



Plan de transport 2007- Réinventer Montréal

Mémoire présenté à la :

**Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire,
l'aménagement urbain et le transport collectif**

par

**l'Association des propriétaires
d'autobus du Québec**

22 août 2007



Présentation de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec

L'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ), est un organisme à but non lucratif fondé en 1926 par les pionniers du transport par autobus au Québec.

Créée par des transporteurs ayant compris la nécessité d'être unis pour travailler au développement de l'industrie de l'autobus, l'APAQ représente aujourd'hui une force collective dynamique et engagée dans la promotion du transport par autobus. Elle réunit des entreprises privées œuvrant partout au Québec, dans le transport urbain, interurbain, nolisé, scolaire, touristique, aéroportuaire et adapté.

L'APAQ offre à ses membres transporteurs des services efficaces d'information et de support afin d'accroître leur efficacité et leur compétence. Entièrement dédiée à la cause de l'industrie, l'APAQ participe activement aux enjeux du transport de personnes et par ses nombreuses actions et interventions, contribue à la valorisation du transport par autobus.

Quatre principes guident les actions de notre association

- ◆ Accroître la sécurité (outil, loi, règlement, etc.) et améliorer la perception du niveau de sécurité par les clientèles;
- ◆ Assurer l'équité dans nos propres programmes et dans l'application des programmes gouvernementaux;
- ◆ Permettre que les entreprises soient de plus en plus performantes, que leurs qualités soient reconnues et qu'elles puissent ainsi accroître leurs revenus;
- ◆ Favoriser, par nos actions, une valorisation constante de l'industrie ainsi que du mode de transport par autobus.

L'APAQ a grandi avec l'histoire de l'autobus et ses membres sont fiers d'avoir contribué au développement et au bien-être de la population du Québec, et ce, depuis plus de 80 ans.

Préambule

L'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ), joint sa voix à tous ceux qui ont salué le *Plan de transport 2007 / Réinventer Montréal*. Ambitieux, visionnaire et rassembleur, le plan fixe, notamment, des cibles de réduction de gaz à effet de serre, une augmentation de 8 % de l'achalandage et comporte des instruments de mesure pour s'assurer que les objectifs fixés soient atteints. De plus, il oblige les partenaires, organismes, et citoyens concernés à réfléchir sur le modèle de transport collectif dont la ville de Montréal souhaite se doter au cours des dix prochaines années.

Les décisions d'aujourd'hui détermineront le développement du transport collectif de Montréal au-delà des dix années fixées par le plan. La marge d'erreur est inexistante. Nous devons, collectivement, nous assurer de faire les bons choix. Une réflexion s'impose donc à l'égard notamment de l'organisation des services, de la production des déplacements et de l'établissement de nouveaux partenariats avec l'entreprise privée. Des sujets pour lesquels le plan demeure malheureusement muet.

Cette réflexion et une révision du modèle d'organisation et de prestation de service s'avèrent selon nous d'une acuité particulièrement marquée en raison de l'importance des coûts liés à la mise en œuvre du plan et des sources limitées de financement. Dans ce contexte et à la lumière des pressions importantes exercées sur les finances publiques, l'examen de nouveaux modes d'organisation susceptibles d'assurer à moindres coûts des services d'égale qualité, voire de qualité supérieure, doit être réalisé.

Tout en adhérant aux grands objectifs du plan, notre intervention devant la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif vise à alimenter la réflexion des élus et des représentants de la Ville de Montréal sur ces enjeux de grande importance. Nous tenons à remercier les membres de la Commission de nous recevoir et de nous offrir l'occasion de contribuer ainsi à la bonification du Plan de transport de Montréal.

Réinventer le mode de financement

Condition *sine qua non* de la réussite de l'ambitieux projet de Plan de transport de Montréal, susciter l'adhésion et la participation des nombreux partenaires impliqués dans ce plan pourrait s'avérer un défi de taille. En effet, la réalisation du plan implique la conclusion préalable d'ententes avec bon nombre de partenaires, au nombre desquels figurent les agglomérations, les villes défusionnées, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et les gouvernements du Québec et du Canada. Par rapport à la diversité et au nombre important de partenaires impliqués, l'atteinte d'un consensus risque d'être ardue, fragilisant ainsi les fondements mêmes du Plan de transport.

Par ailleurs, malgré l'accueil positif réservé au projet de Plan de transport dans les médias écrits et électroniques, force est de constater que les commentateurs font consensus sur un point : l'ampleur des coûts liés à sa mise en œuvre.

Le projet identifie certes des sources potentielles de financement, en plus de la participation directe des gouvernements. Toutefois, qu'il s'agisse de l'imposition de nouvelles taxes et tarifs ou d'un système de péage, l'une et l'autre de ces avenues auront pour effet d'accroître les pressions financières sur les citoyens de l'île de Montréal et des régions avoisinantes.

En ce qui a trait à la participation des gouvernements, nous pouvons anticiper que celle-ci ne soit pas à la hauteur des attentes et des besoins identifiés dans le Plan. Ceci est particulièrement préoccupant à la lumière, par exemple, des difficultés qu'a le gouvernement du Québec à équilibrer son budget année après année, de l'accroissement exponentiel des budgets dédiés au domaine de la santé, un phénomène appelé à s'amplifier avec le vieillissement de la population, et de la fin de la vie utile de bon nombre d'infrastructures, lesquelles nécessiteront des investissements importants comme l'ont fait ressortir les travaux de la Commission Johnson sur l'effondrement du viaduc de la Concorde.

Il faut, réalistement, s'attendre à ce que l'État ne puisse répondre à tous les besoins, une éventualité qui aurait pour effet de compromettre la réalisation du Plan de transport et l'atteinte des objectifs supérieurs qu'il partage avec la Politique québécoise du transport collectif, notamment l'accroissement de l'achalandage de 8 % et une diminution substantielle des émissions de gaz à effets de serre.

Afin d'assurer la mise en place rapide et dans son intégralité du Plan de transport, l'APAQ estime qu'il faut actualiser le mode de financement du transport collectif, rechercher des pistes d'économies dans les pratiques de gestion et de production et diminuer la dépendance à l'égard des gouvernements. Que ce soit face aux bailleurs de fonds, qui réclameront qu'un tel exercice soit fait, ou face aux usagers, qui sont en droit d'exiger des services de qualité au moindre coût possible, la Ville de Montréal a la responsabilité de se pencher sur toutes les options qui lui sont accessibles en matière de financement y compris à l'utilisation de capitaux du secteur privé.

En outre, la Ville doit tendre vers une réduction des coûts de mise en œuvre du Plan de transport et procéder à un examen qui lui permettrait par la suite de réduire les coûts d'exploitation de son réseau de transport en commun. L'APAQ estime que ces objectifs sont atteignables.

Réinventer la livraison des services à Montréal

L'APAQ s'intéresse à la mobilité des personnes des villes du Québec depuis plusieurs années. En effet, au printemps 2000, l'Association dévoilait une étude d'opportunité réalisée par Samson Bélaïr / Deloitte & Touche intitulée *Vers un transport en commun plus compétitif pour la région de Montréal*. Les fusions municipales étaient à l'ordre du jour en 2000 et le transport en commun était un élément de discussions sur plusieurs tribunes. Cette importante transition dans le monde municipal a incité l'APAQ à regarder les différentes avenues de livraison de services de transport en commun dans des villes comparables à Montréal.

L'étude a été réalisée à partir des expériences vécues dans une dizaine de villes de l'Europe et des États-Unis. Le modèle qui a retenu notre attention, *La mise en concurrence progressive et sous contrôle public* permet, sur une période de dix ans, d'offrir des services de transport en commun au marché de la concurrence, tout en respectant la qualité du service et les conditions de travail du personnel actuellement à l'emploi. Des villes comme Copenhague, Stockholm, Denver et San Diego ont implanté avec succès ce modèle.

D'ailleurs, selon les résultats obtenus par ces villes, le recours à la *mise en concurrence progressive et sous contrôle public* se démarque nettement par son niveau de performance. Sur une période de 6 à 14 ans, on constate une diminution des coûts unitaires d'exploitation de 20 % à 46 % et des coûts totaux d'exploitation de 8 % à 31 %, alors que le niveau de services augmente de 14 % à 29 % et l'achalandage de 9 %. Nous soulignons que le plan de transport de Montréal ainsi que la Politique québécoise du transport collectif du gouvernement du Québec fixent un objectif d'accroître l'achalandage de 8 %. Le modèle que nous proposons dépasse les objectifs définis par la Ville de Montréal dans le plan de transport.

De plus, le modèle proposé permet de respecter les conditions de travail des employés en place tout en obtenant des performances financières et opérationnelles significatives, soit :

- La séparation de la gestion/spécifications/politiques et de l'exploitation des services;
- Une phase de transition longue et graduelle;
- Des petits contrats avec des échéances d'environ cinq ans;
- Des résultats marqués au niveau de l'optimisation du système;
- Une transition respectueuse des employés;
- Un niveau de concurrence élevé.

Ce modèle appliqué à la région de Montréal permettrait de dégager une économie directe, récurrente et cumulative de 1 % des dépenses totales. Ce qui représentait en 2000, quelque 350 M\$ sur une période de dix ans.

La mise en concurrence progressive sous contrôle public, c'est la livraison des services de transport en commun par les régies et par le secteur privé. Ce qui permet aux élus municipaux d'avoir un point de comparaison entre les deux approches, et ce, sur l'ensemble des activités de transport

Ce mode de livraison de services existe dans plusieurs grandes villes à l'échelle internationale, et ce, avec succès. Montréal ne peut se priver d'examiner cette façon de faire.

De l'expérience à revendre au Québec

Le recours à l'exploitation des services à contrat est un mode d'organisation depuis longtemps utilisé au Québec. Le transport scolaire, reconnu comme fiable et sécuritaire et ayant l'un des coûts par élève le plus bas en Amérique du Nord, est un modèle d'organisation exemplaire. Il est organisé par les commissions scolaires et exécuté efficacement par l'entreprise privée. Ce modèle est pratiqué depuis plus de 40 ans. Pour l'exercice 2005-2006, les entreprises privées auront mis 10 160 véhicules à la disposition des commissions scolaires, pour 208 000 000 de passages et auront parcouru 14 350 500 kilomètres, et ce, exécutés dans le cadre de contrats de transports scolaires.

Le transport adapté est également un mode d'organisation à contrat. Près de 65 % des organismes sans buts lucratifs (OSBL) et quelques organismes publics de transport (OPT) ont délégué la production de leurs services à des entreprises privées et réalisé une meilleure gestion financière de leur service par une diminution des coûts de production.

Et, l'expérience accumulée au cours des dernières 25 années par les conseils intermunicipaux de transport ne vous est pas inconnue. Ce modèle d'organisation publique de transport en commun réalisé par l'entreprise privée est exemplaire de par sa simplicité. Les élus municipaux s'assurent auprès de leur personnel gestionnaire que leurs concitoyens aient accès à des services sécuritaires, efficaces, efficaces et de qualité. Par la suite, les entreprises privées de transport par autobus voient à l'exécution harmonieuse de ces exigences. La stabilité du service est assurée par des relations d'affaires basées sur un partenariat respectueux de l'utilisateur.

L'histoire québécoise de ce partenariat privé public dans l'exécution de services de transport témoigne éloquemment que l'entrepreneur et ses travailleurs syndiqués savent travailler conjointement dans l'intérêt ultime des clients.

De l'expérience d'ailleurs installée au Québec

Le plan de transport de Montréal rejoint, à bien des égards, des tendances observées auprès de plusieurs organisations publiques européennes, dont les services de transport par autobus ont été analysés dans le cadre de l'étude de l'APAQ. Il en ressort que, dans la plupart des cas, les entreprises qui offrent des services de transport par autobus, offrent également des services de transport par train et par tramway à des régions métropolitaines comparables à celle de Montréal. Cette expertise a maintenant ses assises au Québec grâce à la présence de filiales québécoises, membres de l'APAQ, des groupes Kéolis, Véolia Transport et Transdev. Voilà trois consortiums, établis de par le monde et susceptibles de faire bénéficier le Québec de l'expertise acquise dans certaines des grandes agglomérations urbaines de la planète.

Réinventer, et pourquoi?

Le Plan de transport proposé est ambitieux, certes, mais également susceptible de contribuer à hisser Montréal au nombre des grandes métropoles du monde. L'APAQ salue la volonté de la Ville de Montréal de développer et de promouvoir des services de transport collectif de qualité, qui répondent aux besoins des usagers.

Cependant, pour ce faire, nous estimons qu'une révision des modes de financement et d'organisation des services s'impose pour répondre aux défis du 21^e siècle. La Ville doit impérativement, pour s'assurer de la réussite de son plan, s'ouvrir davantage aux partenariats, s'engager à de nouvelles manières de faire et diminuer sa dépendance financière à l'égard des autres gouvernements. Montréal ne peut se priver d'un outil comme la mise en concurrence de ses services de transport collectif. C'est par la diversité des solutions retenues que les objectifs de développement de services et d'accroissement de l'achalandage se réaliseront.

L'expérience est disponible au Québec. Montréal doit se l'approprier pour mener à terme cet important chantier.