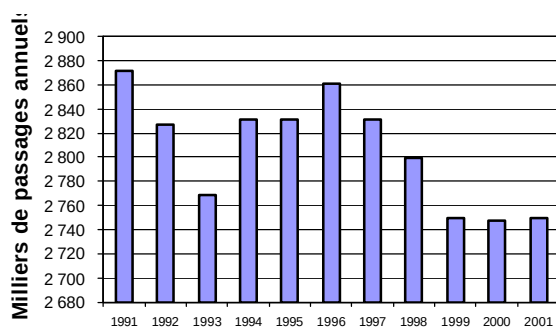
Contribution des partenaires

Partenaires	1991		1992		1995		1996		2001	
	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%
Passagers	2 514	39%	2 504	40%	2 839	47%	2 924	46%	3 267	43%
Municipalités	918	14%	745	12%	872	14%	996	16%	1 541	20%
Gouvernement	2 980	46%	900	14%	518	9%	621	10%	745	10%
Automobilistes	0	0%	2 086	33%	1 855	30%	1 878	29%	1 970	26%
Total	6 412	100%	6 236	100%	6 084	100%	6 418	100%	7 523	100%

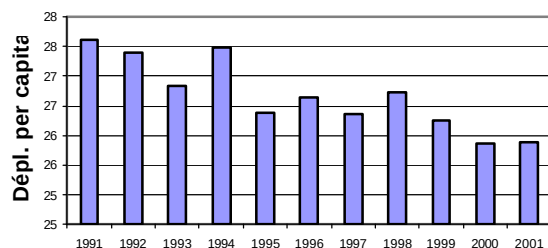
Évolution des contributions des partenaires
(000 \$)



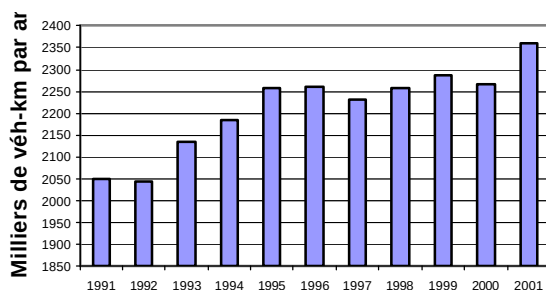
Évolution de l'achalandage



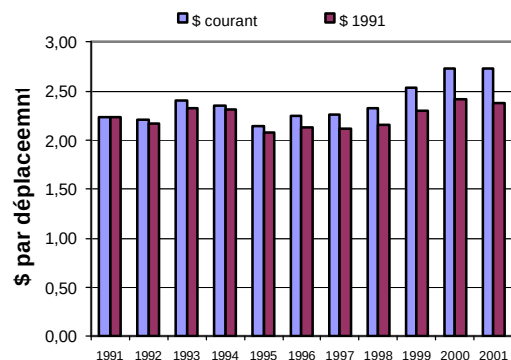
Évolution de la demande en transport
(Déplacement per capita par an)



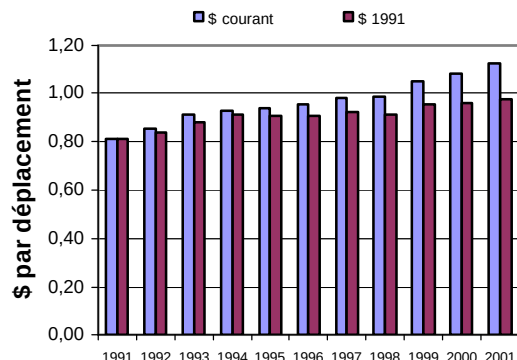
Evolution de l'offre en transport
(véhicules-km offerts)



Evolution des coûts par déplacements



Évolution de la recette moyenne au passage

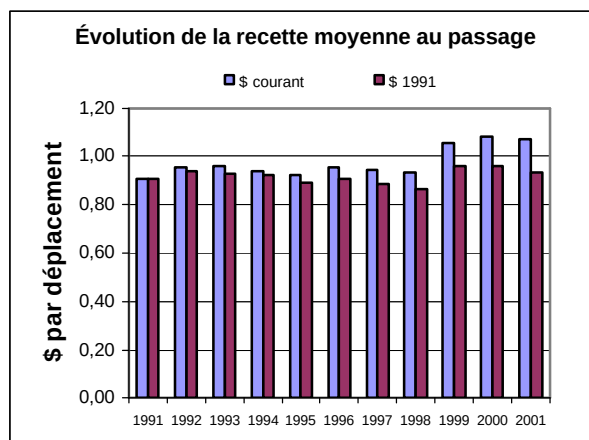
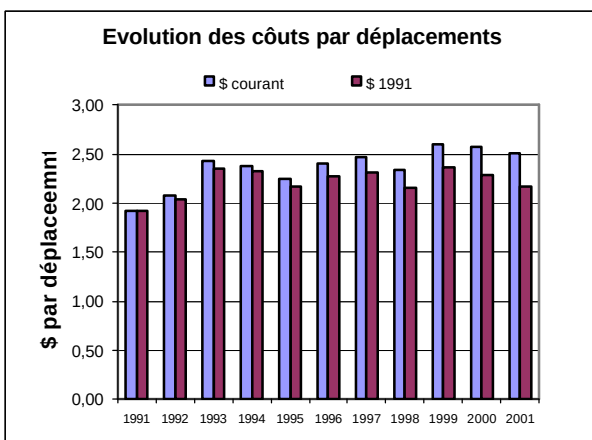
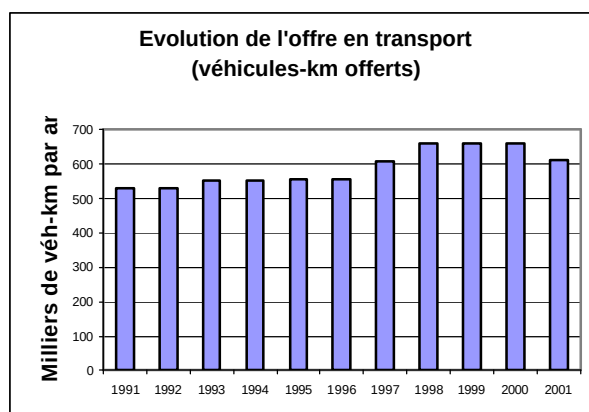
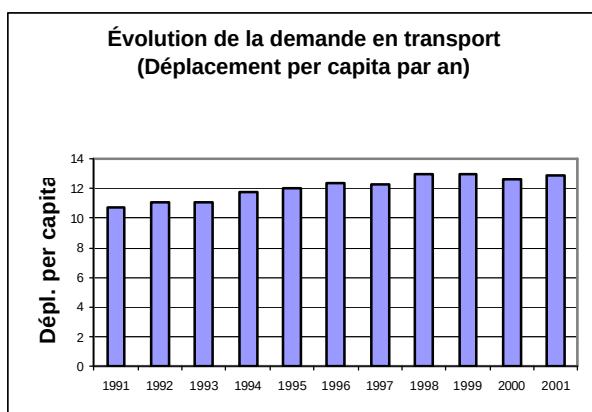
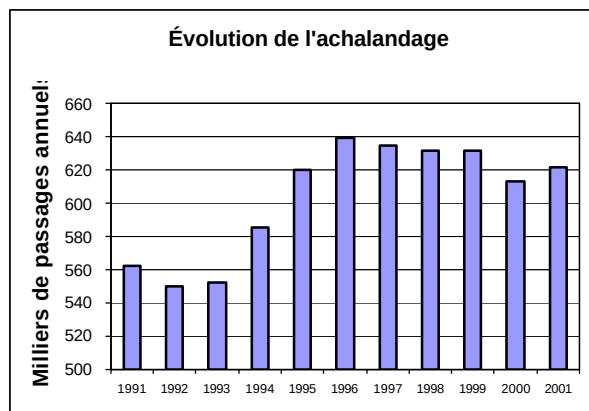
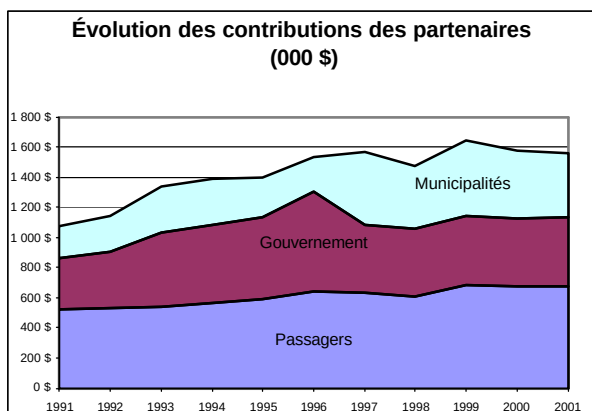


Shawinigan (RMTCM)

Évolution des contributions et de certains indicateurs au cours de la période 1991-2001

Contribution des partenaires

Partenaires	1991		1992		1995		1996		2001	
	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%
Passagers	525	49%	534	47%	594	43%	645	42%	677	43%
Municipalités	209	19%	237	21%	263	19%	227	15%	428	27%
Gouvernement	341	32%	371	32%	538	39%	660	43%	454	29%
Automobilistes	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	1 076	100%	1 142	100%	1 396	100%	1 533	100%	1 559	100%



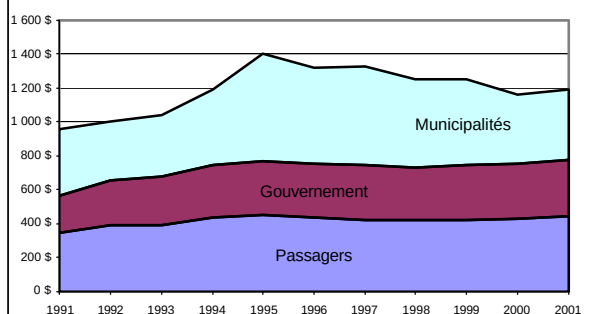
Drummondville

Évolution des contributions et de certains indicateurs au cours de la période 1991-2001

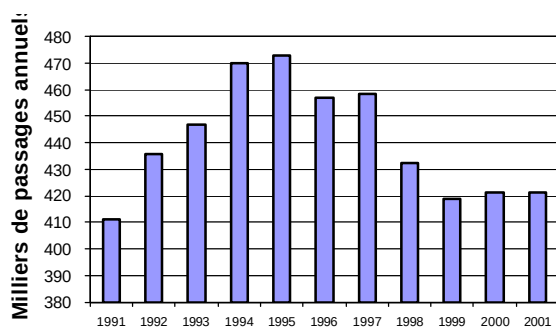
Contribution des partenaires

Partenaires	1991		1992		1995		1996		2001	
	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%
Passagers	340	35%	386	39%	451	32%	431	33%	443	37%
Municipalités	394	41%	349	35%	634	45%	568	43%	416	35%
Gouvernement	224	23%	266	27%	320	23%	321	24%	332	28%
Automobilistes	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	958	100%	1 001	100%	1 405	100%	1 319	100%	1 191	100%

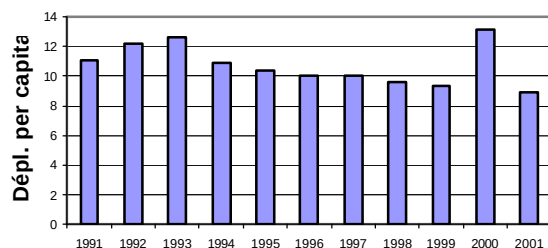
Évolution des contributions des partenaires
(000 \$)



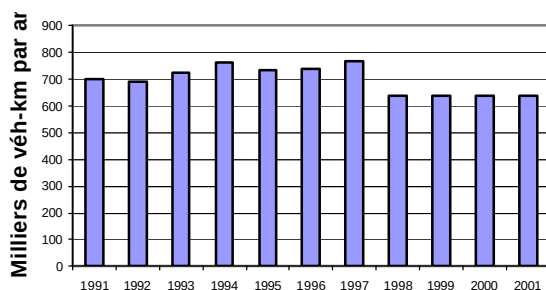
Évolution de l'achalandage



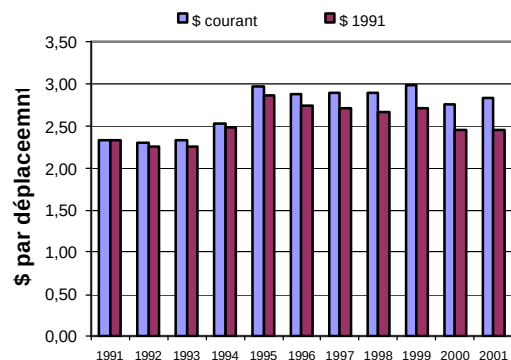
Évolution de la demande en transport
(Déplacement per capita par an)



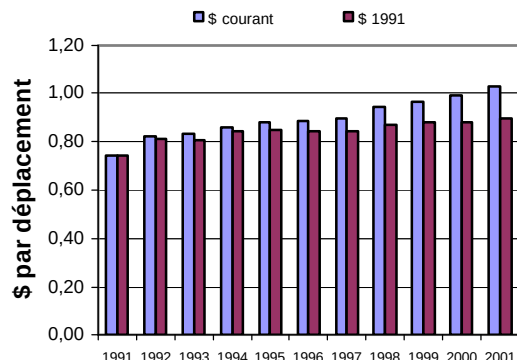
Evolution de l'offre en transport
(véhicules-km offerts)



Evolution des coûts par déplacements



Évolution de la recette moyenne au passage

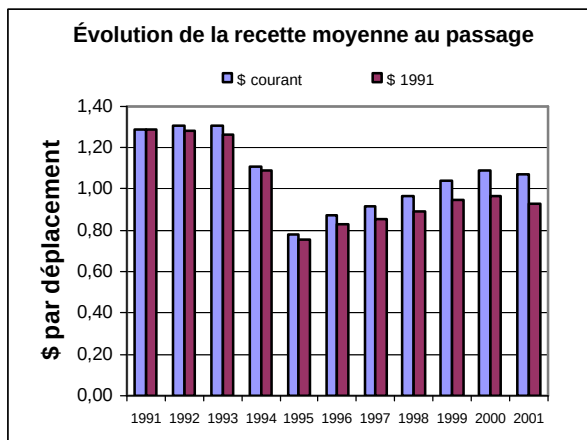
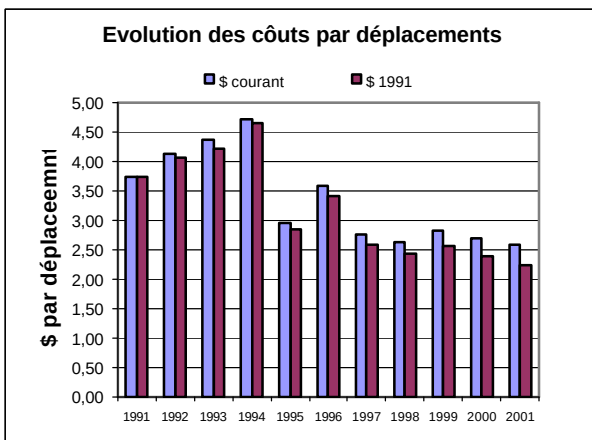
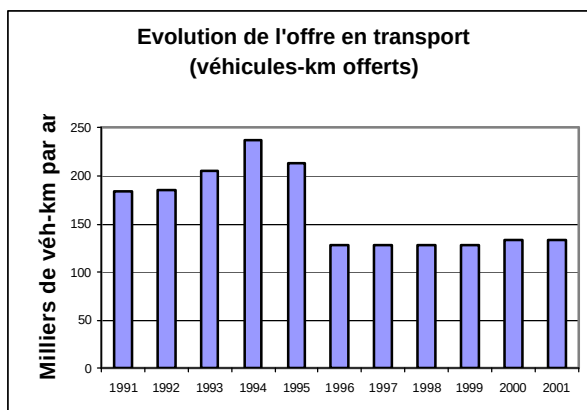
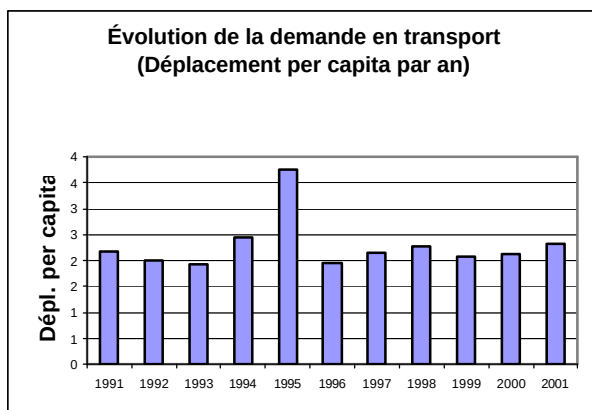
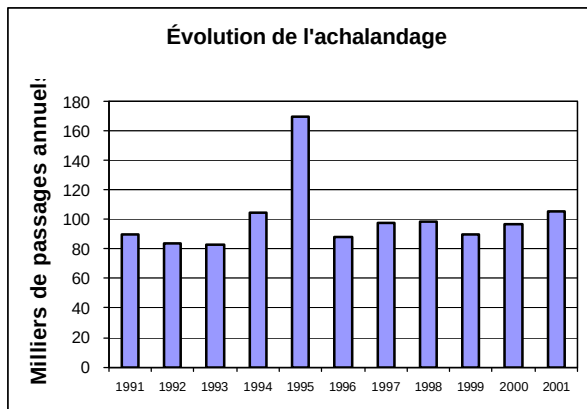
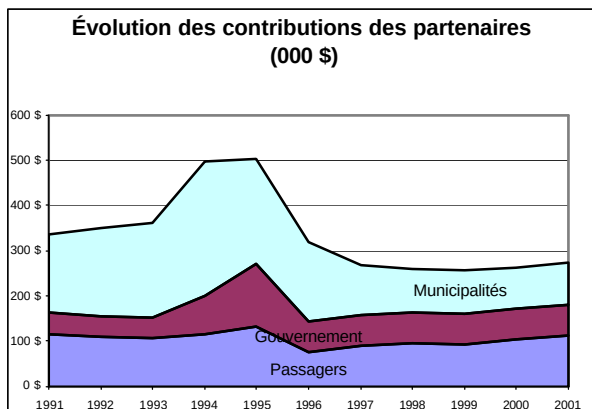


Granby

Évolution des contributions et de certains indicateurs au cours de la période 1991-2001

Contribution des partenaires

Partenaires	1991		1992		1995		1996		2001	
	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%
Passagers	116	34%	110	31%	133	26%	77	24%	113	41%
Municipalités	173	51%	195	56%	234	46%	174	55%	93	34%
Gouvernement	47	14%	44	13%	137	27%	67	21%	67	25%
Automobilistes	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	337	100%	349	100%	503	100%	317	100%	273	100%



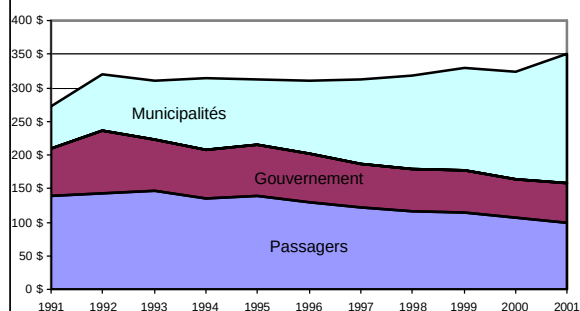
Rouyn-Noranda

Évolution des contributions et de certains indicateurs au cours de la période 1991-2001

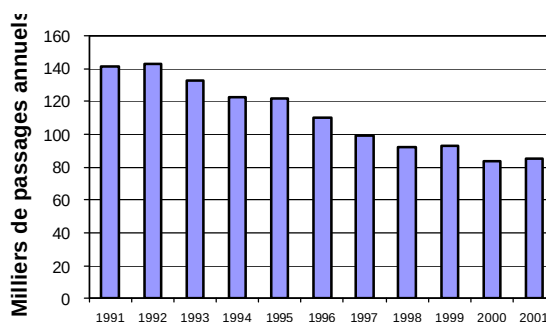
Contribution des partenaires

Partenaires	1991		1992		1995		1996		2001	
	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%
Passagers	140	51%	143	44%	139	44%	130	42%	100	29%
Municipalités	62	23%	84	26%	97	31%	109	35%	193	55%
Gouvernement	70	26%	94	29%	76	24%	72	23%	58	17%
Automobilistes	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	272	100%	321	100%	313	100%	311	100%	351	100%

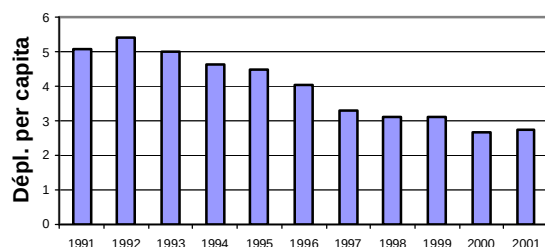
Évolution des contributions des partenaires
(000 \$)



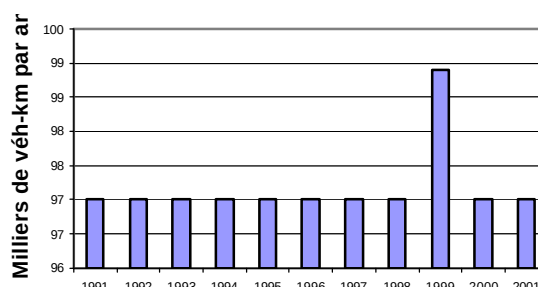
Évolution de l'achalandage



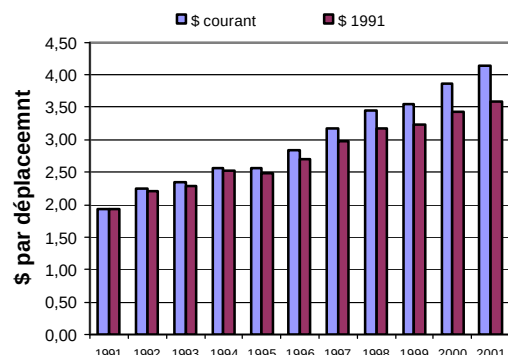
Évolution de la demande en transport
(Déplacement per capita par an)



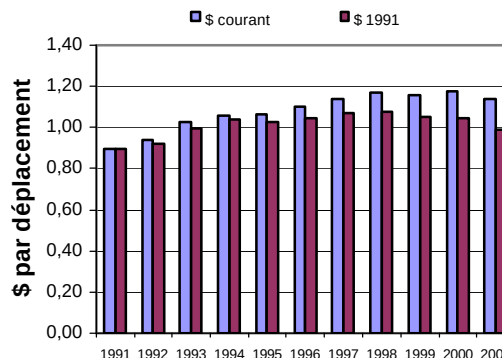
Evolution de l'offre en transport
(véhicules-km offerts)



Evolution des coûts par déplacements



Évolution de la recette moyenne au passage

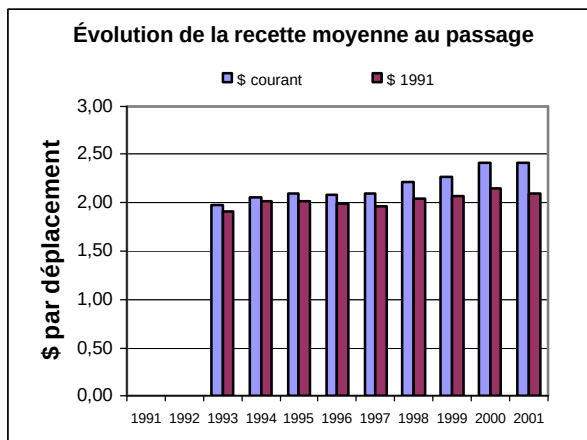
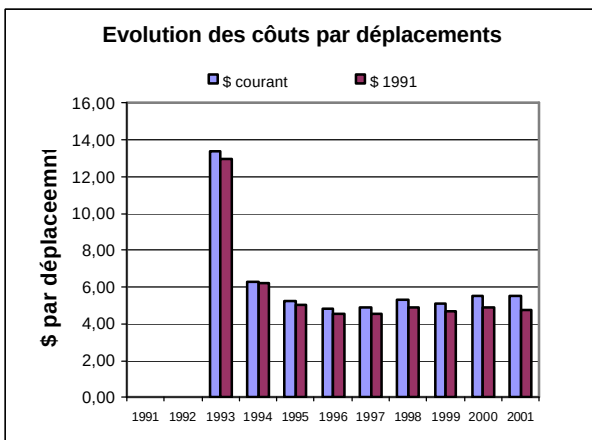
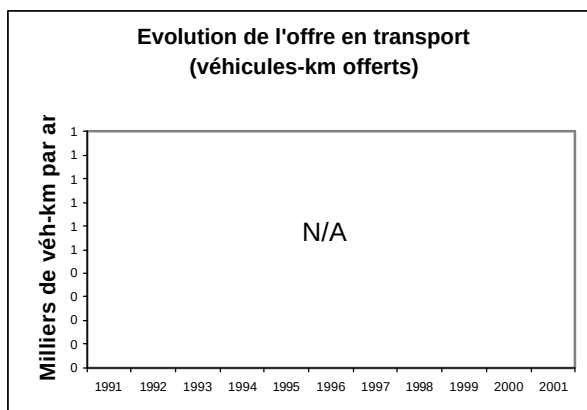
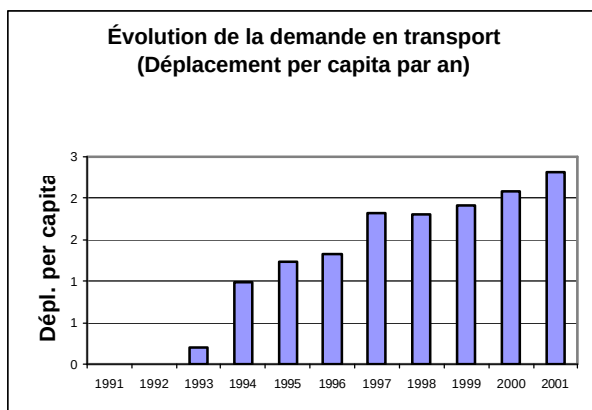
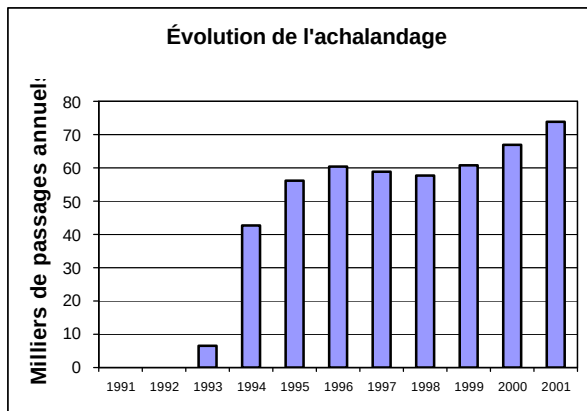
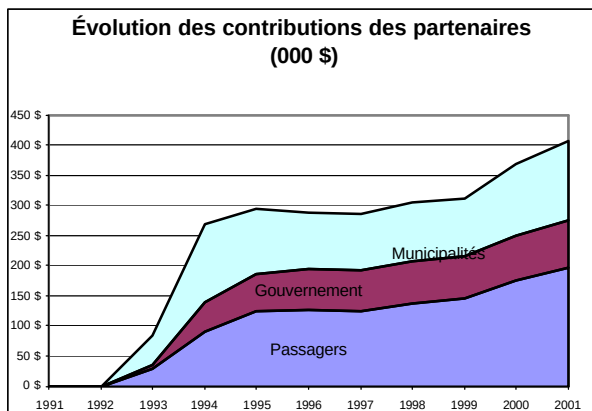


Rimouski (taxibus créé en 1993)

Évolution des contributions et de certains indicateurs au cours de la période 1991-2001

Contribution des partenaires

Partenaires	1991		1992		1995		1996		2001	
	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%
Passagers	0	0%	0	0%	124	42%	127	44%	197	49%
Municipalités	0	0%	0	0%	107	36%	94	32%	132	32%
Gouvernement	0	0%	0	0%	63	21%	68	24%	77	19%
Automobilistes	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	0	0%	0	0%	294	100%	289	100%	406	100%



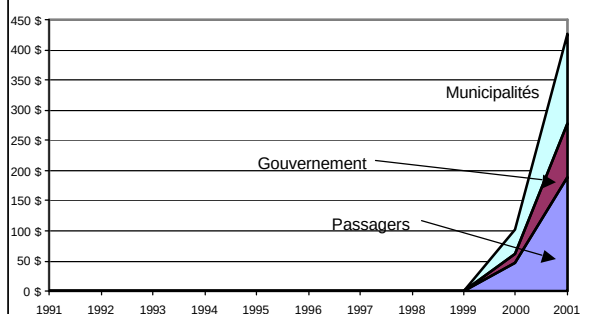
Victoriaville (taxibus créé en 2000)

Évolution des contributions et de certains indicateurs au cours de la période 1991-2001

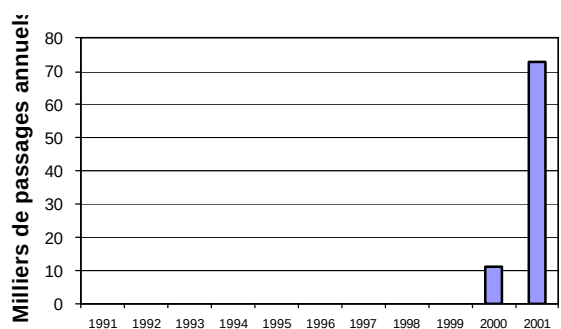
Contribution des partenaires

Partenaires	1991		1992		1995		1996		2001	
	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%
Passagers	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	189	44%
Municipalités	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	148	35%
Gouvernement	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	91	21%
Automobilistes	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	427	100%

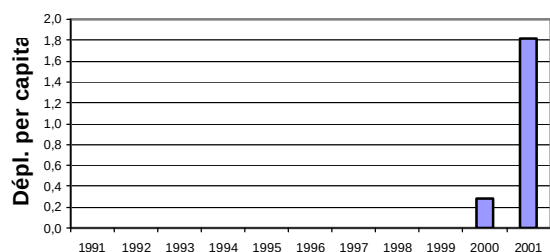
Évolution des contributions des partenaires
(000 \$)



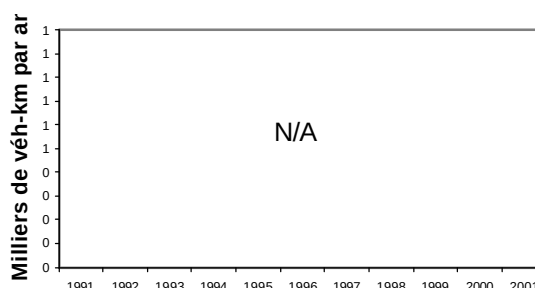
Évolution de l'achalandage



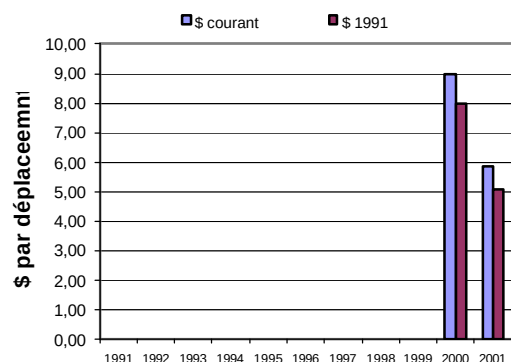
Évolution de la demande en transport
(Déplacement per capita par an)



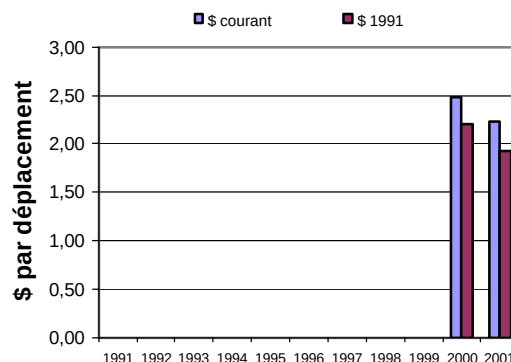
Evolution de l'offre en transport
(véhicules-km offerts)



Evolution des coûts par déplacements



Évolution de la recette moyenne au passage

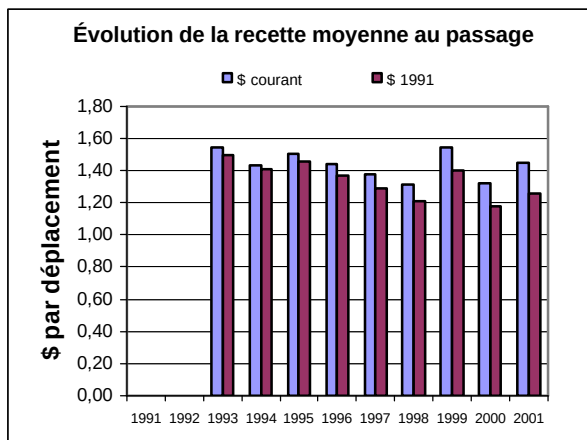
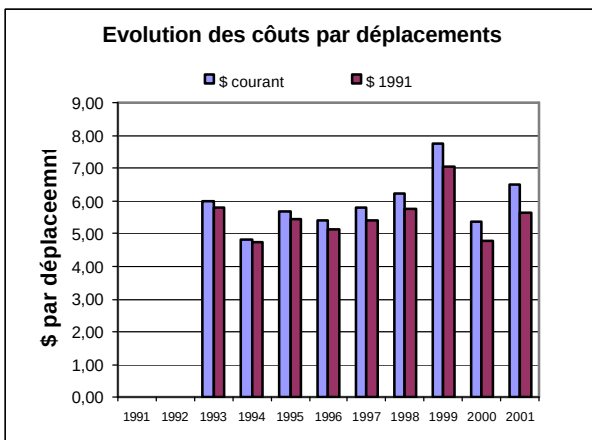
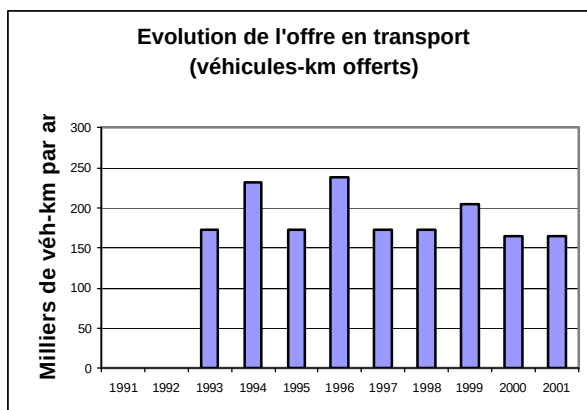
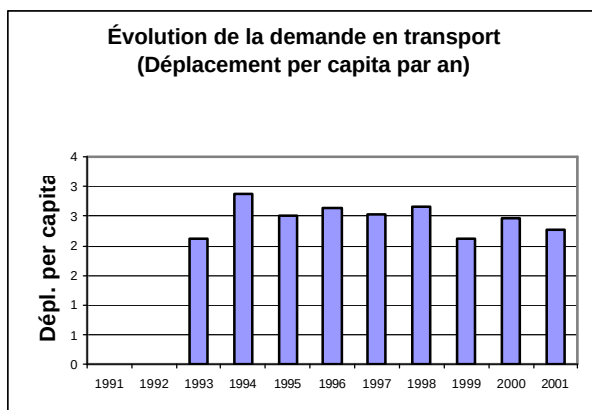
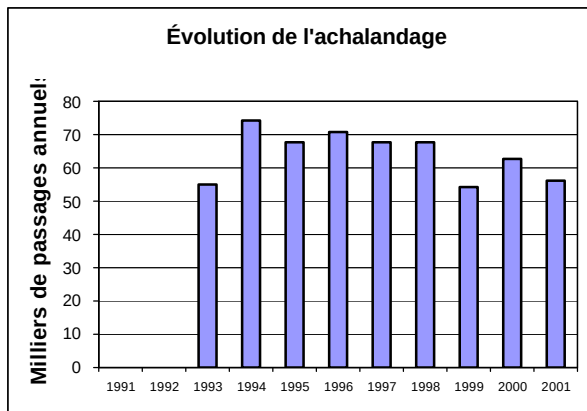
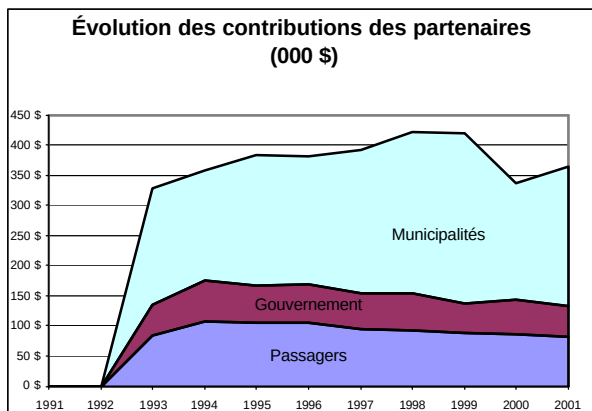


Baie-Comeau (créé en 1993)

Évolution des contributions et de certains indicateurs au cours de la période 1991-2001

Contribution des partenaires

Partenaires	1991		1992		1995		1996		2001	
	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%
Passagers	0	0%	0	0%	105	27%	106	28%	82	22%
Municipalités	0	0%	0	0%	217	57%	214	56%	233	64%
Gouvernement	0	0%	0	0%	62	16%	62	16%	50	14%
Automobilistes	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	0	0%	0	0%	383	100%	383	100%	365	100%



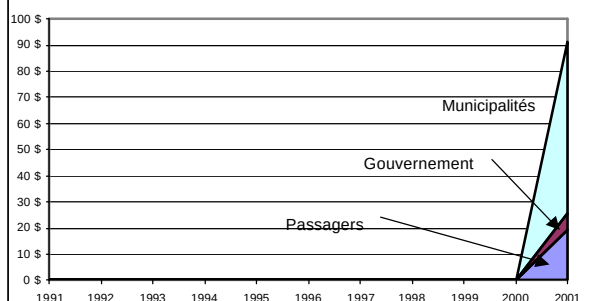
Val d'Or (taxibus créé en 2001)

Évolution des contributions et de certains indicateurs au cours de la période 1991-2001

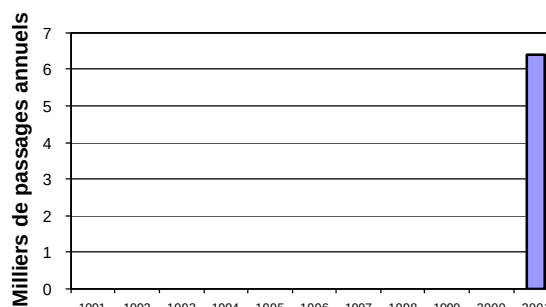
Contribution des partenaires

Partenaires	1991		1992		1995		1996		2001	
	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%	(000 \$)	%
Passagers	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	19	21%
Municipalités	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	66	72%
Gouvernement	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	6	7%
Automobilistes	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	91	100%

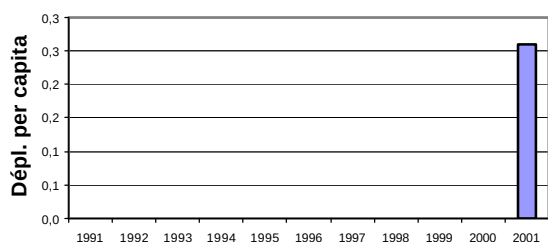
Évolution des contributions des partenaires
(000 \$)



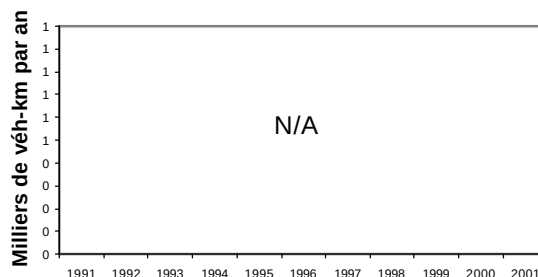
Évolution de l'achalandage



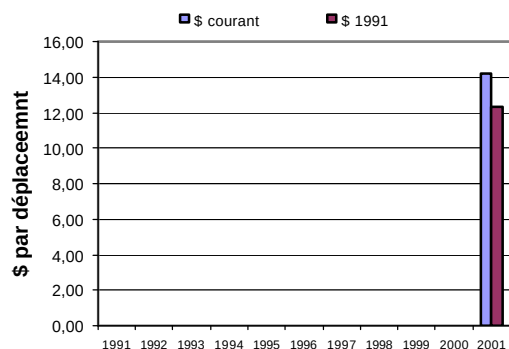
Évolution de la demande en transport
(Déplacement per capita par an)



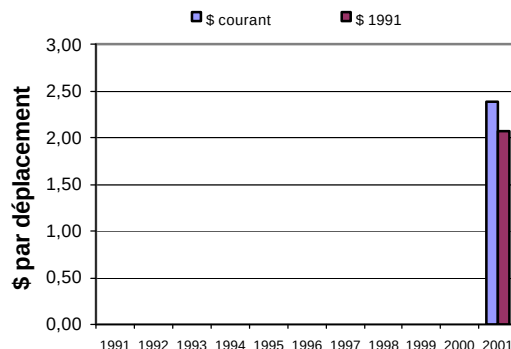
Evolution de l'offre en transport
(véhicules-km offerts)



Evolution des coûts par déplacements



Évolution de la recette moyenne au passage



Notes

