



**Point de vue de la
Corporation de développement
communautaire de Sherbrooke
sur les enjeux soulevés par l'évaluation du
service de transport à Sherbrooke**

Mai 2003

SOMMAIRE

Présentation de la Corporation de développement communautaire (CDC) de Sherbrooke

Point de vue de la CDC de Sherbrooke sur les enjeux soulevés

- Les tendances dans le déplacement des personnes et l'utilisation du transport en commun au Québec
- Quelques avantages du transport en commun
- Un service essentiel?
- Enjeux
- Éléments à prendre en compte dans le développement d'orientations futures

Présentation de la CDC de Sherbrooke

La CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE (CDC) DE SHERBROOKE est le seul regroupement multisectoriel d'organismes communautaires de la MRC de Sherbrooke. Elle regroupe actuellement cinquante-trois organismes communautaires de Sherbrooke.

Mission Notre mission est de regrouper les organismes communautaires oeuvrant dans différents secteurs d'activités en vue d'assurer la participation active du mouvement communautaire au développement social et économique du milieu sherbrookoise.

Objectifs La CDC poursuit différents objectifs :

- # Rassembler les organismes communautaires de Sherbrooke afin de participer activement au développement social et économique du milieu sherbrookoise.
- # Promouvoir le développement communautaire dans le milieu, en faisant connaître les ressources et les réalisations.
- # Consolider et dynamiser l'action communautaire par la concertation, la mise en commun des ressources, le partage d'information, la formation et tout autre moyen jugé pertinent par ses membres.
- # Promouvoir le développement communautaire auprès des différentes instances et groupes d'intérêts du milieu.
- # Susciter l'implication du milieu pour le développement communautaire, en s'appuyant sur la vision d'économie solidaire, dans l'intérêt d'un mieux-être collectif.

Point de vue de la CDC de Sherbrooke sur les enjeux soulevés

Les enjeux soulevés dans le guide de réflexion sur la situation du transport en commun à Sherbrooke nous apparaissent importants à plusieurs égards. En effet, qu'ils soient reliés au développement économique, à la protection de l'environnement ou de la vocation sociale du service, ceux-ci représentent différents aspects qui doivent être pris en considération dans l'élaboration d'une planification stratégique de la Société de transport de Sherbrooke.

Permettez-nous cependant d'insister sur certains d'entre-eux. Notre participation à un groupe de travail sur les besoins en transport pour la ville de Sherbrooke mais aussi nos contacts quotidiens avec les organismes communautaires nous ont permis d'établir certains constats et besoins.

Les tendances dans le déplacement des personnes et l'utilisation du transport en commun au Québec

- à Une augmentation du déplacement en automobiles, donc une baisse de l'utilisation du transport en commun. Si rien n'est fait (pas de système de transport en commun adéquat), on assistera à une augmentation de la congestion, du bruit, de la pollution, de l'insécurité routière, de la ségrégation sociale, etc.
- à Les plus grands utilisateurs du transport en commun : étudiants, travailleurs (notamment à statut précaire), etc.
- à Baisse de la population jeune à cause du faible taux de natalité. D'où une baisse prévisible de l'achalandage pour le transport en commun dont une part importante est utilisée par les jeunes.
- à Augmentation de la population âgée (effet contraire de la population jeune) signifie une augmentation du nombre d'utilisateurs irréguliers du transport en commun, donc une baisse de l'achalandage et une hausse des exigences en termes d'amélioration et d'adaptation des services (plus de confort dans les lieux d'attentes et dans les autobus; diminution de la distance de marche vers le point de service; etc.).
- à Déplacement des zones de peuplement vers les périphéries des villes où les infrastructures favorisent plutôt l'utilisation de l'automobile. D'où le besoin de trouver les moyens de desservir adéquatement ces populations pour éviter une baisse de l'achalandage.
- à Augmentation des centres commerciaux avec de vastes stationnements en bordures des autoroutes. Ce qui favorise plutôt l'utilisation de l'automobile plutôt que le transport en commun.
- à Augmentation de la population immigrante souvent moins nantie à l'arrivée et donc plus susceptible d'utiliser le transport en commun.
- à Vers un financement selon le modèle de l'utilisateur-payeur. Pourtant, ce principe s'applique généralement mieux aux biens et services consommables ou à usage exclusif. Or, le transport en commun est un bien public qui n'a pas pour fonction une consommation dite finale. C'est un bien intermédiaire dans la mesure où les utilisateurs empruntent un mode de transport pour d'autres considérations : travail, achats de biens de consommation ou de services, éducation et formation, loisirs et vie culturelle, visites dans les centres de santé, visites chez des parents et amis, participation à la vie démocratique, etc. Ainsi les usagers ne sont pas les seuls bénéficiaires des services de transport, au contraire. Bien que ceux-ci en tirent une utilité quelconque, leur usage bénéficie à d'autres agents dans la vie économique et sociale. Puisqu'il s'avère difficile de départager les divers types d'usage, il convient tout de même d'établir une contribution des usagers qui reste une estimation moyenne et de ne pas faire d'eux les seuls bénéficiaires du transport en commun dans une municipalité.

Quelques avantages du transport en commun

- à Contribue au dynamisme économique et social local :
 - Permet aux entreprises d'accéder à un bassin de main-d'œuvre plus large;
 - Les travailleurs peuvent plus facilement accéder à des emplois disponibles;
 - Facilité d'accès aux lieux de formation et d'éducation;
 - Facilité d'accès aux activités culturelles et de loisirs;
 - Facilité d'accès aux centres de services de soins de santé;
 - Facilite l'implication citoyenne et l'animation de la vie démocratique locale;
 - Moins les employés ont les voitures, plus les clients ont de l'espace pour accéder aux produits et services des entreprises;

- à Contribue à la réduction de la pollution; etc.

Un service essentiel?

Avec ce qui a été nommé précédemment, nous sommes d'avis que le transport en commun doit être considéré comme un service essentiel au même titre que d'autres services tels que le service de police, d'incendie, etc. En effet, le transport en commun représente, pour une partie importante de la population la seule alternative de transport. Le transport en commun contribue à réduire les inégalités en donnant accès à un emploi, à l'éducation ainsi qu'aux loisirs.

Enjeux

Tarifification

L'accessibilité se traduit par une tarification adaptée au revenu des utilisateurs et utilisatrices. Par exemple, la tarification familiale représente une initiative intéressante qui mérite d'être conservée voir bonifiée. D'autres projets semblables pourraient être mis en place pour d'autres groupes de population (par exemple les étudiants et les étudiantes) ou en lien avec le revenu des individus.

Universalité

La consultation publique réalisée dans le cadre du Chantier des arrondissements a permis aux citoyens et citoyennes de la nouvelle ville d'exprimer clairement leurs attentes face à la possibilité d'utiliser le transport en commun peu importe leur lieu de résidence.

Adaptation

En plus d'être présent sur l'ensemble du territoire à un coût abordable, le transport en commun doit s'adapter aux caractéristiques de la population de son territoire. Trois facteurs nous apparaissent incontournables :

- Û Le vieillissement de la population;
- Û Le nombre considérable d'étudiants et d'étudiantes compte tenu de la présence de pôles universitaires et collégiaux;
- Û La réalité du marché du travail : emplois précaires avec quarts de travail en soirée et de nuit ainsi que durant la fin de semaine.

Équité

Il est connu que le transport en commun est utilisé majoritairement, mais non exclusivement, par des personnes vivant une situation économique précaire et à cet égard, ce service est essentiel afin de permettre à tous d'avoir accès à un travail, à l'éducation, à la santé, aux loisirs, etc.

Notons aussi que le transport en commun permet de renforcer les politiques d'insertion à l'emploi. En effet, sans un système de transport en commun adéquat et efficace, on ne peut prétendre ramener sur le marché du travail les bénéficiaires de la sécurité du revenu et autres travailleurs à statut précaire alors qu'ils ont généralement à peine les moyens de se déplacer.

Éléments à prendre en compte dans le développement d'orientations futures

- à Assurer l'attraction à un coût raisonnable, notamment pour les moins nantis.
 - Maintenir la tarification familiale
 - Appliquer une tarification modulée sur le revenu de l'utilisateur ou l'utilisatrice.
 - Appliquer un tarif étudiant sans restriction en raison de l'âge.
 - Développer des alternatives pour le financement du service autre que par l'augmentation de la tarification
 - Accroître l'investissement public dans le transport en commun et taxer davantage les services à l'automobile privée (stationnements, avenues, entrées de cour, etc)
- à Garantir l'accessibilité
 - Offrir le service de transport en commun sur l'ensemble du territoire de la nouvelle ville de Sherbrooke par une offre variée de modes de transport: intégration des services avec d'autres services de transport (taxi, transport scolaire, co-voiturage, transport adapté, etc.), notamment à des endroits stratégiques du territoire.
 - Développer des circuits à ligne directe afin d'avoir rapidement accès aux principaux pôles de services : universités, hôpitaux et centres commerciaux.
- # Adopter des mesures efficaces en lien avec les réalités locales (marché du travail, type de population qui utilise le plus le transport en commun, voies réservées, etc.)
- # Établir une concertation avec les principaux employeurs de la ville de Sherbrooke, particulièrement ceux présents dans le parc industriel, afin d'adapter la plage horaire en considérant les quarts de travail (particulièrement de soirs et les fins de semaine).
- # Mettre en place des services de transport disponibles sur une base régulière afin que toute la population puisse utiliser fréquemment le transport en commun. Ainsi, il sera possible d'agir sur l'augmentation de la congestion, du bruit, de la pollution, de l'insécurité routière en réduisant la prolifération des deuxièmes ou troisièmes voitures par famille.
- # Des lieux d'attentes plus adaptés (notamment en hiver), l'accès à des toilettes et un déplacement en autobus plus confortable.

- # Accessibilité de l'information sur les services avec les techniques modernes (Internet et accès téléphonique automatique aux heures de départ et d'arrivée de chaque arrêt – exemple d'Ottawa peut inspirer), en plus d'une carte du réseau plus précis et plus clair.
- # Gestion de la demande (ce qui influence le choix et l'utilisation du transport en commun) et pas seulement de l'offre et des infrastructures.

Perspectives et Conclusion

Il est certain que les tendances dans le déplacement des personnes et l'utilisation du transport, notamment une baisse de la part du transport en commun dans les déplacements motorisés et une stagnation, voire une baisse de l'achalandage, exerceront à moyen et long terme une pression à la hausse sur le coût du transport en commun.

Nous croyons cependant qu'une des solutions au maintien ou à la baisse des coûts du transport en commun réside dans l'établissement, par les sociétés de transport collectif et en partenariat avec les gouvernements à tous les niveaux, de stratégies de promotion et d'éducation des citoyens et citoyennes aux bienfaits de l'utilisation du transport en commun. En effet, l'augmentation du bassin d'utilisateurs et utilisatrices (ou de l'assiette financière) permettrait d'assurer une qualité du service, de répondre aux besoins exprimés sans toutefois entraîner une hausse de la tarification de façon telle que celle-ci devienne un frein à l'utilisation.

Nous avons souligné par ailleurs que le concept d'utilisateur-payeur ne peut systématiquement s'appliquer au transport en commun. À cet égard, tous les paliers de gouvernement doivent contribuer et investir de manière plus substantielle au financement du transport en commun. Car, le désengagement des gouvernements supérieurs vis-à-vis du financement des transports collectifs a un effet démobilisateur sur les municipalités, même si nous reconnaissons que ces dernières doivent aussi faire leur part. L'effort consenti dans les transports en commun ne doit pas être considéré comme un fardeau budgétaire dont il faut se départir.

En somme, la préservation et le développement du service en commun sur le territoire de Sherbrooke, mais aussi ailleurs au Québec, repose essentiellement sur des choix de société. Par exemple, les investissements importants consacrés au développement des axes routiers (notamment dans les municipalités) favorisent implicitement le recours à l'automobile. Par contre, le développement de voies ou routes réservées, contribuerait à l'amélioration de la fluidité des déplacements en autobus et par conséquent diminuerait la perte de temps, augmenterait l'achalandage et la demande pour ce type de transport. Bien plus, la dotation des sociétés de transport en autobus plus confortables et moins polluants s'avère une solution permettant d'attirer une certaine clientèle et de diminuer la pollution.

En définitive, il existe des conditions essentielles au développement du transport collectif dont voici quelques-unes :

- à Une mobilisation de toutes les personnes impliquées dans la prestation des services de transport en commun afin d'en assurer la continuité et la qualité;
- à Une volonté ferme et une concertation de tous les intervenants locaux et régionaux pour que le transport collectif soit un véritable outil, non seulement de développement économique, social et culturel, mais aussi de protection de l'environnement et de la santé;
- à Des choix de planification et de gestion territoriales et des politiques de gestion de la demande en transport qui tiennent compte de l'importance et de la priorité donnée au transport collectif;
- à Un financement qui permet au transport collectif d'assurer le rôle qui lui est demandé ; c'est aussi une façon d'assurer une adéquation entre les attentes exprimées et la place du transport en commun dans le développement socio-économique local;
- à Des gestes concrets de tous les paliers de gouvernement confirmant l'importance qu'ils accordent au transport collectif pour atteindre les objectifs de développement durable qu'ils se sont fixés.