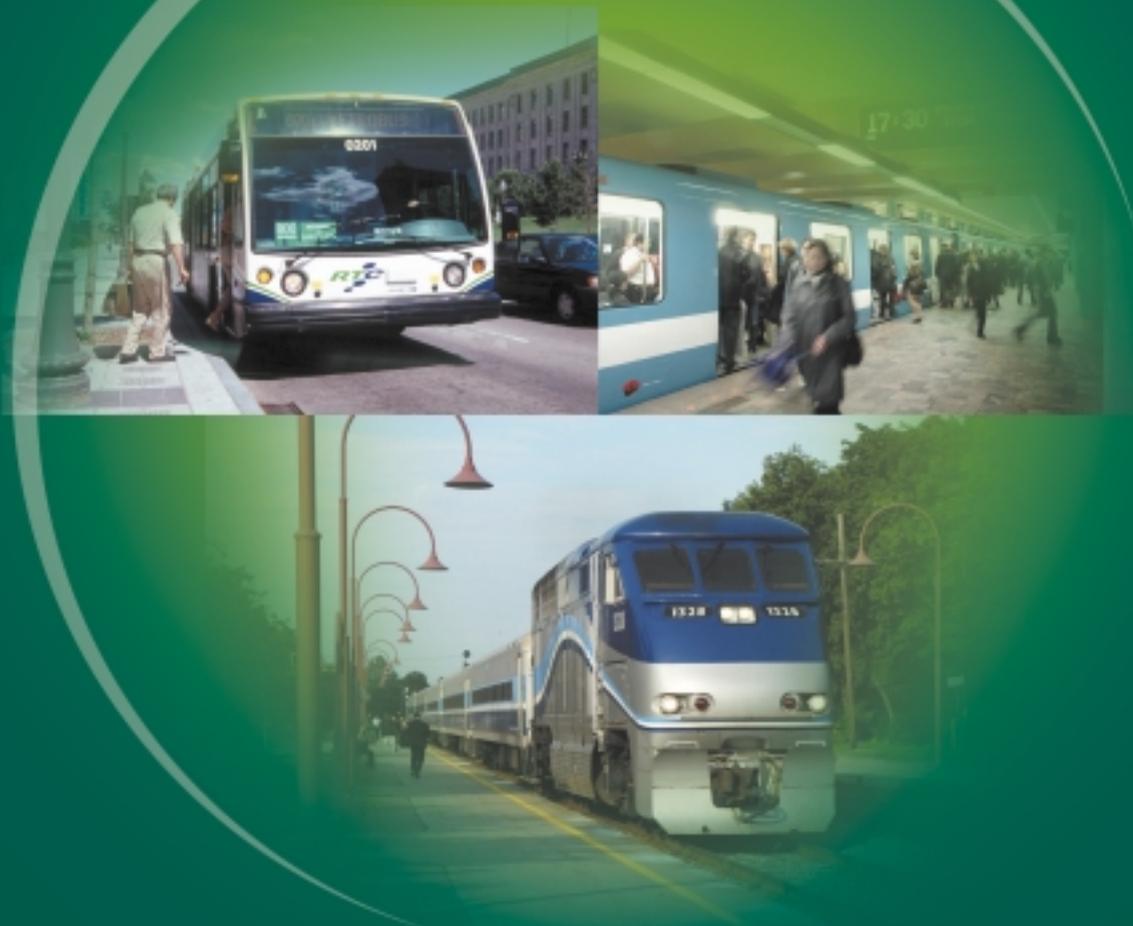


Le financement du transport en commun

Une approche intégrée



Document de consultation



Le financement du transport en commun

Une approche intégrée

Document de consultation

Décembre 2004

Cette publication a été réalisée par le
ministère des Transports du Québec

Dépôt légal - 4^e trimestre
Bibliothèque nationale du Québec

ISBN 2-550-43683-0

Source des photos de la couverture : ministère des Transports du Québec

Table des matières

Sommaire.....	5
Introduction	10
1. L'importance du transport en commun dans une société moderne	11
2. La situation actuelle dans le transport en commun au Québec – Un bon bilan	12
2.1 L'évolution de l'achalandage	13
2.2 L'évolution du cadre financier	15
2.3 La situation des sociétés de transport	18
2.4 La mobilité en milieu urbain	19
3. Des défis à relever	21
3.1 Des investissements majeurs en matière d'immobilisations	21
3.1.1 Pour le ministère des Transports du Québec	22
3.1.2 Pour les municipalités	22
3.2 Les limites du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et du cadre financier actuel	23
3.3 Autres aspects du cadre financier actuel	24
4. Les responsabilités des partenaires et les contraintes budgétaires	25
5. Vers une approche intégrée – Les pistes d'action envisagées	26
5.1 Renforcement de l'aide aux infrastructures	27
5.2 Introduction d'un volet « innovation »	27
5.3 Introduction d'une enveloppe de base pour le réseau d'autobus	28
5.4 Introduction d'une aide à l'amélioration des services	28
5.5 Possibilité d'habiliter les municipalités à prélever une taxe sur les espaces de stationnement non résidentiel hors rue ou de convenir avec elles d'une autre source de revenus autonomes	28
5.6 Admissibilité des municipalités de moins de 20 000 habitants à l'aide gouvernementale	29
5.7 Étude par le ministère des Finances de diverses mesures fiscales visant à favoriser l'utilisation du transport en commun	29
5.8 Admissibilité des programmes-employeurs à l'aide gouvernementale	29
5.9 Encouragement au développement d'autres modes de transport alternatifs tels que le covoiturage	29
Conclusion	30

Liste des annexes

Annexe I : Les organismes de transport en commun	34
Annexe II : Le rôle des différents partenaires	35
Annexe III : L'encadrement financier actuel.....	37
Annexe IV : Les expériences ailleurs au Canada et à l'étranger	40
Annexe V : Le processus actuel de versement des subventions pour les immobilisations	51

Liste des graphiques et tableaux

Liste des graphiques

Graphique 1 Évolution du nombre de déplacements dans les réseaux de transport collectif urbains au Québec et dans le reste du Canada, de 1991 à 2002	13
Graphique 2 Évolution de la contribution des partenaires au transport en commun, de 1991 à 2003	15
Graphique 3 Contribution, en pourcentage, des partenaires au financement du transport en commun au Québec et dans le reste du Canada (année 2002)	18

Liste des tableaux

Tableau 1 Part modale du transport en commun au Canada (année 2001)	14
Tableau 2 Tarification des réseaux de transport en commun au Canada (année 2004)	17
Tableau 3 Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal. Situation de Montréal (1998) par rapport à des villes américaines de même taille (2000), en ordre croissant de population	20

Sommaire

Le présent document énonce une nouvelle approche en matière de financement du transport en commun au Québec. Il s'inscrit dans la foulée du document de réflexion intitulé *Financement et organisation du transport en commun au Québec*, qui a été présenté le 19 février 2004 par le ministre des Transports du Québec, M. Yvon Marcoux, à l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et, par la suite, transmis à l'Association des conseils intermunicipaux de transport (ACIT) et au regroupement des villes d'agglomération. Les pistes avancées s'inscrivent dans la démarche d'actualisation du pacte fiscal entre le gouvernement du Québec et les municipalités, de même que dans le contexte du Plan de développement durable du Québec paru en novembre 2004.

L'importance du transport en commun dans une société moderne

La croissance de notre économie ainsi que le maintien de la compétitivité des entreprises québécoises et des pôles économiques et régionaux reposent sur des réseaux et des systèmes de transport efficaces, sécuritaires et concurrentiels.

En milieu urbain, le transport en commun est nécessaire au bon fonctionnement de l'économie de nos agglomérations. Il est un moyen privilégié pour lutter contre la congestion routière et les gaz à effet de serre. C'est un service essentiel, au même titre que le réseau routier et les systèmes d'aqueduc et d'égout. Pouvons-nous imaginer aujourd'hui Montréal sans métro ni autres services de transport en commun ou les grandes agglomérations du Québec sans réseaux d'autobus?

Dans les localités peu peuplées, le transport en commun a d'abord une fonction sociale. Il constitue pour bien des gens qui y vivent le seul moyen de transport pour se rendre au travail ou dans les établissements de santé et d'enseignement ou, encore, à leurs activités de loisir.

Voilà pourquoi l'État a toujours été un partenaire financier de premier plan aux côtés des municipalités pour le financement du transport en commun. Le gouvernement québécois versera cette année 382 millions de dollars pour l'ensemble des modes de transport collectif, si l'on tient compte à la fois de la taxe sur l'essence et des droits d'immatriculation dédiés au transport en commun. Ainsi, le Québec se compare avantageusement aux autres provinces canadiennes en ce qui a trait à la part du financement public.

La situation actuelle dans le transport en commun au Québec – Un bon bilan

Le Québec s'est doté au fil des ans de services de transport en commun efficaces, sécuritaires et de qualité, dont bénéficie plus de 70 % de la population. Lorsqu'on compare la situation actuelle dans certaines villes du Québec avec celle qu'on observe dans des villes de taille similaire au Canada ou aux États-Unis, plusieurs données démontrent que le Québec est en bonne position.

Sur le plan de la tarification, le coût moyen des laissez-passer ordinaires et de ceux à tarif réduit est moins élevé au Québec que dans les autres villes canadiennes. En ce qui concerne la fluidité de la circulation, Montréal est moins congestionnée que la plupart des agglomérations américaines de taille similaire, notamment en raison de sa forte densité. En ce qui a trait au transport en commun, c'est à Montréal qu'on l'utilise le plus en Amérique du Nord. Sur le plan de la performance, les organismes de transport en commun du Québec ont fait des efforts de rationalisation au cours des dernières années. En périphérie des grands centres, les conseils intermunicipaux de transport (CIT) et les organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) qui recourent pour l'exploitation à l'entreprise privée constituent depuis vingt ans un modèle qui a fait ses preuves, notamment en raison d'une forte hausse de l'offre de services. Avec la venue de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), l'ajout de plusieurs lignes de trains de banlieue a augmenté de façon sensible l'offre de services dans la région de Montréal.

L'achalandage continue de progresser. Il est vrai cependant que l'utilisation de l'automobile croît à un rythme plus rapide que celui du transport en commun, phénomène observé au Canada comme ailleurs dans le monde.

Des défis à relever

DES INVESTISSEMENTS MAJEURS EN MATIÈRE D'IMMOBILISATIONS

Le plus grand défi à relever, pour les prochaines années en matière de transport en commun, est de maintenir et de renouveler les infrastructures et les équipements de transport afin d'assurer la pérennité de ce patrimoine collectif. Nos systèmes et nos infrastructures de transport en commun ont vieilli et ils exigeront des interventions majeures pour les maintenir en bon état.

Ainsi, le métro de Montréal est entré en service dans les années 1960. Ses équipements auront un urgent besoin d'être renouvelés au cours des prochaines années. Son bon fonctionnement est absolument essentiel pour l'agglomération montréalaise, qui constitue un pôle économique vital pour le Québec. Quant aux trains de banlieue, leur relance s'est effectuée en recourant à du matériel usagé; il faut donc prévoir des travaux de réfection, de remplacement et d'amélioration, surtout si le nombre d'usagers continue de croître. Le renouvellement du parc d'autobus des sociétés de transport ainsi que la réfection et le renouvellement des infrastructures et des équipements des réseaux d'autobus sont tout aussi importants pour les différentes agglomérations du Québec.

Le défi est de taille, puisque, selon certaines estimations, les investissements requis seraient de l'ordre de 4,6 milliards de dollars au cours des dix prochaines années, comparativement à environ 2 milliards qui y ont été consacrés au cours de la dernière décennie.

LES LIMITES DU PRÉSENT PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES

L'aide accordée aux sociétés de transport est limitée aux immobilisations, ce qui pénalise une société qui voudrait privilégier certaines formes de partenariat avec le secteur privé. Ainsi, une société qui veut faire appel à un transporteur privé pour exploiter certaines parties de son réseau, comme cela se fait dans les CIT et les OMIT, est actuellement pénalisée, car les véhicules et les équipements fournis par le transporteur ne sont admissibles à aucune subvention.

De plus, en vertu des modalités actuelles, par exemple, l'acquisition et le remplacement des équipements liés aux nouvelles technologies ne sont pas admissibles au programme, alors que ces technologies pourraient permettre d'améliorer la qualité des services, la productivité et la rentabilité des organismes de transport.

AUTRES ASPECTS DU CADRE FINANCIER ACTUEL

D'autres interrogations peuvent être soulevées relativement au cadre financier du transport en commun, notamment les pressions sur les dépenses d'exploitation des organismes de transport, le peu de diversification des sources locales de revenus et la fiscalité qui ne favorise pas l'utilisation du transport en commun. Les discussions à venir sur l'établissement d'un nouveau pacte fiscal avec les municipalités offriront une occasion privilégiée de revoir ce contexte.

Les responsabilités des partenaires et les contraintes budgétaires

Chacun des partenaires qui financent le transport en commun a des responsabilités propres. Il revient aux municipalités, en tant que premières responsables de l'organisation des services, de s'assurer que les organismes de transport en commun disposent des ressources financières nécessaires pour fournir des services en quantité et en qualité suffisantes. Les municipalités ne doivent pas diminuer leur contribution financière au transport en commun. Leur rôle est donc d'organiser et de fournir les services, mais pas nécessairement de les exploiter. Le rôle du gouvernement du Québec est, quant à lui, de soutenir les municipalités dans l'exercice de leurs responsabilités en matière de transport en commun. Pour ce qui est du gouvernement fédéral, son rôle serait d'appuyer le gouvernement du Québec dans la mise en œuvre de ses programmes.

Sur le plan budgétaire, le déséquilibre fiscal entre les deux ordres de gouvernement prive le Québec de toute marge de manœuvre, de sorte qu'il peut difficilement envisager des solutions qui entraîneraient un accroissement des dépenses ou une réduction de ses revenus, sans contrepartie.



Source : Agence métropolitaine de transport



Source : ministère des Transports du Québec



Source : Association des propriétaires d'autobus du Québec

Vers une approche intégrée – Les pistes d’action envisagées

Afin de répondre aux problématiques soulevées précédemment et en tenant compte des responsabilités des partenaires et de leurs contraintes, le présent document énonce diverses pistes d’action dans une approche intégrée.

Les pistes d’action suggérées s’inscrivent dans un contexte où le gouvernement fédéral apporterait une contribution financière en matière d’infrastructures municipales, et ce, selon des ententes à établir avec le gouvernement du Québec. Elles traduisent une stratégie visant à soutenir la réfection et l’amélioration des infrastructures, à encourager les organismes de transport à revoir leurs façons de faire et à innover dans le but d’améliorer l’offre et la qualité des services et à inciter la population à utiliser davantage le transport en commun. Quant aux nouvelles façons de faire, le recours au partenariat public-privé (PPP), incluant la gestion déléguée, sera encouragé s’il est démontré que ce mode de prestation offre le meilleur rendement pour l’argent investi, et ce, dans le respect des employés concernés.

Pistes d’action à envisager

- 1 Renforcement de l’aide aux infrastructures grâce à une entente avec le gouvernement fédéral qui permettrait d’ajouter des fonds à la contribution, déjà importante, du gouvernement du Québec.
- 2 Introduction d’un volet « innovation » dans le programme d’aide.
- 3 Introduction d’une enveloppe de base qui remplacerait l’aide financière destinée aux réseaux d’autobus pour donner une plus grande autonomie aux organismes de transport.
- 4 Introduction d’une aide à l’amélioration des services des réseaux d’autobus.
- 5 Possibilité d’habiliter les municipalités à prélever une taxe sur les espaces de stationnement non résidentiel hors rue ou de convenir avec elles d’une autre source de revenus autonomes.
- 6 Admissibilité des municipalités de moins de 20 000 habitants à l’aide gouvernementale.
- 7 Étude par le ministère des Finances de diverses mesures fiscales visant à favoriser l’utilisation du transport en commun.
- 8 Admissibilité des programmes-employeurs à l’aide gouvernementale.
- 9 Encouragement au développement d’autres modes de transport alternatifs tels que le covoiturage.

Dès à présent, les organismes de transport en commun, les municipalités et les autres acteurs sont conviés à faire part de leur avis sur les pistes d’action envisagées.

Les Québécois s’attendent, à juste titre, à ce que le gouvernement du Québec et les municipalités leur offrent des services publics de qualité, qui soient les plus efficaces possible, tout en tenant compte de leur capacité de payer. C’est là le défi qu’il nous faut relever.

Introduction

La croissance d'une économie moderne ainsi que le maintien de la compétitivité des entreprises québécoises et des pôles économiques et régionaux nécessitent un réseau de transport efficace, sécuritaire et concurrentiel, tant pour les personnes que pour les marchandises. Ce réseau de transport est à la base même du développement économique, social et culturel, puisqu'il permet à la population de se rendre au travail, dans les établissements d'enseignement, les magasins et les lieux de loisir, et aux entreprises d'accéder à leurs marchés. Le transport en commun est un élément essentiel de ce réseau et il contribue à son efficacité.

La contribution des usagers au transport en commun ne permet pas d'assumer la totalité des dépenses afférentes à ces services. La participation financière du gouvernement du Québec, y inclus les sommes perçues auprès des automobilistes, et celle des municipalités comblent la différence et jouent donc un rôle déterminant dans le financement de ce mode de transport. Rappelons que le gouvernement du Québec verse cette année 382 millions de dollars pour l'ensemble des modes de transport collectif. De plus, en 1996, le gouvernement adoptait la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (AMT) visant la mise en place d'un cadre institutionnel dans la région de Montréal pour favoriser les services à caractère métropolitain et le développement du transport en commun. Ce cadre institutionnel a contribué à la mise en place d'un système régional de transport en commun comprenant un réseau de trains de banlieue et de voies réservées aux autobus ainsi qu'un parc de stationnements incitatifs à l'utilisation du transport en commun. Toutefois, comme les infrastructures et les équipements ont vieilli, ils nécessitent aujourd'hui des investissements très importants, ne serait-ce que pour les maintenir en bon état. Le ministère des Transports s'est également impliqué dans la mise en place de programmes-employeurs destinés à promouvoir l'utilisation du transport en commun, du vélo ainsi que du covoiturage.

Malgré le contexte budgétaire difficile que nous connaissons, le gouvernement entend s'associer à l'ensemble des acteurs afin de revoir l'encadrement financier du transport en commun au Québec. Le présent document expose une nouvelle approche en ce qui a trait au financement. Il s'inscrit dans la foulée du document de réflexion intitulé *Financement et organisation du transport en commun au Québec* qui a été présenté le 19 février 2004 par le ministre des Transports du Québec, M. Yvon Marcoux, à l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et, par la suite, transmis à l'Association des conseils intermunicipaux de transport (ACIT) et au regroupement des villes d'agglomération. La présente approche s'inscrit également dans la démarche visant à actualiser le pacte fiscal entre le gouvernement et les municipalités, de même que dans le contexte du Plan de développement durable du Québec paru en novembre 2004.

Le document présente la situation du transport en commun au Québec et expose une stratégie cohérente et intégrée de financement.

Le document expose la situation actuelle du transport en commun au Québec ainsi que les principaux enjeux et défis associés à l'encadrement financier. Il définit les orientations et les principes qui devraient guider la révision du cadre financier et présente une stratégie de financement cohérente et intégrée pour faire face aux défis importants que représentent le maintien, l'amélioration et le développement des services (métro, trains de banlieue, autobus).

Le document n'aborde pas cependant certaines questions relatives à la gestion du transport en commun notamment le rôle des organismes supramunicipaux, le rôle de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), ni certains aspects de la fiscalité locale et du partage collectif des coûts. Bien qu'il s'agisse de questions importantes, il est apparu préférable de reporter la mise au point de solutions en raison de la réorganisation municipale et de l'évaluation en cours de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal par le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir.

Le transport en commun est nécessaire au bon fonctionnement de nos agglomérations. Il est un moyen à privilégier pour lutter contre la congestion routière et les gaz à effet de serre (GES).

1. L'importance du transport en commun dans une société moderne

L'économie moderne est tributaire d'une main-d'œuvre de qualité et de stratégies de production dites « juste à temps ». Dans le contexte de la mondialisation et de l'intégration du marché nord-américain, la croissance économique ainsi que le maintien de la compétitivité des entreprises québécoises et des pôles économiques régionaux nécessitent des réseaux et des systèmes de transport efficaces, concurrentiels et sécuritaires. Par conséquent, il est important d'avoir une vision intégrée qui tienne compte du transport en commun et de son impact positif sur les conditions de circulation.



Source : ministère des Transports du Québec

En milieu urbain, le transport en commun est nécessaire au bon fonctionnement de nos agglomérations. Il est un moyen à privilégier pour lutter contre la congestion routière et les gaz à effet de serre (GES). Rappelons que le transport était responsable de près de 38 % des émissions de GES au Québec en 1998. Les infrastructures du transport en commun sont essentielles, au même titre que le réseau routier et les systèmes d'aqueduc et d'égout. Pouvons-nous imaginer aujourd'hui Montréal sans métro ni autres services de transport en commun, ou les grandes agglomérations du Québec sans réseaux d'autobus?

Dans les localités peu peuplées, le transport en commun a d'abord une fonction sociale. Il constitue pour bien des gens qui y vivent le seul moyen de transport pour se rendre au travail ou dans les établissements de santé et d'enseignement ou, encore, à leurs activités de loisir.

Le gouvernement du Québec est conscient de la nécessité de miser sur le transport en commun pour pouvoir relever les défis qui se posent aux agglomérations. C'est pour cela que le gouvernement a toujours été un partenaire financier de premier plan aux côtés des municipalités pour le financement du transport en commun. Si on tient compte des subventions versées en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes ainsi que de la taxe sur l'essence et des droits d'immatriculation imposés aux automobilistes à titre de contribution au financement du transport en commun, le Québec se compare avantageusement aux autres provinces canadiennes.

2. La situation actuelle dans le transport en commun au Québec – Un bon bilan

L'intervention du gouvernement du Québec dans le financement du transport en commun a commencé au début des années 1970, d'abord de façon *ad hoc* et ensuite avec l'établissement d'un programme d'aide. Cette intervention se justifiait par l'importance du transport en commun pour le développement des villes ainsi que par la nécessité de soutenir les municipalités qui avaient été appelées à prendre la relève du secteur privé. En effet, celui-ci abandonnait les services de transport en commun devenus non rentables à cause de la popularité croissante de l'automobile qui reflétait l'augmentation rapide du taux de motorisation associée à l'augmentation du niveau de vie, de l'étalement urbain et de l'extension du réseau routier. Cette implication du gouvernement du Québec permettait aussi d'offrir à la population un moyen de transport à prix abordable, facilitant ainsi son accès aux établissements de santé et d'enseignement ainsi qu'aux lieux de travail.

Le Québec dispose de services de transport en commun modernes, efficaces et de qualité qui desservent plus de 70 % de la population.

Aujourd'hui, la nécessité de lutter contre la congestion et la pollution dans les grandes agglomérations ainsi que les objectifs internationaux en matière de réduction des gaz à effet de serre viennent confirmer l'importance de soutenir le développement de ce mode de transport relativement peu polluant qu'est le transport en commun. L'engagement renouvelé du gouvernement actuel à l'endroit d'un développement du Québec qui soit respectueux du milieu et de ses ressources constitue une autre invitation en ce sens.

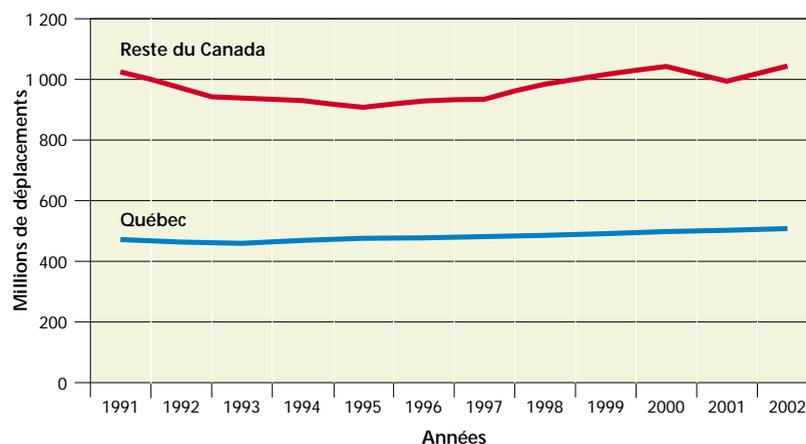
Le Québec dispose de services de transport en commun modernes, efficaces et de qualité dont bénéficie plus de 70 % de la population. La valeur totale des infrastructures et équipements de transport en commun est de plus de 8,9 milliards de dollars, dont 6,5 milliards pour le métro de Montréal.

On dénombre¹ neuf sociétés de transport en commun qui exploitent des réseaux dans les six principales agglomérations urbaines du Québec. Dans la région de Montréal, les banlieues sont desservies par neuf conseils intermunicipaux de transport, trois organismes municipaux et un conseil régional de transport. L'AMT, dans la région de Montréal, coordonne et appuie le financement des services de transport qui ont une portée régionale. Ailleurs au Québec, huit municipalités de plus de 20 000 habitants bénéficient du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. L'annexe II décrit le rôle des différents acteurs en matière de transport public au Québec.

2.1 L'évolution de l'achalandage

Les services de transport en commun ont vu croître leur achalandage de 476 millions de déplacements en 1991 à 513 millions en 2003. Selon les données de l'Association canadienne de transport urbain (ACTU) pour l'année 2002, le volume de déplacements effectués par les Québécois en transport en commun représente le tiers du total canadien. Le graphique 1 montre l'évolution du nombre de déplacements au Québec et dans le reste du Canada, de 1991 à 2002.

Graphique 1
Évolution du nombre de déplacements dans les réseaux de transport collectif urbains au Québec et dans le reste du Canada, de 1991 à 2002



Sources : Données internes du ministère des Transports pour le Québec et données de l'ACTU pour le reste du Canada, Répertoire statistique du transport en commun au Canada, Données d'exploitation 2002, pages 13 à 22.

La diminution du nombre de déplacements observée de 1991 à 1995 a été moins prononcée au Québec (3,8 %) que dans le reste du Canada (9 %). Par contre, de 1996 à 2002, l'augmentation de la clientèle des organismes québécois (11,4 %) a été moins importante que dans le reste du Canada (13 %).

1. Voir l'annexe I.

L'utilisation du transport en commun a toutefois augmenté moins rapidement que celle de l'automobile et le transport en commun continue aujourd'hui de perdre du terrain sur le marché des déplacements urbains. Dans la région de Montréal, par exemple, la part du transport en commun pour l'ensemble des déplacements motorisés est passée de 24,3 % des déplacements en 1987 à 17,6 % en 1998, selon les enquêtes origine-destination. La plupart des agglomérations d'Amérique du Nord et d'ailleurs dans le monde connaissent une situation semblable. Ce phénomène est attribuable en grande partie au vieillissement de la population, ayant pour corollaire une diminution du nombre de jeunes, lesquels constituent une bonne part de la clientèle traditionnelle du transport en commun. L'augmentation du nombre d'automobiles en circulation s'explique également par l'accroissement du taux d'activité des femmes, la hausse du taux de motorisation à mesure que le revenu net dont disposent les ménages augmente et la fragmentation des activités, ce qui fait qu'on se déplace davantage, sur des distances plus grandes, selon des horaires plus atypiques et vers des lieux de plus en plus dispersés sur le territoire.

L'utilisation du transport en commun a augmenté moins rapidement que celle de l'automobile.

À partir des données du recensement de 2001, le tableau qui suit compare les parts de marché des différents modes de transport pour les déplacements domicile-travail dans certaines agglomérations québécoises par rapport à quelques agglomérations canadiennes de taille similaire.

Tableau 1
Part modale du transport en commun au Canada
(année 2001)

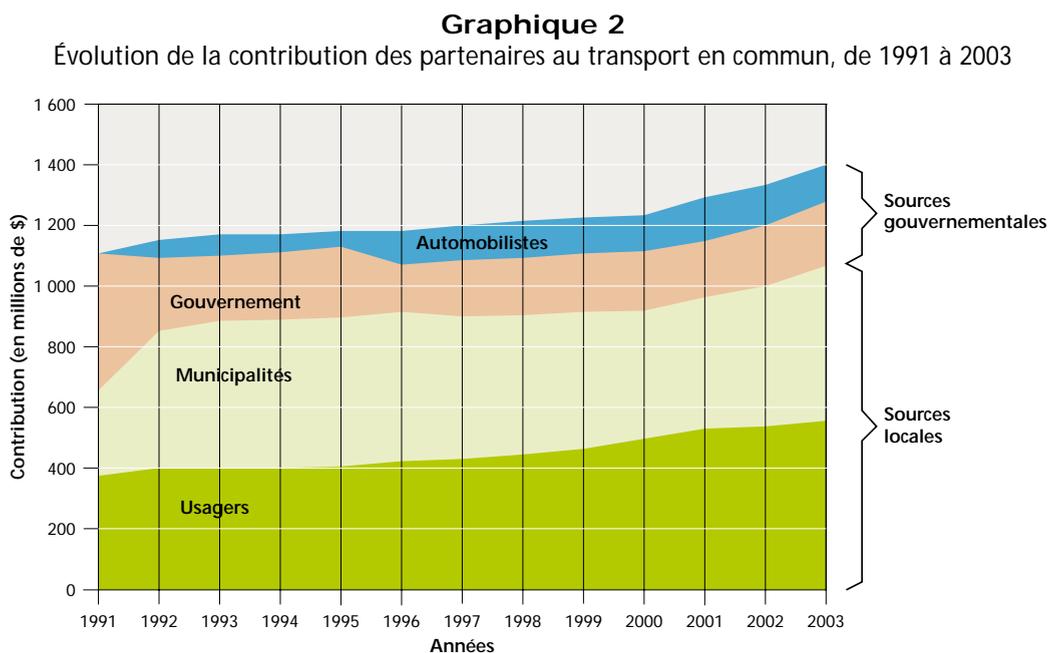
Population		Part modale Déplacements domicile-travail			
Réseau	Province	Automobile	Transport en commun	À pied	Autres
Plus de 1 million d'habitants					
Toronto	Ont.	71,4%	22,4%	4,6%	1,6%
Vancouver	C.B.	79,2%	11,5%	6,5%	2,8%
Montréal	Qué.	70,4%	21,7%	5,9%	2,0%
De 150 000 à 1 million d'habitants					
Winnipeg	Man.	78,4%	13,2%	6,1%	2,3%
Québec	Qué.	81,2%	9,8%	7,0%	2,0%
Hamilton	Ont.	85,3%	8,0%	5,1%	1,6%
Moins de 150 000 habitants					
Sudbury	Ont.	87,0%	4,9%	6,6%	1,5%
Sherbrooke	Qué.	85,7%	5,6%	7,2%	1,5%
Saint-John	N.B.	87,0%	4,3%	6,9%	1,8%

Source : Statistique Canada, recensement de 2001.

2.2 L'évolution du cadre financier

Les dépenses annuelles des organismes de transport, incluant celles de l'AMT, totalisaient 1,4 milliard de dollars en 2003 comparativement à 1,1 milliard de dollars en 1991, ce qui représente une augmentation de 28 %. L'indice des prix à la consommation a connu une hausse de 21 % durant la même période. Le financement des dépenses est assuré par les contributions d'un ensemble de partenaires : les usagers, les municipalités et le gouvernement du Québec, y compris les automobilistes.

Le graphique 2 montre l'évolution du financement du transport en commun au Québec.



Sources : Rapports annuels et rapports d'exploitation des organismes de transport.

Le gouvernement s'est engagé dans le financement du transport en commun au début des années 1970, à la demande des municipalités, afin d'appuyer un mode de transport qui soutient l'activité économique et améliore la qualité de vie en ville et la mobilité des personnes à faible revenu. Il venait ainsi suppléer à l'insuffisance des ressources municipales pour réaliser les investissements majeurs. Sa contribution a augmenté pendant vingt ans, puis a diminué, lors de l'adoption d'un nouveau cadre fiscal par le gouvernement en 1992 qui a mis fin à l'aide pour l'exploitation s'adressant aux sociétés de transport en commun. Toutefois, cette baisse de la contribution gouvernementale doit être replacée dans un contexte où l'indice de la richesse foncière des municipalités s'était apprécié, dans les dix années précédentes, de façon beaucoup plus rapide que les revenus de l'État. En conséquence, l'effort fiscal des municipalités avait diminué de plus de 20 % pendant la même période, alors que le cadre financier du gouvernement s'était resserré substantiellement.



Source : Société de transport de l'Outaouais

La réforme de 1992 a entraîné un transfert aux municipalités de dépenses de nature locale, jusque-là assumées par l'État, accompagné de l'ouverture équivalente de champs fiscaux ou de compensations en fonds publics. Par la suite, d'autres décisions gouvernementales ont fait en sorte de réduire l'aide pour l'achat d'autobus et d'introduire un plafonnement des subventions pour les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. D'importants projets d'immobilisations font à nouveau croître les débours du ministère des Transports depuis 2001.

Le gouvernement du Québec verse des subventions couvrant la majeure partie des dépenses en immobilisations.

Actuellement, le **gouvernement du Québec** verse des subventions pour les immobilisations couvrant la majeure partie des dépenses en immobilisations de l'AMT et des sociétés de transport. Il verse aux CIT et OMIT des subventions pour l'exploitation. Il apporte aussi un soutien indirect pour les dépenses d'exploitation de l'AMT et des sociétés de transport en leur versant le produit de droits et taxes perçus auprès des automobilistes à même son champ de taxation².

La plupart des **municipalités** responsables des sociétés de transport ont eu tendance à stabiliser ou à diminuer leurs contributions depuis 1992. En effet, la part des municipalités dans le financement du transport en commun est passée de 26 % en 1991 à 40 % de 1992 à 1995. Elle a diminué par la suite pour atteindre 35 % en 2000. Elle a augmenté durant les dernières années pour se situer à 37 % en 2003.

De 1991 à 2003, la part des **usagers** dans le financement du transport en commun a augmenté de façon à peu près constante. Elle est passée de 34 % en 1991 à 40 % en 2003. L'amélioration du ratio d'autofinancement est principalement attribuable à l'augmentation rapide des tarifs, en particulier durant les dernières années. Les tarifs sont généralement équivalents à ceux des autres réseaux canadiens desservant des agglomérations de taille similaire, sauf les laissez-passer ordinaires ou à tarif réduit qui sont moins chers que dans d'autres villes canadiennes. Le tableau 2 compare les grilles tarifaires appliquées dans certaines villes québécoises à celles qui sont en vigueur dans d'autres villes canadiennes de taille similaire.

2. Des droits d'immatriculation de 30 \$ pour les véhicules de promenade dans les territoires desservis par une société de transport, à compter de 1992, et une taxe sur l'essence de 1,5 ¢ le litre dans la région métropolitaine de Montréal, à compter de 1996.



Source : Société de transport de Lévis

Tableau 2
Tarification des réseaux de transport en commun au Canada
(année 2004)

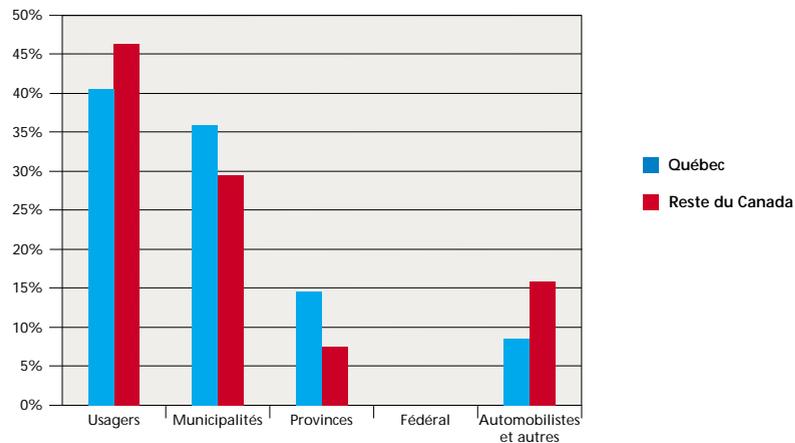
Population		Tarification 2004					
		Tarifs ordinaires			Tarifs réduits étudiants		
		Laissez-passer	Billets	Comptant	Laissez-passer	Billets	Comptant
Réseau	Province						
Plus de 1 million d'habitants							
Toronto	Ont.	98,75 \$	1,90 \$	2,25 \$	83,25 \$	1,25 \$	1,50 \$
Vancouver	C.B.	63,00 \$	1,80 \$	2,00 \$	40,00 \$	1,50 \$	1,50 \$
Montréal	Qué.	59,00 \$	1,83 \$	2,50 \$	31,00 \$	0,92 \$	1,25 \$
De 150 000 à 1 million d'habitants							
Winnipeg	Man.	67,40 \$	1,75 \$	1,80 \$	44,30 \$	1,15 \$	1,50 \$
Québec	Qué.	62,15 \$	2,10 \$	2,50 \$	42,60 \$	1,40 \$	2,50 \$
Hamilton	Ont.	65,00 \$	1,70 \$	2,10 \$	50,00 \$	1,35 \$	2,10 \$
Moins de 150 000 habitants							
Sudbury	Ont.	66,00 \$	1,75 \$	2,25 \$	60,00 \$	1,25 \$	1,75 \$
Sherbrooke	Qué.	53,00 \$	2,75 \$	2,75 \$	42,00 \$	2,75 \$	2,75 \$
Saint-John	N.B.	59,00 \$	1,55 \$	2,00 \$	49,00 \$	1,30 \$	1,75 \$

Sources : Site Internet des organismes concernés.

Le partage du financement du transport en commun au Québec diffère de ce qu'on observe ailleurs. Le graphique 3 compare, pour l'année 2002, les contributions des différents partenaires au Québec à ce qu'on observe à cet égard dans le reste du Canada.

Graphique 3

Contribution, en pourcentage, des partenaires au financement du transport en commun au Québec et dans le reste du Canada (année 2002)



Note : Dans le cas du Québec et du reste du Canada, la contribution du gouvernement fédéral n'apparaît pas, car elle n'était pas significative en 2002 (moins de 0,1 %). Selon les données de l'ACTU, elle totalisait 4,7 millions de dollars sur des dépenses totales de 4,9 milliards de dollars.

Sources : Pour les données du Québec : Rapports d'exploitation et rapports annuels, 2002.

Pour le reste du Canada : ACTU, Répertoire statistique du transport en commun au Canada, Données d'exploitation, 2002.

Ces données ne reflètent toutefois pas le rattrapage en cours en Ontario, où la prise en charge de GO Transit par la province, le rétablissement de subventions pour les dépenses en immobilisations et le partage d'une partie de la taxe provinciale sur l'essence devraient se traduire par une hausse significative de la contribution combinée des automobilistes et du gouvernement aux coûts du transport en commun dans cette province et, par voie de conséquence, dans le Canada dans son ensemble. En effet, selon le budget du gouvernement de l'Ontario, les crédits de transfert au transport en commun s'établiraient à environ 497 millions de dollars en 2004-2005, comparativement aux 153 millions de dollars versés en subventions en 2002. De plus, le gouvernement ontarien a annoncé, dans le discours sur le budget, qu'il remettra aux organismes de transport en commun le rendement d'une partie de la taxe sur l'essence. Cela représente 78 millions de dollars pour l'année budgétaire en cours et atteindra environ 300 millions de dollars par année à partir d'octobre 2006.

2.3 La situation des sociétés de transport

La plupart des organismes de transport du Québec ont fait des efforts de rationalisation au cours des dernières années. Selon les données de l'ACTU pour l'année 2002, les résultats obtenus sont, dans l'ensemble, comparables à ce qu'on observe dans d'autres organismes de transport canadiens desservant des agglomérations de taille similaire.



Source : Agence métropolitaine de transport

Les revenus d'exploitation des organismes québécois couvrent 52 % des frais directs d'exploitation comparativement à 73 % en Ontario et à 55 % en Colombie-Britannique. Le ratio d'autofinancement moins élevé des organismes québécois tient principalement au rendement plus faible de leurs grilles tarifaires. En matière d'efficacité, ils se comparent bien aux organismes de l'Ontario et de la Colombie Britannique, car ils affichent les coûts d'exploitation par passager les plus faibles (1,93 \$ comparativement à 2,31 \$ en Ontario et à 2,99 \$ en Colombie-Britannique). Le Québec se distingue aussi par le plus fort taux d'utilisation du transport en commun (113 déplacements par habitant, comparativement à 80,7 en Ontario et à 50,3 en Colombie-Britannique).

Montréal est la ville la moins congestionnée par rapport à des agglomérations américaines de taille similaire.

2.4 La mobilité en milieu urbain

Les centres urbains du Québec doivent relever de nombreux défis, qui diffèrent selon les caractéristiques du tissu urbain. La congestion affecte essentiellement les grands centres, particulièrement Montréal, mais également Québec et Gatineau. Pour l'agglomération de Montréal, les coûts annuels associés à la congestion récurrente sont estimés à 779 millions de dollars pour l'année 1998, dont l'essentiel

(73 %) représente le temps excédentaire des automobilistes qui font la navette domicile-travail. Le coût de la congestion supporté par les entreprises atteint 97 millions de dollars, dont 70 millions pour le camionnage et 27 millions pour les automobilistes en situation de travail. Cependant, comme on peut le voir au tableau 3, le niveau de congestion³ à Montréal est inférieur à ce qu'on observe dans des agglomérations américaines de taille similaire, notamment en raison de la forte densité de la population et de l'utilisation plus répandue du transport en commun.

3. L'indice du temps de déplacement (ITD) utilisé ici correspond à la durée moyenne d'un déplacement réalisé à l'heure de pointe par rapport au même déplacement qui serait effectué durant les heures creuses.

Tableau 3

Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal
 Situation de Montréal (1998) par rapport à des villes américaines de même taille (2000),
 en ordre croissant de population

Région urbaine	Population (milliers)	Utilisation du transport en commun (déplacements annuels par personne)	Indice du temps de déplacement (ITD)
Seattle-Everett	2 010	53	1,45
Saint-Louis	2 040	23	1,23
Baltimore	2 170	47	1,45
Miami-Hialeah	2 270	38	1,45
Minneapolis - Saint-Paul	2 475	28	1,38
Phoenix	2 600	16	1,40
San-Diego	2 710	25	1,37
Atlanta	2 975	50	1,36
Montréal	3 000	142	1,23
Boston	3 025	113	1,45
Houston	3 375	28	1,38
Washington	3 560	111	1,46
Dallas-Fort Worth	3 800	16	1,33
<i>Rang de Montréal</i>	5	1	1

Source : Ministère des Transports du Québec, Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal, mars 2004, page 83.

En résumé, le Québec s'est doté, au fil des ans, de services de transport en commun efficaces, sécuritaires et de qualité dont bénéficie plus de 70 % de la population. Lorsqu'on compare la situation actuelle dans certaines villes du Québec avec ce qu'on observe dans des villes de taille similaire au Canada ou aux États-Unis, plusieurs indicateurs démontrent que le Québec est en bonne position.

Sur le plan de la tarification, le coût moyen des laissez-passer ordinaires et de ceux à tarif réduit est moins élevé au Québec que dans les autres villes canadiennes. La performance des organismes de transport en commun du Québec se compare bien avec celles des organismes de même type qui existent au Canada. En périphérie des grands centres, les conseils intermunicipaux de transport et les organismes municipaux et intermunicipaux de transport qui recourent depuis vingt ans à l'entreprise privée constituent un modèle qui a fait ses preuves par une forte hausse de l'offre de services. Avec la venue de l'AMT, l'ajout de plusieurs lignes de trains de banlieue a augmenté de façon significative l'offre de services dans la région de Montréal.



Source : Société de transport de Montréal



Source : Société de transport du Saguenay

3. Des défis à relever

Ce bilan de la situation, somme toute positif, ne doit pas nous faire oublier qu'il reste des défis importants à relever. Malgré les efforts consentis par les différents partenaires et les résultats atteints en ce qui a trait à l'utilisation du transport en commun, nous croyons qu'il est nécessaire d'en revoir l'encadrement financier, afin de mieux répondre aux besoins et d'être en mesure de relever les défis des prochaines années.

Nos systèmes et nos infrastructures de transport vieillissent et exigeront des investissements majeurs pour les maintenir en bon état.

3.1 Des investissements majeurs en matière d'immobilisations

L'augmentation des déplacements en milieu urbain au Québec crée une pression sur le développement des systèmes de transport de personnes, tant du côté du réseau routier que du côté du transport en commun. Au même moment, nos systèmes et nos infrastructures de transport en commun vieillissent et il faudra bientôt procéder à des travaux majeurs pour les maintenir en bon état. Le métro de Montréal, par exemple, est entré en service dans les années 1960. Cet équipement aura un urgent besoin d'être renouvelé au cours des prochaines années. La réfection du métro constitue une intervention majeure, car le bon fonctionnement de l'agglomération montréalaise dépend de cette infrastructure. Quant aux trains de banlieue, leur relance s'est effectuée avec du matériel usagé et une partie des équipements doivent être renouvelés. Le renouvellement du parc d'autobus des sociétés de transport ainsi que la réfection et le renouvellement des infrastructures et des équipements des réseaux d'autobus sont tout aussi importants pour les différentes agglomérations du Québec.

Les investissements considérés comprennent à la fois le parachèvement des projets déjà amorcés, la réalisation des projets visant à remplacer ou à rénover les infrastructures et les équipements existants, ainsi que la réalisation des projets prioritaires d'amélioration et de développement. Le coût de ces investissements, selon certaines évaluations, serait de l'ordre de 4,6 milliards de dollars comparativement aux quelque 2 milliards de dollars qui ont été investis au cours des dix dernières années.

3.1.1 Pour le ministère des Transports du Québec

La problématique du vieillissement des infrastructures de transport en commun aurait, selon les paramètres du programme actuel, des conséquences significatives sur le budget du ministère des Transports au cours des prochaines années. En effet, selon certaines estimations, ces projets sont de l'ordre de 4,6 milliards de dollars. Selon les modalités du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, ce serait près de 75 % de ces investissements qui seraient assumés par le ministère des Transports. À titre illustratif, cela aurait pour conséquence de faire plus que doubler d'ici 2013 la contribution du Ministère, qui passerait de 187 millions de dollars en 2004 à près de 430 millions de dollars en 2013.

Au même moment, le Ministère est également confronté au vieillissement de ses infrastructures autoroutières. Pour la même période, le ministère des Transports devra donc investir des sommes colossales pour le maintien et l'amélioration de son réseau autoroutier.

Dans le contexte d'une gestion serrée des finances publiques, les sommes dont dispose actuellement le Ministère pour le financement du transport en commun sont insuffisantes pour faire face à la situation.

3.1.2 Pour les municipalités

Dans le cadre actuel, ce sont les municipalités qui doivent établir le niveau des services du transport collectif, organiser ces services, les tarifier et en assumer le déficit. À ce titre, elles assument les charges financières découlant des responsabilités qui leur sont confiées. Ainsi, en tenant compte des modalités actuelles du programme d'aide, les municipalités assumeraient environ 25 % des investissements admissibles. Le service de la dette à la charge des municipalités passerait de 94 millions de dollars en 2004 à 169 millions de dollars en 2013, ce qui représente une augmentation de 80 %.

Cela ne tient pas compte du financement des investissements non admissibles au programme d'aide, tels que les dépenses en immobilisations liées aux nouvelles technologies (équipements de perception par exemple) qui sont entièrement à la charge des autorités locales.

Ainsi, bien que moins élevée que celle qui touche le Ministère, la croissance des dépenses en immobilisations assumées par les organismes de transport sera importante au cours des prochaines années. Ce poste de dépenses représente environ 20 % des dépenses totales des organismes de transport en commun du Québec.

3.2 Les limites du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et du cadre financier actuel

Au-delà des besoins majeurs en immobilisations au cours des prochaines années, force est de constater que les mécanismes d'aide actuels soulèvent certaines questions :

- Les organismes de transport seraient plus enclins à revoir leurs façons de faire et à améliorer leur performance si l'aide gouvernementale les incitait à le faire. Actuellement, l'aide accordée aux sociétés de transport est limitée aux immobilisations, ce qui pénalise une société qui veut recourir à certaines formes de partenariat avec le secteur privé. Ainsi, une société qui ferait appel à un transporteur privé pour exploiter certaines parties de son réseau, comme cela se fait dans les CIT et les OMIT, serait pénalisée car les véhicules et les équipements fournis par le transporteur ne seraient pas subventionnés.

Un programme d'aide gouvernementale trop rigide et qui n'encourage pas les nouvelles façons de faire.

- En vertu des modalités actuelles, l'acquisition et le remplacement des équipements faisant appel aux nouvelles technologies comme les équipements de perception, de communication, d'information des usagers ainsi que les systèmes d'aide à l'exploitation ne sont pas admissibles à l'aide gouvernementale. Ces équipements sont aujourd'hui essentiels pour tant au fonctionnement des services de transport en commun et peuvent, dans certains cas, permettre d'améliorer la qualité des services, la productivité et la rentabilité des organismes de transport. De plus, le programme actuel ne permet pas de répondre à certains besoins comme l'expérimentation de véhicules utilisant de nouveaux carburants ou l'installation de systèmes de climatisation à bord des véhicules. Il ne comprend pas non plus de volet permettant, par exemple, de développer des services plus spécifiques comme des programmes-employeurs qui favorisent de nouvelles approches.
- Le processus actuel d'autorisation des projets d'immobilisations, même s'il a été quelque peu simplifié depuis 2002, demeure relativement lourd et complexe, ce qui augmente les délais nécessaires à leur réalisation. C'est une situation préoccupante, en particulier lorsqu'il est question de la réfection ou du remplacement d'actifs. Le tableau présenté à l'annexe V montre les principales étapes du processus de versement des subventions pour les immobilisations.
- Les municipalités de moins de 20 000 habitants ne sont pas admissibles à l'aide gouvernementale. Ce critère démographique ne favorise pas la tâche des municipalités qui veulent retenir leur population et plus particulièrement les personnes à faible revenu, les aînés et les étudiants. En l'absence de transport intrarégional adéquat, le déménagement en ville constitue sou-

vent la seule solution pour avoir facilement accès à des services spécialisés, notamment en matière de santé et d'éducation. Même si l'introduction du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural, qui vise les municipalités régionales de comté (MRC), a permis l'utilisation, à des fins de transport collectif, du parc d'autobus disponibles dans les régions, les municipalités de moins de 20 000 habitants sont les seules à ne bénéficier d'aucun service de transport en commun subventionné.

Pour toutes ces raisons, le cadre financier actuel n'apparaît pas adéquat pour permettre de relever les défis des prochaines années. Les investissements nécessaires pour maintenir en état les équipements et les infrastructures en place et pour améliorer la qualité des services de transport en commun sont énormes. Ces besoins dépassent les capacités financières des partenaires traditionnels que sont les municipalités, les usagers et le gouvernement du Québec (incluant la contribution des automobilistes).

En effet, les usagers sont les premiers bénéficiaires des services et également les premiers contributeurs sur le plan financier. Bien que des modifications puissent être apportées aux structures tarifaires afin d'en améliorer l'efficacité, il semble difficile d'augmenter de façon significative la part de l'usager sans effet négligeable sur l'achalandage. La contribution du gouvernement du Québec s'est stabilisée au cours des années et, étant donné les contraintes budgétaires actuelles, on ne peut compter sur une augmentation significative de ce côté, d'autant plus que sa contribution aux immobilisations va demeurer très importante. Pour leur part, les municipalités, qui sont responsables de ces services, sont déjà parmi les principaux contributeurs. De plus, les questions de congestion, d'environnement et de développement économique et social dépassent le cadre municipal.

Les municipalités et leurs organismes de transport demandent une diversification de leurs sources de revenus.

3.3 Autres aspects du cadre financier actuel

Les représentants des sociétés de transport et des municipalités réclament, depuis plusieurs années, des ressources additionnelles pour le transport en commun. Ils demandent des sources de financement non seulement pour faire face aux dépenses en immobilisations, mais aussi pour les dépenses d'exploitation. L'augmentation importante des besoins en investissements s'inscrit dans un contexte où les sociétés de transport ont, tout comme le gouvernement, peu de marge de manœuvre financière, en raison du service de la dette découlant des investissements antérieurs. Les gouvernements supérieurs ne peuvent assumer une part importante des

dépenses d'exploitation qui incombent principalement aux autorités locales. En effet, les outils de gestion, comme les conventions collectives, sont négociés par les municipalités. La discussion à venir sur l'établissement d'un nouveau pacte fiscal avec les municipalités permettra d'aborder ces questions.

Par ailleurs, la fiscalité est utilisée dans certains pays pour inciter les citoyens et les entreprises à recourir davantage aux transports collectifs. Ces expériences étrangères méritent d'être étudiées plus attentivement.

4. Les responsabilités des partenaires et les contraintes budgétaires

La révision du cadre financier du transport en commun est essentielle pour que les agglomérations du Québec puissent être en mesure de relever les défis et de saisir les enjeux des prochaines années en matière de transport urbain. Cette réforme devrait inciter la population à utiliser davantage le transport en commun. Elle devrait aussi favoriser un rehaussement de la qualité des services, notamment en encourageant l'amélioration de l'efficacité et de la performance des organismes de transport.

Les municipalités sont les premières responsables de l'organisation des services de transport en commun.

Une révision de l'aide gouvernementale au transport en commun est nécessaire d'abord afin d'assurer qu'elle soit prévisible, plus équitable et mieux adaptée aux besoins des différents organismes, et ensuite pour tenir compte des investissements majeurs qui devront être faits au cours des prochaines décennies.

Cette révision devrait tenir compte des efforts déjà substantiels que le ministère des Transports a faits pour le développement du transport en commun au cours des dernières années, et des efforts qui seront encore nécessaires dans l'avenir compte tenu des besoins prévus.

Avant de présenter des pistes d'action, il y a lieu de faire le point sur les responsabilités des partenaires et de rappeler le contexte budgétaire dans lequel le gouvernement du Québec doit évoluer.

Sur le plan des responsabilités :

- Il revient aux municipalités, en tant que premières responsables de l'organisation des services, de s'assurer que les organismes de transport en commun disposent des ressources financières nécessaires pour fournir des services en quantité et en qualité suffisantes.
- Les municipalités ne doivent pas diminuer leur contribution financière au transport en commun.
- Le rôle des autorités locales est d'organiser et de fournir les services, mais pas nécessairement de les exploiter. Les organismes de transport en commun sont, quant à eux, appelés à poursuivre l'amélioration de leurs façons de faire.
- Le rôle du gouvernement du Québec est de soutenir les municipalités dans l'exercice de leurs responsabilités en matière de transport en commun. Les règles régissant l'aide financière gouvernementale doivent être neutres, notamment quant au choix du mode d'exploitation (en régie ou à contrat), et à l'aide versée selon le type de service (urbain ou suburbain).

Sur le plan budgétaire :

- Le déséquilibre fiscal entre les deux ordres de gouvernement prive le Québec de toute marge de manœuvre budgétaire, de sorte qu'il peut difficilement envisager des solutions qui pourraient entraîner un accroissement de ses dépenses ou une réduction de ses revenus, sans contrepartie. Ainsi, le gouvernement fédéral serait interpellé dans le financement du transport en commun.
- Le rôle du gouvernement fédéral serait d'appuyer financièrement le gouvernement du Québec et les municipalités pour les aider à relever les défis majeurs qui se posent en matière d'investissements nécessaires pour le maintien et le développement du transport en commun, dans le respect des compétences du Québec.

5. Vers une approche intégrée – Les pistes d'action envisagées

Compte tenu de la situation actuelle, il est évident que, dans le domaine du transport en commun, le plus grand défi de la société québécoise au cours des prochaines années sera de maintenir et de renouveler les infrastructures et les équipements de transport, de façon à garantir la pérennité de ce bien collectif. Le défi est de taille en raison de l'ampleur des investissements à consacrer au cours des dix prochaines années pour assurer le maintien, l'amélioration et un développement minimal de services.

L'analyse de la situation nous montre qu'il est également nécessaire d'introduire de nouvelles façons de faire afin de permettre aux organismes de transport de disposer de moyens plus adéquats pour répondre aux besoins.

Afin de répondre aux problématiques soulevées précédemment, une série de pistes d'action, dans le cadre d'une approche intégrée, sont soumises à la discussion. L'approche proposée vise à insuffler un nouveau dynamisme au transport en commun en suggérant de nouvelles idées en vue de faciliter la tâche des organismes et de leur donner plus de souplesse. De plus, elle encourage l'utilisation des services de transport en commun et évoque l'introduction d'une nouvelle source de financement qui permettrait aux municipalités d'améliorer le niveau de service. Il s'agit donc d'une approche intégrée comportant plusieurs composantes qui incitent à revoir les façons de faire et à innover, afin d'augmenter et d'améliorer l'offre de services.

Les investissements nécessaires pour maintenir les équipements et les infrastructures en bon état et pour les améliorer sont très importants. Ces besoins dépassent les capacités financières des partenaires traditionnels que sont les usagers, le gouvernement du Québec et les municipalités. Si la contribution financière de ces partenaires doit absolument être maintenue, elle ne peut toutefois pas être augmentée significativement sans que cela ait des conséquences néfastes, tant pour les bénéficiaires des services que pour les autres partenaires. La contribution financière supplémentaire qui sera nécessaire pour combler les besoins futurs devra donc provenir d'un nouveau partenaire.

Le gouvernement fédéral s'est engagé à verser aux municipalités l'équivalent d'une partie de la taxe sur l'essence afin qu'elle soit consacrée aux investissements en matière d'infrastructures municipales. Cette contribution du gouvernement fédéral totaliserait quelque 5 milliards de dollars sur une période de cinq ans. Débutant en 2005, la contribution annuelle serait graduellement accrue pour atteindre 2 milliards de dollars au cours de la cinquième année.

Compte tenu de l'importance des investissements dans le transport en commun, l'aide fédérale annoncée apparaît non seulement utile, mais absolument nécessaire pour éviter une augmentation de la charge déjà lourde du ministère des Transports et des municipalités. La contribution du gouvernement fédéral devrait être versée par l'entremise de la Société de financement des infrastructures locales (SFIL). Le projet de loi n° 60 visant à créer cette société a été déposé à l'Assemblée nationale en juin 2004.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec souhaite encourager le recours à de nouvelles façons de faire comme le partenariat public-privé (PPP), incluant la gestion déléguée, et ce, dans le respect des travailleuses et travailleurs concernés, lorsqu'il est démontré que ce mode de prestation offre le meilleur rendement pour les fonds publics investis. À cet effet, il a adopté en juin dernier une politique-cadre sur le PPP qui fait état des objectifs et des principes qui sous-tendent cette nouvelle façon de faire et précise le cadre de gouvernance qui régit la mise en oeuvre de projets réalisés en mode PPP. Il a en outre déposé à l'Assemblée nationale le projet de loi n° 61 relatif à la création de l'Agence des partenariats public-privé du Québec. Celle-ci offrira des services de conseil et d'expertise auxquels pourraient recourir les organismes publics de transport en commun dans la mise en oeuvre des projets de PPP.

5.1 Renforcement de l'aide aux infrastructures

Il s'agit de conclure une entente avec le gouvernement fédéral afin qu'il joigne ses efforts à ceux du gouvernement du Québec pour dégager les fonds suffisants, pour faire face aux investissements majeurs qui devront être effectués au cours des dix prochaines années. L'entente recherchée respectera la juridiction du Québec et les fonds transiteront par la future Société de financement des infrastructures locales.

En ce qui a trait aux dispositions du programme d'aide, les investissements dans les garages et les autobus pourraient faire l'objet d'une action spécifique (action 5.3). Par contre, les infrastructures comme le métro, les trains de banlieue, les terminus, les voies réservées aux autobus sur rue ou en site propre et les stationnements d'incitation continueraient de faire l'objet d'un financement particulier au terme d'un processus comprenant une analyse et une approbation.

5.2 Introduction d'un volet « innovation »

Il s'agirait d'introduire un volet « innovation » en vertu duquel une aide financière pourrait être accordée pour le financement des nouvelles technologies et des initiatives destinées à améliorer la performance (systèmes de repérage des véhicules et d'information à la clientèle, par exemple).

5.3 Introduction d'une enveloppe de base pour le réseau d'autobus

Il s'agirait de remplacer l'aide financière destinée aux réseaux d'autobus par la création d'une enveloppe propre à chacun des organismes pour leur donner une plus grande autonomie dans leurs décisions concernant les investissements courants dans les réseaux d'autobus. Les organismes disposeraient ainsi de plus de latitude pour ajuster leur type de véhicules en fonction des besoins des usagers. De plus, la somme ainsi octroyée pourrait être affectée indifféremment à des services organisés en régie ou à contrat, ce qui permettrait aux organismes qui le souhaitent d'avoir recours au secteur privé sans être pénalisés. Cette enveloppe :

- remplacerait les subventions actuelles aux immobilisations pour l'achat d'autobus et de garages ainsi que les subventions à l'exploitation des CIT et OMIT;
- serait établie en fonction de paramètres comme le montant versé au cours des années antérieures pour les immobilisations relatives à l'achat d'autobus et de garages, le nombre d'usagers ou l'offre de service (heures, kilomètres, nombre de véhicules);
- couvrirait une période suffisante, afin que les organismes de transport puissent se donner une stratégie à moyen terme.

Les montants versés aux différents réseaux d'autobus seront pris en compte dans l'établissement de chacune des enveloppes de base.

5.4 Introduction d'une aide à l'amélioration des services

Il s'agit d'une aide financière additionnelle destinée à l'amélioration du niveau de service des réseaux d'autobus. Cette aide serait liée à une augmentation du service, mesurée en heures ou en kilomètres, ou encore selon d'autres paramètres qui pourraient être établis avec les organismes de transport.

5.5 Possibilité d'habiliter les municipalités à prélever une taxe sur les espaces de stationnement non résidentiel hors rue ou de convenir avec elles d'une autre source de revenus autonomes

En réponse aux demandes de certaines municipalités, il serait envisagé d'étudier la possibilité de donner aux autorités municipales, dans le cadre de négociations sur le pacte fiscal, le pouvoir de prélever une taxe sur les espaces de stationnement non résidentiel hors rue ou de convenir avec elles d'une autre source de revenus autonomes. Ces mesures permettraient aux municipalités qui le désirent de disposer de nouvelles ressources pour l'amélioration des services, notamment de transport en commun. Les modalités de cette nouvelle source devraient être définies avec le milieu municipal.

5.6 Admissibilité des municipalités de moins de 20 000 habitants à l'aide gouvernementale

Il serait envisagé de rendre les villes de moins de 20 000 habitants admissibles au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. L'élimination de cette barrière démographique de 20 000 habitants permettrait d'aider les petites municipalités qui souhaitent mettre en place des services de transport en commun.

5.7 Étude par le ministère des Finances de diverses mesures fiscales visant à favoriser l'utilisation du transport en commun

Les expériences étrangères montrent que d'autres pays ont recours à des mesures fiscales visant à encourager l'utilisation du transport en commun.

Un examen attentif de ces mesures pourrait amener la formulation de pistes d'action intéressantes.

5.8 Admissibilité des programmes-employeurs à l'aide gouvernementale

Les « Programmes-employeurs » qui soutiennent les entreprises désireuses d'offrir à leurs employés des formes de transport autres que l'automobile en solo pourraient aussi être financés par le programme d'aide.

5.9 Encouragement au développement d'autres modes de transport alternatifs tels que le covoiturage

Le programme actuel prévoit déjà la mise en œuvre de moyens tels que les voies réservées et les stationnements d'incitation. Il y aurait lieu d'envisager d'autres moyens d'action, dont le covoiturage, afin de favoriser encore davantage le développement durable.

Les orientations qui seront retenues devraient avoir une certaine pérennité, de façon à fournir aux organismes de transport un horizon suffisant pour une planification et une gestion efficaces. Cette approche intégrée ferait l'objet d'une réévaluation périodique comme l'ensemble des autres programmes gouvernementaux.

Conclusion

Le transport en commun est indispensable pour le développement du Québec. Il permet d'améliorer la compétitivité économique des agglomérations. Il contribue aussi à améliorer la santé de la population et sa qualité de vie. Il constitue un moyen très efficace pour aider à faire face aux exigences en matière de réduction des gaz à effet de serre. Il permet aussi de lutter contre l'exclusion sociale, pour les personnes qui ne disposent pas d'autres moyens de transport.

Le présent document énonce une série de pistes d'action dans une stratégie intégrée et cohérente de financement du transport en commun. Certaines de ces pistes d'action viseraient à soutenir la réfection et l'amélioration des infrastructures. D'autres encourageraient les organismes de transport à revoir leurs façons de faire et à innover afin d'augmenter et d'améliorer l'offre et la qualité des services et inciteraient la population à utiliser davantage le transport en commun. Seule une approche intégrée agissant à la fois sur l'offre et la demande de transport permettrait de relever les défis et les enjeux qui se posent en matière de transport urbain.

Plusieurs pistes d'action rejoignent les recommandations qui ont été formulées par les trois mandataires désignés par le ministre des Transports dans leur rapport respectif déposés le 24 janvier 2003. Ceux-ci avaient, entre autres, recommandé d'accroître les ressources consacrées au financement du transport en commun, notamment en faisant appel à la contribution financière du gouvernement fédéral. Ils avaient également proposé certaines mesures destinées à améliorer la productivité des services de transport en commun, dont la création d'un fonds de recherche et d'innovation, ainsi que diverses mesures visant à rendre l'environnement du transport en commun plus compétitif. Ils avaient aussi suggéré au gouvernement d'introduire des mesures fiscales favorisant le transport en commun.

Enfin, si nous voulons que le système de transport en commun continue de répondre aux besoins de la société québécoise et remplisse le rôle important qu'il joue sur le plan social et économique, il faut :

- trouver des solutions qui permettent au gouvernement du Québec, avec l'aide du gouvernement fédéral et des municipalités, de répondre aux besoins en investissements majeurs auxquels les organismes de transport feront face au cours de la prochaine décennie; c'est le principal défi à relever;
- apporter aux programmes existants les ajustements nécessaires pour donner une plus grande marge de manœuvre aux organismes de transport, plus de flexibilité, encourager davantage l'initiative et l'innovation, inciter la population à opter pour le transport en commun non seulement dans les grandes villes, mais aussi dans les municipalités des régions périphériques;

Le présent document énonce une série de pistes d'action dans une stratégie intégrée et cohérente de financement du transport en commun.



Source : Société de transport de Sherbrooke



Source : Ministère des Transports du Québec

- à plus long terme, revoir certaines questions concernant la gouvernance du transport en commun, notamment la place et le rôle des élus municipaux, le rôle des organismes supra-municipaux, le rôle de l'AMT dans la région de Montréal, certains éléments de fiscalité locale et de partage collectif des coûts.

Les partenaires sont conviés à donner leur avis sur les pistes envisagées.

Dès à présent, les organismes de transport en commun, les municipalités et les autres acteurs sont conviés à faire part de leur avis sur les pistes envisagées. Au cours de leurs échanges, le gouvernement du Québec et les municipalités se devront de placer la population au cœur de leurs préoccupations.

Les Québécois s'attendent, à juste titre, à ce que le gouvernement du Québec et les municipalités leur offrent des services publics de qualité, qui soient les plus efficaces possible, tout en tenant compte de leur capacité de payer. C'est là le défi qu'il nous faut relever.

Annexes

Annexe I

Les organismes de transport en commun

Organismes publics de transport en commun

[sociétés de transport et agence de transport]

Réseau de transport de la Capitale
Réseau de transport de Longueuil
Société de transport de Laval
Société de transport de Lévis
Société de transport de Montréal
Société de transport de l'Outaouais
Société de transport du Saguenay
Société de transport de Sherbrooke
Société de transport de Trois-Rivières
Agence métropolitaine de transport

Organismes municipaux et intermunicipaux de transport

[municipalités, régie municipale et regroupements de municipalités, comprenant les conseils intermunicipaux de transport (CIT) et le conseil régional de transport (CRT)]

Région de Montréal

CRT Lanaudière
CIT Chamby–Richelieu–Carignan
CIT du Haut–Saint–Laurent
CIT Laurentides
CIT La Presqu'Île
CIT Le Richelain
CIT Roussillon
CIT de Sorel–Varenes
CIT du Sud-Ouest
CIT de la Vallée-du-Richelieu
Municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu
Municipalité de Sainte-Julie
Municipalité de Valleyfield

Extérieur de Montréal

Municipalité de Baie-Comeau
Municipalité de Drummondville
Municipalité de Granby
Municipalité de Rimouski
Municipalité de Rouyn-Noranda
Municipalité de Val-d'Or
Municipalité de Victoriaville
Régie municipale de transport en commun du Centre-de-la-Mauricie

Annexe II

Le rôle des différents partenaires

LES ORGANISMES DE TRANSPORT

Les sociétés de transport

Dans les territoires centraux des six grandes régions métropolitaines de recensement du Québec, les services de transport en commun sont planifiés, organisés et dispensés par neuf sociétés de transport. Le conseil d'administration de ces sociétés est composé d'élus municipaux et de deux représentants des usagers (un pour les services réguliers et un pour les services adaptés aux personnes handicapées). Les sociétés de transport sont des organismes publics, qui possèdent tous les pouvoirs nécessaires pour planifier, organiser et exploiter des services de transport.

Les organismes municipaux et intermunicipaux de transport

En périphérie des régions métropolitaines de recensement et dans certaines régions de moyenne importance, les services de transport en commun sont planifiés et organisés par vingt et un organismes municipaux et intermunicipaux de transport, soit neuf conseils intermunicipaux de transport (CIT), un conseil régional de transport (CRT) et onze municipalités. Le CIT Laurentides, créé en septembre 2004, et le CRT de Lanaudière desservent la couronne nord de l'agglomération de Montréal. On trouve aussi en périphérie de cette agglomération huit autres CIT et trois municipalités. Ailleurs au Québec, il y a huit municipalités. Contrairement aux sociétés de transport, les organismes municipaux et intermunicipaux de transport ne peuvent exploiter eux-mêmes les services de transport. Ils doivent obligatoirement faire appel à un transporteur privé ou public pour l'exploitation.

L'encadrement particulier à la région de Montréal

Dans la grande région de Montréal où l'on trouve en plus des trois sociétés de transport en commun, neuf CIT, un CRT et trois municipalités organisatrices de transport, la nécessité de développer une vision régionale et l'importance des besoins ont amené le gouvernement à créer, en 1996, un organisme régional de transport.

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a pour mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, dont les services spéciaux pour les personnes handicapées, d'exploiter les services de trains de banlieue, d'en assurer le développement, de favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers.

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), créée au printemps 2000, s'est vue confier certaines responsabilités en matière de transport en commun, dont :

- l'approbation des plans stratégiques de l'AMT et des trois sociétés de transport de la région de Montréal;
- l'approbation du budget de l'AMT et un pouvoir de contestation des tarifs métropolitains;

- la désignation de trois des sept membres du conseil d'administration de l'AMT;
- la consultation sur le Programme triennal d'immobilisation de l'AMT, sur les dessertes métropolitaines par autobus ainsi que sur le réseau et les équipements métropolitains. Elle reçoit aussi, pour information, le Programme triennal d'immobilisation du métro de la Société de transport de Montréal (STM).

Les municipalités

Mis à part le cas de l'AMT, qui relève du gouvernement, les municipalités ont la responsabilité du financement des organismes qui organisent le transport sur leur territoire. Elles approuvent les budgets et les emprunts et sont responsables des déficits d'exploitation ainsi que du financement des immobilisations. Les élus municipaux nomment aussi les membres des conseils d'administration de leurs organismes de transport.

Le ministère des Transports du Québec

Le ministère des Transports du Québec est responsable de la planification générale ainsi que de l'élaboration des politiques et des programmes en matière de transport. Il est aussi responsable de la gestion du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et, à ce titre, fournit un soutien financier aux différents organismes de transport en commun. Le Ministère est également responsable des lois régissant les différents organismes de transport. En outre, l'AMT relève de sa compétence.

Annexe III

L'encadrement financier actuel

L'encadrement financier du transport en commun a été modifié à différentes reprises au cours des dernières années. Parmi les modifications les plus importantes, rappelons la modification du partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités, entrée en vigueur en 1992. Le gouvernement du Québec a procédé à cette occasion à une révision du financement du transport en commun. Il a réaffirmé qu'il s'agissait d'un service de nature locale, dont le financement devait par conséquent être assuré principalement par des sources locales. Le gouvernement s'est alors retiré presque complètement du financement des coûts d'exploitation, pour se concentrer sur l'aide pour les immobilisations, pour lesquelles il finance environ les trois quarts des dépenses. En échange, le gouvernement a donné aux municipalités de nouvelles sources de revenu, en créant la surtaxe sur les immeubles non résidentiels et des mesures assurant une contribution des automobilistes aux coûts du transport en commun (des droits d'immatriculation de 30 \$ pour les véhicules de promenade sur les territoires desservis par une société de transport, à partir de 1992, et une taxe sur l'essence de 1,5 ¢ le litre dans la région métropolitaine de Montréal, à partir de 1996).

LE PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes a pour objectif général de créer, surtout au cœur des grandes agglomérations urbaines, des conditions favorisant l'utilisation et le développement du transport en commun. Plus précisément, il vise à soutenir les municipalités et les organismes chargés de l'organisation du transport en commun en contribuant :

- au maintien, à l'amélioration et au développement des infrastructures et des équipements;
- à l'amélioration des services, notamment en ce qui a trait à la fréquence et à la desserte;
- à la diversification des activités assumées par les transporteurs privés appelés à agir comme fournisseurs de services auprès des CIT et de certaines municipalités.

Le Programme d'aide a fait l'objet de plusieurs modifications au fil des années, afin de suivre l'évolution des services et les capacités budgétaires des gouvernements. Aujourd'hui, le programme comporte deux volets: le premier volet est destiné aux sociétés de transport en commun et à l'AMT, tandis que le second s'adresse aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport.

L'aide destinée aux sociétés de transport

L'aide gouvernementale destinée aux sociétés de transport et à l'AMT touche uniquement les dépenses d'immobilisation. Ainsi, le gouvernement du Québec finance à 100 % le coût lié au développement des modes de transport rapide (métro, train de banlieue et système léger sur rail) et à 75 % la réfection et le remplacement de leurs équipements. Pour ce qui est des services d'autobus, il contribue à hauteur de 75 % pour les coûts de construction et de réfection des garages, des terminus et des stationnements gratuits pour les usagers ainsi que pour la mise en place de voies réservées. Il assume en outre 50 % du coût d'acquisition des véhicules.

Les priorités de ce volet sont d'abord les investissements dans le maintien et la réfection des actifs. Depuis 1991, les sociétés de transport doivent obligatoirement présenter des études justificatives, dont une analyse avantages-coûts, pour pouvoir obtenir une subvention dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Le tableau ci-dessous résume la nature des subventions offertes dans le cadre de ce programme.

Catégorie	Description	Taux de subvention
Réseau d'autobus	• Achat et remplacement d'autobus	50 %
	• Acquisition, construction, agrandissement, remplacement ou réfection des terminus, garages, centres administratifs, voies réservées et stationnements incitatifs	75 %
	• Aménagement des voies réservées	75 %
Système de transport terrestre guidé (ex. : métro)	• Coût de construction ou de prolongement	100 %
	• Coût de remplacement ou de réfection	75 %

L'aide destinée aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport

L'aide gouvernementale destinée aux OMIT est calculée en fonction des recettes générées par le service. La subvention représente 40 % des recettes tirées des droits de passage payés par les usagers, sur la base du tarif ordinaire, jusqu'à concurrence de 75 % du déficit d'exploitation ou d'un plafond correspondant à la subvention accordée en 1996.

Le tableau suivant présente les budgets alloués (en million de dollars) pour ce programme au cours des trois dernières années et les prévisions pour la présente année.

Nature de la subvention	2001-2002	2002-2003	2003-2004 ⁴	2004-2005 ⁵	Variation
Subvention pour les immobilisations	162,8	163,2	160,9	186,2	14,4 %
Subvention pour l'exploitation ⁶	17,6	18,8	19,5	20,9	18,7 %
Autres subventions ⁷	12,3	7,6	7,2	4,5	-63,4 %
TOTAL	192,7	189,6	187,6	211,6	9,9 %

LA CONTRIBUTION DES AUTOMOBILISTES AU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Depuis que le transport en commun est devenu un service public, son financement a toujours reposé sur les partenaires traditionnels que sont les usagers, les municipalités et le gouvernement du Québec. Toutefois, sur la base du principe de la contribution des bénéficiaires indirects, le gouvernement du Québec a innové en faisant intervenir un quatrième partenaire dès 1992.

Ainsi, les automobilistes ont été appelés à participer au financement du transport en commun par le biais du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun. Ce fonds est alimenté par l'imposition d'un droit de 30 \$ perçu à même les droits d'immatriculation des véhicules, dans chacune des six régions métropolitaines de recensement du Québec.

Le nouvel encadrement institutionnel et financier mis en place dans la région de Montréal en 1996 avec la création de l'AMT a été accompagné de l'imposition d'une surtaxe sur l'essence. Ainsi, dans la grande région de Montréal, les automobilistes doivent déboursier, en plus des 30 \$ sur l'immatriculation, 1,5 ¢ le litre d'essence pour le financement des services de transport en commun offerts dans cette région, et permettre à l'AMT de jouer pleinement son rôle.

4. Données prévisionnelles révisées en mars 2004.

5. Prévisions établies à partir des crédits budgétaires.

6. Les subventions pour l'exploitation ont été ajustées pour refléter les sommes reçues par les organismes sur une base annuelle.

7. Enquêtes, études, mesures transitoires (compensation pour droits d'immatriculation non perçus, aide à Longueuil pour le métro, compensation allouée à l'AMT pour contributions municipales non versées pour les trains de banlieue, mise en commun des services, etc.).

Annexe IV

Les expériences ailleurs au Canada et à l'étranger

LA SITUATION DANS LES AUTRES PROVINCES CANADIENNES

Un rapide survol des actions gouvernementales fait ressortir la diversité des formes et des niveaux d'aide entre les provinces. Trois provinces (Ontario, Colombie-Britannique et Manitoba) apportent en 2004 une aide financière directe aux réseaux de transport en commun. Deux de ces provinces (Colombie-Britannique et Ontario) font aussi appel aux automobilistes pour le financement de ce mode de transport. Par ailleurs, l'Alberta accorde une aide destinée aux investissements dans les transports (réseau routier et transport en commun) qui prend la forme du produit d'une taxe de 5 ¢ le litre d'essence à Calgary et à Edmonton, et d'une subvention de 60 \$ par habitant dans les autres villes. Les autres provinces canadiennes accordent plutôt aux municipalités des subventions qui ne sont pas liées à des conditions particulières, et dont une part peut par conséquent être affectée au transport en commun.

L'Alberta

L'Alberta perçoit une taxe provinciale de 9 ¢ le litre d'essence. Aucune surtaxe régionale sur l'essence n'est imposée dans cette province. Les villes d'Edmonton et de Calgary bénéficient d'une subvention provinciale équivalant à 5 ¢ le litre de carburant livré aux fins de vente dans les limites de leurs territoires respectifs. En 2003, ce mécanisme de financement a rapporté près de 75 millions de dollars à Edmonton et environ 90 millions de dollars à Calgary. Le financement ainsi réuni est affecté aux immobilisations de transport, par exemple les routes, les ponts et le transport en commun. Il appartient aux villes de définir leurs priorités en matière de financement. Toutes les autres villes de la province reçoivent une subvention de 60 \$ par habitant, financement qu'elles appliquent aux immobilisations de transport, comme les routes, les ponts et le transport en commun. Ces villes ont, elles aussi, le pouvoir de déterminer leurs propres priorités en matière de financement. La province n'accorde pas d'aide particulière pour l'exploitation des transports en commun. Bien que les villes d'Edmonton et de Calgary exploitent directement leur propre réseau de transport en commun, certaines villes de moindre importance préfèrent recourir à l'impartition pour le volet exploitation de leurs services de transport en commun.

La Colombie-Britannique

En Colombie-Britannique, deux organismes ont la responsabilité d'assurer des services de transport en commun. BC Transit est la société d'État qui est responsable de la prestation des services de transport public à l'échelle de la province, à l'extérieur de l'agglomération urbaine de Vancouver. À l'intérieur de cette agglomération, il incombe à l'administration des transports de la Communauté urbaine de Vancouver, TransLink, d'organiser les services de transport en commun.

En plus d'administrer et d'exploiter le système de transport en commun de la région de Victoria, BC Transit s'acquitte de la planification, du financement, de la gestion, de la commercialisation et de l'administration de contrats pour les services de transport en commun dans 50 municipalités de la Colombie-Britannique. L'agglomération de Victoria a reçu en 2001 des subventions représentant environ 30 % des coûts. De plus, elle bénéficie du produit d'une taxe de 2,5 ¢ le litre d'essence, qui couvre environ 14 % des coûts. Dans les autres agglomérations, l'aide gouvernementale couvre environ 47 % des dépenses.

TransLink a été créé en 1999 essentiellement dans le but d'améliorer le réseau de transport de l'agglomération régionale de Vancouver. Dans cette perspective, la société a non seulement apporté des améliorations aux services de transport en commun, mais également à l'ensemble du réseau de transport. Il y a eu d'importantes améliorations du réseau routier, de la signalisation et des intersections, ainsi que des installations pour piétons et cyclistes. Les services assurés par TransLink sont diversifiés : réseau d'autobus, SkyTrain, SeaBus et train de banlieue West Coast Express. TransLink est également responsable du programme AirCare, chargé du contrôle des émissions polluantes dans la partie méridionale de la province, et elle participe à la gestion de la demande en transport de cette région.

Des pouvoirs financiers spéciaux ont été consentis à TransLink afin de lui permettre de percevoir des revenus de différentes façons : tarifs-passagers, tarifs de stationnement, taxes foncières, péages, droits associés aux véhicules automobiles ou droits d'utilisation. Cet organisme reçoit une tranche de 11,5 ¢ le litre vendu à l'intérieur des limites territoriales du district de la région métropolitaine de Vancouver. En 2003, cette taxe a permis d'amasser des revenus de 241 millions de dollars pour financer le transport en commun et la partie du réseau routier supérieur sous sa responsabilité. Les sources de financement dédiées ont couvert environ 40 % du coût du transport en commun⁸. Le gouvernement assume aussi une part des dépenses d'immobilisation du SkyTrain. La responsabilité du financement des grands projets mis en œuvre dans l'agglomération de Vancouver est partagée par TransLink et la province. La répartition du financement est négociée pour chaque projet.

L'Ontario

En Ontario, les services de transport en commun sont de compétence municipale et sont généralement assurés par des administrations nommées par les conseils municipaux. Le gouvernement de l'Ontario s'est réengagé dans le financement du transport en commun en 2002, après s'en être complètement retiré en 1998. Il a aussi repris en 2002 la responsabilité financière de GO Transit et nomme les membres de son conseil d'administration. GO Transit est l'agence responsable des trains de banlieue et des autobus express dans la région de Toronto.

Le gouvernement de l'Ontario est au centre d'un plan décennal d'investissement dans le transport en commun, plan prévoyant l'injection de 3,25 milliards de dollars pour le renouvellement et l'expansion des services visés, qui a été annoncé en 2001. Le plan prévoit l'attribution de fonds pour payer une partie des coûts d'exploitation

8. Dont 35 % provenant de la taxe sur l'essence, le reste provenant d'un droit sur le compte d'électricité et d'une taxe de vente sur le stationnement tarifé.

et d'immobilisation de base du réseau GO Transit, et ce, au rythme d'environ 100 millions de dollars par année, ainsi que le versement d'environ 1,5 milliards de dollars pour soutenir les partenariats d'investissement dans le transport en commun et environ 1 milliard de dollars pour le programme de renouvellement des équipements de transport en commun. De plus, la province s'est engagée à verser un tiers du financement prévu pour les trois premières années d'application du plan de capital de croissance de GO Transit, évalué à 3,3 milliards de dollars.

Les crédits de transfert au transport en commun devraient probablement s'établir à environ 400 millions de dollars par an à moyen terme (497 millions de dollars en 2004-2005). Le gouvernement ontarien a aussi annoncé, dans le discours sur le budget, qu'il remettra aux organismes de transport en commun le rendement d'une partie de la taxe sur l'essence, selon une répartition à convenir avec les représentants municipaux. Le transfert se fera selon le calendrier suivant : 1 ¢ le litre à compter d'octobre 2004, 1,5 ¢ le litre à compter d'octobre 2005 et 2 ¢ le litre à compter d'octobre 2006. Pour l'année budgétaire en cours, cela représente 78 millions de dollars. À partir d'octobre 2006, cela représentera 300 millions de dollars par an.

Le Manitoba

Au Manitoba, les réseaux de transport en commun reçoivent des subventions pour les immobilisations et l'exploitation. Selon les données de l'ACTU pour l'année 2002, les subventions gouvernementales couvrent environ 21 % des dépenses totales (16 % des dépenses d'exploitation et environ 55 % des dépenses d'immobilisation).

LA SITUATION AUX ÉTATS-UNIS

Aux États-Unis, tant le gouvernement fédéral que les gouvernements des États participent au financement du transport en commun. De plus, certains États permettent aux autorités locales de prélever directement certains droits et taxes pour financer le transport en commun.

Le gouvernement fédéral s'implique de façon importante dans le financement des immobilisations. La loi (Transportation Equity Act for the 21st Century) lui permet d'assumer jusqu'à 80 % des coûts des projets d'immobilisation, le reste étant assumé par les États, les autorités locales ou les organismes de transport. Selon les données de l'American public transportation association (APTA) pour 2002, 41 % des dépenses d'immobilisation étaient financées par le gouvernement fédéral, 12 % par les États, 20 % par les autorités locales et 27 % par les organismes de transport à partir de sources autonomes ou dédiées.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral contribue peu au financement des dépenses d'exploitation. En 2002, il assumait 5 % des coûts d'exploitation, comparativement à 25 % pour les États et 20 % pour les autorités locales. Les revenus provenant des usagers (tarification) représentaient 34 % des coûts, et 16 % des coûts d'exploitation étaient financés par les organismes de transport à partir de sources dédiées (péages et taxes).

Globalement, les revenus provenant des usagers couvrent 22 % des coûts totaux, les autres revenus des organismes de transport, environ 20 %, l'aide du gouvernement fédéral, 17 %, celle des États, 21 % et celle des autorités locales, 20 %.

L'approche américaine se distingue par les sources de financement affectées exclusivement au transport en commun. Les organismes en tirent directement 14 % de leurs revenus totaux. De plus, les États et les autorités locales misent sur des sources dédiées pour couvrir environ les deux tiers de leur contribution, si bien que l'impôt foncier ne représente qu'un peu plus de 7 % des revenus. De 1990 à 2002, les contributions au transport en commun ont augmenté en moyenne de 5,41 % par an. Les sources dédiées et autres ainsi que les contributions des États sont celles dont la hausse a été la plus rapide, alors que les recettes-passagers ont crû de seulement 3,25 % par an.

Face à l'augmentation rapide des coûts des services de transport en commun durant les années 1980, plusieurs régions métropolitaines ont décidé de recourir à un processus de mise en concurrence pour l'exploitation d'une partie de leurs réseaux de transport en commun. On estime qu'en 2001, environ 9 % des réseaux d'autobus avaient recours à un processus de mise en concurrence pour l'exploitation, en tout ou en partie, de leurs services, ce qui leur a permis de réaliser certaines économies.

Le tableau suivant, tiré d'une étude effectuée en 2000 par la firme Samson, Bélair, Deloitte & Touche, compare, à titre illustratif, les coûts unitaires d'exploitation dans un contexte compétitif à ceux des services organisés en régie.

Coûts d'exploitation ⁹ dans des contextes compétitif et non compétitif des services de transport en commun par région métropolitaine en 1995 (\$ US/mille-véhicule)				
Zone urbaine	Contexte compétitif	Contexte non compétitif	Écart	Proportion des services impartis
Cleveland	1,46 \$	5,09 \$	-71,30 %	0,50 %
Portland	3,04 \$	4,44 \$	-31,60 %	0,60 %
Détroit	2,47 \$	4,93 \$	-49,90 %	1,20 %
Tampa – Saint-Petersburg	2,76 \$	3,43 \$	-19,40 %	1,50 %
Philadelphia	1,26 \$	7,08 \$	-82,20 %	1,70 %
Pittsburgh	2,36 \$	4,79 \$	-50,70 %	2,20 %
New York	4,40 \$	7,24 \$	-39,20 %	3,20 %
Milwaukee	2,61 \$	4,43 \$	-41,00 %	3,30 %
Miami	2,47 \$	4,49 \$	-45,10 %	4,10 %
Charlotte	2,27 \$	3,56 \$	-36,20 %	5,00 %
Washington – Baltimore	2,92 \$	6,21 \$	-53,00 %	5,20 %
Houston	2,44 \$	3,93 \$	-37,80 %	5,40 %
Chicago	2,92 \$	6,27 \$	-53,40 %	5,50 %
Atlanta	2,54 \$	4,29 \$	-40,90 %	6,00 %
Saint-Louis	1,86 \$	3,68 \$	-49,30 %	6,20 %
Kansas City	2,47 \$	4,63 \$	-46,60 %	6,40 %
Sacramento	3,14 \$	4,76 \$	-34,00 %	6,90 %
Seattle	3,68 \$	4,65 \$	-20,70 %	6,90 %
Hartford	2,40 \$	4,44 \$	-45,90 %	7,10 %
Boston	2,45 \$	6,89 \$	-60,50 %	11,30 %
Los Angeles	2,73 \$	5,57 \$	-51,00 %	13,00 %
San Francisco	3,01 \$	5,96 \$	-49,50 %	14,50 %
Minneapolis – Saint-Paul	3,32 \$	4,47 \$	-25,70 %	16,90 %
San Diego	2,30 \$	3,58 \$	-35,80 %	20,00 %
Indianapolis	1,85 \$	3,83 \$	-51,70 %	21,50 %
Denver	2,86 \$	3,98 \$	-28,10 %	25,40 %
Dallas – Fort Worth	2,68 \$	4,91 \$	-45,50 %	28,00 %
Phoenix	2,02 \$	3,89 \$	-48,10 %	28,00 %
Austin	3,37 \$	4,39 \$	-23,30 %	32,60 %
Greensboro – Winston Salem – Hight Point	2,70 \$	2,72 \$	-0,90 %	38,80 %

Source: Samson, Bélair, Deloitte & Touche, *Solutions en management, Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ), Étude d'opportunité – Vers un transport en commun plus compétitif pour la région de Montréal, rapport final, le 14 avril 2000, p. C-3.*

9. Ce tableau compare les coûts d'opération en 1995 des services de transport en commun offerts en contexte compétitif et ceux qui ne sont pas en contexte compétitif.

LA SITUATION EN EUROPE

L'implication financière des gouvernements varie beaucoup selon les pays. La situation en Grande-Bretagne est très différente de ce qu'on observe dans le reste de l'Europe, tant dans la façon de fournir les services que pour le financement.

La Grande-Bretagne

En Grande-Bretagne, il convient de distinguer l'encadrement institutionnel et financier en vigueur à Londres de celui qui existe dans le reste du pays. En effet, le « Transportation Act » de 1985 déréglementait et privatisait les services de transport en commun en Angleterre, à l'exception du réseau de Londres. Durant la même période, Londres a mis en place un processus graduel de mise en concurrence du réseau d'autobus.

Londres

Transport for London (TFL), organisme créé en 2000, est l'autorité organisatrice des transports pour l'agglomération de Londres. Elle est responsable de l'organisation et du financement de tous les systèmes et réseaux de transport urbain. Elle agit sous l'autorité du maire de Londres. Elle est gérée par un conseil d'administration dont les membres sont nommés par le maire. Ce dernier en assume lui-même la présidence. Les arrondissements, pour leur part, demeurent responsables des routes locales.

Le budget annuel de TFL est de quelque 5 milliards de livres sterling qui proviennent, entre autres, de la tarification, de subventions gouvernementales, de la taxe sur la congestion et de la « Council tax percept ». La subvention du gouvernement central a doublé entre 2000-2001 et 2004-2005, et elle atteint aujourd'hui plus de 2 milliards de livres sterling.

TFL réalise sa mission par l'intermédiaire d'un ensemble de sociétés couvrant chacune un secteur d'activité du domaine des transports : métro, train, autobus, réseau routier, transport ferroviaire, transport maritime, etc. Ces sociétés sont engagées dans les PPP à divers degrés.

London Underground est responsable de l'exploitation du métro de Londres et de la gestion des contrats de PPP visant l'entretien ainsi que la modernisation des infrastructures et des équipements. Le gouvernement britannique, qui a procédé lui-même aux appels d'offres, a signé trois contrats de PPP d'une durée de 30 ans pour la réfection du métro. Deux contrats ont été accordés à MétroNet et le troisième à Tube Lines.

London Buses (LB) est responsable de l'organisation des services de transport par autobus. Il établit le niveau de service ainsi que les itinéraires. Il est aussi responsable des terminus et des abribus ainsi que des équipements connexes. Les services d'autobus sont exploités à contrat par le secteur privé. LB procède par appel d'offres pour confier l'exploitation de ses différents circuits à des transporteurs privés¹⁰.

10. Jusqu'à 1994, une filiale de la London Transport (société de la couronne responsable de l'organisation des services d'autobus avant la création de TFL) exploitait treize services d'autobus, qui devaient faire compétition aux transporteurs privés pour obtenir les contrats d'exploitation des circuits. Ces différents services ont été privatisés en 1994.

Londres est la seule ville de la Grande-Bretagne à avoir été épargnée par la déréglementation des systèmes de transport par autobus. Compte tenu de l'importance de cette ville et de son réseau de transport en commun, le gouvernement britannique a opté pour un processus graduel de mise en concurrence pour l'exploitation des services d'autobus. Ainsi, la transition de l'exploitation en régie vers le système de mise en concurrence sous contrôle public a été imposée par une loi. Cette transition s'est faite sur une période de 14 ans, de 1985 à 1999, afin de réduire notamment les conséquences négatives pour les employés. Le tableau suivant, tiré d'une présentation de Wendell Cox¹¹, fait ressortir les principaux résultats obtenus par le processus de mise en concurrence.

Réseau d'autobus de Londres				
Année financière	Véhicule/kilomètre (000 000)	Coût (exploitation et immobilisation) (000 000 £)	Coût par véhicule/kilomètre (Prix 2000)	Achalandage annuel (000 000)
1984-1985	268	886	3,31 £	1,160
1985-1986	263	799	3,04 £	1,152
1986-1987	260	743	2,86 £	1,164
1987-1988	263	697	2,65 £	1,207
1988-1989	274	713	2,60 £	1,211
1989-1990	282	686	2,43 £	1,188
1990-1991	300	702	2,34 £	1,178
1991-1992	316	705	2,23 £	1,149
1992-1993	321	690	2,15 £	1,129
1993-1994	326	639	1,96 £	1,117
1994-1995	322	596	1,85 £	1,167
1995-1996	329	569	1,73 £	1,205
1996-1997	332	551	1,66 £	1,242
1997-1998	342	578	1,69 £	1,294
1998-1999	344	564	1,64 £	1,279
1999-2000	354	577	1,63 £	1,296
Variation	32,2%	-34,9%	-50,8%	11,7%

Source: Wendell COX et Brice DUTHION, *Competition in Urban Public Transportation, a World View, 7th International Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport*, juin 2001, p. 12.

De plus, la rentabilité du réseau d'autobus a été considérablement améliorée. Les revenus tirés des droits de passage couvraient en 2000, 95 % des coûts totaux (immobilisation et exploitation), comparativement à 60 % avant la mise en concurrence.

De façon plus large, l'encadrement institutionnel et financier mis en place pour l'agglomération de Londres, avec la création en 2000 d'une seule autorité responsable de l'organisation et du financement de l'ensemble du transport urbain, a permis,

11. Wendell COX et Brice DUTHION, *Competition in Urban Public Transportation, a World View, 7th International Conference on Competition and Ownership in Land Passenger transport*, juin 2001.

grâce à une stratégie cohérente, de régler plusieurs des problèmes qui étaient à la source de la crise des transports à Londres. La décision de facturer l'accès au centre-ville en automobile, combinée à une amélioration des services d'autobus, a permis d'atteindre des résultats intéressants. En février 2003, Londres est devenue la première agglomération de grande taille à avoir réduit substantiellement la congestion dans son centre-ville. Cette stratégie a aussi permis d'accroître, pour la première fois, l'utilisation de l'autobus par rapport à celle de l'automobile.

AILLEURS EN GRANDE-BRETAGNE

Depuis 1985, les services d'autobus offerts en dehors de Londres ont été déréglementés. La Loi de 1985 établit toutefois une distinction entre les services commerciaux et non commerciaux (jugés non rentables). Environ 85 % des services de transport par autobus ont été organisés sur une base commerciale et 15 % sur une base non commerciale.

Les exploitants privés sont responsables de l'organisation et du financement des services commerciaux. Ils établissent les parcours, les horaires et fixent les tarifs.

Les services non commerciaux sont organisés et financés par les autorités locales. Ces dernières décident des services « socialement nécessaires » et sont responsables de leur financement. Les exploitants de ces services sont sélectionnés sur appel d'offres.

L'aide au transport en commun

Bien que les services de transport par autobus aient été déréglementés, les gouvernements (autorités locales et gouvernement britannique) restent encore présents dans le financement. L'aide accordée au transport en commun prend différentes formes :

- aide des autorités locales, qui sont responsables financièrement des déficits des services non commerciaux;
- aide du gouvernement central pour permettre d'offrir des réductions de tarifs aux personnes âgées et aux personnes handicapées. Le tarif réduit correspond à environ 50 % du tarif ordinaire. En 1997-1998, le gouvernement a versé environ 440 millions de livres en subvention à ce titre;
- subvention au transport rural : le gouvernement a fourni, par le biais des autorités locales, environ 60 millions par année pour des services d'autobus dans les zones rurales;
- ristourne sur l'achat du carburant : les services locaux d'exploitation de transport par autobus reçoivent une ristourne sur les taxes payées à l'achat du carburant.

La déréglementation des services a toutefois entraîné certains problèmes. Les coûts unitaires ont diminué de 54 % de 1986 à 2000, et l'achalandage diminuait d'environ 34 %.¹²

12. Wendell COX et Brice DUTHION, *Competition in Urban Public Transportation, a World View*, 7th International Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport, juin 2001, p. 13.

La France

L'encadrement financier mis en place dans les différentes agglomérations françaises est caractérisé par le « versement transport ». Cette taxe est perçue auprès de toute entreprise ayant plus de neuf employés. Les revenus générés par cette taxe constituent une importante source de financement pour le transport en commun. L'encadrement n'est pas le même en province qu'à Paris.

La situation en province

La responsabilité du transport en commun incombe aux autorités locales. L'autorité organisatrice de transport (AOT) est généralement une commune ou un regroupement de communes. L'AOT a l'entière responsabilité de l'organisation et du financement du transport en commun. Elle peut gérer elle-même son service de transport en commun (gestion en régie) ou en confier l'exploitation à un prestataire public ou privé (gestion déléguée). En 2001, 10 % des réseaux étaient exploités en régie et environ 90 % en gestion déléguée¹³.

On distingue deux procédures de délégation, en fonction de l'autonomie et de la marge de manœuvre laissée à l'exploitant :

- la procédure de marché public : l'exploitant est un simple exécutant, qui a très peu de marge de manœuvre;
- la procédure de délégation de service public : forte délégation de l'AOT vers l'exploitant, en particulier en liant la rémunération de l'exploitant à la fréquentation du service et aux recettes qui en découlent.

Chaque procédure obéit à des règles précises, définies dans le premier cas par le Code des marchés publics et dans le second par la Loi Sapin.

Les relations qui s'établissent entre les autorités organisatrices et les exploitants peuvent être classées en trois grandes catégories, en fonction du partage des risques industriel (charges d'exploitation du service) et commercial (recettes d'exploitation) entre l'AOT et son exploitant :

- Contrat à contribution forfaitaire : l'exploitant s'engage pour un niveau de dépenses annuelles ainsi que pour un niveau de recettes. L'AOT s'engage à lui verser annuellement une contribution correspondant à l'écart entre les charges et les recettes convenues. Cette contribution étant préétablie, l'exploitant se trouve à assumer le risque relatif aux dépenses d'exploitation ainsi que celui qui est lié aux recettes. En 2001, la moitié des réseaux étaient exploités selon ce type de contrat. La procédure permettant de conclure de tels contrats est encadrée par la Loi Sapin.
- Contrat de gestion à prix forfaitaire : l'exploitant s'engage pour un niveau de dépenses et en assume le risque. L'AOT est responsable des recettes provenant de l'exploitation. En 2001, près de 30 % des réseaux étaient exploités selon ce type de contrat. La procédure permettant de conclure de tels contrats est encadrée par le Code des marchés publics, sauf si le contrat prévoit un mécanisme d'intéressement de nature à faire dépendre la rémunération du transporteur des recettes d'exploitation.

13. Thierry GOUIN, L'expérience française en matière de gestion déléguée dans les transports publics urbains, CERTU, Présentation faite à Montréal le 27 novembre 2003.

- Contrat de gérance : l'exploitant s'engage pour un coût unitaire de service. Ce coût est appliqué au niveau de service demandé par l'AOT. Cette dernière est aussi responsable des recettes d'exploitation. En 2001, 18 % des réseaux étaient exploités selon ce type de contrat. La procédure permettant de conclure de tels contrats est encadrée par le Code des marchés publics.

Par ailleurs, environ 2 % des contrats concernant l'exploitation des réseaux en 2001 relevaient d'une autre catégorie de contrat, la concession. Dans ce dernier cas, un groupe d'investisseurs aménage une infrastructure et en assure l'investissement, moyennant un contrat de concession de longue durée (30 ans généralement).

Le versement transport constitue la principale source de financement des réseaux de transport en commun en dehors de la région de la capitale. En 2001, il représentait 48 % des coûts totaux (exploitation et immobilisation), comparativement à 23 % pour les usagers. Vingt-six pour cent étaient financés par les autorités locales (régions, départements, communes), y compris par des emprunts; et l'aide du gouvernement central couvrait environ 3 %¹⁴.

Paris

La région parisienne est un cas particulier. Contrairement à ce qui se fait dans le reste du pays, à Paris le gouvernement est très engagé dans l'organisation, l'exploitation et le financement du transport en commun. L'autorité organisatrice des transports, le Syndicat des transporteurs de l'Île-de-France (STIF) est en fait contrôlé par le gouvernement. Celui-ci nomme la moitié des membres de son conseil d'administration, qui est présidé par le préfet de la région. De plus, les deux principales entreprises exploitantes, la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et la Société nationale des chemins de fer (SNCF), sont des sociétés dont les dirigeants sont nommés directement par l'État. Par ailleurs, le gouvernement apporte un soutien financier plus important que dans le reste du pays.

En 2001, la contribution du gouvernement couvrait environ 10 % des coûts totaux (immobilisation et exploitation). De plus, la contribution des services publics (RATP et SNCF) représentait environ 11 % des coûts totaux. Il s'agit d'une particularité de la région parisienne, où les services publics de transport sont fortement sollicités pour le financement des dépenses liées à l'investissement. Trente-deux pour cent des coûts totaux étaient financés par l'utilisateur, dont 7 % sous forme de remboursement des tarifs par les employeurs. Les autorités locales (région, département) contribuaient pour environ 17 % des coûts et le versement transport couvrait environ 30 %¹⁵.

14. Christian PHILIP, député du Rhône, Le financement des déplacements urbains, rapport de mission soumis le 9 décembre 2003.

15. Ibid.

La Suède

Le gouvernement suédois a imposé en 1992 un transfert de la responsabilité des services de transport en commun vers les autorités locales. Le gouvernement ayant réduit les subventions aux administrations régionales, ces dernières ont décidé de recourir à un processus de mise en concurrence pour réduire le coût des services de transport en commun.

Stockholm, une agglomération de 1,8 million d'habitants, est dotée de 1 700 autobus, 900 voitures de métro et 300 voitures de train de banlieue. Il s'agit du plus grand réseau de transport en commun de la Suède. Actuellement, l'exploitation de tous les services de transport en commun (autobus, métro, et trains de banlieue) est réalisée à contrat par le secteur privé. Le passage de l'exploitation en régie au processus de mise en concurrence s'est réalisé sur une période de sept ans, de 1991 à 1998. Les résultats atteints sont forts intéressants. Le niveau de service a augmenté de 16 % de 1991 à 1999, alors que les coûts unitaires diminuaient de 20 % et les dépenses totales de 7 %¹⁶. L'achalandage a augmenté, pour atteindre 365 millions de déplacements en 1999.

Le Danemark

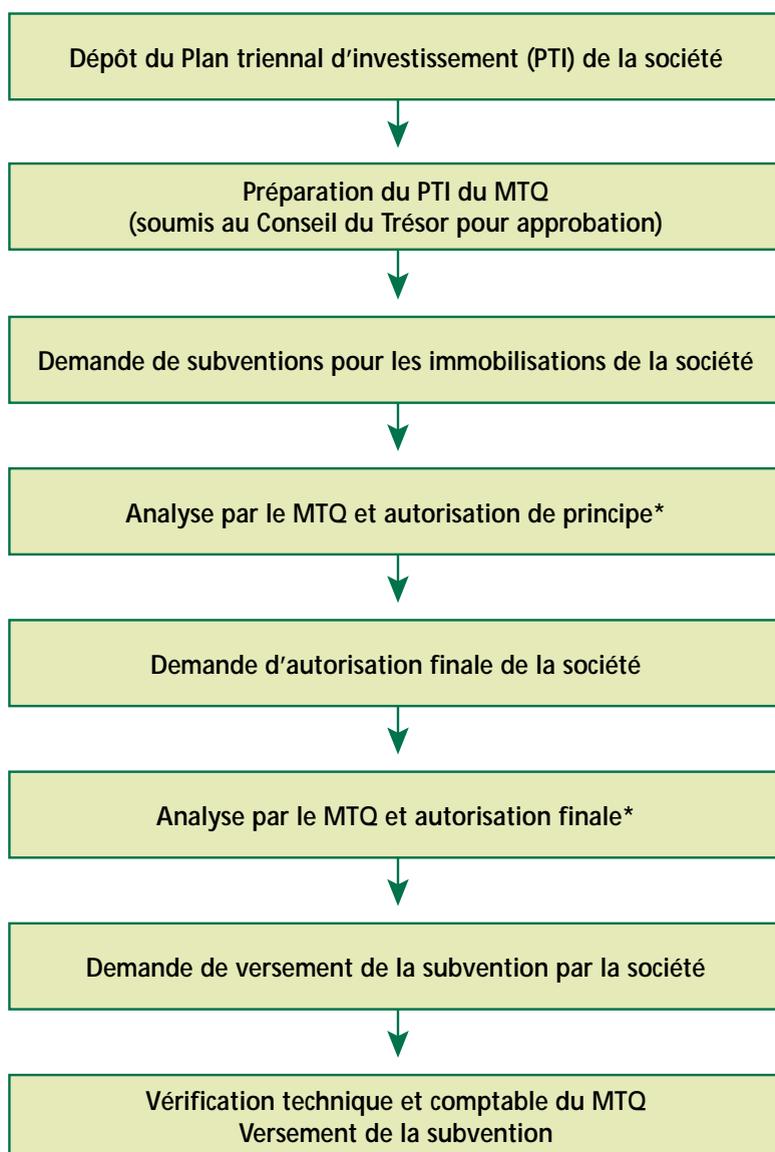
À Copenhague, la capitale, le processus de mise en concurrence a débuté en 1989, avec une loi qui obligeait l'organisme public responsable des services à recourir à un tel processus. La conversion s'est faite sur une période de six ans, de 1989 à 1995. Actuellement, tous les services d'autobus sont exploités à contrat par le secteur privé. Les résultats atteints sont forts intéressants. On note une augmentation de 14 % du niveau de service et une réduction de 24 % des coûts par véhicule-kilomètre. L'achalandage a augmenté de 9 %, pour atteindre 260 millions de déplacements en 1999¹⁷.

16. Wendell COX et Brice DUTHION, *Competition in Urban Public Transportation, a World View*, 7th International Conference on Competition and Ownership in Land Passenger transport, juin 2001, p. 20.

17. *Ibid.*, p. 14.

Annexe V

Le processus actuel de versement des subventions pour les immobilisations



* Les autorisations de principe et finales peuvent être jumelées lorsque cela est nécessaire.

