

**CONSULTATION SUR LA
RÉVISION DU CADRE FINANCIER
DU TRANSPORT EN COMMUN AU QUÉBEC**

AVIS PRÉSENTÉ

PAR

TABLE DE CONCERTATION DES AÎNÉS DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

TCAÎM

ET

COALITION POUR LE MAINTIEN DANS LA COMMUNAUTÉ

COMACO

Montréal

1^{ER} Novembre 2002

Coalition pour le maintien dans la communauté

Notre mission

Promouvoir le maintien dans la communauté des personnes à autonomie réduite, principalement des aîné-e-s de la région de Montréal et alentours.

68, boul St-Joseph Ouest
Montréal (Québec) H2T 2P4

Téléphone : (514) 288-7122
Télécopieur : (514) 2887140
Courriel : reseau@comaco.qc.ca

Table de concertation des aîné-e-s de l'île de Montréal

Notre mission

Favoriser la concertation et la communication entre les organismes représentatifs de la population aînée de l'Île de Montréal et de sa diversité culturelle. Favoriser des actions et des initiatives améliorant la vie des aînés. Promouvoir la participation des aînés à la vie collective et contribuer à faire connaître leur apport économique, social et culturel.

68, boul St-Joseph Ouest
Montréal (Québec) H2T 2P4

Téléphone : (514) 286-8226
Télécopieur : (514) 270-7107
Courriel : gboulonne@ville.montreal.qc.ca

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN.....	4
LES BESOINS À VENIR EN TRANSPORT EN COMMUN	
1- LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION.....	7
2- LA LUTTE CONTRE LES GAZ À EFFET DE SERRE.....	10
LES NOUVELLES SOURCES DE FINANCEMENT.....	12
NOS RECOMMANDATIONS.....	13
LISTE DES MEMBRES	
COMACO.....	15
TABLE DE CONCERTATION DES AÎNÉS DE L'ÎLE DE MONTRÉAL.....	16

La *Coalition pour le maintien dans la communauté* (Montréal et alentours) appelée *COMACO* et la *Table de concertation des aînés de l'Île de Montréal (TCAÎM)* présentent un avis commun à la consultation sur la révision du cadre financier du transport en commun. Les deux regroupements représentent plus de cent (100) organismes et ont un comité conjoint sur la problématique du transport des personnes âgées.

COMACO a pour mission de promouvoir le maintien dans la communauté des personnes à autonomie réduite principalement des aînés et aînées de la région de Montréal. *COMACO* représente plus de soixante organismes communautaires qui rendent différents services, dont celui de l'accompagnement-transport, à une clientèle âgée en perte d'autonomie. La *Coalition* a produit en décembre 1998 un dossier sur l'accompagnement-transport, de même qu'un avis conjoint avec la *TCAÎM* en février 2001 pour la Consultation sur la révision du cadre organisationnel et financier du transport adapté.

La *TCAÎM* a pour mission de favoriser des actions et des initiatives améliorant la vie des aînés. Lors du Colloque « Le gris... dans toute sa couleur » en octobre 1999, de même que lors du colloque de septembre 2001, la problématique du transport fut un point d'importance majeure pour les participants.

Le révision du cadre financier du transport en commun touchera une grande partie des aîné-e-s de Montréal. Avec le vieillissement de la population, la proportion des aîné-e-s utilisant les services publics, dont le transport en commun, est grandissante. Le service de transport en commun devra donc s'adapter aux besoins des aîné-e-s, notamment en adaptant son réseau de transport aux besoins des personnes à mobilité réduite. C'est donc dans le but de représenter les des aînés en matière de transport en commun que *COMACO* et la *TCAÎM* présentent un avis à la consultation sur la révision du cadre financier du transport en commun.

Nous tenons à souligner notre déception de ne pas avoir été informés de cette consultation. Nous avons pris connaissance de la consultation par hasard et avons fait nos propres démarches pour y participer. Or, dans le contexte du vieillissement de la population, il est capital que les organismes de représentation des personnes âgées vous fassent part de leurs réflexions sur la révision du cadre financier projeté.

COMACO et la *TCAÎM* souhaitent que le **Ministère des Transports du Québec** tienne réellement compte de l'existence de nos deux regroupements lorsqu'il s'engagera dans des actions ayant une répercussion sur les personnes âgées de notre société.

“S'il est un service critique pour une société vieillissante, ce doit-être celui d'un transport public bien adapté aux nouveaux besoins de sa clientèle. Le transport public, c'est la clé pour sortir un peu des quatre murs de son HLM, pour combattre l'isolement, pour favoriser une vie sociale, pour être en contact avec sa communauté, pour atteindre les magasins et les musées... C'est la clé de la normalisation: le transport public permet aux aîné-e-s de vivre une vie normale. Il améliore la qualité de vie... il constitue un rempart contre les abus”.

Le gris... dans toute sa couleur, Rapport du Colloque des aîné-e-s de l'île de Montréal, 22 et 23 octobre 1999, p. 34

“Nul ne peut, par discrimination, empêcher autrui d'avoir accès aux moyens de transport ou aux lieux publics, tels les établissements commerciaux, hôtels, restaurants, théâtres, cinémas, parcs, terrains de camping et de caravaning et d'y obtenir les biens et les services qui y sont disponibles”.

Charte des droits et libertés de la personne, article 15

ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Le service de transport en commun à Montréal implique une multitude d'acteurs (STM, AMT, MTQ, etc), mais le partage des coûts du transport en commun à Montréal s'effectue entre quatre partenaires: le gouvernement du Québec, les municipalités les usagers et les automobilistes. Le tableau 1 nous indique la variation de la part des partenaires dans le financement du transport en commun entre 1991 et 2000.

Tableau 1
VARIATION DE LA PART DES PARTENAIRES
DANS LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Partenaires	Part du financement en 1991	Part du financement en 2000
Municipalités	26,40%	35,20%
Usagers	33,40%	39,40%
Gouvernement et automobilistes	40,20%	25,40%
Total	100,00%	100,00%

Comme on peut le constater, la part des municipalités et des usagers dans le financement du transport en commun a augmenté entre 1991 et 2000, tandis que la part conjointe du gouvernement et des automobilistes a diminué considérablement. Pour mieux comprendre ces chiffres, nous verrons plus en détail la contribution de chacun des partenaires entre 1991 et 2000. Sauf indication contraire, tous les chiffres cités dans la section qui suit sont tirés du document de référence de la présente consultation intitulé: "Vers un nouveau cadre financier du transport en commun", 15 novembre 2001.

Le gouvernement du Québec

Rappelons tout d'abord que: *"L'encadrement financier du transport en commun dans la région de Montréal a été modifié à différentes reprises au cours des dernières années. Parmi les modifications les plus importantes, on peut rappeler, d'une part, le partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités qui a été instauré en 1992. Le gouvernement mettait alors fin au soutien à l'exploitation à l'intention des sociétés de transport, consacrant le principe de la responsabilité municipale au regard des coûts d'exploitation, et bonifiait son soutien financier aux dépenses d'investissement. Il décidait également d'établir une contribution des automobilistes (droits d'immatriculation) afin d'aider les municipalités à absorber les effets de cette réforme"*¹.

Entre 1991 et 2000, la part du gouvernement dans le financement du transport en commun a chuté de 347,8 millions \$ à 158,9 millions \$. Il s'agit d'une diminution de 54,3% de sa contribution.

La diminution du soutien à l'exploitation des sociétés de transport par le gouvernement est ce qui a la plus affecté le financement du transport en commun. La contribution du gouvernement est alors passée de 198,3 millions\$ en 1991 à 31,1 millions \$ en 1992 et n'était plus que de 13,2 millions \$ en 2000. Les autres subventions du gouvernement au transport en commun (service de la dette et service de la dette-CUM) sont restés sensiblement les mêmes entre 1991 et 2000.

RECOMMANDATION 1

¹ Document de référence de la présente consultation intitulé: "Vers un nouveau cadre financier du transport en commun", 15 novembre 2001, p.7.

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que le gouvernement augmente significativement sa part dans le financement du transport en commun, en ramenant sa contribution au soutien à l'exploitation à l'intention des sociétés de transport au niveau de 1991.

Les municipalités

La part des municipalités² dans le financement du transport en commun est passée de 246 millions \$ en 1991 à 371,3 millions \$ en 2000. Soit une augmentation de 50,9% de leur contribution.

Les contributions des municipalités ont connues un bond prodigieux après la réduction du soutien du gouvernement à l'exploitation des services de transport en 1992. La contribution totale des municipalités est alors passée de 246 millions \$ en 1991 à 411,4 millions \$ en 1992. Par la suite la contribution des municipalités est demeurée stable avant de diminuer à nouveau en 1998, pour finalement atteindre 371,3 millions \$ en 2000.

RECOMMANDATION 2

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que la part des municipalités dans le financement du transport en commun soit ramenée à son niveau de contribution de 1991, soit 26,40%.

Les usagers

Durant la période 1991-2000, les usagers ont largement contribué au financement du transport en commun, puisque la part des usagers dans le financement du transport en commun est passée de 33,4% en 1991 à 39,4% en 2000.

Les hausses tarifaires imposées aux usagers par les organismes de transport résultent en grande partie de la réduction du soutien du gouvernement à l'exploitation des services de transport en 1992. Le tableau 2 illustre la hausse des tarifs des abonnements mensuels (tarif ordinaire) entre 1991 et 2000.

Tableau 2
HAUSSE DES TARIFS
DES ABONNEMENTS MENSUELS (TARIF ORDINAIRE)

Société de transport	1991	1995	2000	Hausse entre 1991 et 2000
STCUM	38,00\$	43,50\$	47,00\$	23,68%
STRSM	40,00\$	54,50\$	56,25\$	40,63%
STL	41,00\$	54,50\$	56,00\$	36,59%
Titre régional	55,00\$	72,00\$	75,00\$	36,36%

RECOMMANDATION 3

² Il s'agit des municipalités: de la CUM, de la STRSM, de Laval, et des municipalités des couronnes Nord et Sud.

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que la part des usagers dans le financement du transport en commun soit ramenée à son niveau de contribution de 1991, soit 33,40%.

Selon les données du Conseil des Aînés le revenu total moyen des personnes de 65 ans et plus est moindre que celui des autres catégories d'âge recensées³. Les revenus limités des personnes âgées ne leur permettent pas de contribuer d'avantage au financement du transport en commun.

RECOMMANDATION 4

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que le tarif réduit pour les aînés soit maintenu à son niveau actuel, soit à 50% de l'abonnement mensuel au tarif ordinaire.

Les automobilistes

En 1992, le gouvernement a introduit un nouveau droit sur l'immatriculation des véhicules de promenade afin de compenser son retrait de l'aide à l'exploitation du transport en commun. Malgré l'introduction de ce nouveau partenaire dans le financement du transport en commun (les automobilistes), le financement effectif du transport en commun par le gouvernement diminuait considérablement. La taxe de 29,5 millions \$ récoltée sur les droits d'immatriculation en 1992 ajoutée au total des subventions du gouvernement de 179,5 millions \$, pour un total de 219 millions \$ représentait tout de même une diminution de financement de 128,8 millions \$ par rapport à l'année 1991.

En 1998, le gouvernement a augmenté la part de contribution des automobilistes dans le financement du transport en commun par une taxe de 1,5 cents par litre d'essence vendu à Montréal. Le montant récolté par cette nouvelle taxe en 2000 était de 44,4 millions \$.

Malgré les droits sur l'immatriculation et la taxe sur l'essence, qui ont généré des revenus de 86,9 millions \$ en 2000, la diminution du financement de l'exploitation du transport en commun par le gouvernement en 1992 a occasionné un sérieux manque à gagner car le total de la contribution des automobilistes et du gouvernement était de 245,8 millions \$ en 2000 alors que la seule contribution du gouvernement en 1991 était de 347,8 millions \$. L'introduction d'un nouveau partenaire-payeur (les automobilistes) n'a jamais réussi à compenser les pertes du désengagement du gouvernement vis à vis du financement du transport en commun.

RECOMMANDATION 5

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que la contribution des automobilistes au financement du transport en commun soit augmentée et que cette contribution soit liée à l'utilisation et non à la possession d'une voiture, et ce, afin de ne pas pénaliser les propriétaires de voiture qui utilisent le transport en commun.

3 "La réalité des aînés québécois", sous la supervision du Conseil des aînés, Les Publications du Québec, 2001, p.80

1- LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Le vieillissement de la population est une réalité qui touche toutes les sociétés développées de la planète. Les changements démographiques majeurs qui s'ensuivront forceront les autorités publiques à adapter l'ensemble des services publics afin de répondre aux besoins d'une population vieillissante. Le transport étant fondamental pour toutes les personnes qui veulent participer à la vie sociale et économique d'une société, il va sans dire que le service de transport en commun de Montréal devra s'adapter à cette nouvelle réalité. Le tableau 3 illustre les changements démographiques à venir liés au vieillissement de la population au Québec.

Tableau 3
PROPORTIONS PROJÉTÉES DE LA POPULATION TOTALE DU QUÉBEC
SELON CERTAINS GROUPES D'ÂGE⁴

Années	0-14 ans (en %)	15-64 ans (en %)	65 ans et plus (en %)	Population totale (en %)
2001	17,7	69,3	13,0	100,0
2011	14,9	69,2	15,9	100,0
2021	14,2	64,3	21,4	100,0
2031	13,4	59,2	27,3	100,0
2041	12,7	58,4	28,9	100,0

Les autorités publiques devront être particulièrement à l'affût des changements liés au vieillissement de la population à Montréal, car en 2000, les personnes âgées de 65 ans et plus représentaient 15,1% de la population de Montréal et les aînés montréalais représentaient 29,1% de la population des 65 ans et plus au Québec⁵, mais surtout, comme le précise la Direction de la santé publique de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre: *“la société montréalaise, encore relativement jeune, va vieillir à un rythme tel qu'elle comptera parmi les plus vieilles au Canada d'ici 20 ans à peine”*⁶. De plus, *“Montréal avec 15% d'aînés en 1996, se démarque du Québec et du Canada où ce taux est de 3% inférieur. En outre, d'ici 2016 à Montréal, la population totale augmentera de près de 10%, mais celle des aînés de 30%”*⁷.

Le souci d'accessibilité aux services de transport en commun est une préoccupation majeure pour les aînés montréalais. Lors du colloque *Le gris... dans toute sa couleur*, qui a réuni plus de 400 aîné-e-s montréalais, les participants ont notamment souligné parmi les besoins en transport, la mise en place d'un service de minibus vers des destinations spécifiques (hôpital, Vieux-Port, centres commerciaux, etc.), de même qu'une plus grande fréquence d'autobus dans les secteurs où il y a une grande concentration de personnes âgées, ainsi qu'une augmentation de la fréquence des autobus hors des heures de pointe⁸.

4 “La réalité des aînés québécois”, sous la supervision du Conseil des aînés, Les Publications du Québec, 2001, p.23.

5 Ibid, p.29.

6 Rapport annuel 1999 sur la santé de la population montréalaise, “Prévenir, guérir, soigner, les défis d'une société vieillissante”, Direction de la santé publique, Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre, 1999, p.12.

7 Ibid.p.15.

8 Le gris... dans toute sa couleur, rapport du Colloque des aîné-e-s de l'Île de Montréal, 22 et 23 octobre 1999.

À ce sujet, la Direction de la santé publique de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre abonde dans le même sens: “À l’heure actuelle, les transports sont conçus pour un groupe d’âge intermédiaire et la planification urbaine favorise la dispersion des lieux de résidence et la dépendance à l’automobile. La qualité de vie étant étroitement liée à l’activité sociale, elle-même liée à la mobilité et aux communications, il faut repenser les infrastructures de transport afin d’assurer la mobilité des aînés”⁹.

RECOMMANDATION 6

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que le gouvernement, les municipalités et le MTQ se concertent afin de financer le développement de la desserte du réseau de transport en commun de Montréal, pour tenir compte des nouveaux besoins de transport liés au vieillissement de la population.

Les aînés d’aujourd’hui vivent plus longtemps et sont en meilleure santé qu’autrefois. Il n’en demeure pas moins que plus ils avancent en âge, plus les limitations physiques sont présentes. On note parmi la population âgée de 65 ans ou plus, un taux d’incapacité légère de 20,8% alors que le taux d’incapacité modérées et graves sont respectivement de 12,3% et 8,5%¹⁰. Il est à noter que les taux d’incapacités augmentent avec l’âge, et ce, pour tous les niveaux de gravité. Pour plus de détails sur le type d’incapacités touchant les personnes de plus de 65 ans on peut consulter le tableau 4.

Tableau 4
ESPÉRANCE DE VIE À 65 ANS
SELON LA SÉVÉRITÉ DE L’INCAPACITÉ¹¹

Espérance de vie à 65 ans	Années
Sans incapacité	9,0
Avec incapacité	8,9
(Légère)	(3,4)
(Modérée ou grave)	(5,5)
Espérance de vie totale	17,9

Les personnes de plus de 65 ans passeront donc la moitié des 17,9 années qui leur restent à vivre en moyenne avec une incapacité. Et sur ces 8,9 années avec incapacité, plus de la moitié, soit 5,5 seront vécues avec une incapacité modérée ou grave.

⁹ Rapport annuel 1999 sur la santé de la population montréalaise, “Prévenir, guérir, soigner, les défis d’une société vieillissante”, Direction de la santé publique, Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre, 1999, p.58.

¹⁰ “La réalité des aînés québécois”, sous la supervision du Conseil des aînés, Les Publications du Québec, 2001, p.110.

¹¹ Ibid. p.109.

RECOMMANDATION 7

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que le gouvernement, les municipalités et le MTQ adaptent le réseau de transport en commun de Montréal pour tenir compte du vieillissement de la population et des besoins des personnes à mobilité réduite.

En premier lieu il faut rendre le métro accessible aux personnes à mobilité réduite, car Montréal est une des rares grandes villes du monde à avoir un métro 100% non adapté aux personnes à mobilité réduite.

Si les informations citées plus haut nous démontrent la nécessité d'investir dans l'accessibilité aux services des transport en commun, la vieillissement de la population nous indique que le transport en commun régulier ne pourra suffire aux besoins de transport des aînés avec des incapacités modérées ou graves.

Bien que l'objet de la présente consultation concerne le financement du transport en commun régulier, nous nous permettons cependant de parler du transport adapté étant donné que les personnes âgées de 65 ans auront probablement recours aux services de transport adapté lorsqu'elles seront atteintes d'incapacité modérée ou grave. Comme le service de transport adapté ne suffit pas à la demande actuellement (pour l'année 2000, 300 000 demandes de transport adapté n'ont pu être répondues¹²) il apparaît nécessaire de faire une étude prévisionnelle sur l'utilisation du service de transport adapté à Montréal par les aînés, et ce, afin de répondre adéquatement aux besoins d'une population vieillissante.

Le besoin pressant d'une telle étude nous a d'ailleurs été confirmé par MM. Michel Lemay, directeur et Pierre Lamoureux, chef de section, du centre de transport adapté de la STM lors d'une rencontre tenue à Montréal le 30 septembre 2002 avec les membres du comité transport de la TCAÎM et de COMACO. Cette étude pourrait également servir au réseau régulier de transport en commun.

Par ailleurs, M. Serge Ménard, ministre des Transports du Québec, soulignait lors du Sommet de Montréal, que les orientations du ministère des Transports prévoyaient des mesures spécifiques pour le transport adapté, incluant une subvention pour adapter les taxis à la clientèle handicapée ou à mobilité réduite, confirmant ainsi le besoin d'investissement en transport adapté¹³.

RECOMMANDATION 8

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que le ministère des Transports du Québec assume les coûts financiers d'une étude prévisionnelle sur l'utilisation du service de transport adapté à Montréal par les aînés.

12 "Consultation sur le transport adapté, révision du cadre organisationnel et financier, avis présenté par COMACO et la TCAÎM", Montréal, 20 février 2001, p.15.

13 Sommet de Montréal, "Compte rendu du Sommet de Montréal 5 et 6 juin 2002", Marché Bonsecours 350, rue St-Paul est Montréal, Ville de Montréal, 19 juillet 2002, p. 13.

LES BESOINS À VENIR EN TRANSPORT EN COMMUN

2-LA LUTTE CONTRE LES GAZ À EFFET DE SERRE

Parmi les besoins à venir en transport en commun il faut prévoir une augmentation de l'offre de services, résultant directement de la lutte aux gaz à effet de serre (lutte qui privilégie l'utilisation du transport en commun plutôt que la voiture personnelle), qui est maintenant une priorité pour la plupart des pays de la planète. À ce sujet, citons trois exemples qui prouvent que ce choix s'impose.

Lors du Sommet de Montréal, des actions ont été choisies par consensus par les participants. En voici deux. Action 9: développer des services de transport en commun de manière à assurer un service plus efficace et répondant aux besoins. Action 10: Développer des modes de transport alternatifs à l'automobile¹⁴.

Au Québec, le ministère de l'environnement vient de remporté une bataille historique: *“Pour la première fois, le ministère des Transports du Québec se verra contraint de proposer des solutions pour encourager l'usage du transport en commun au détriment de la voiture personnelle”*¹⁵.

Au Canada, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) est d'avis que l'industrie canadienne du transport en commun devrait jouer un rôle clé dans la stratégie de réduction des gaz à effet de serre. L'ACTU rappelle que *“Le secteur des transports du Canada produit 27% des émissions de gaz à effet de serre du pays. Environ 30% de ces émissions proviennent des déplacements des personnes dans les villes et villages. D'ici 2010, elles pourraient dépasser de 30% les niveaux de 1990. C'est une croissance qu'il faut absolument freiner si le Canada veut respecter son objectif de Kyoto pour le secteur des transports du pays”*¹⁶.

Notons que la lutte contre les gaz à effet de serre aura plusieurs effets positifs, notamment sur la santé de la population comme le rappelle la Direction de la santé publique, Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre. *“Modifier les tendances actuelles est un défi considérable: la problématique des gaz à effet de serre étant d'envergure planétaire, elle exige la participation de tous (...) Par exemple, on peut orienter les choix vers des modes de déplacements moins énergivores [comme le] transport en commun (...) Les mesures appliquées à la réduction des émissions de polluants bénéficieront à toutes les couches de la population, et en particulier aux aînés. En effet, en plus des effets sur leur santé, les modifications du climat contribuent à réduire leur mobilité (ex: chaleur intense, trottoirs et routes glacées), s'ajoutant ainsi aux facteurs qui limitent leurs déplacements - densité du trafic, escaliers, distances à parcourir...”*¹⁷.

14 Sommet de Montréal, “Résultats du Sommet des partenaires (sous réserve du compte rendu officiel)”, 5 et 6 juin 2002 Marché Bonsecours, p.10.

15 “Transport Québec tenu d'encourager le transport en commun dans 10 ans”, Bruno Bisson, La Presse, 28 septembre 2002.

16 Le transport en commun, Fiche d'information, “Le transport en commun et le problème du changement climatique”, Association canadienne du transport urbain, août 2002.

17 Rapport annuel 1999 sur la santé de la population montréalaise, “Prévenir, guérir, soigner, les défis d'une société vieillissante”, Direction de la santé publique, Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre, 1999, p.57-58

RECOMMANDATION 9

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent un investissement majeur du ministère des Transports du Québec permettant de renouveler les infrastructures et d'améliorer le service de transport en commun pour attirer de nouveaux usagers, et ce, afin que le Québec assume pleinement son rôle dans la lutte contre les changements climatiques.

Notre expertise ne nous permet pas d'émettre des recommandations concernant les nouvelles sources de financement du transport en commun. Nous suggérons cependant d'explorer les deux pistes suivantes.

1- Comme nous l'avons écrit plus haut, la TCAÎM et COMACO recommandent que la part des automobilistes dans le financement du transport en commun soit augmentée. De plus, comme la lutte aux gaz à effet de serre est une priorité à l'agenda de la plupart des pays de la planète et comme la contribution des automobilistes doit-être liée à l'utilisation et non à la possession d'une voiture, et ce, afin de ne pas pénaliser les propriétaires de voiture qui utilisent le transport en commun, n'y aurait-il pas lieu d'envisager une augmentation de la taxe sur l'essence afin de financer le transport en commun?

2- Toujours dans l'optique de lutter contre les changements climatiques causés par les gaz à effet de serre, il est recommandé de favoriser le transport en commun. Cela nécessitera des investissements importants. Parmi les nouvelles sources de financement à envisager pour investir massivement dans les infrastructures et les services de transport en commun, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) propose une avenue intéressante: le gouvernement fédéral.

“L'ACTU est d'avis que le gouvernement fédéral à un rôle de premier plan à jouer pour trouver une solution. C'est ce que pense également le Groupe de travail du Premier ministre sur les questions urbaines, qui fait remarquer que “le Canada est le seul pays du G-8 à ne pas être doté d'un programme national d'investissement dans le transport urbain. Le moment est venu pour le Canada d'établir un programme s'adressant particulièrement au transport urbain”¹⁸.

18 Le transport en commun, Fiche d'information, “Le transport en commun et le problème du changement climatique”, Association canadienne du transport urbain, août 2002.

Avant de dresser la liste de nos recommandations nous tenons à rappeler ces faits importants. Depuis 10 ans, les municipalités et les usagers ont largement contribué au financement du transport en commun. Ils ont fait leur juste part. C'est maintenant au gouvernement du Québec et du Canada et aux automobilistes de faire la leur. La planification des besoins à venir en transport en commun doit absolument tenir compte du vieillissement de la population et de la lutte contre les gaz à effet de serre.

RECOMMANDATION 1

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que le gouvernement augmente significativement sa part dans le financement du transport en commun, en ramenant sa contribution au soutien à l'exploitation à l'intention des sociétés de transport au niveau de 1991.



RECOMMANDATION 2

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que la part des municipalités dans le financement du transport en commun soit ramenée à son niveau de contribution de 1991, soit 26,40%.



RECOMMANDATION 3

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que la part des usagers dans le financement du transport en commun soit ramenée à son niveau de contribution de 1991, soit 33,40%.



RECOMMANDATION 4

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que le tarif réduit pour les aînés soit maintenu à son niveau actuel.



RECOMMANDATION 5

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que la contribution des automobilistes au financement du transport en commun soit augmentée et que cette contribution soit liée à l'utilisation et non à la possession d'une voiture, et ce, afin de ne pas pénaliser les propriétaires de voiture qui utilisent le transport en commun.



RECOMMANDATION 6

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que le gouvernement, les municipalités et le MTQ se concertent afin de financer le développement de la desserte du réseau de transport en commun de Montréal, pour tenir compte des nouveaux besoins de transport liés au vieillissement de la population.



RECOMMANDATION 7

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que le gouvernement, les municipalités et le MTQ adaptent le réseau de transport en commun de Montréal pour tenir compte du vieillissement de la population et des besoins des personnes à mobilité réduite.

En premier lieu il faut rendre le métro accessible aux personnes à mobilité réduite, car Montréal est une des rares grandes villes du monde à avoir un métro 100% non adapté aux personnes à mobilité réduite.



RECOMMANDATION 8

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent que le ministère des Transports du Québec effectue une étude prévisionnelle sur l'utilisation du service de transport adapté à Montréal par les aînés.



RECOMMANDATION 9

La *TCAÎM* et *COMACO* recommandent un investissement majeur du ministère des Transports du Québec permettant de renouveler les infrastructures et d'améliorer le service de transport en commun pour attirer de nouveaux usagers, et ce, afin que le Québec assume pleinement son rôle dans la lutte contre les changements climatiques.



Liste des membres

COMACO

1. ACHIM
2. Action Centre-Ville
3. Adaptech Plus
4. Aide aux villageois du cvillage olympique
5. Alliance 3ème Âge Grand Plateau
6. Almage Senior Community
7. Association bénévole PAT/ME inc.
8. Association des popotes roulantes Montréal-métro
9. Carrefour Communautaire Montrose
10. Carrefour des Retraités de Montréal-Nord
11. Centre action bénévole communautaire St-Laurent
12. Centre culturel japonais-canadien de Montréal inc
13. Centre d'action bénévole de Bordeaux-Cartierville
14. Centre d'Action Bénévole de Montréal
15. Centre d'action bénévole de Rivière-des-Prairies
16. Centre Bénévolat de SARPAD CDN inc.
17. Centre de Bénévolat Côte des Neiges
18. Centre de bénévolat de Ville Mont-Royal
19. Centre de bénévolat Notre-Dame-de-Grâce
20. Centre d'Entraide Le Rameau d'Olivier inc.
21. Centre des Aînés Côte des Neiges
22. Centre du Vieux Moulin De LaSalle
23. Centre espoir nouveau pour personnes âgées
24. Centre Multi-Ressources de Lachine
25. Chez-Nous de Mercier-Est
26. Contactivity Centre
27. Council of Black Aging Community of Montreal inc.
28. CRAIC Conseil rég. personne âgées italo-cdnes
29. Cummings Jewish Center for Seniors
30. Entraide Ahuntsic Nord
31. Entraide Bénévole Métro
32. Entraide Ukrainienne de Montréal
33. Good Shepherd Community Centre
34. Groupe de tâche et d'entretien quartier Centre-Sud
35. Groupe Harmonie
36. Groupe l'Entregens inc.
37. Habitations les II Volets
38. Habitations Nouvelles Avenues
39. La Maison d'Aurore
40. Les Accordailles
41. NDG Senior Citizens Council
42. OMPAC
43. Projet Changement-Services aux personnes âgées inc
44. Projet Genèse
45. Regroupement des aidants naturels de Montréal
46. Regroupement des organismes aînés des Faubourgs (ROAF)
47. Regroupement Québécois Parrainage Civique
48. Réseau Bénévole de Verdun inc.
49. Réseau d'action citoyenne
50. Réseau d'entraide St-Léonard
51. Résolidaire, R. B. Hochelaga Maisonneuve
52. Ressource 3ème âge Lachine "La Théière"
53. Santropol Roulant
54. Service Bénévole de l'Est de Montréal
55. Service bénévole de l'Ouest de Montréal
56. Service Bénévole Entraide Anjou
57. Service d'aide communautaire Anjou-Courrier blanc
58. Service Oxygène
59. Services aux Aîné(e)s de Montréal
60. Services Bénévoles aux aînés Ville Émard/St-Paul
61. Table de concertation des aînés de Montréal-Nord
62. The Yellow Door
63. Vers-Vous inc.

Liste des membres

Table de concertation des aînés de l'île de Montréal

Membres associés

1. Association des aînés vietnamiens de Montréal
2. Association des Citoyens d'origine Haïtienne au Canada (A.C.O.H.C.)
3. Association des personnes âgées immigrantes inc (ASPAI)
4. Association des popotes roulantes du Montréal métropolitain
5. Association des retraités et retraitées de l'enseignement du Québec (CEQ - Île de Montréal)
6. Association féminine d'éducation et d'action sociale
7. Association hellénique des femmes âgées du Québec (FILIA)
8. Association montréalaise pour le loisir des aînés inc.
9. Association québécoise de gérontologie
10. Association québécoise des centres communautaires pour aînés
11. Au rendez-vous des cultures
12. Centre Berthiaume-Du Tremblay
13. Centre d'action bénévole de Montréal
14. Centre d'amitié autochtone
15. Centre juif Cummings pour Aînés
16. Club APADOR
17. Club Syro-Canadien
18. Coalition pour le maintien dans la communauté (Comaco)
19. Conseil des Aînés de la Communauté noire
20. Conseil régional des personnes âgées Italo-Canadiennes
21. Croix de Secours Arménienne
22. FADOQ, région Île de Montréal
23. Fondation Jules et Paul-Émile Léger / Secours aux aînés
24. Forum des citoyens aînés de Montréal
25. Les petits frères des Pauvres
26. Oxygène
27. Patro Le Prévost Inc.
28. PROMIS
29. Radio Ville-Marie - Émission "Carrefour des Aînés"
30. Regroupement des AQDR de l'Île de Montréal
31. Regroupement des aidantes et aidants naturel(le)s de Montréal
32. Regroupement des infirmières et infirmiers retraités
33. Regroupement des organismes pour aînés des Faubourgs (ROAF)
34. Regroupement des syndicalistes à la retraite - RSR Conseil régional - FTQ
35. Résidence ukrainienne
36. Service à la famille chinoise du Grand Montréal / Centre Man Sau des aînés chinois
37. Table de concertation des aînés d'Hochelaga-Maisonneuve
38. YMCA St-Laurent - Programme pour retraités

Membres affinitaires

1. Centre Dollard-Cormier
 2. Dossier sur les aînés – Direction du développement social Ville de Montréal
 3. Conseil des aînés du Québec
 4. Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDÎM)
 5. Direction de la santé publique de Montréal-Centre
 6. Office des personnes handicapées du Québec
 7. Office municipal d'habitation de Montréal
 8. Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre
 9. Regroupement des CHSLD de la région de Montréal
 10. Regroupement des CLSC de Montréal
- Santé Canada / Programme du Fonds pour la Santé de la Population à Santé Canada
11. Secrétariat des Aînés
 12. SPCUM – Section prévention et relations communautaires