

**COMPTE RENDU DE LA 69^e CONFÉRENCE ANNUELLE
DU "TRANSPORTATION RESEARCH BOARD" TENUE
À WASHINGTON DU 7 AU 11 JANVIER 1990**



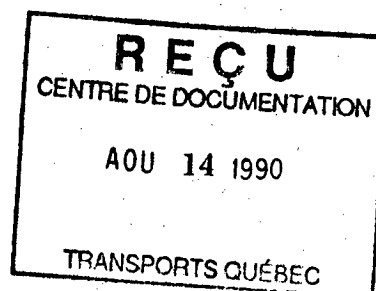
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
1410, RUE STANLEY, 8^{ième} ÉTAGE
MONTRÉAL, Qc.
H3A 1P¹



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du transport
des personnes et des marchandises

474762

**COMPTE RENDU DE LA 69^e CONFÉRENCE ANNUELLE
DU "TRANSPORTATION RESEARCH BOARD" TENUE
À WASHINGTON DU 7 AU 11 JANVIER 1990**



CANQ
TR
TPM
DTTP
130
1990

Mai 1990



Titre et sous-titre du rapport Compte rendu de la 69 ^e conférence annuelle du "Transportation Research Board" tenue à Washington du 7 au 11 janvier 1990.				N° du rapport Transports Québec RTQ - 90 - 02	
Auteur(s) du rapport Michel Auclair, B. URB, M.A.				Rapport d'étape ☐ An Mois Jour Rapport final ☒ 9 0 0 3 0 1 N° du contrat	
Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) Service du développement des politiques 1410, rue Stanley, 10 ^e étage MONTREAL (Québec) H3A 1P8				Date du début d'étude 9 0 0 2 2 1 Date de fin d'étude 9 0 0 3 0 1 Coût de l'étude	
Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) Ministère des Transports du Québec 700, boul. Saint-Cyrille Est QUEBEC (Québec) G1R 5H1					
But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires Produire un compte rendu des exposés prononcés dans le cadre de la conférence.					
Résumé du rapport Les thèmes abordés sont les suivants: - la planification du transport en commun urbain; - l'évolution du rôle des différents niveaux de gouvernement en matière de transport en commun; - le transport en commun en milieu rural: aspects contractuels; - innovations relatives à la planification et au design de terminus; - le marketing du transport en commun; - gestion et performance du transport en commun; - perspectives d'avenir en matière de planification et de développement des transports.					
Nbre de pages 37	Nbre de photos 0	Nbre de figures 0	Nbre de tableaux 0	Nbre de références bibliographiques	Langue du document ☒ Français ☐ Anglais Autre (spécifier)
Mots-clés Transport en commun, marketing, cadre institutionnel, cadre financier, planification, design d'infrastructures, performance, gestion.				Autorisation de diffusion ☒ Diffusion autorisée ☐ Diffusion interdite Signature du directeur général <i>L. Heise</i> 90 06 03 Date	

**DIRECTION GÉNÉRALE
DU TRANSPORT DES PERSONNES
ET DES MARCHANDISES**

Ce document a été réalisé par
le Service du développement des politiques
de la Direction du développement du transport
terrestre des personnes

Rédaction

Michel Auclair, B. URB, M.A.

Assistance technique

Géraldine Lamour, D. T.G.B.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES
(D.D.T.T.P.)

MÉMO

Compte rendu: - Comité ☐
 - Réunion ☐
 - Congrès ☒

Titre: 69^e Conférence annuelle du "Transportation Research Board" (T.R.B.) tenue à Washington du 7 au 11 janvier 1990.

Rédigé par: Michel Auclair, B.URB, M.A.
 Service du développement des politiques

Résumé: Les activités du volet "Transportation Systems Planning and Administration" des conférences annuelles du T.R.B. permettent aux participants de prendre connaissance des toutes dernières pratiques dans le domaine du transport des personnes et, d'autre part, de profiter des bilans des expériences vécues mises de l'avant tant par le secteur public que par l'entreprise privée.

Le présent rapport a pour objet de transmettre les informations et connaissances acquises au cours des différentes réunions auxquelles j'ai assisté.

Les thèmes généraux concernent:

- la planification du transport en commun (infrastructures, rôle des gouvernements, perspectives d'avenir);
- la gestion du transport en commun (marketing, performance, financement);
- le transport en commun en milieu rural.

Signification des sigles:

- | | |
|-----------------|---|
| - INTÉRÊT: | G (grand), M (moyen) P (petit) |
| - RECHERCHE: | T (théorique), P (pratique) N (ne s'applique pas) |
| - ÉTAPE: | O (opération), D (développement) |
| - TEXTE FOURNI: | X (oui) |

Signature: 

Date: 1990-05-04

Référence: 90-01-07
et 90-01-08

ACTIVITÉ	I N T E R E T	R E C H E R C H E	É T A P E	T E X T E	DOMAINE CONCERNÉ
DIMANCHE (90-01-07) 17 h 00 Inscription au Congrès					
LUNDI (90-01-08) 09 h 00 Session #20: LA PLANIFICATION DU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN					Planification du transport en commun
. Coûts nets des déplacements effectués en période de pointe et hors-pointe, tous modes, niveau national. Thomas E. Parody, Mary E. Lovely, Syracuse University; Poh Ser Hsu, Charles River Associates.	G	P	O	X	Coûts des services
. Processus d'évaluation des investissements majeurs en vigueur à la Urban Mass Trans- portation Administration (U.M.T.A.). Samuel L. Zimmerman, U.M.T.A.	G	T	D	X	Évaluation des investisse- ments
. Considérations relatives à l'efficacité des dépenses reliées à l'exploitation du transport en commun. Roy Nakadegawa, A.C. Transit.	M	T	D	X	Coûts d'exploitation
. Entente sur les droits de passage: une expérience rassemblant 9 juridictions distinctes. Caroline L. Feiss, Snohomish County Transportation Authority (Washing- ton).	M	P	O	X	Cadre institutionnel
. Coordination ou consolidation du transport en commun? L'expérience d'intégration du transport en commun dans la région de San Francisco. Joël Markowitz, Metropolitan Transportation Commission.	G	P	O		Cadre institutionnel

Référence: 90-01-08

ACTIVITÉ	I N T É R E T	R E C H E R C H E	É T A P E	T E X T E	DOMAINE CONCERNÉ
LUNDI (90-01-08) 14 h 00 Session #43: L'ÉVOLUTION DU RÔLE DES DIFFÉRENTS NIVEAUX DE GOUVERNEMENT EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN COMMUN . Point de vue des autorités locales: Ajustements vis-à-vis l'ambiguïté des politiques fédérales et des états. Richard K. Taube, Northern Virginia Transportation Commission. . Point de vue des états: Le rattachement des rôles du fédéral et des autorités locales en matière de développement des politiques. Phillip C. Anderson, Kirk P. Brown, Colorado Department of Highways. . Point de vue du fédéral: Est-ce que le rôle des états et des autorités locales s'accroîtra à mesure que celui du fédéral diminue? Blaine Liner, The Urban Institute. . Commentaires de M. Bruce D. McDowell, U.S. Advisory Commission on Intergovernmental Relations.	G G G G	N N N N	D D D D		Cadre institutionnel et financier du transport en commun Développement des politiques Développement des politiques Financement Organisation

Référence: 90-01-08
et 90-01-09

ACTIVITÉ	I N T E R E T	R E C H E R C H E	É T A P E	T E X T E	DOMAINE CONCERNÉ
LUNDI (90-01-08) 20 h 00 Session #65: LE TRANSPORT EN COMMUN EN MILIEU RURAL: ASPECTS CONTRACTUELS . Considérations contractuelles concernant l'organisation de systèmes de transport en commun en milieux semi-urbain et rural. J.L. Gattis, Gérald A. Doeksen, C. Jeff Towler, University of Oklahoma.	G	P	D	X	Transport en milieu rural
MARDI (90-01-09) 09 h 00 Session #97: INNOVATIONS RELATIVES À LA PLANIFICATION ET AU DESIGN DE TERMINUS . Le design d'infrastructures de transport selon une approche axée sur le marketing. Edward Beimborn, Harvey Rabinowitz, University of Wisconsin, Milwaukee; Peter Linqvist, University of Toledo; Donna Oppen, City of Boulder. . Processus d'évaluation d'alternatives nombreuses relatives aux stations et à leur alignement. Sallye E. Perrin, Gregory P. Benz, Parsons Brinckerhoff Quade & Douglas.	G G	P T	O D	X X	Réalisation d'infrastructures de transport en commun Expertise technique et projets Expertise technique et projets

Référence: 90-01-09

ACTIVITÉ	I N T E R E T	R E C H E R C H E	É T A P E	T E X T E	DOMAINE CONCERNÉ
MARDI (90-01-09) 14 h 00 Session #118: NOUVEAUTÉS EN MATIÈRE DE MARKETING DU TRANSPORT EN COMMUN - L'expérience de Broome County concernant l'implantation d'une structure tarifaire basée sur la distance parcourue. Stephen Andrie, SG Associates Inc.; Janet Kraus, Mundle & Associates, Inc.; Frank Spielberg, SG Associates Inc. - À la poursuite de l'excellence (ou comment accroître l'achalandage en inversant la hiérarchie de votre entreprise). Rita Brogan, Heidi Stamm, Pacific Rim Resources; Jeff Hamm, Metro Transit. - L'opération "Heartland Express": un programme de marketing à l'échelle de l'état du Minnesota qui fait une différence. Robert M. Works, Judith A. Ellison, Minnesota Department of Transportation. - Aspects psychologiques du marketing des choix modaux. Cy Ulberg, University of Washington. - Berkely TRIP - le "magasin transport". Gail Murray, University of California.					Marketing du transport en commun Tarifification Participation des employés Implication de l'État Psychologie Initiatives locales

Référence: 90-01-10
et 90-01-11

ACTIVITÉ	I N T E R E T	R E C H E R C H E	É T A P E	T E X T E	DOMAINE CONCERNÉ
MERCREDI (90-01-10) 09 h 00 Session #160: GESTION ET PERFORMANCE DU TRANSPORT EN COMMUN - La perspective européenne en matière de gestion du transport en commun urbain. Jacobus Ossewaarde, Royal Dutch Association of Transport Undertakings. - Les programmes d'aide aux employés dans l'industrie du transport en commun: l'expérience de "Connecticut Transit" et perspectives d'avenir. David A. Lee, Connecticut Transit. - Établissement des horaires des employés suppléants. Isam Kaysi, Nigel H.M. Wilson, Massachusetts Institute of Technology. - Les impacts des dispositions des conventions collectives sur la productivité des employés. Subhash R. Mundle, Janet E. Kraus, Glenn A. Hoge, Mundle & Associates, Inc.	P M G M	P P T T	O O D D	X X X	Gestion et productivité Expérience étrangère Gestion du personnel Gestion du personnel Relations de travail
JEUDI (90-01-11) 09 h 00 Session #217: TRANSPORT 2020 Sous la présidence de M. Thomas W. Bradshaw, responsable du "Transportation Alternatives Group" (T.A.G.), les représentants des entités suivantes livrent leur point de vue.	G	T	D	X	Planification et développement des transports: perspectives d'avenir

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES
(D.D.T.T.P.)

MÉMO

Compte rendu: - Comité ☐
 - Réunion ☒
 - Congrès ☐

Titre: La planification du transport en commun urbain

Rédigé par: Michel Auclair, B.URB, M.A.
Service du développement des politiques

Résumé: Au cours de cette session, divers participants ont exposé les résultats de leurs recherches ou présenté un bilan d'expériences pertinentes vécues dans leur région. Les volets du domaine de la planification du transport en commun urbain explorés furent:

- 1° les aspects financiers (coûts des déplacements pointe/hors pointe, processus d'évaluation des investissements majeurs, efficacité des dépenses d'exploitation);
- 2° le cadre institutionnel (entente sur la préservation des droits de passage dans un corridor potentiel, intégration du transport en commun).

a) Coûts nets des déplacements effectués en période de pointe et hors-pointe

Un groupe composé d'universitaires et de consultants a exposé les résultats d'une recherche produite sous contrat avec la Urban Mass Transportation Administration (U.M.T.A.) concernant l'estimation des coûts nets des déplacements (autobus, métro et train de banlieue) effectués pendant la période de pointe (07 h 00 à 09 h 00 et 16 h 00 à 19 h 00) et hors-pointe.

Les coûts nets se définissent comme étant la somme des dépenses d'exploitation et d'entretien ainsi que des dépenses d'immobilisation sur une base annuelle, moins les revenus en provenance des usagers.

Les résultats indiquent que les coûts reliés aux déplacements effectués en période de pointe, exprimés soit par déplacement ou par passager/mille, sont constamment plus élevés comparativement aux coûts des services hors-pointe.

À l'échelle du pays (É.U.), le coût net moyen d'un déplacement effectué pendant la période de pointe est évalué à 1,74 \$ (1983) alors que le coût est 1,20 \$ hors-pointe.

Les auteurs expliquent l'écart observé par le fait que la part des coûts d'immobilisation affectés à l'exploitation des services pendant la période de pointe est relativement plus élevée que pendant le reste de la journée. En effet, malgré qu'une proportion beaucoup plus importante des revenus en provenance des usagers soit versée pendant la période de pointe, celle-ci n'est pas suffisante pour atténuer les coûts nets.

Lorsque les coûts et revenus sont exprimés sur une base de passager/mille, l'écart est cependant réduit car les usagers parcourent de plus grandes distances pendant la période de pointe.

COMMENTAIRES

Les spécialistes en transport du Québec ont déjà observé ces phénomènes. Cependant, peu ou rien n'a été fait dans le but de faire refléter davantage aux yeux de l'usager, le coût réel de sa consommation.

Dans la région de Montréal, lorsque des équipements de perception efficaces et compatibles seront mis en service, il deviendra urgent de considérer l'implantation d'une structure tarifaire prévoyant une surcharge pendant la période de pointe ou une tarification axée sur la distance parcourue (les déplacements effectués pendant la période de pointe étant aussi plus longs).

b) Processus d'évaluation des investissements majeurs en vigueur à la Urban Mass Transportation Administration (U.M.T.A.)

Aux États-Unis, les débats récents concernant la part du budget fédéral allouée au transport en commun n'ont pas favorisé l'émergence de la transparence du processus d'évaluation des investissements majeurs. Le problème est accentué par le fait que, dans ce domaine, les subventions fédérales sont discrétionnaires.

Le fait que la valeur totale des projets actuellement à l'étude est de 40 milliards \$ alors que le fédéral ne prévoit investir que 420 millions \$ par année démontre l'utilité d'un processus d'aide à la prise de décision qui soit efficace.

Découlant de sa politique d'investissements majeurs rendue publique en 1984, un processus d'évaluation des projets nécessitant une aide fédérale fut institué.

En résumé, ce processus permet de classer les projets en deux catégories:

- 1°- les projets hautement cotés offrant un potentiel d'investissement intéressant;
- 2°- les projets qui ont échoué.

Il existe des caractéristiques communes, pour chacune des catégories de projets, qui, généralement, constituent les causes directes du classement positif ou négatif.

Trois caractéristiques communes s'appliquent aux projets bien cotés:

- 1° les projets constituent des éléments primordiaux du système de transport en commun considéré dans son ensemble (ceci produit une synergie à travers laquelle un investissement relativement modeste peut produire des bénéfices immenses);
- 2° la congestion, la rareté de l'espace disponible à l'usage exclusif du transport en commun et d'autres facteurs de ce type font en sorte qu'il est impossible d'obtenir les mêmes bénéfices qui découleraient de la réalisation des projets proposés en effectuant des investissements plus modestes dans le système en place;
- 3° les projets proviennent de communautés dont les engagements financiers vis-à-vis le projet proposé et le transport en commun en général sont solides.

Inversement, les projets mal cotés sont caractérisés par leur incapacité de produire des bénéfices supplémentaires significatifs par rapport à ceux découlant d'investissements plus modestes qui pourraient être apportés au système en place. D'autre part, ces projets mal cotés ne sont pas appuyés d'engagements locaux suffisants et, souvent, l'état financier général du système en place est précaire (même en excluant l'effort additionnel requis pour la réalisation du projet).

COMMENTAIRES

Le fait qu'au Québec, le gouvernement provincial subventionne à 100% les investissements majeurs nous force à exclure la qualité des "engagements locaux" de tout processus d'évaluation.

Il y aurait lieu de revoir le programme d'aide en vue d'examiner l'opportunité de prévoir une contribution locale selon le type d'investissement.

Deuxièmement, la Loi sur les transports ou le programme d'aide devrait instituer un processus d'évaluation en vue d'assister à la prise de décision.

c) Considérations relatives à l'efficacité des dépenses reliées à l'exploitation du transport en commun.

L'expansion continue du réseau routier afin d'accommoder l'automobiliste qui est confronté aux problèmes de congestion est le produit d'une approche étroite vis-à-vis la planification des transports. La pratique actuelle ignore les contraintes urbanistiques, ses effets et influences sur la société, l'environnement et l'économie nationale. Elle refuse aussi de considérer des alternatives pourtant valables.

De plus, les tendances actuelles indiquent que les problèmes de congestion et de financement vont s'accroître. Ceci forcera les décideurs à mieux soigner et planifier leurs interventions.

Le fait d'atténuer continuellement les problèmes de congestion rend plus difficile l'implantation d'alternatives issues du domaine du transport en commun. Ainsi, les problèmes sociaux et environnementaux s'accroissent.

En conséquence, il est proposé d'élargir les perspectives, de réviser les alternatives existantes et de rechercher des solutions financièrement efficaces. Ceci implique:

- un aménagement du territoire axé sur un schéma régional intégrant le transport en commun;
- l'implantation graduelle d'un processus de transfert d'utilisation des voies de circulation par l'automobile vers des véhicules à taux d'occupation plus élevés;
- une plus grande implantation de systèmes de transport en commun en site propre.

COMMENTAIRES

Malgré les efforts entrepris au Québec au cours de la dernière décennie en vue de réaliser schémas d'aménagement et plans d'urbanisme, ceux-ci n'ont pas été réalisés dans une réelle perspective régionale. Par exemple, la complémentarité des schémas de la quinzaine d'autorités régionales gravitant autour de Montréal est plus que douteuse.

Bien qu'ici, la pratique de l'aménagement du territoire soit plus évoluée que dans plusieurs états américains, il y aurait lieu d'implanter des mécanismes favorisant la concordance des schémas d'aménagement des diverses autorités. Deuxièmement, le processus de planification régionale devrait intégrer de façon vigoureuse la planification des transports.

d) Entente sur les droits de passage: une expérience rassemblant neuf juridictions distinctes.

En janvier 1988, des représentants de neuf juridictions publiques du comté de Snohomish (Washington) ont conclu une entente en vue de préserver les droits de passage dans un corridor de transport potentiel. Ce corridor pouvant servir éventuellement à l'implantation d'un système rapide en site propre.

Un an plus tard, l'entente a favorisé la réalisation d'un plan d'action concernant la réalisation du projet.

Les parties impliquées sont:

- le comté;
- les villes concernées;
- le district de services publics (Public Utility District);
- les autorités organisatrices de transport concernées;
- le département d'état aux transports;
- le conseil des gouverneurs.

Le plan d'action comprend:

- un ensemble d'études préliminaires;
- un processus d'intégration des plans d'action concernant des projets reliés;
- un mécanisme de révision des projets pouvant avoir un impact dans le corridor.

L'expérience s'est avérée positive car la motivation et le sens du devoir accompli des élus et fonctionnaires impliqués furent stimulés. Ceci eût un effet catalyseur sur d'autres projets; l'entente, de même que le processus de concertation sus-jacent, servant même de modèles.

COMMENTAIRES

Lors de la conférence, plusieurs personnes m'ont fait part du fait qu'aux Etats-Unis, ce type d'entente intéresse de plus en plus les intervenants. Selon eux, ceci évite de créer des institutions régionales et, entre autres, élimine en quelque sorte la menace de perte d'autonomie des entités respectives impliquées.

Il s'agit, selon moi, d'un modèle intéressant lorsque les responsabilités à partager sont limitées. Par contre, quand les devoirs sont plus complexes et diversifiés, la formule de superstructure permanente de type "O.R.T." n'est pas à rejeter.

e) Coordination ou consolidation du transport en commun? L'expérience d'intégration du transport en commun dans la région de San Francisco

Comme à Montréal, la région de San Francisco est caractérisée par la présence d'une multiplicité d'intervenants impliqués dans l'organisation du transport en commun.

Par contre, la région est aussi dotée d'une agence publique (Metropolitan Transportation Commission) ayant comme mandat d'effectuer la planification régionale des transports et le financement des immobilisations. Au fil

des ans, M.T.C. s'est vu confié des pouvoirs additionnels, notamment en matière de coordination des réseaux. Face à cette dernière responsabilité, l'organisme régional n'impose rien mais assiste les parties concernées dans la conclusion d'ententes.

Monsieur Markowitz, du M.T.C., a exposé les responsabilités fondamentales dévolues aux autorités locales et dressé une liste des "projets de coordination", c'est-à-dire des projets qui nécessitent la conclusion d'ententes en vue d'accroître l'efficacité des services et de leur gestion.

Responsabilités locales:

- planification des services;
- exploitation;
- allocation des revenus.

Projets de coordination:

- tarification régionale;
- information à la clientèle;
- horaires;
- partage d'infrastructures;
- approvisionnements;
- formation des employés.

COMMENTAIRES

Qu'il s'agisse de créer un organisme régional ou de conclure des ententes spécifiques relatives aux projets de coordination, la volonté d'agir (politique et technocratique) et l'ouverture d'esprit dans le cadre des négociations nécessaires sont essentielles à leur réussite.

L'expérience de San Francisco nous apprend qu'en matière de coordination, il y a moyen de respecter l'autonomie locale des parties constituant un organisme régional. En d'autres mots, la coercition n'est pas nécessaire, et probablement pas souhaitable, lorsque les parties sont disposés à s'entendre de gré à gré.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES
(D.D.T.T.P.)

MÉMO

Compte rendu: - Comité ☐
 - Réunion ☒
 - Congrès ☐

Titre: L'évolution du rôle des différents niveaux de gouvernement en matière de transport en commun.

Rédigé par: Michel Auclair, B.URB, M.A.
Service du développement des politiques

Résumé: Les participants représentaient les différents niveaux de gouvernement (local, état, fédéral). Ils ont fait le point sur la situation du transport en commun aux États-Unis, identifié les problèmes et défis qui s'imposent et dressé des perspectives d'avenir et hypothèses de solution.

a) Point de vue des autorités locales: ajustements vis-à-vis l'ambiguïté des politiques fédérales et des états.

Aux États-Unis, les autorités locales sont confrontées à deux problèmes de taille: la réduction des subventions en provenance des gouvernements supérieurs et la lourdeur de la législation et la réglementation.

Le défi consiste donc à trouver de nouvelles sources de financement et d'arbitrer efficacement les problèmes découlant de la dichotomie créée par la balkanisation des pouvoirs dans un cadre où les déplacements inter-frontières ne cessent de croître.

Au niveau financier, outre le problème de la réduction des subventions, les autorités locales subissent les antagonismes des états dans l'allocation des ressources destinées soit aux régions ou aux zones urbanisées.

Monsieur Taube propose que les organismes publics de transport puissent émettre des titres (obligations) contre une garantie de remboursement du capital par les gouvernements supérieurs. Il propose aussi l'implantation généralisée de postes de péage sur les autoroutes.

Sur le plan institutionnel, ce représentant local ne s'est pas montré favorable à la création d'organismes régionaux de transport. Il considère qu'un tel type d'organisation ne fait qu'aggraver les problèmes intrinsèques de la multiplicité des intervenants. Il propose plutôt de généraliser la formule des ententes et favorise la création de "coalitions ad hoc" ou formelles (par contrat) d'autorités locales vis-à-vis chaque projet.

b) Point de vue des états: le rattachement des rôles du fédéral et des autorités locales en matière de développement des politiques.

Les représentants du Colorado confirment qu'il existe un problème sérieux d'allocation des ressources (zone urbaine vs reste de l'état).

Ils ajoutent que les états se sentent victimes des luttes que se livrent les pouvoirs exécutif et législatif du gouvernement fédéral. Ces derniers luttent afin de déterminer qui contrôlera un projet particulier en matière de transport.

En ce qui concerne les disponibilités financières, la rareté des ressources constitue, pour les états, un problème fondamental. Au cours de la période 1990-2001, le Colorado prévoit un écart de 189 M\$/an entre les besoins en transport et les dépenses prévues.

Aux yeux de ces représentants, la "démocratisation du financement" constitue une solution intéressante face au problème des choix à effectuer. Il s'agit d'un processus en vertu duquel, par voie référendaire, les contribuables se prononcent sur la réalisation d'un projet alors qu'ils sont informés des augmentations fiscales (précisément quantifiées) qu'il entraîne.

Il est aussi proposé de se pencher sur l'opportunité de privatiser les routes (c'est à l'étude au Colorado) et de créer des coalitions relatives à des projets spécifiques ("Special Interest Transportation Programs and Authorities").

c) Perspectives fédérales: est-ce que le rôle des états et des autorités locales s'accroîtra à mesure que celui du fédéral diminue?

En 1929, les dépenses totales du gouvernement fédéral américain ne représentaient que 2,5% du produit national brut; actuellement, ce rapport oscille entre 14% et 15%. Le fédéral est donc très préoccupé lorsqu'il s'agit de choisir les programmes majeurs et d'en déterminer l'ampleur. Ses priorités sont trop souvent à la remorque de crises qui nécessitent réparation immédiate: lutte anti-drogue, prévention et soins relatifs au SIDA, etc.

Le fédéral ne peut non plus dégager ou créer une marge de manoeuvre découlant de l'augmentation de taxes sectorielles ou de la création d'une nouvelle taxe de cette catégorie. Cela rendrait le financement "insécure". Il faut comprendre que ces taxes constituent une infime partie des revenus fédéraux qui proviennent en grande majorité de l'impôt sur le revenu.

En matière de transport, la privatisation des services et l'accroissement de la compétitivité des autorités gouvernementales constitueraient les voies de l'avenir. La mise sur pied d'un fonds spécial réservé à la réalisation d'infrastructures ("Infrastructure Trust Fund") constitue probablement la meilleure solution.

d) Commentaires d'un observateur "neutre"

Monsieur Bruce McDowell du U.S. Advisory Commission on Intergovernmental Relations prévoit un avenir sombre en matière de transport. Par contre, peut-être y aura-t-il augmentation de la productivité et réalisation de quelques projets tout de même importants?

Face à la compétition internationale plus féroce que jamais, le fédéral consacre ses efforts au contrôle du déficit et, par conséquent, se retire graduellement mais sûrement du domaine des transports. Le gouvernement fédéral serait, dans les faits, un "gouvernement de crises" impliquant ainsi l'évacuation du domaine des transports.

Monsieur McDowell entrevoit de façon favorable la création éventuelle d'autorités distinctes ayant pour unique mandat le financement des projets de transport ("Transportation Financing Authorities").

Ces autorités pourraient bénéficier de sources de financement définies et recevoir des contributions volontaires des gouvernements ou du secteur privé. L'avantage d'un tel type d'autorité est qu'il devient possible d'éviter que des fonds "promis" aux transports soient appropriés par d'autres secteurs d'activités.

COMMENTAIRES

Au Québec, nous sommes aussi confrontés au problème de la rareté des ressources financières et cherchons des solutions favorisant l'efficacité et l'efficience.

Les hypothèses de solution soulevées méritent toutes d'être étudiées ici aussi:

- nouvelles sources de financement;
- démocratisation du financement;
- privatisation;
- création de fonds spéciaux réservés aux transports;
- création d'autorités à vocation financière.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES
(D.D.T.T.P.)

MÉMO

Compte rendu: - Comité ☐
 - Réunion ☒
 - Congrès ☐

Titre: Le transport en commun en milieu rural: aspects contractuels.

Rédigé par: Michel Auclair, B.URB, M.A.
Service du développement des politiques

Résumé: Les politiques d'U.M.T.A. encouragent les autorités organisatrices de transport en commun (A.O.T.) à recourir à l'entreprise privée pour l'exploitation des services de type rural et suburbain. Plusieurs gestionnaires d'A.O.T. ont découvert les vertus du faire-faire: possibilités d'économies financières, d'amélioration de la gestion et de la qualité des services.

Dans le but ultime de favoriser l'efficacité du processus contractuel, les présentateurs ont informé les participants de l'état du dossier en faisant ressortir les avantages et inconvénients du faire-faire, en faisant part des options que peuvent comprendre les contrats de transport et en identifiant les responsabilités des A.O.T. en cette matière.

Sommaire des avantages et inconvénients du faire-faire

Avantages

- permet de rapprocher le coût du service au coût réel (élimination des dépenses inutiles);
- limiter la croissance (lourdeur administrative et taille de l'organisation);
- éviter l'embauche d'un surplus de personnel;
- réduire le coût des erreurs (le contractant assume la responsabilité financière de ses erreurs);

- réduire les coûts de main-d'oeuvre (le contractant n'étant pas soumis aux conventions collectives "généreuses" du secteur public américain);
- accroître la qualité des services (lorsque le contractant est motivé);
- améliorer la rapidité d'implantation des services;
- stimuler l'entreprise privée (par l'utilisation de fonds publics).

Inconvénients

- la réalité peut ne pas refléter la théorie (le service offert peut ne pas répondre aux promesses faites);
- perte d'expertise interne (l'autorité organisatrice est prise en otage par l'entreprise);
- manque de souplesse (résistance du contractant face aux ajustements qui peuvent s'avérer nécessaires);
- favoritisme;
- possibilité de générer plus d'ouvrage (plus de détails administratifs);
- perte de contrôle.

Sommaire des options contractuelles

- opération complète
 - . parcours fixes traditionnels
 - . services sur demande
 - . taxi-collectif
 - . transport des personnes à mobilité réduite
 - . transport adapté
 - . services hors-pointe
- gestion
 - . totale ou partielle
(supervision, établissement des parcours, marketing, comptabilité, relations publiques, etc.)
- entretien des véhicules
 - . régulier
 - . pièces
 - . carburant

- entretien (autres)
 - . siège social et autres bâtiments
 - . terrains
 - . équipement
- fonctions de soutien
 - . publicité (sur les véhicules, auprès des médias)
 - . embauche et formation des employés
 - . demandes de subvention
 - . réalisation de banques de données (financières ou autres)
 - . planification du réseau
 - . services professionnels (légaux, financiers)
 - . secrétariat
 - . communications
 - . sécurité

Sommaire des responsabilités des autorités organisatrices de transport en commun

- identifier et évaluer les opportunités de contracter
 - . ensemble des services
(ou partie seulement)
- réaliser une étude de faisabilité
 - . tenant compte de l'environnement politique, économique et légal
- intéresser les entrepreneurs potentiels
- préparer le cahier des charges
- procéder à l'appel d'offres
- administrer le contrat
- évaluer.

COMMENTAIRES

Au Québec, l'entreprise privée assume, par contrat, l'exploitation des services de transport en commun organisés par les organismes municipaux et intermunicipaux de transport (O.M.I.T.). Dans la région de Montréal, par exemple, la valeur des contrats de transport en commun accordés à l'entreprise privée par les O.M.I.T. s'élevait à 20,6 M\$ en 1988. Ce montant représente 89,1% des dépenses totales relatives à l'organisation des services.

Lors de la session de formation des gestionnaires municipaux en transport tenue pendant l'été 1989, les questions contractuelles furent traitées spécifiquement et fortement appréciées. Il y aurait lieu de répéter périodiquement cette expérience et aussi de préparer des documents d'information destinés à cette clientèle.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES
(D.D.T.T.P.)

MÉMO

Compte rendu: - Comité ☐
 - Réunion ☒
 - Congrès ☐

Titre: Innovations relatives à la planification et au design de terminus.

Rédigé par: Michel Auclair, B.URB, M.A.
Service du développement des politiques

Résumé: Cet atelier a permis aux participants de se familiariser avec différents processus de design et concepts reliés à la réalisation de terminus ainsi qu'avec une nouvelle méthode d'évaluation de nombreuses alternatives concernant un projet d'infrastructure de transport en commun.

Tout d'abord, en matière de projets conjoints (privé/public), une approche de design axée sur le marché fut exposée. Le but de la présentation était de fournir les lignes-maîtresses d'une telle approche en identifiant les principes de base à respecter, les diverses politiques de développement existantes et finalement, les concepts de design relatifs à cette approche.

Deuxièmement, un processus d'évaluation d'alternatives nombreuses reliées à un prolongement de métro fut présenté par des consultants du Maryland.

a) Le design d'infrastructures de transport selon une approche axée sur le marché

Le but de la présentation était de familiariser les participants avec certains concepts reliés à la planification et au design de terminus, gares ou arrêts. Ces concepts découlent d'une approche axée sur le marché en tant qu'unité de l'économie spatiale. Dans ce sens, les concepts concernent la promotion conjointe des activités de développement (foncières, immobilières et commerciales) et du transport en commun. De là l'importance d'intégrer les démarches des acteurs tant privés que publics vis-à-vis la réalisation de tels projets.

Les présentateurs ont, dans un premier temps, identifié les principes de base sus-jacents au processus de planification et de conception (design) des terminus. D'autre part, ils ont décrit un inventaire de politiques de développement reliées à l'intégration des rôles des collaborateurs privés et publics. Finalement, ils ont fait part d'une série de concepts-clés reliés au design des terminus.

Principes

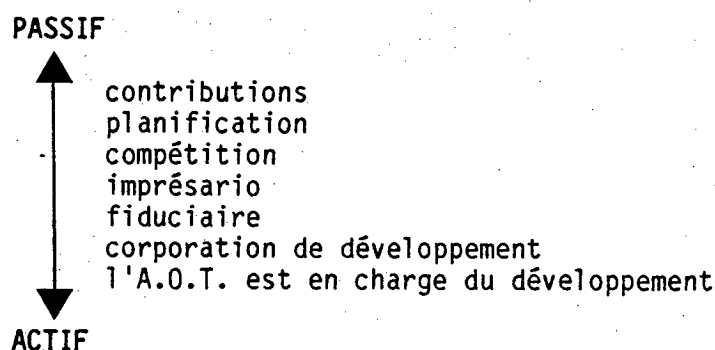
- 1- Le transport en commun génère des activités commerciales et vice-versa;
- 2- Les infrastructures de transport en commun devraient constituer des composantes intégrées des centres d'activités (ces infrastructures sont complémentaires et devraient être conçues conjointement);
- 3- L'accessibilité aux centres d'activités devrait être étendue au plus grand nombre de modes possibles et les correspondances doivent être faciles;
- 4- Le design des infrastructures de transport en commun doit être d'une qualité exceptionnelle dans le but de permettre une saine compétition avec l'automobile;
- 5- Les infrastructures de transport sont appelées à évoluer dans le temps, elles doivent donc être gérées efficacement et leur design doit permettre d'apporter des ajustements rendus nécessaires par d'éventuels changements;
- 6- Les infrastructures de transport en commun doivent plaire à l'utilisateur ("be user friendly"), confortables et instructifs.

Politiques de développement

La nature des politiques de développement peut varier en fonction de l'ampleur du rôle assumé par l'autorité organisatrice de transport en commun (A.O.T.) par rapport à celui du secteur privé. Deux pôles peuvent être observés:

- 1- rôle passif (l'A.O.T. joue un rôle effacé)
- 2- rôle actif (l'A.O.T. assume l'ensemble des responsabilités).

Naturellement, il existe plusieurs alternatives situées entre ces extrêmes tel que l'illustre le schéma suivant:



- contributions: l'A.O.T. accepte quelques contributions du secteur privé: terrains, services, apport financier; ceci en vue de créer des liens dans le cadre de la réalisation d'un projet;

- planification: l'A.O.T. étend ses fonctions en matière de planification en vue d'influer les politiques locales d'utilisation du sol dans le but d'assurer un environnement idéal, un système de transport en commun amélioré et un partage des bénéfices du projet;
- compétition: en vertu, par exemple, de programmes gouvernementaux de revitalisation des centres urbains, différents projets sont mis en compétition en vue de bénéficier de fonds publics;
- imprésario: l'A.O.T. initie ou coordonne les activités de financement, promotion et de réalisation de projets conjoints (privé/public);
- fiduciaire: l'A.O.T. est gardienne de l'intérêt public dans le cadre de l'administration d'un programme d'investissement;
- corporation de développement: une corporation publique de développement du transport en commun est instituée; elle est indépendante de l'A.O.T., décide des projets à réaliser et est chargée de l'ensemble des négociations;
- l'A.O.T. est en charge du développement: elle assume le rôle d'entrepreneur: acquiert des terrains, planifie, finance, réalise et gère les projets dans le but de faire un profit.

Concepts-clés reliés au design de terminus

- prépondérance de l'approche client;
- rechercher l'expertise dans le domaine du développement et de la gestion immobilière là où elle existe, et l'utiliser;
- localiser le projet de façon à maximiser la plus-value foncière;
- comprendre le phénomène des aires de marché;
- accroître l'influence du transport en commun dans les décisions de développement immobilier et commercial ainsi que dans le processus global d'aménagement du territoire;
- maximiser les opportunités de réalisation de projets conjoints (privé/public);
- faciliter l'accès des piétons;
- faciliter les correspondances intermodales;
- aménager en fonction de l'environnement immédiat;
- séparer clairement les aires piétonnières des aires réservées aux véhicules;
- créer des espaces pour la tenue d'événements spéciaux;
- créer une infrastructure fonctionnelle;

- maximiser l'information au public;
- maximiser le confort et la sécurité;
- maximiser la flexibilité de l'usage;
- maximiser l'entretien.

COMMENTAIRES

Le terminus de la S.T.R.S.M. présentement en construction au centre-ville de Montréal constitue un projet à responsabilités partagées privé/public. Bien que le gouvernement assume 100% des coûts de réalisation, c'est l'entreprise privée qui fut responsable de l'élaboration du concept d'aménagement (selon des critères fournis par la S.T.R.S.M.) et qui dirige la construction de l'ensemble du complexe immobilier.

La S.T.R.S.M. sera l'exploitant exclusif du terminus et sera responsable de la réalisation des travaux de finition. D'autre part, le plan d'ensemble du projet immobilier (incluant le terminus) fut soumis à la ville de Montréal pour approbation en septembre 1988.

Il s'agit toutefois d'une expérience particulière puisqu'aucune autre alternative valable, au point de vue "transport", ne pouvait être retenue quant au choix du site. Compte tenu du potentiel de l'emplacement et du fait que l'entreprise privée détenait les droits à titre d'emphytéote (l'Archevêché de Montréal étant propriétaire), les décideurs du secteur public n'avaient pas d'autre choix que de s'entendre avec le privé.

L'élaboration de ce projet a tout de même permis au M.T.Q. de développer une expertise nouvelle fort enrichissante. Un bilan de cette expérience devrait être réalisé afin d'identifier les avantages et inconvénients du projet dans une perspective d'analyse de la coopération des secteurs privé et public. Un tel outil permettrait, entre autres, de mieux évaluer l'opportunité de réaliser de futurs projets conjoints.

b) Processus d'évaluation d'alternatives nombreuses relatives aux stations et à leur alignement

Des consultants en transport ont exposé le processus d'évaluation utilisé récemment en vue du prolongement d'un tronçon de métro sous la juridiction du Maryland Mass Transit Administration situé au nord-est de Baltimore.

Il s'agit d'un processus novateur composé de trois étapes servant à déterminer le parcours exact, la localisation des stations et la méthode de construction.

Lors des études préliminaires, plusieurs sites furent identifiés pour la localisation de deux stations et plusieurs alternatives d'alignement des parcours furent retenues pour fins d'évaluation. De même, deux techniques de construction en tunnel différentes ont été identifiées. En tout, 24 alternatives de design du tronçon découlaient de ces études.

Au moment de l'évaluation des alternatives, plus d'une douzaine de catégories de critères ont dû être utilisées notamment en ce qui a trait aux coûts, à l'accessibilité, la faisabilité de la construction, les impacts environnementaux et communautaires ainsi qu'au potentiel de développement conjoint.

En vue de choisir la meilleure alternative, l'utilisation d'une matrice d'évaluation conventionnelle s'avéra, à priori, insuffisante et malcommode. En conséquence, les responsables ont dû créer un processus nouveau répondant à leurs attentes.

Le processus d'évaluation retenu et utilisé comporte trois étapes:

- 1- l'évaluation de la méthodologie de construction tenant compte d'un seuil relatif aux coûts d'immobilisation;
- 2- l'évaluation des différentes composantes d'une alternative donnée (par exemple, la localisation d'une station) en vue de déterminer un rangement par rapport à chacun des critères utilisés;
- 3- les alternatives caractérisées par le plus grand nombre de composantes bien cotées sont alors évaluées au moyen de matrices comprenant uniquement les critères permettant de discriminer entre les alternatives.

Ce processus permet d'identifier avec succès le plan d'action nécessaire à la réalisation du projet de prolongement du métro présentement en construction.

COMMENTAIRES

Un tel processus d'évaluation constitue un outil pratique pouvant être utilisé lorsqu'urbanistes, ingénieurs, architectes, exploitants et décideurs sont confrontés à la nécessité de faire un choix parmi un grand nombre d'alternatives et de critères d'évaluation.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES
(D.D.T.T.P.)

MÉMO

Compte rendu: - Comité ☐
 - Réunion ☒
 - Congrès ☐

Titre: Nouveautés en matière de marketing du transport en commun.

Rédigé par: Michel Auclair, B.URB, M.A.
Service du développement des politiques

Résumé: Quelques expériences enrichissantes du domaine du marketing du transport en commun furent présentées par des invités impliqués à différents niveaux dans des projets de cette nature. Parmi ces expériences, quatre présentations concernent des projets réalisés et évalués par les autorités responsables:

- implantation d'une structure tarifaire basée sur la distance parcourue;
- responsabilité des employés de la base vis-à-vis la promotion des services;
- implication d'un gouvernement supérieur (état du Minnesota) dans une vaste campagne de marketing à l'échelle de son territoire juridique;
- création d'une "boutique" chargée de "vendre" les transports écologiques.

Un autre exposé visait à sensibiliser l'auditoire à la nécessité de mieux identifier les différentes clientèles-cibles visées par des campagnes de promotion.

a) L'expérience de Broome County (New York) concernant l'implantation d'une structure tarifaire basée sur la distance parcourue

Entre 1986 et 1988, l'autorité organisatrice de transport en commun du comté de Broome, situé dans l'état de New York, a expérimenté l'implantation d'une structure tarifaire basée sur la distance parcourue (structure qui est demeurée en vigueur). Il s'agissait d'une expérience pilote commandée par U.M.T.A.

L'agglomération concernée compte 215 000 habitants et Binghampton en est la principale ville. Le service de transport en commun comprend à la fois des dessertes de type urbain et suburbain; il compte 13 parcours différents. L'achalandage annuel est d'approximativement 3 000 000 d'usagers.

Pendant la période expérimentale, deux modifications furent apportées à la structure tarifaire:

- 1° implantation, en 1987, du demi-tarif pendant les périodes hors-pointe, pour toutes les catégories (adultes, personnes âgées et étudiants);
- 2° augmentation des tarifs simultanément à l'implantation d'une structure basée sur la distance parcourue (en 1988).

L'expérience a démontré la faisabilité de l'introduction de zones tarifaires pour un système de cette taille. Par contre, les impacts sur les revenus sont faibles.

Les modifications n'ont pas eu d'impacts significatifs sur l'achalandage ou sur les tâches des chauffeurs d'autobus bien qu'une période d'adaptation se soit avérée nécessaire.

La décision d'implanter une telle structure tarifaire devrait dépendre principalement de la politique relative à la différenciation des tarifs.

COMMENTAIRES

La grande majorité des résolutions sur les tarifs des O.M.I.T. du Québec prévoient des structures tarifaires basées sur la distance. Dans le domaine de la tarification, la Direction du développement du transport terrestre des personnes procède actuellement à la réalisation d'études préalables à l'élaboration de politiques et structures tarifaires. Certaines analyses concernent spécifiquement la région de Montréal:

- rationalisation tarifaire;
- tarification hors-O.R.T. des trains de banlieue;
- tarification des O.M.I.T.;
- compatibilité des équipements de perception.

- b) À la recherche de l'excellence (ou comment accroître l'achalandage en inversant la hiérarchie de votre entreprise)

Les présentateurs ont relaté une expérience innovatrice vécue à Seattle (Seattle Metro) et Cleveland (Greater Cleveland Regional Transit Authority) visant le marketing du transport en commun et l'accroissement de l'achalandage.

L'expérience a pour nom "Drive for excellence". Il s'agit d'un nouveau concept inspiré de principes de gestion relatifs aux avantages d'impliquer et d'accroître la responsabilité des employés de la base des entreprises.

Ceux-ci sont regroupés en équipes qui ont pour mandat d'imaginer, initier, organiser et implanter des projets ayant pour objectif d'accroître l'achalandage. A cette fin, des enveloppes de 5 000 \$ ou 8 000 \$ sont allouées à chacune des équipes auxquelles sont déléguées des responsabilités décisionnelles incluant l'affectation des ressources financières disponibles.

Les équipes sont composées de deux "instructeurs" désignés parmi les employés intéressés qui eux, proviennent du centre opérationnel (chauffeurs, employés d'entretien, etc.). Les cadres intermédiaires et les cadres supérieurs n'assument qu'un rôle conseil. La coordination générale du projet est sous la responsabilité d'un gestionnaire à qui lui est confiée la tâche de voir au respect quotidien du budget total de l'opération.

Les projets initiés peuvent être regroupés en 4 catégories:

- 1° implantation de nouveaux parcours expérimentaux;
- 2° réalisation de documents d'information et de promotion;
- 3° réalisation de campagnes de promotion lors d'événements spéciaux (festivals, fêtes, tournois, etc.);
- 4° autres interventions reliées à la promotion des services.

Ils furent évalués par les entreprises concernées qui en ont tiré les conclusions suivantes:

- 1° les projets ont généré des accroissements d'achalandage qui, autrement, n'auraient pas eu lieu;
- 2° la plupart des usagers additionnels générés par les projets n'étaient pas, auparavant, des usagers réguliers du transport en commun.

COMMENTAIRES

Les sociétés de transport du Québec pourraient tirer profit de l'implantation de ce type de projet considérant les conséquences intéressantes sur l'achalandage, les relations entre les employés des différentes parties de l'entreprise, le moral des employés et l'image de l'entreprise.

- c) L'opération "Heartland Express" un programme de marketing à l'échelle de l'état du Minnesota qui fait une différence

Il s'agit d'un exemple de l'implication d'un état (le Minnesota) dans l'organisation et la réalisation d'une campagne de marketing du transport en commun à l'échelle de son territoire.

Bien que cette responsabilité relève normalement des autorités organisatrices, l'Etat assumant le rôle de pourvoyeur de fonds, deux facteurs militent en faveur de son implication. Il s'agit, premièrement, de la multiplicité des autorités et de la petite taille de la majorité d'entre elles et, deuxièmement, des avantages de l'uniformisation des moyens utilisés.

Les objectifs de départ du projet étaient les suivants:

- accroître l'expertise des gestionnaires des autorités locales en matière de marketing;
- développer des techniques de communication mieux adaptées aux marchés;
- améliorer l'image du transport en commun;
- accroître l'achalandage.

De concert avec les autorités locales impliquées, le projet, ultérieurement nommé "Heartland Express", était tout de même totalement identifié à l'état du Minnesota plutôt qu'aux autorités organisatrices. Ainsi, la visibilité du projet était favorisée par rapport à l'utilisation d'un grand nombre de raisons sociales différentes.

Le projet fut caractérisé par l'élaboration d'une vaste campagne de marketing dont les éléments se regroupent ainsi:

- 1° matériel de promotion et média (publicité dans les journaux et à la radio, émission de communiqués de presse, distribution d'objets de promotion - ballons, affiches, brochures, macarons - information directement postée aux foyers, uniformes des chauffeurs, etc.);
- 2° élargissement des programmes d'aide (formation du personnel, opérations médiatiques, relations publiques, etc.);
- 3° véhicules (peinture, insignes, lettrage, amélioration du niveau de confort, etc.).

Plus de 60 % des autorités ont collaboré avec l'état pour la réalisation du projet qui, à court terme, a permis l'accroissement des revenus et de l'achalandage de la plupart des systèmes. Par exemple, 57 % des autorités participantes ont observé une progression de l'achalandage de plus de 10 %. Le projet a réussi à motiver le personnel impliqué et à améliorer l'image du transport en commun.

COMMENTAIRES

Compte tenu de l'image fortement négative de plusieurs sociétés de transport du Québec, il serait intéressant que le M.T.Q. analyse l'opportunité d'initier et prendre en charge un projet global de marketing du transport en commun. Ce projet pourrait être réalisé à l'échelle de la province mais devra toutefois respecter les particularismes régionaux ainsi que certains principes reliés à la segmentation des marchés (voir page 29).

En ce qui concerne les entreprises de taille réduite, c'est-à-dire la trentaine d'organismes municipaux et intermunicipaux de transport du Québec, les ressources limitées (humaines, matérielles et financières) dont elles disposent militent aussi en faveur d'une campagne globale organisée et réalisée par l'Etat, de concert avec ces autorités.

d) Aspects psychologiques des implications en matière de marketing vis-à-vis le choix modal

L'exposé visait à sensibiliser les personnes intéressées au marketing du transport en commun à certains aspects psychologiques de la promotion de ce mode de transport continuellement en concurrence avec le transport privé par automobile.

Les constats fondamentaux sont à l'effet que:

- 1° les analyses classiques vis-à-vis les changements modaux ou la promotion du transport en commun ne sont pas assez détaillées au niveau du choix des variables;
- 2° les perceptions et comportements des gens diffèrent énormément d'une personne à l'autre.

COMMENTAIRES

De plus en plus, les spécialistes du marketing et les sondeurs d'opinion publique cherchent à segmenter les clientèles-cibles et les marchés en vue de mieux adapter les interventions envisagées. Les techniques utilisées peuvent certainement contribuer à améliorer les chances de succès de la promotion du transport en commun.

e) Berkeley TRIP: "le magasin transport"

Les étudiants de la cité universitaire de Berkeley (Californie), comptant 106 000 habitants et sise à proximité de San Francisco, ont réalisé un projet novateur du domaine de la promotion de l'utilisation de modes de transport écologiques.

Ceux-ci gèrent une boutique, "The Commuter Store", située à un des endroits les plus accessibles du centre-ville. Ils s'occupent d'informer les citoyens, les étudiants et visiteurs de toute question relative au transport en commun (vente de titres aussi), au covoiturage, bicyclette et marche.

Les opérations sont financées conjointement par la ville de Berkeley et l'université du même nom. Si l'on en juge par la fréquentation du "commerce", il s'agit d'un projet couronné de succès. La présentatrice a souligné l'importance de rapprocher la promotion des modes de transport écologiques, notamment le transport en commun, de la spécialisation dans le commerce de détail.

COMMENTAIRES

Dans certaines villes du Québec, il serait intéressant d'expérimenter ce genre de projet favorisant l'emploi d'étudiants et générant d'autres types de bénéfices, surtout pendant les périodes touristiques.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES
(D.D.T.T.P.)

MÉMO

Compte rendu: - Comité ☐
 - Réunion ☒
 - Congrès ☐

Titre: Gestion et performance du transport en commun.

Rédigé par: Michel Auclair, B.URB, M.A.
 Service du développement des politiques

Résumé: Les présentations ont porté sur divers aspects de la gestion et de la performance du transport en commun.

Les sujets abordés concernent spécifiquement:

- la nécessité de sensibiliser les élus aux enjeux environnementaux en vue de promouvoir le transport en commun;
- les avantages d'implanter des programmes d'aide aux employés au sein d'entreprises de transport;
- l'utilisation d'une méthode d'établissement des horaires des employés suppléants visant à générer des économies;
- la nécessité de considérer attentivement les contrats de travail dans toute tentative de développement de stratégies d'amélioration de la productivité et de réduction des coûts.

a) La perspective européenne en matière de gestion du transport en commun urbain

Monsieur Jacobus Ossewaarde, gestionnaire de la Royal Dutch Association of Transport Undertakings, entreprise de recherche hollandaise implantée à Amsterdam, nous a fait part de ses observations concernant certains enjeux en matière de transport en commun tels qu'ils se présentent actuellement en Europe.

Il constate que l'intérêt politique s'accroît rapidement vis-à-vis la problématique en question. Selon lui, ce sont les déficits sans cesse croissants des entreprises de transport, l'importance qu'accordent les citoyens aux questions environnementales et les attentes "démocratiques" du peuple face aux problèmes soulevés qui incitent les politiciens à accorder une attention particulière au transport en commun.

Il propose aux citoyens, promoteurs et gestionnaires du transport en commun d'entreprendre un meilleur marketing et de mieux organiser leurs opérations de lobbying pour influencer davantage les politiciens. Il soutient que la question environnementale doit être au centre de toute proposition en matière de transport adressée aux élus.

COMMENTAIRES

Bien que les questions environnementales préoccupent de plus en plus les Québécois, les interventions gouvernementales demeurent le plus souvent curatives plutôt que préventives.

Les personnes intéressées à faire bouger les choses dans ce domaine doivent cesser de faire de la "subtilité" une manière de travailler. Elles doivent s'efforcer à faire la preuve de la complémentarité des enjeux en matière de transport, environnement, aménagement du territoire et développement régional. Ceci permettrait aux décideurs d'être plus efficaces.

En ce qui concerne plus spécifiquement le transport, la suggestion de monsieur Ossewaarde à l'effet que la question environnementale doit être au centre de toute proposition adressée aux élus devrait être retenue par le personnel du M.T.Q.

b) Les programmes d'aide aux employés dans l'industrie du transport en commun: l'expérience de "Connecticut Transit" et perspectives d'avenir

Des problèmes de différents ordres peuvent affecter la performance des employés de toute entreprise. Le présentateur mentionne, à titre d'exemples, les problèmes de discipline déjà observés chez un employé qui mériterait une sanction; les problèmes personnels, par exemple, familiaux, qui à la longue nuisent à l'employé et à sa performance au travail, et les problèmes reliés à la consommation de drogues et d'alcool.

Dans les entreprises, les superviseurs ne disposent pas d'autres outils que la sanction pour corriger l'indiscipline. De plus, ils ne sont entraînés qu'à déceler les problèmes vécus uniquement dans le cadre du travail des employés.

Les programmes d'aide aux employés (P.A.E.) permettent d'aller au-delà de ces limites en:

- soustrayant au superviseur la tâche de diagnostiquer les problèmes personnels complexes auxquels sont confrontés les employés;

- aidant les employés à régler leurs problèmes personnels avant que leur performance au travail n'en soit affectée;
- facilitant la réhabilitation des employés.

L'organisme américain "Urban Mass Transit Administration" (U.M.T.A.) définit un P.A.E. comme suit (traduction de l'auteur):

"Un programme mis à la disposition des employés directement par l'employeur, en vue d'aider les employés à confronter des problèmes de dépendance à l'alcool ou aux drogues ou tout autre problème personnel. La réhabilitation et la réintégration au travail sont habituellement assurées au moyen du P.A.E."

Les avantages d'un tel programme se résument comme suit:

- ses coûts sont inférieurs aux coûts de la non-productivité et de la non-qualité;
- la performance et la productivité des employés sont améliorées;
- l'image de l'entreprise et les relations de travail sont améliorées;
- permet de mieux faire accepter les mesures disciplinaires lorsque requises.

COMMENTAIRES

Les entreprises de transport en commun du Québec, tant privées que publiques, auraient avantage à implanter de tels programmes.

c) Établissement des horaires des employés suppléants

Présentation fut faite d'un modèle mathématique visant à accroître l'efficacité du processus d'établissement des horaires des chauffeurs d'autobus suppléants.

La méthodologie utilisée est sensible aux variations "imprévisibles" des besoins, aux conditions de travail, aux objectifs de fiabilité établis ainsi qu'à la disponibilité des opérateurs réguliers à effectuer du temps supplémentaire.

Après expérimentation à Boston, auprès de la Massachusetts Bay Transportation Authority (M.B.T.A.), démonstration fut faite du potentiel de la méthode à produire des améliorations significatives par rapport au processus courant et à servir d'outil d'analyse des politiques en place.

COMMENTAIRES

Ce type d'outil pourrait intéresser les exploitants, c'est-à-dire les organismes publics de transport en commun et les entreprises privées d'envergure.

d) Les impacts des dispositions des conventions collectives sur la productivité des employés

Les présentateurs ont exposé un sommaire des résultats d'une recherche ayant pour but de permettre une meilleure compréhension des impacts financiers des différentes dispositions des conventions collectives des employés d'autorités organisatrices de transport.

À la lumière de cette recherche, trois items majeurs inclus dans les contrats de travail influencent les coûts et la productivité:

- 1° les conditions de travail;
- 2° l'absentéisme;
- 3° les bénéfices marginaux.

Des études de cas révèlent qu'en moyenne, les entreprises de transport en commun doivent payer 1 heure et 47 minutes pour permettre l'exploitation d'une heure de service.

La recherche démontre l'importance de considérer simultanément les trois composantes ci-haut mentionnées. Lorsque les entreprises de transport développent des stratégies d'amélioration de la productivité et de réduction des coûts, elles devraient inclure toutes les composantes des contrats de travail.

COMMENTAIRES

Le programme d'aide gouvernementale au transport en commun prévoit la possibilité que soit versée une subvention, en vertu d'un contrat de productivité, pour réaliser une mesure ou une série de mesures ayant pour objet d'accroître la rentabilité ou d'augmenter la productivité des équipements ou de la main-d'oeuvre.

Les résultats de la recherche en question pourraient inspirer les responsables de l'élaboration de tels contrats de productivité.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT DU
TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES
(D.D.T.T.P.)

MÉMO

Compte rendu: - Comité ☐
 - Réunion ☒
 - Congrès ☐

Titre: Transport 2020 (perspectives d'avenir relatives à la planification et au développement des transports).

Rédigé par: Michel Auclair, B.URB, M.A.
 Service du développement des politiques

Résumé: Le Transportation Alternatives Group (TAG), dont les membres proviennent de 12 groupes d'intérêts privés et publics, a fait rapport d'une série de recommandations à l'intention du gouvernement fédéral américain. Celles-ci ont pour but d'inspirer le gouvernement dans l'élaboration de son programme de transport terrestre. Les membres du TAG sont soit des usagers, soit des personnes responsables du développement des politiques de transport ou de l'exploitation et la gestion des services.

Un représentant de chacun des groupes d'intérêt a exposé les positions qu'il a fait valoir au cours des travaux du TAG. Le texte qui suit fait part des faits saillants de l'ensemble des exposés.

La politique de transport terrestre du gouvernement américain devrait viser l'atteinte des objectifs suivants:

- stimuler l'économie;
- maintenir la qualité des services, équipements et infrastructures;
- favoriser le partenariat à tous les niveaux;
- maximiser l'utilisation des fonds affectés au transport;
- favoriser la complémentarité des modes;
- accroître le taux d'occupation des véhicules (tous modes);
- réduire la congestion et améliorer la sécurité sur les routes.

Parmi les moyens proposés pour atteindre ces objectifs, les propositions suivantes sont partagées par l'ensemble des membres du TAG:

- affecter plus de ressources financières au transport (de 1981 à 1989, en dollars constants, le fédéral a réduit sa contribution annuelle de 50 %);
- stimuler la recherche;
- que le gouvernement fédéral verse ses subventions suite à son approbation de plans régionaux d'immobilisations (tous modes) plutôt qu'en vertu d'un processus d'approbation par projet.

COMMENTAIRES

Compte tenu de l'objectif du gouvernement du Québec d'abandonner le versement de subventions à l'exploitation du transport en commun et d'entreprendre d'importants projets du domaine du réseau routier, il serait intéressant que soit tenue une commission parlementaire en vue d'entendre différents groupes d'intérêts à ce sujet.

La création, à priori, d'une "Commission d'étude" dont la composition et le fonctionnement seraient inspirés de l'expérience du TAG, pourrait favoriser par la suite l'efficacité des travaux d'une commission parlementaire concernant l'élaboration d'une politique des transports québécoise.

Documentation rapportée du 69^e Congrès annuel du T.R.B. (1)

SESSION #20 - LA PLANIFICATION DU TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

- PARODY, Thomas E. et al., Net costs of peak and off-peak transit trips taken nationwide by mode.
- ZIMMERMAN, Samuel L., The Urban Mass Transportation Administration and major investments: evaluation process and results.
- NAKADEGAWA, Roy, Considerations for cost effective transit.
- FEISS, Caroline L., The right-of-way agreement: nine jurisdictions' plan for tomorrow.

SESSION #65 - LE TRANSPORT EN COMMUN EN MILIEU RURAL: ASPECTS CONTRACTUELS

- GATTIS, J. L. et al., Contracting considerations for rural and small urban transit systems.

SESSION #97 - INNOVATIONS RELATIVES À LA PLANIFICATION ET AU DESIGN DE TERMINUS

- BEIMBORN, Edward A. et al., A market based approach to transit facility design.
- PERRIN, Sallye E. et Gregory P. Benz, Evaluating a large number of station and alignment alternatives: divide and conquer.

SESSION #118 - NOUVEAUTÉS EN MATIÈRE DE MARKETING DU TRANSPORT EN COMMUN

- ANDRLE, Stephen et al., Lessons from the Broome County distance-based fare demonstration.
- BROGAN, Rita et al., Drive for excellence (or how to increase transit ridership by turning your organization upside down and loving it).
- WORKS, Robert M. et Judith A. Ellison, Launching the Heartland Express: a statewide transit marketing program making a difference.

SESSION #160 - GESTION ET PERFORMANCE DU TRANSPORT EN COMMUN

- LEE, David A., Employee assistance programs in the public transit industry: the experience of Connecticut Transit and some concerns for the future.
- KAYSI, Isam et Nigel H. M. Wilson, Scheduling transit extraboard personnel.
- MUNDLE, Subhash R. et al., Impact of labor contract provisions on transit operator productivity.

SESSION #210 - ACTIVITÉS RÉCENTES EN MATIÈRE DE GESTION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT (2)

- BURGIN, Lynn G. et Robert A. Lepore, Transportation strategies for the Back Bay in Boston: data collection and analysis.
- MORRIS, M. A. et L. J. Potgieter, An expert system for aspects of the TSM process.
- MAZE, T. H. et al., Iowa's statewide traffic signal improvement program.
- BLANKSON, Charles et Martin Wachs, Preliminary evaluation of the coastal transportation corridor ordinance in Los Angeles.

SESSION #217 - TRANSPORT 2020

- Transportation Alternatives Group, Future federal surface transportation program: policy recommendations.
- American Association of State Highway and Transportation Officials, New transportation concepts for a new century: AASHTO recommendations on the direction of the future federal surface transportation program and for a national transportation policy.
- The United States Conference of Mayors, Official policy resolutions adopted at the 57th annual Conference of mayors.

(1) La documentation est disponible au Centre de documentation de la Direction de la Recherche situé au 1410, rue Stanley, 8^e étage, Montréal.

(2) L'auteur n'a pas assisté aux exposés de la session #210.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 107 781