



SOCIÉTÉ DE
TRANSPORT
DU SAGUENAY

**La Société de transport du Saguenay :
Levier du développement durable au Saguenay**

Mémoire présenté par la Société de transport du Saguenay

1330 rue Bersimis

Arr.Chicoutimi, Saguenay

418-545-3683

1^{er} avril 2015

PRÉSENTATION

À la fin des années 70', le gouvernement du Québec obligeait les agglomérations de 50 000 habitants et plus à prendre en charge le transport collectif et adapté sur leur territoire. La présence de la STS n'a donc pas été un choix, ni même une option pour les anciennes municipalités de Chicoutimi, Jonquière et La Baie.

Quarante ans plus tard, où en est-on ? La STS est l'entreprise commerciale qui reçoit, quotidiennement, le plus grand nombre de clients au Saguenay ; 200 000 heures par an sont mises au service de la population saguenéenne, 8 000 citoyens sont déplacés à tous les jours en transport régulier. Le transport adapté assure l'inclusion de 2 500 citoyens admis, pour qui, c'est souvent le seul moyen de transport possible.

Les systèmes de transport intelligent implantés dernièrement doivent servir à mieux informer nos usagers. Calculateur de trajet, application mobile, afficheurs d'horaire électroniques, carte à puce : la concertation avec les autres sociétés de transport de même envergure que la nôtre nous permettra d'accéder sous peu à ces outils modernes favorisant l'adhésion de nouvelles clientèles.

Ces nouvelles technologies génèrent des données essentielles à la gestion du réseau et à sa mise à jour. La première étape de la réorganisation du plan de transport a été réalisée à Arvida dernièrement, ce qui a permis de corriger une partie des problèmes de fin de semaine. La révision de la desserte du secteur centre de Chicoutimi, Chicoutimi Nord, Jonquière et Kénogami suivra. Une étude origine/destination provenant du MTQ est attendue à cet égard.

IMPACT ÉCONOMIQUE PROVINCIAL GÉNÉRÉ PAR LES DÉPENSES D'EXPLOITATION ET D'IMMOBILISATION DE LA STS EN 2009	
En milliers de dollars sauf pour la main- d'œuvre exprimée en personne-année	
VARIABLES	EFFETS TOTAUX (DIRECTS ET INDIRECTS)
EN MILLIERS DE \$	
Main-d'œuvre (personne-année)	247
Salaires	11 349
Valeur ajoutée	16 682
Revenus du gouvernement du Québec	1 470
Parafiscalité québécoise	1 982
Revenus totaux gouvernement du Québec	3 452
Revenus du gouvernement du Canada	865
Parafiscalité fédérale	325
Revenus totaux gouvernement du Canada	1 190

Source : Institut de la statistique du Québec, 2009.
Note : La valeur totale des importations (fuites) est estimée à 6,3 millions de dollars.

L'enjeu démographique Les clientèles évoluent rapidement et l'utilisation du transport en commun par les 65 ans et plus augmente. Les étudiants sont encore en grande majorité (69%) et les travailleurs migrent peu à peu vers de nouveaux modes de mobilité durable. En ce sens, le CSSS Chicoutimi offre un programme employeur qui donne de bons résultats. L'université et les cégeps contribuent à faire évoluer la population dans leur choix. Est-ce qu'une plus forte adhésion des commissions scolaires au transport collectif partagé peut générer des économies et contribuer à l'essor du transport en commun ? Les familles considèrent maintenant l'enjeu économique et environnemental pour faire leur choix. Une réflexion politique s'impose.

Modernisation de la flotte La STS est en demande d'un projet expérimental pour l'utilisation du gaz naturel dans les autobus 40' afin de mesurer les économies par rapport à la technologie hybride. Elle vise aussi l'acquisition de véhicules 30' appelés «midibus» afin de remplacer les minibus 24' peu accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les questions touchant l'économie de carburant, la qualité du service et les coûts d'entretien sont au cœur des décisions qui se prendront à cet égard.

Organisation urbaine à Saguenay Il importe d'intégrer dans les plans d'urbanisme un meilleur accès au réseau public. L'exemple du boulevard Talbot parle de lui-même, les problèmes de mobilité et de sécurité sautent aux yeux. L'aménagement du territoire, dans le développement des nouveaux quartiers, doit favoriser les cheminements piétons vers les lignes desservies en transport collectif.

Il faut voir les choses autrement, chercher à séduire la clientèle, faire notre part pour le développement durable et assurer à la population une saine gestion des investissements dédiés au transport collectif. Nous n'avons pas que le transport en commun !

RÉSUMÉ

La STS peut devenir un levier économique qui contribue au développement durable, à la qualité de la vie au Saguenay et à la cohésion sociale de sa communauté. Le financement de la STS doit se diversifier en créant de la richesse collective pour la région.

- Les conditions de succès pour y arriver, plus particulièrement pour les sociétés à l'extérieur des grands centres, reposent sur l'adhésion des clientèles étudiantes de niveau secondaire en Sports Arts Études et de niveaux collégial et universitaire en partenariat avec les instances scolaires. Pour ce faire, les commissions scolaires doivent développer des partenariats d'affaires avec la STS pour intégrer une partie de leur clientèle au transport en commun. Les commissions scolaires pourraient générer des économies au poste du transport scolaire et réinjecter ces sommes à leur budget de fonctionnement.
 - La STS propose aussi que les étudiants des niveaux collégial et universitaire soient inscrits d'emblée au transport en commun à même leur frais de scolarité. Des économies au poste des infrastructures de stationnement, entre autres, seraient facilement réalisables pour les cégeps de Jonquière et de Chicoutimi et l'UQAC.
-
-

MÉMOIRE

1. La Société de transport du Saguenay (STS) un levier actuellement peu activé pour la qualité de vie au Saguenay :

La région du Saguenay est desservie par la STS sur un territoire de 1200 km² incluant la ville de Saguenay et les municipalités périphériques de St-Honoré, St-Fulgence et St-Ambroise. Notre milieu de vie attrayant, par ses sites de loisirs à proximité du milieu urbain, ses produits d'appel du secteur touristique, ses centres de santé et services sociaux répartis sur tout le territoire, est accessible partout avec le réseau de transport en commun de la STS. Les institutions d'enseignement et l'offre culturelle diversifiée au Saguenay sont des facteurs de rétention des jeunes dont dépend en partie l'offre d'un bon service de transport en commun. **La STS est un levier sous-utilisé pour l'accès à la vitalité du milieu.**

Les particularités de notre territoire, issu de la fusion de trois villes, posent des difficultés dans l'aménagement du territoire, son urbanisation et la mobilité de sa population active. Des exemples concrets où **la région accuse des retards dans l'aménagement urbain et l'accessibilité à la mobilité multimodale** sont nombreux. En voici deux : l'axe du boulevard Talbot rejoignant les zones commerciales (zone Talbot et centre-ville de Chicoutimi) en passant par les principaux sites générateurs d'achalandage du transport en commun (UQAC, CSSS de Chicoutimi, cégep) est désuet autant pour la sécurité de la circulation que pour le développement commercial; autre exemple, la zone de correspondance à proximité des centres commerciaux de Chicoutimi est problématique en termes d'accessibilité universelle et de sécurité.

Le transport en commun est un outil de cohésion sociale qui contribue à une meilleure employabilité de la main-d'œuvre, à la réinsertion scolaire, à la rétention des jeunes en région et au maintien de l'autonomie pour la population vieillissante. Le transport adapté assure l'essentiel des déplacements pour la tranche de la population la plus vulnérable aux variations de service.

Le poids et la responsabilité du financement de la STS repose de moins en moins sur ses usagers. L'équilibre entre les partenaires financiers, gouvernement provincial, municipalités et utilisateurs est de plus en plus précaire à la STS. **Le potentiel de développement et l'effet levier du transport en commun au Saguenay est peu activé parce que l'achalandage est stagnant.** Cela questionne de plus en plus les gestionnaires qui souhaitent garder la STS à jour dans son secteur d'activité.

2. Les conditions de succès :

Le service de transport en commun du Saguenay doit pouvoir s’allier le milieu de l’éducation. Le *Vérificateur général du Québec* émettait dans son rapport 2010-2011 des recommandations aux commissions scolaires afin qu’elles améliorent la gestion et l’organisation du transport scolaire. Les sociétés de transport public devaient être mises à contribution. À Saguenay, une partie du transport des élèves du niveau secondaire, par exemple le «sports arts études», gagnerait à être intégrée au transport en commun, à moindre coût. À cet égard, des efforts supplémentaires pourraient être consentis par certaines commissions scolaires de Saguenay. Une des raisons évoquées par la *Fédération des commissions scolaires du Québec* est que les économies réalisées avec la réorganisation du transport doivent être retournées au Ministère de l’Éducation. L’effet pervers de cet état de fait est l’absence de synergie entre deux services publics (éducation et transport) financés par les taxes et les impôts des mêmes contribuables.

Les institutions d’enseignement supérieur sur le territoire de Saguenay sont des forces vives du milieu : deux cégeps et une université participent à la vigueur du secteur industriel, scientifique et public au Saguenay. La STS doit pouvoir compter sur **l’adhésion complète des clientèles étudiantes** à ces niveaux. Le modèle appliqué à Sherbrooke en ce domaine est probant, les frais liés au transport en commun pour les étudiants sont à 50% inclus dans les frais afférents de scolarité, l’institution assume l’autre 50%. Ainsi, les institutions génèrent des économies dans les infrastructures de stationnement et injectent une masse critique dans le réseau de transport en commun. Ce véritable levier a porté fruit et positionné la Société de transport de Sherbrooke et l’Université de Sherbrooke comme des exemples en la matière.

Les retombées d’une telle alliance entre les institutions d’enseignement et le transporteur public sont énormes. Le rééquilibrage d’une partie du financement par les usagers et l’allègement du fardeau financier imposé à la Ville de Saguenay sont les plus faciles à démontrer. D’autre part, les économies potentielles pour les commissions scolaires, les cégeps et l’université sont à considérer afin **d’aller plus loin dans le modèle proposé et créer des retombées économiques localement.**

3. Pour la croissance et la pérennité :

Le dernier budget du gouvernement provincial démontre la volonté de continuer à investir dans le transport en commun au Québec. Le potentiel de développement de la STS doit prioriser le développement des clientèles. L’efficacité du réseau, la meilleure couverture du territoire, la fréquence accrue des passages dans des sites générateurs d’achalandage sont conditionnels à un meilleur financement. Nous connaissons les contraintes de nos partenaires actuels : gouvernements locaux et supérieurs.

Nous souhaitons assurer la pérennité et la croissance d'un service public de qualité, justifiée par son utilisation.

La STS est sous-utilisée pour le développement durable au Saguenay. Pourtant, il est démontré dans l'étude «*Impacts sociaux du transport en commun*» réalisée dans le cadre du projet «*La contribution du transport collectif au développement durable des villes du Québec*» que la vie de la communauté, la prise en charge des moins nantis, la question intergénérationnelle sont bien servis par le transport collectif. La démonstration sur le plan environnemental est très documentée par l'Association du transport urbain du Québec et par le CADUS, au Saguenay-Lac-St-Jean. **Le soutien du transport en commun à Saguenay, par la contribution d'un plus grand nombre d'utilisateurs, multiplie les possibilités d'amélioration et d'innovation, à notre mesure et à l'intérieur du cadre dans lequel nous évoluons.**

Nous parlons de mettre en commun des ressources financières publiques au profit du plus grand nombre. Nous parlons de retombées économiques, d'économies et d'efficacité. Nous parlons d'aller plus loin en mettant nos efforts en commun. Nous parlons d'insuffler une synergie dans le système public. Nous parlons de solutions concrètes et applicables pour le développement durable.
