

POSITION SUR LE PROJET DE LOI 76

Loi modifiant l'Organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal

NOVEMBRE 2015

Jean-Claude Lévesque
Président et chef de la direction, Transdev

Dominique Lemay
Directeur général, Transdev



I. LEADER MONDIAL DANS LA MOBILITÉ DURABLE

Transdev est un leader mondial dans la mobilité des personnes, présent dans 20 pays avec environ 50 000 véhicules opérés par 83 000 employés. Par son expertise globale et son implantation internationale, Transdev offre une capacité unique de réponse aux besoins de transports publics.

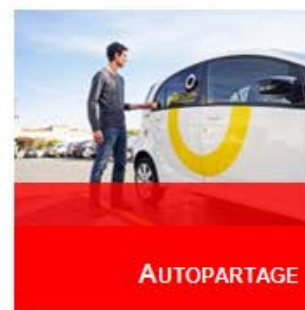
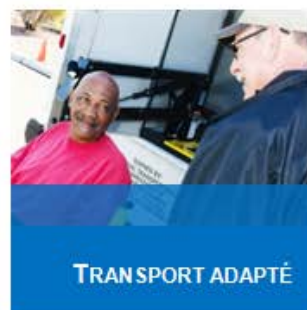
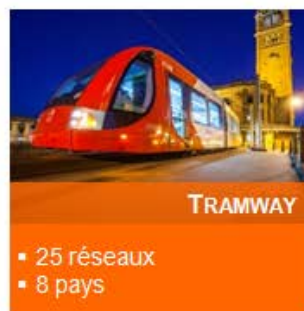
Transdev est une référence dans la mobilité durable et est engagé à faire du transport public le moteur du futur. Pour s'adapter à l'évolution des marchés dans des économies en crise et pour mieux répondre aux exigences des clients et parties prenantes, Transdev a fait de l'amélioration de ses propres performances industrielles un préalable absolu.

En s'appuyant à la fois sur le savoir-faire des métiers, les dynamiques d'innovation, les valeurs de responsabilité et d'intérêt public, Transdev s'attache à créer de la valeur durable, économique, sociétale et environnementale.

En concordance avec ses valeurs, Transdev offre différents services intégrés et se donne ces engagements:

- de faire des transports publics des vecteurs d'un développement harmonieux au service des populations;
- de tout mettre en œuvre pour garantir à chaque voyageur une haute qualité de service;
- de réduire l'impact environnemental des mobilités grâce à des actions concrètes et mesurables;
- d'offrir des solutions et services personnalisés pour que chacun puisse devenir acteur de sa propre mobilité.

SERVICES DE TRANSDEV DANS LE MONDE

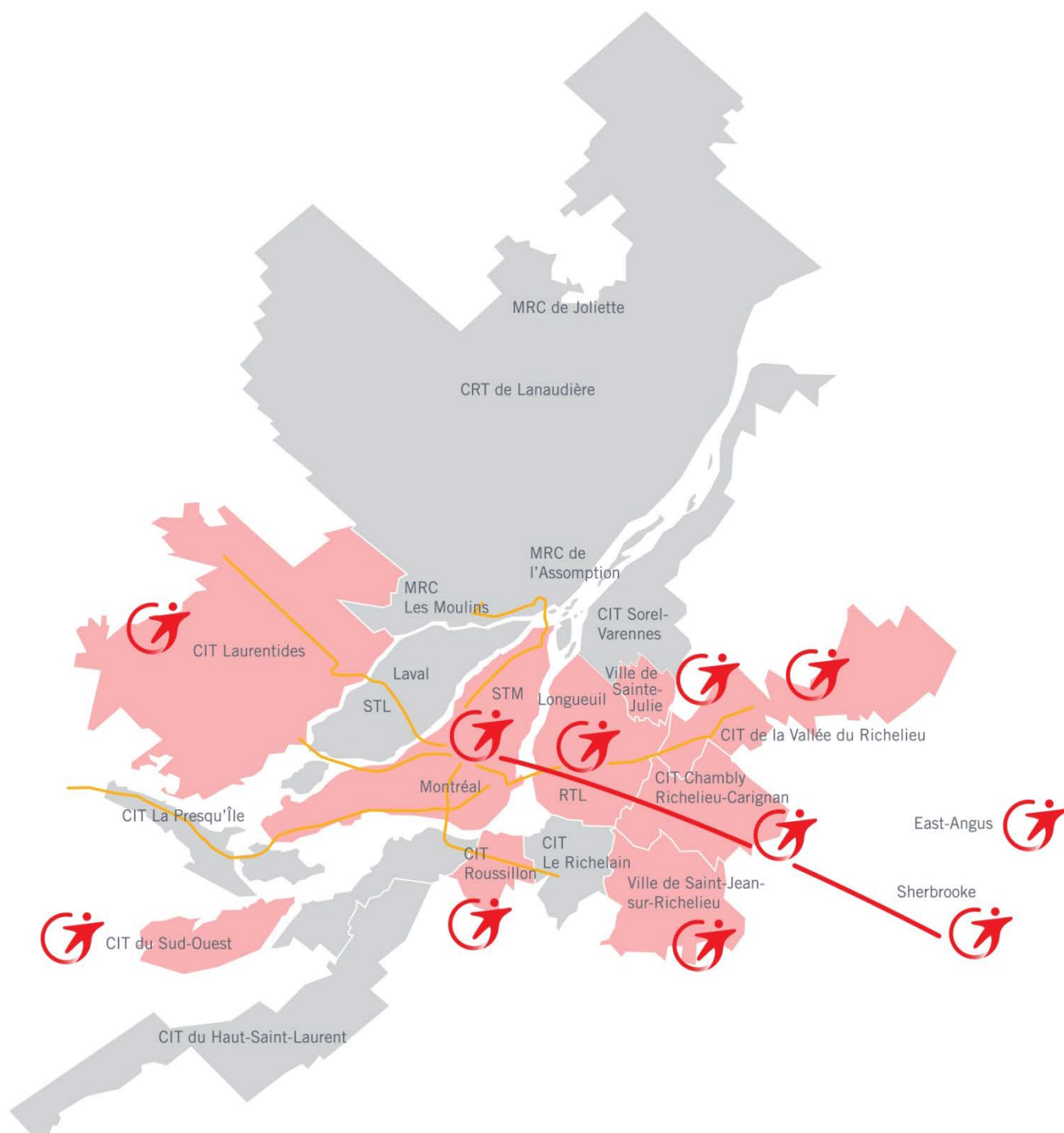


TRANSDEV AU QUÉBEC DEPUIS PLUS DE 10 ANS

Transdev est dirigé et opéré par des gens d'ici car la collaboration avec les experts locaux constitue le cœur de l'approche de la compagnie mère. Le déploiement de nos activités bénéficie donc à la fois de la culture locale et des avantages du grand groupe international. Mentionnons que tous les profits faits au Québec par Transdev depuis son implantation il y a plus de 10 ans ont été réinvestis ici.

Au Québec, Transdev offre une grande diversité de services spécialisés selon les clientèles. Mentionnons parmi ceux-ci des services de transports interurbains, périurbains, urbains, pour le compte d'organismes municipaux et inter municipaux de transport (CIT et OMIT), des services de transport adapté de même que de transport scolaire. Transdev fait également la vérification mécanique de véhicules lourds pour le compte de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Transdev est en pleine expansion dans une structure lui permettant de s'adapter à différents schémas contractuels. Au Québec, avec ses 1 000 employés locaux, l'équipe opère environ 550 véhicules pour offrir près de 650 000 heures de service dans plus de 100 municipalités. Transdev assure le financement, l'exploitation et l'entretien de tous ses véhicules à l'aide d'une équipe diversifiée et compétente.



Carte illustrant les services de transports inter municipaux (CIT et OMIT).
Transdev offre également des services de transport adapté et scolaire.

II. LES CHANGEMENTS ANNONCÉS DANS LE PROJET DE LOI 76

Le ministre des Transports du Québec fait connaître les paramètres de son importante réforme de la gouvernance du transport collectif de Montréal métropolitain dans son projet de loi 76.

Il est établi que :

- L'autorité régionale de transport (ART) sera responsable de la planification des transports collectifs ainsi que de l'information à la clientèle dans la grande région de Montréal
 - o en établissant l'offre de transport collectif, incluant les besoins en mobilité réduite
 - o en coordonnant les services de transport collectif par autobus, métro et trains de banlieue afin de les intégrer dans un système cohérent
 - o en visant à prendre les mesures pour assurer une bonne gouvernance et une saine gestion de la performance
- Le réseau de transport métropolitain (RTM) assurera l'exploitation d'une entreprise de services (incluant le transport adapté) des trains de banlieue ainsi que des autobus dans les municipalités des couronnes. Le RTM pourra, notamment, désigner des voies réservées et offrir des services spécialisés pour les personnes à mobilité réduite, des élèves, des touristes, etc.

Transdev comprend que pour le bénéfice de l'utilisateur, le gouvernement vise à instaurer la meilleure mobilité possible sur son territoire et :

1. Améliorer la mobilité de façon globale
2. Maximiser son retour sur l'investissement
3. Optimiser l'utilisation de ses infrastructures
4. Améliorer l'administration et l'organisation

Transdev travaille de près avec les municipalités et dessert 60% des CIT actuels pour près de 75% de leurs déplacements. Notre apport dans les services existants nous permet de vouloir contribuer de façon positive aux orientations du gouvernement, en gardant le client au cœur des actions.

Le modèle d'affaires implanté par Transdev au Québec fait de nous un acteur stratégique dans l'offre de service de transport.

L'exécution du mandat du comité de transition prévu dans la loi, menant vers l'ART et le RTM, constitue le pivot stratégique pour l'atteinte des objectifs du ministère des Transports du Québec. Le comité de transition a plein pouvoir et nous l'invitons à consulter tous les acteurs, dont les transporteurs privés, dans son processus.

Les structures prévues dans le projet de loi 76 pourront être en mesure d'améliorer la mobilité. L'intégration permet potentiellement plus de services à davantage de personnes et si le RTM remplit bien son mandat, ce sera gagnant. Mais certains risques demeurent, dont celui d'une trop grande centralisation de gestion des services.

III. RÉFLEXION SUR LES SERVICES ET LES COÛTS DANS LA COURONNE DE MONTRÉAL

1. Maximiser le retour sur l'investissement au bénéfice de l'utilisateur

Une fusion des organismes peut entraîner une hausse importante du coût global et réduire le retour sur l'investissement. Généralement, le secteur privé parvient à offrir les services de transport en optimisant les opérations et en consacrant, en moyenne, moins d'employés pour une même offre de service que le secteur public. Nous devons également considérer que les salaires sont généralement plus élevés et les régimes de retraite plus généreux dans le secteur public.

Les entreprises privées qui opèrent dans le secteur du transport collectif sont elles aussi syndiquées. Les négociations avec différentes unités syndicales font partie inhérente de nos activités. L'entreprise se doit donc d'offrir des conditions avantageuses pour recruter et retenir, à des coûts et conditions raisonnables, des employés de talent. Ils sont la clé de l'opération d'un service de qualité, à la satisfaction de nos clients.



L'impact sur les coûts peut être majeur si les fusions génèrent de trop grosses entités favorisant des conditions se rapprochant de celles des opérateurs publics. L'offre de services, publique et privée, doit demeurer complémentaire.

Plus le gouvernement offrira des services de transport collectif optimisés à des coûts raisonnables, plus l'utilisateur pourra bénéficier d'un transport collectif souple, à juste prix et répondant à ses besoins complexes.

2. Optimiser l'utilisation des infrastructures au bénéfice de l'utilisateur

Les gestionnaires et experts du domaine s'entendent pour dire que le transport collectif est un service public urbain central dans le tissu socio-économique. Les gouvernements dépensent des sommes considérables pour un transport de qualité. Le tarif payé semble parfois trop élevé pour l'utilisateur, mais il ne représente qu'une faible proportion des coûts réellement engagés par les instances publiques.

La tarification représente un aspect sensible pour l'utilisateur et un élément complexe pour les gestionnaires. Le projet de loi permettra de simplifier les titres de transport et assurer une plus grande cohérence dans les différents parcours. Transdev ne peut qu'appuyer cette démarche.

La coordination entre les modes de transport constitue la pierre angulaire pour parvenir à maximiser l'utilisation de toutes formes de transport collectif. La grande quantité d'utilisateurs réguliers et satisfaits étant le gage d'efficacité et de succès. Transdev croit que le système régional doit être coordonné globalement comme le prévoit le projet de loi 76 pour assurer un rabattement efficace vers les autobus et les trains se dirigeant vers les centres. Cependant, l'ART dans son processus de planification et le RTM dans l'opération devront prendre des mesures pour rester près des localités afin de contribuer efficacement au développement économique de ces dernières.

Mobilité urbaine intelligente comme élément déterminant de l'expérience client

L'information en temps réel sur le transport devient un apport essentiel et fait évoluer les comportements d'aujourd'hui. Le citoyen doit pouvoir choisir le mode de transport le plus adapté à ses déplacements et l'organisme (l'ART) qui coordonnera l'information dans le Grand Montréal sera appelé à faire des choix judicieux.

Sans vouloir faire une promotion de nos filiales, nous attirons votre attention sur la nécessité de l'ART de se tourner vers les choix technologiques à la fois judicieux et flexibles.

Triplinx par exemple a été lancé publiquement par Cityway à Toronto le 20 mai 2015 www.triplinx.ca. Triplinx est un planificateur de trajet officiel pour tous les modes de transport dans la grande région de Toronto et de Hamilton. C'est un projet fédérateur qui

permet à chaque société de conserver son autonomie sur les innovations et moyens choisis localement, tout en assurant une information globale et cohérente pour l'utilisateur quelle que soit son origine ou sa destination dans le grand Toronto.

Optymod'Lyon constitue un autre exemple. Il a été lancé le 21 mai 2015 comme premier GPS urbain multimodal en temps réel et prédictif. www.optimodlyon.com. Il intègre l'ensemble des données de mobilité, qu'il s'agisse de modes de transport (métro, autobus, train, avion, vélo, marche à pied...) ou des offres de stationnement, le tout réactualisé en temps réel en fonction des chantiers, événements, climat, etc.

3. Améliorer l'administration et l'organisation au bénéfice de l'utilisateur

Transport scolaire intégré au transport collectif

Afin d'optimiser le service à l'utilisateur et la gestion du transport collectif, le gouvernement est en mesure de profiter de sa réforme de la gouvernance pour favoriser l'intégration de l'administration du transport scolaire aux services de transport collectifs (section III art.17, 2^e).

Cette intégration logique permet de faire davantage avec les ressources dédiées. La tendance est à cet effet. Au Québec, la région des Basses-Laurentides a intégré le transport scolaire avec succès, comme l'ont fait les grandes communautés de transport urbaines au Québec.

IV. RECOMMANDATIONS

Puisqu'il faut considérer dans la réforme de gouvernance du transport collectif les impacts sur les vélos, les piétons, la circulation automobile, l'intermodalité, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, les stationnements, les rabattements d'autobus sur les trains de banlieue et les avions, le Québec s'apprête définitivement à créer un nouveau rapport entre le citoyen et le transport collectif. Nous comprenons que nous entrons dans une nouvelle ère.

Transdev veut contribuer de façon positive aux changements par ses recommandations:

- ***Attribuer, ou conserver, une place pour le secteur privé afin de prévenir une augmentation des coûts et de profiter de la souplesse du privé dans :***
 - ***Le transport local***
 - ***Le transport interrégional***
 - ***L'opération des trains et autobus***
 - ***La coordination***
 - ***Les services d'information aux utilisateurs en temps réel***
- Inviter les principaux intervenants, dont le secteur privé, à participer aux réflexions et travaux du comité de transition;
- Favoriser la gestion par lots, et ainsi éviter de créer de trop grands ensembles qui favoriseraient l'augmentation des coûts d'opération;
- Établir des contrats de performance avec les divers intervenants pour permettre un balisage précis vers les meilleures pratiques;
- Concrétiser l'offre de service est-ouest autant sur la Rive-Sud que sur la Rive-Nord de Montréal, car actuellement les citoyens des couronnes ont peu ou pas de solutions de transport efficaces sur ces axes;

- Accompagner la réforme de gouvernance des bons choix technologiques pour assurer, à long terme, une mobilité intelligente souple et au meilleur coût; les technologies choisies devant permettre de livrer l'information en temps réel de façon intégrée dans toutes les régions et fournir la capacité de recharger simplement les titres. La création de centrales de mobilité doit également être considérée;
- Améliorer la gestion et l'organisation du transport collectif par des mesures telles l'intégration du transport scolaire au transport urbain lorsque possible (meilleure utilisation des actifs).

La tendance mondiale préconise une ouverture des sociétés publiques de transport vers le privé. Le partenariat entre le public et le privé est jalonné d'histoires à succès et Transdev encourage fortement le gouvernement du Québec et la CMM à favoriser la complémentarité public-privé dans la réforme actuelle sur la gouvernance.