

**Mémoire préparé dans le cadre des
consultations prébudgétaires 2004-2005
du ministre des Finances du Québec**

***Faire le choix
du transport en commun maintenant
pour s'adapter aux changements
de demain***



16 janvier 2004

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Dans une vingtaine d'années, le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus doublera. Cette évolution démographique et sociale aura des effets importants sur notre collectivité, notamment au niveau des services de santé, du système scolaire, du marché de l'emploi et des finances publiques. Le transport en commun devra nécessairement s'adapter à cette réalité et offrir des services encore plus accessibles.

La Société de transport de Montréal (STM) se prépare déjà à faire face à ces nouveaux défis et est confortée de savoir que le ministre des Finances du Québec est tout aussi préoccupé par cette question. Pour planifier les transports collectifs de demain, il faut toutefois assurer ceux d'aujourd'hui. La STM souhaite également sensibiliser le ministre aux besoins financiers des services de transport en commun mais plus spécifiquement à sa problématique budgétaire 2004 qui persiste malgré une augmentation de 20% des tarifs sur ses titres mensuels au cours des 13 derniers mois et des contributions additionnelles en hausse de 11 % de la nouvelle Ville de Montréal. En effet, l'équilibre de son présent exercice financier table sur une contribution récurrente du gouvernement du Québec de 20,4 millions de dollars générée par la refonte immédiate du cadre financier. Au cours des dernières années, la STM a consenti des efforts importants à réduire ses coûts de fonctionnement, à améliorer la livraison du service à la clientèle et à raffiner ses outils de gestion. Elle a mis de l'avant des actions lui permettant de réduire ses coûts et d'accroître sa performance. Elle a amélioré sa productivité et révisé ses façons de faire, ce qui a résulté en une diminution du coût par déplacement autobus et métro de 8 % entre 1998 et 2002. La STM a aussi adopté des mesures de rationalisation administrative et opérationnelle. Entre 1994 et 2002 elle a procédé à la coupure de près de 584 postes, dont 250 en gestion et administration et elle a réduit de près de 24 % les heures supplémentaires. De plus, de 1999 à 2002 elle a réduit son taux d'absentéisme de 2,2 %.

Le transport en commun contribue au dynamisme et au développement des régions et il constitue, en milieu urbain, une alternative valable à l'automobile. En plus d'assurer la mobilité d'un nombre important de personnes, l'utilisation du transport collectif permet de réduire la congestion routière, ce qui favorise une plus grande fluidité de la circulation et une réduction du coût de transport des marchandises, de construction et d'entretien des voies publiques. Le transport en commun accroît la densité du tissu urbain, améliore l'accès aux services publics et augmente le rayonnement des centres. Si Montréal ne bénéficiait pas d'un réseau de transport en commun efficace, elle ne figurerait sûrement pas parmi les grandes métropoles du monde. C'est donc dire à quel point le transport en commun représente un facteur important de compétitivité. Il est un levier important pour le marché de l'emploi. Finalement, il contribue à améliorer la qualité de l'air et à préserver les ressources énergétiques.

Toutefois, il est en perte de vitesse depuis plusieurs années dans la région de Montréal et ce, malgré une légère reprise au cours des dernières années. Cette situation résulte de la combinaison de plusieurs éléments tels le désengagement graduel des gouvernements dans le financement du transport collectif et les stratégies commerciales musclées déployées par l'industrie pour rendre encore plus attrayante l'utilisation de l'automobile.

Il est clair que la STM ne pourra jouer pleinement son rôle et générer davantage de retombées positives que dans la mesure où on lui procurera des bases solides et durables, c'est-à-dire qu'on lui donnera un cadre financier qui lui permettra de préserver ses actifs, de maintenir, voire de développer, des services. Pour assurer l'avenir, des décisions doivent être prises maintenant. Ou bien nous acceptons d'assister au déclin d'un service public aussi essentiel ou bien nous nous donnons les moyens de répondre à la demande et d'encourager la population à favoriser le transport en commun. C'est un choix de société.

Au cours des dernières années, le gouvernement du Québec a fait des pas dans la bonne direction en approuvant, d'une part, un nouveau cadre législatif pour les organismes de transport et, d'autre part, en posant un diagnostic clair et réaliste de la situation du transport en commun dans les principaux centres urbains. Les rapports des mandataires confirment que le transport en commun est en déclin par rapport à l'automobile et que la problématique du financement est réelle et commune à l'ensemble des sociétés de transport du Québec.

Il est donc proposé que le gouvernement du Québec soutienne l'évolution des réseaux de transport collectif, dès l'exercice financier 2004-2005, en :

- modifiant l'environnement législatif afin de permettre la régionalisation du métro à l'ensemble de la région de Montréal;
- créant un fonds dédié pour financer les activités de transport en commun. Cette source dédiée pourrait être décrétée par le gouvernement ou par des modifications au cadre législatif accordant aux autorités municipales et/ou régionales le pouvoir de tarification nécessaire à la création d'un tel fonds;
- adaptant et en bonifiant les règles administratives et les modalités financières de l'actuel programme d'aide financière au transport en commun afin qu'il réponde aux nouvelles réalités et tendances des organismes, assurant ainsi le maintien et le développement de leurs infrastructures¹.

Dans une perspective de soutien au transport en commun, il est aussi proposé que le gouvernement du Québec :

- adopte des mesures fiscales favorables aux utilisateurs de transport en commun afin de stimuler le transfert modal de l'automobile vers le transport en commun (déductibilité des titres mensuels de transport) ;
- s'assure que l'avantage lié au stationnement, subventionné en tout ou en partie par l'employeur, soit imposé dans les faits.

Ces propositions fourniront les ressources, d'une part, pour assurer un financement permanent à la STM dès 2004, et d'autre part, pour répondre à certaines préoccupations du ministre des Finances du Québec, notamment en adaptant les

¹ Source : STM – Révision du programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Juin 2000

infrastructures existantes du transport en commun de Montréal aux besoins de la population de demain.

La mise en œuvre de ces recommandations exigera du courage, des délégations de pouvoir aux centres urbains et des moyens financiers adéquats. Nous sommes confiants que le ministre des Finances du Québec saura prendre les décisions nécessaires pour soutenir la relance du transport en commun.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
INTRODUCTION	1
LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL EN BREF	2
LE TRANSPORT EN COMMUN : UN SERVICE ESSENTIEL	4
LE TRANSPORT EN COMMUN AUJOURD'HUI	8
FAIRE LE CHOIX DU TRANSPORT EN COMMUN : UNE DÉCISION QUI NÉCESSITE DES ENGAGEMENTS FINANCIERS ET DES MODIFICATIONS LÉGISLATIVES	12
RECOMMANDATIONS	13

INTRODUCTION

Pour la Société de transport de Montréal, ces consultations prébudgétaires témoignent de l'importance que le ministre accorde au vieillissement de la population et de ses impacts futurs sur les finances du Québec, et de sa volonté d'identifier immédiatement des mesures afin de contrecarrer ses effets escomptés dans un proche avenir. Ainsi, la STM devra obtenir les moyens et les ressources nécessaires afin de continuer, notamment, d'adapter ses services en fonction de la tendance démographique des clients de la région de Montréal. D'autre part, elle souhaite également sensibiliser le ministre à sa problématique budgétaire 2004 afin de la solutionner dès le début du prochain exercice financier du gouvernement du Québec.

Le transport en commun, en permettant un accès équitable aux ressources sociales et économiques, favorise la participation de la population à la vie de la collectivité. Ainsi, un réseau de transport en commun plus accessible fait nécessairement partie d'un environnement favorable à l'autonomie et à l'intégration des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées.

La STM, pour se préparer au phénomène de vieillissement de la population et pour favoriser l'intégration sociale des personnes à mobilité réduite, a, au début des années 90, amorcé une réflexion qui s'est conclue par l'adoption d'une politique d'accessibilité. Les clientèles visées par cette démarche étaient l'ensemble des personnes à mobilité réduite, dont les personnes âgées. À Montréal, près du tiers des ménages ne dispose pas de voiture. La STM devait alors prendre en considération l'augmentation de la population âgée de plus de 65 ans dont les besoins en déplacement diffèrent de ceux de l'ensemble de la clientèle. Cette tendance se confirme aujourd'hui, puisque les dernières projections disponibles indiquent que la proportion de ce segment de population doublera d'ici 2030.

Par ailleurs, depuis la mise sur pied du service de transport adapté, au début des années 1980, la demande n'a cessé de croître et tout indique qu'à moyen terme, cette tendance sera accentuée avec le vieillissement de la population. Le nombre de déplacements effectués au transport adapté à Montréal est passé de 210 000 en 1983 à 1,45 million en 2003, soit une augmentation de plus de 600 %!

En dépit de la forte progression des services spécialisés, le transport collectif perd graduellement des parts dans le marché des déplacements des personnes depuis plusieurs années et ce, malgré une hausse récente de sa fréquentation. Il est encore temps d'agir et de renverser cette tendance afin de maximiser les retombées positives de ce secteur d'activité sur la collectivité. Ce document vise donc à mettre en perspective l'apport du transport en commun, du point de vue économique et social, particulièrement pour la région de Montréal. Par ailleurs, il expose la situation actuelle du transport en commun et présente les divers enjeux et objectifs de la STM, ainsi que ses interventions futures. Enfin, il explique les engagements financiers et législatifs nécessaires pour assurer son avenir.

LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, EN BREF

La mission de l'entreprise est de favoriser et d'organiser les déplacements par transport collectif des personnes voyageant sur le territoire qu'elle dessert. À cet égard, la STM possède, administre et développe un service de transport collectif sur le territoire de la Ville de Montréal. Outre son le transport régulier (autobus et métro), elle fournit un service de transport adapté aux personnes handicapées ou à mobilité réduite par le biais de minibus ou de taxis. La STM est la 18^e entreprise en importance au Québec. Elle emploie près de 7 300 personnes, dont la moitié travaillent en contact direct avec la clientèle.

Selon les dernières estimations, l'achalandage de 2003 s'est chiffré à 367 millions de déplacements (soit environ 1,3 million par jour de semaine), dont 39 % en autobus seulement, 29 % en métro seulement et 32 % avec les deux modes. La STM est un acteur important dans le marché des déplacements. En effet, elle assure près de 87 % des déplacements en transport collectif dans la grande région de Montréal et un peu plus des trois quarts de tous ceux effectués au Québec.

La STM exploite un parc de 1 590 autobus, dont 792 à plancher surbaissé et 7 minibus urbains. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit environ 500 km² et est composé de 186 lignes d'autobus, dont 20 lignes de nuit, et 11 voies réservées qui totalisent 45 km. En 2003, le Réseau des autobus a offert 4,2 millions d'heures de service et les véhicules ont parcouru un peu plus de 71 millions de kilomètres. De plus, à titre de mandataire du gouvernement du Québec, la STM assume la responsabilité du transport adapté. Pour ce faire, elle exploite un parc de 89 minibus et de 16 taxis accessibles, en plus d'offrir des services par le biais de contrats avec des compagnies de taxis. En 2003, elle a assuré près de 1,45 million de déplacements, soit l'équivalent de 5 600 déplacements par jour de semaine.

La force du réseau de Montréal est son intermodalité avec les 65 stations de métro. 759 voitures circulent sur les quatre lignes et ont parcouru environ 59 millions de kilomètres en 2003. Le métro représente un des joyaux du patrimoine collectif et sa valeur de remplacement est évaluée à quelque 5,3 milliards de dollars. En plus d'être un élément stratégique dans le déplacement des personnes dans la région, le réseau montréalais demeure parmi les plus performants au monde².

Le budget d'exploitation de la STM en 2004 est de 811,3 millions de dollars. Les sources de revenus se répartissent comme suit : 46 % proviennent des utilisateurs, 32 % de la Ville de Montréal, 10 % du gouvernement du Québec et 12 % d'autres sources dont les revenus autonomes. Cependant, malgré une augmentation de 20 % des tarifs sur ses titres mensuels au cours des treize derniers mois et de l'augmentation de 11 % des contributions de Montréal, depuis la création de la nouvelle Ville en 2002, la STM n'a pas solutionné sa problématique budgétaire pour 2004. En effet, son équilibre financier table sur une révision immédiate du cadre financier, générant une contribution du gouvernement du Québec de 20,4 millions de dollars.

² Groupe Nova : étude sur la performance de 18 réseaux de métro
CoMET & Nova metro railway benchmarking projects
Railway Technology Strategy Centre (RTSC) at Imperial College of London

Au cours des dernières années, la STM a consenti des efforts importants pour réduire ses coûts de fonctionnement, améliorer la livraison du service à la clientèle et raffiner ses outils de gestion. Elle a mis de l'avant des actions lui permettant de réduire ses coûts et d'accroître sa performance. Elle a amélioré sa productivité et révisé ses façons de faire, ce qui a résulté en une diminution du coût par déplacement autobus et métro de 8 % entre 1998 et 2002. La STM a aussi adopté des mesures de rationalisation administrative et opérationnelle. Entre 1994 et 2002 elle a procédé à la coupure de près de 584 postes, dont 250 en gestion et administration, et elle a réduit de près de 24 % les heures supplémentaires. De plus, de 1999 à 2002, elle a réduit son taux d'absentéisme de 2,2 %.

La STM désire poursuivre ses efforts, qui demeurent cependant tributaires des moyens mis à sa disposition, pour améliorer sa performance.

LE TRANSPORT EN COMMUN : UN SERVICE ESSENTIEL

À plusieurs points de vue, dans les agglomérations urbaines, le transport en commun influence la productivité et constitue un élément stratégique de la capacité concurrentielle de l'économie. En facilitant les déplacements de personnes par transport collectif vers les lieux d'activités économiques et sociales, en particulier de celles qui ne peuvent recourir à d'autres modes, les organismes de transport visent à répondre à des besoins fondamentaux qui s'inscrivent en toile de fond de leur mission. De plus, leurs activités ont un effet bénéfique sur le développement urbain, sur l'environnement et sur l'économie régionale.

Ainsi, dans la région métropolitaine de Montréal, la STM assure un leadership par son impact socio-économique majeur et par le fait qu'elle est l'acteur le plus important en transport en commun. Ses activités représentent à elles seules un bénéfice net de 2 milliards de dollars pour la collectivité. En effet, si ses clients optaient pour l'automobile, les coûts additionnels pour la société s'élèveraient à environ 3 milliards de dollars annuellement, alors que les coûts du transport collectif sont de 800 millions de dollars (excluant les trains de banlieue et l'ajout de capacité du réseau routier). Ces coûts seraient principalement attribuables à la congestion routière, avec près de 60 % des sommes en jeu, suivi des frais relatifs à l'utilisation de l'automobile (24 %). Sans compter les économies pour le gouvernement du Québec au niveau de la demande en nouvelles infrastructures publiques (école, hôpital, etc.) dues aux limitations à l'étalement urbain.

Le transport en commun contribue directement et indirectement au développement économique et social de l'ensemble de la communauté, ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de vie de tous les résidents. Il constitue une alternative valable à l'automobile face à différents enjeux de société dont, notamment, la protection de l'environnement et la préservation des ressources énergétiques. De plus, une infrastructure lourde, telle le métro, a un effet structurant pour une agglomération urbaine et favorise, entre autres, la densification urbaine et la concentration des activités économiques. Ainsi, le centre-ville de Montréal doit en partie sa vitalité économique à la très grande accessibilité que lui confère la desserte offerte par le métro. À cet égard, en 1998, sur les quelque 221 000 déplacements réalisés en pointe du matin vers le centre-ville, 121 600 ont été effectués en transport en commun, dont 87 400 en métro.³

Par ailleurs, pour les périodes de pointe, la clientèle de la STM, âgée de 65 ans et plus, réalisait déjà 2 % des déplacements dans le métro et 5 % dans les autobus. En période hors-pointe, cette catégorie de clients représentait respectivement 9 % et 16 % des déplacements recensés.

³ Source : Enquête Origine-Destination 1998.

De façon plus précise, le transport en commun contribue au dynamisme économique et social des régions urbaines de la manière suivante.

- En jouant un rôle déterminant au plan social. Le transport en commun permet aux personnes ayant un revenu limité de se déplacer à un coût abordable. C'est le cas notamment des personnes âgées et des étudiants, à qui la STM accorde des rabais tarifaires. Les personnes handicapées et à mobilité réduite peuvent avoir accès à un ensemble de services pour faciliter leur intégration dans la société, en utilisant le réseau de transport adapté et, dans une certaine mesure, le réseau régulier (autobus à plancher surbaissé). Avec le temps, l'aspect social du transport en commun prendra toute son importance. D'ailleurs, lors des dernières négociations des conventions collectives, la Régie régionale de la Santé et des services sociaux – Montréal Centre, a clairement statué et rapidement indiqué l'importance que revêt le transport en commun dans les activités quotidiennes des Montréalais. Un fait confirmé par la plus récente enquête Origine-destination qui indique que 33 % des ménages de la Ville de Montréal ne possèdent pas de voiture.
- En réduisant les encombrements routiers et les coûts de transport des marchandises. Le transfert de déplacements vers le transport en commun diminue les embouteillages qui encombrant les artères principales des municipalités. Il contribue ainsi à réduire le temps de déplacement en automobile. En favorisant la fluidité de la circulation, le transport collectif permet d'augmenter la vitesse des véhicules de livraison et ce faisant, de réduire les coûts de transport des marchandises. Selon des études récentes⁴, les coûts annuels reliés à la congestion pour les entreprises sont de l'ordre de 600 millions de dollars dans la région de Montréal.
- En réduisant les coûts de construction et d'entretien des voies publiques. La construction de nouvelles routes est très coûteuse et elle ne constitue pas une solution aux problèmes de circulation. Ces nouvelles voies entraînent automatiquement une augmentation du trafic jusqu'à une nouvelle saturation. Le paradoxe de Downs-Thompson explique partiellement ce phénomène où l'offre de transport génère une demande additionnelle.⁵ Ainsi, les sommes économisées requises pour le développement du réseau routier pourraient être réinvesties dans le développement du transport collectif.
- En réduisant la demande en nouvelles infrastructures publiques de la part du gouvernement. La consolidation du tissu urbain et la limitation de l'étalement urbain optimisent l'utilisation des infrastructures publiques existantes plutôt que d'encourager la construction de nouvelles.

⁴ Source : STM, *la STM aujourd'hui* (2002).

⁵ Selon le paradoxe de Downs-Thompson, la construction de routes plus rapides et efficaces entraîne une augmentation du volume de circulation et ce, même s'il n'y a pas de croissance démographique observée. Pour plus d'informations, voir : STM, *Faire le choix du transport en commun* (2002).

- En créant des emplois. Les services de transport en commun représentent un levier important pour le marché de l'emploi. La STM est la 18^e entreprise en importance au Québec.⁶ À l'instar des autres industries, le transport en commun est lui-même générateur d'emplois. Selon l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), le transport par autobus crée l'équivalent de 2,5 à 3,1 emplois à temps plein par véhicule mis en service aux heures de pointe. Par ailleurs, chaque emploi direct assure 0,47 emploi dans le secteur des approvisionnements et services par le biais d'acquisition de matériel, de fournitures et de services. En conséquence, la STM est responsable d'environ 20 500 emplois dans l'économie de la région montréalaise et du Québec. Cette activité économique se solde par des gains de 239 millions de dollars pour les divers paliers de gouvernement. En considérant les investissements de 3,1 milliards de dollars nécessaires pour le maintien de son patrimoine au cours de la prochaine décennie, la STM aura un effet additionnel sur la création d'emplois dans la région.
- En augmentant le rayonnement des centres urbains. Les services de transport en commun contribuent à enrichir le dynamisme urbain en permettant aux consommateurs d'atteindre des commerces et des services souvent centralisés, et en contrepartie, en permettant aux commerçants de profiter pleinement de leur localisation centrale. Le transport en commun favorise également la revitalisation, le redéploiement de certains quartiers et centres d'activités et facilite l'accès aux services de santé davantage centralisés en région urbaine.
- En améliorant la qualité de l'environnement et la préservation des ressources énergétiques. Le transport en commun contribue à protéger la qualité de l'air, ce qui permet de réduire les frais médicaux résultant du traitement des maladies qui en découlent et les frais d'assainissement associés aux dommages causés par la pollution. L'autobus est, par personne déplacée, de 6 à 18 fois moins polluant que l'automobile, alors que le métro ne génère aucune pollution atmosphérique puisqu'il fonctionne à l'hydroélectricité. Aussi, il est important de souligner que l'utilisation raisonnable de l'énergie est l'un des défis importants des sociétés occidentales. Or, l'efficacité énergétique d'un autobus par kilomètre-passager est 16 fois supérieure à celle d'une automobile.
- En augmentant la sécurité en milieu urbain. Les accidents de la route causent des préjudices économiques et sociaux qui entraînent des coûts pour l'ensemble de la société. Aux coûts directs de ces accidents s'ajoutent les frais administratifs et de police, ceux associés aux traitements médicaux et les manques à gagner des personnes accidentées. Selon les données de la SAAQ, 12 361 personnes ont été victimes de blessures corporelles en 2000 sur le territoire de la Ville de Montréal et de ce nombre, 61 personnes sont décédées. On estime que le coût total de ces accidents est de plus de 200 millions de dollars.

⁶ Source : Journal « Les Affaires », Classement des 500 plus grandes entreprises (selon le nombre d'employés et les revenus au Québec), 2001.

- En réduisant les dépenses en transport des ménages. Les ménages utilisant le transport en commun dépensent moins pour se déplacer. Par exemple, en 2000, chaque ménage à Montréal dépensait 1 371 dollars de moins en moyenne qu'un ménage vivant ailleurs au Québec.⁷ À l'échelle de la Ville de Montréal, cette économie, reliée directement à l'utilisation plus importante du transport en commun, se chiffrait à 1,1 milliard de dollars.

Cet examen des bénéfices permet de constater que les clients, bien que bénéficiaires directs du service, ne sont pas les seuls à tirer profit du transport en commun. En effet, plus les gens utilisent le transport en commun, plus les automobilistes bénéficient de l'amélioration de la fluidité de la circulation et de la disponibilité des places de stationnement. Les propriétaires et développeurs immobiliers profitent également indirectement du service qui contribue à augmenter la densité urbaine et, conséquemment, la valeur foncière des immeubles. Finalement, c'est toute la population qui en bénéficie par l'amélioration de la qualité de vie, la réduction des coûts de la santé, ainsi qu'une meilleure accessibilité aux services de santé, à tout le moins pour un segment de la population.

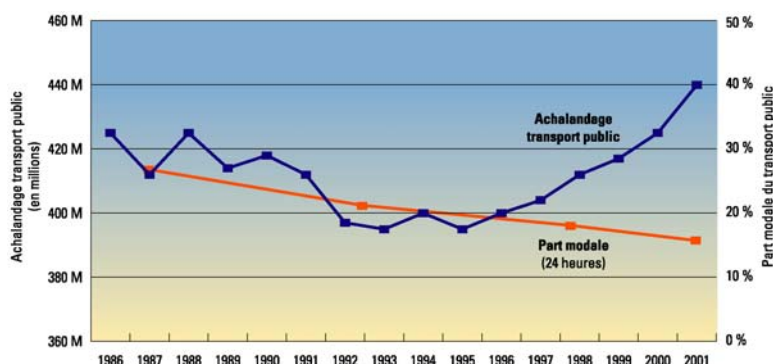
⁷ Source : STM, La STM aujourd'hui (2002).

LE TRANSPORT EN COMMUN AUJOURD'HUI

Le transport en commun, c'est plus qu'un service essentiel pour assurer la mobilité des personnes et ses bienfaits sont largement reconnus. Pourtant, depuis une quinzaine d'années, le transport collectif est en perte de vitesse à Montréal, affichant une baisse de sa part du marché des déplacements. Des facteurs tels que l'étalement urbain, la croissance des besoins de déplacements, du taux de motorisation et des distances parcourues, expliquent cette situation.

Comme le montre le tableau suivant, même si l'achalandage du transport en commun dans la région de Montréal est à la hausse depuis 1995, sa part de marché a tout de même pris du recul. En effet, tandis que le marché global des déplacements s'accroît, la part du transport public, quant à elle, diminue de façon constante. Par ailleurs, l'examen des tendances démographiques et socio-économiques indique que les perspectives d'avenir iront dans le même sens. Si rien n'est fait pour contrer la situation, le transport collectif continuera à décroître par rapport au marché des déplacements.

Évolution de l'achalandage et de la part modale, région de Montréal de 1986 à 2001⁸



Outre les divers phénomènes démographiques et socio-économiques qui expliquent cette situation, rappelons qu'au Québec, depuis une décennie, l'insuffisance des ressources financières a aussi contribué à fragiliser la position du transport en commun. En effet, l'histoire récente du transport en commun au Québec est marquée par un certain nombre de changements d'orientations politiques, qui se sont traduits par un désengagement dans le financement du transport collectif. Le transfert de la responsabilité du transport collectif aux municipalités et du fardeau financier surtout, a essoufflé celles-ci et met en péril la capacité des sociétés de transport à répondre à la demande dans le marché des déplacements de personnes.

⁸ Source : compilation STM, 2001, à partir des données prévisionnelles du MTQ, 2001 (jusqu'à 2016).

Malgré un contexte financier difficile, la STM a consenti des efforts importants pour adapter ses services à la clientèle vieillissante. Dès 1997, la STM a amorcé le remplacement graduel de son parc avec l'acquisition d'autobus à plancher surbaissé Nova LFS équipés d'une rampe d'accès escamotable installée sous la porte arrière. Ces véhicules comptent 30 ou 31 sièges, n'ont pas de marche et sont dotés d'un emplacement pour accueillir un fauteuil roulant. À l'heure actuelle, près de la moitié du parc d'autobus permet un accès plus facile aux personnes à mobilité réduite et le service accessible aux personnes en fauteuil roulant est maintenant offert sur 95 lignes du réseau. Signalons aussi qu'une politique de sièges réservés a été adoptée dans les autobus et le métro afin de répondre aux attentes de la clientèle à mobilité réduite et des personnes âgées. Dans le réseau du métro, l'installation de portes papillon, l'adaptation des escaliers fixes, la révision de l'éclairage, l'annonce automatique des stations sont d'autres mesures mises en place pour faciliter leurs déplacements.

Des efforts ont été consentis et une part importante des ressources disponibles a été allouée au réseau de surface. Peu d'interventions similaires ont été réalisées à l'ossature du transport en commun dans la région. Adapter les infrastructures et les voitures du réseau de métro aux besoins de la population demeure un des principaux défis de la STM.

Aujourd'hui, les ressources financières de la STM sont telles qu'elles ne couvrent pas l'ensemble de ses besoins, tant pour offrir les services répondant à la demande de ses clients que pour maintenir ses actifs. La problématique budgétaire 2004 reflète cette réalité. Dans ce contexte, elle ne peut que difficilement adapter son service et son patrimoine aux tendances socio-économiques de sa clientèle. L'actuel cadre financier a atteint ses limites et ne pourra répondre adéquatement aux besoins des années à venir.

Malgré cette situation, il n'est pas trop tard pour renverser la tendance et repositionner favorablement le transport en commun. Pour y arriver, il faut faire le choix du transport en commun et prendre les engagements financiers qui s'imposent et ce, bien au-delà des frontières municipales et métropolitaines. La suffisance et la stabilité du financement du transport collectif permettront non seulement de préserver les acquis, mais aussi de mettre en œuvre des stratégies visant à fidéliser les clients et à en attirer de nouveaux par l'amélioration et le développement des services.

C'est dans cet esprit et afin de favoriser une synergie propre à améliorer le réseau que la Ville de Montréal a regroupé sous une même égide les dossiers de transport de la Ville et de la présidence de la STM, assurant ainsi la cohérence des actions et facilitant la priorisation des dossiers. D'ailleurs, les orientations découlant du Sommet de Montréal, tenu au printemps 2002, accordent au transport collectif une place stratégique dans la métropole. Un consensus a aussi été établi sur l'importance d'investir dans le renouvellement des infrastructures, car le patrimoine de la STM montre des signes évidents de vieillissement, le métro ayant déjà 37 ans.

L'urgence d'établir un cadre financier approprié qui explorera de nouvelles sources de revenus et la nécessité absolue que les gouvernements s'engagent à soutenir davantage le transport en commun ont également été reconnues par l'ensemble des

participants. En conséquence directe, le nouveau plan d'urbanisme de la Ville place le transport collectif au premier rang de ses priorités en matière de transport. Les enjeux associés à la croissance soutenue de l'utilisation de l'automobile et ses impacts sur le développement économique et la qualité de vie des résidents favorisent une planification intégrée de l'urbanisation et du transport collectif.

D'autre part, dans la région de Montréal, divers acteurs du milieu du transport collectif souscrivent aux orientations proposées par la Communauté métropolitaine de Montréal dans son document « Vision 2025, Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attrayante, solidaire et responsable », notamment dans son intention de prendre le virage du transport collectif.

Dans tous les cas, il va sans dire que le succès des stratégies à réaliser par le biais d'actions concrètes repose sur des assises financières suffisantes et stables, ce qui n'est pas le cas actuellement. Sans ajustements du cadre institutionnel et une révision en profondeur du cadre financier, la STM prévoit actuellement que le déficit anticipé de 20,4 millions de dollars en 2004 atteindra près de 46 millions de dollars en 2005, 37 millions de dollars en 2006, 51 millions de dollars en 2007 et finalement, plus de 60 millions de dollars pour l'exercice 2008.

Le gouvernement du Québec a récemment étudié la problématique du financement du transport en commun et a reconnu l'insuffisance des ressources financières actuelles, les problèmes d'iniquité relativement au métro et le déclin de la part modale du transport en commun. Plusieurs solutions sont possibles et interpellent les partenaires de la STM à différents niveaux.

- La mise en place d'un nouveau cadre institutionnel et financier du transport en commun doit être considérée en raison des facteurs suivants :
 - la régionalisation du métro permet d'envisager des revenus supplémentaires de l'ordre de 20 millions de dollars, auxquels s'ajoutera le remboursement intégral des coûts nets reliés au prolongement du métro vers Laval, permettant de récupérer un montant de 7 millions de dollars à compter de 2006 ;
 - l'optimisation de la gestion des réseaux par l'introduction de critères de performance.
- La CMM doit obtenir du gouvernement les moyens ou les pouvoirs lui permettant d'assurer la pérennité du financement tels la création de fonds régionaux dédiés au transport en commun. Lors de récentes consultations menées dans la région de Montréal, il a été estimé qu'une augmentation de 5 \$ du droit d'immatriculation des automobiles générerait des revenus de 15 millions de dollars et qu'une hausse de 1¢ sur le titre d'essence rapporterait 30 millions de dollars. Il a été évalué également que l'introduction d'une nouvelle taxe sur le stationnement générerait des revenus de l'ordre de 30 millions de dollars.
- Le financement direct de diverses mesures sociales, dont l'impact financier est considérable, doit être obtenu. Parmi les mesures envisagées, se trouvent le rabais consenti à la clientèle bénéficiant du tarif réduit, qui représente 63 millions

de dollars, et le coût associé au transport scolaire, évalué à quelque 12 millions de dollars.

- La simplification du processus d'autorisation des demandes d'investissement contribuerait à dégager des économies de l'ordre de 35 millions de dollars en 2008, permettant ainsi une optimisation des processus d'affaires et administratifs.

Participant également aux efforts de la région de Montréal pour relancer et positionner le transport en commun, la STM vient de se doter de son premier plan d'affaires 2004-2008 et finalise actuellement l'élaboration de son plan stratégique de développement 2004-2013. Au niveau des enjeux, mentionnons la nécessité d'adapter l'offre de service aux besoins de la clientèle afin de la fidéliser et d'accroître l'utilisation du transport en commun. Vient ensuite la nécessité de renouveler le patrimoine, ce qui nécessitera des investissements importants, soit près de 3,1 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie.

En parallèle, la STM désire poursuivre ses efforts, qui demeurent cependant tributaires des moyens mis à sa disposition, pour améliorer sa performance. Pour ce faire, elle désire se comparer à des marchés de référence, raffiner ses outils de mesure de l'ensemble de ses coûts, évaluer et optimiser ses processus d'affaires administratifs et opérationnels. Au niveau de ses objectifs opérationnels, elle vise essentiellement à améliorer la satisfaction de la clientèle, sa performance financière et sa capacité d'autofinancement, tout en préservant la sécurité et la fiabilité du métro, et en gérant de façon optimale les changements et l'adaptation de la main-d'œuvre.

FAIRE LE CHOIX DU TRANSPORT EN COMMUN : UNE DÉCISION QUI NÉCESSITE DES ENGAGEMENTS FINANCIERS ET DES MODIFICATIONS LÉGISLATIVES

Comme il a été mentionné, le transport en commun apporte une valeur ajoutée sur le plan socio-économique. De ce point de vue, il génère une rentabilité sociale. En plus de sa mission de base, il est un acteur important dans le développement des grands centres urbains. Il procure des bienfaits majeurs à la société et représente une solution durable aux problèmes de préservation de l'environnement et des ressources énergétiques. Faire le choix du transport en commun, c'est s'assurer de récolter davantage de retombées positives pour le bénéfice de tous.

Cela est possible si le transport collectif reprend la place qu'il doit occuper dans un centre urbain d'importance comme Montréal. La mise en place de stratégies répondant adéquatement aux enjeux du transport en commun permettra non seulement de protéger les acquis, mais aussi, d'accroître son utilisation.

À l'heure actuelle, l'équilibre entre les besoins et les ressources n'est pas atteint et il faut d'abord rétablir celui-ci si on souhaite adapter et développer les services offerts à la population. Dans l'actuel cadre financier du transport en commun, tous les scénarios envisagés par la STM pour les années à venir font ressortir clairement un déficit du financement.

Au cours des dernières années, le gouvernement du Québec a fait des pas dans la bonne direction en approuvant, d'une part, un nouveau cadre législatif pour les organismes de transport et, d'autre part, en posant un diagnostic clair et réaliste sur la situation du transport en commun dans les principaux centres urbains. Les rapports des mandataires, notamment celui de M. Louis Bernard, ont amené des pistes de solutions aux problématiques de financement et d'organisation du transport en commun dans la région, solutions appuyées par la grande majorité des intervenants. Il est donc primordial que le gouvernement aille de l'avant avec ces recommandations et prévoit dans les futurs budgets des sommes pour le transport collectif, et dans sa législation, des pouvoirs habilitant les instances municipales et/ou régionales.

Finalement, le gouvernement peut aider à accroître l'utilisation du transport en commun en instaurant des mesures fiscales appropriées. En plus d'accorder des crédits d'impôt aux détenteurs de titres de transport mensuels, on pense ici à la déductibilité des titres de transport mensuels pour les employeurs et à l'imposition réelle des avantages liés à la fourniture d'espaces de stationnement pour automobile. De telles mesures aideraient également les gouvernements à respecter leurs engagements de réduction de gaz à effet de serre, établis dans le cadre du protocole de Kyoto.

RECOMMANDATIONS

Tous les acteurs du milieu du transport collectif ainsi que les divers paliers de gouvernement s'entendent sur l'intérêt d'adapter et de développer les réseaux de transport en commun et d'en stimuler la fréquentation. Les retombées en sont positives à bien des égards et l'investissement sera rentable pour toute la société. La capacité financière des municipalités et des organismes de transport étant saturée, il est impératif que le gouvernement du Québec s'implique financièrement dans le soutien du transport en commun et ce, dès le dépôt du prochain budget.

Il est donc proposé que le gouvernement du Québec soutienne l'évolution des réseaux de transport collectif, dès l'exercice financier 2004-2005, en :

- modifiant l'environnement législatif afin de permettre la régionalisation du métro à l'ensemble de la région de Montréal ;
- créant un fonds dédié pour financer les activités de transport en commun. Ce fonds pourrait être décrété par le gouvernement ou par des modifications au cadre législatif accordant aux autorités municipales et/ou régionales le pouvoir de tarification nécessaire à la création de tels fonds;
- adaptant et en bonifiant les règles administratives et les modalités financières de l'actuel programme d'aide financière au transport en commun afin qu'ils répondent aux nouvelles réalités et tendances des organismes, assurant ainsi le maintien et le développement de leurs infrastructures⁹.

Dans une perspective de soutien au transport en commun, il est aussi proposé que le gouvernement du Québec :

- adopte des mesures fiscales favorables aux utilisateurs de transport en commun afin de stimuler le transfert modal de l'automobile vers le transport en commun (déductibilité des titres mensuels de transport) ;
- s'assure que l'avantage lié au stationnement, subventionné en tout ou en partie par l'employeur, soit imposé dans les faits.

La mise en œuvre de ces recommandations exigera du courage lors des priorisations, des moyens financiers adéquats et la délégation de pouvoir aux centres urbains. Nous sommes confiants que le ministre des Finances du Québec saura prendre les décisions nécessaires pour solutionner la problématique budgétaire 2004 de la STM et soutenir la relance du transport en commun.

Le transport en commun, un choix qui s'impose.

⁹ Source : STM – Révision du programme d'aide gouvernementale au transport en commun – Juin 2000