

**Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke  
(FEUS)**



**Le transport en commun à Sherbrooke**

Mémoire présenté au comité  
« Sherbrooke, ville étudiante »

Par  
Philippe Doyon  
Véronique Martel  
Geneviève Nadeau

Le mardi 25 février 2003

### **Sincères remerciements :**

La FEUS tient à remercier sincèrement toutes les organisations, mentionnées ci-dessous, qui ont collaboré de près ou de loin à la rédaction de ce mémoire :

- L'Association canadienne du transport urbain (ACTU)
- L'Association étudiante du Collège de Sherbrooke (AÉCS)
- Les Associations étudiantes du Séminaire de Sherbrooke
- La Confédération des associations d'étudiantes et d'étudiants de l'Université Laval (CADEUL)
- La Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAECUM)
- Le Réseau de transport de la capitale (RTC)
- La Société de transport de la ville de Sherbrooke (STS)
- The Student's Champlain Association (SCA)
- The Student's Federation of the University of Ottawa (SFUO)
- The Student's Representative Council (SRC, Bishop's University)

# TABLE DES MATIÈRES

|  |           |
|--|-----------|
| <b>INTRODUCTION</b>  | <b>5</b>  |
| <b>A) SITUATION DU TRANSPORT EN COMMUN À SHERBROOKE</b>  | <b>7</b>  |
| 1. <i>Historique des ententes entre la Société de transport de Sherbrooke (STS) et la Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke</i> | 7         |
| 2. <i>Situation financière de la STS</i>   | 12        |
| 3. <i>Le transport en commun à Sherbrooke dans un contexte national et provincial</i>  | 15        |
| 3.1 <i>Achalandage et facteurs</i>   | 15        |
| 3.2 <i>Tarifs pour les étudiants</i>   | 19        |
| <b>B) RECOMMANDATIONS DE LA FEUS EN VUE DE L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DES SERVICES DE LA STS</b>   | <b>22</b> |
| 1. <i>Relier les campus Est et Ouest de l'Université de Sherbrooke</i>   | 22        |
| 2. <i>Présence d'une ligne d'autobus de nuit</i>   | 23        |
| 3. <i>Augmentation de la fréquence de certains trajets</i>   | 24        |
| 4. <i>Présences de trajets pour relier les arrondissements de Brompton et des Vallons-du-Lac (secteur Deauville)</i>                         | 24        |
| 5. <i>Création d'un poste d'utilisateur étudiant sur le Conseil d'administration de la STS</i>   | 25        |
| <b>C) REVENDICATION DE LA FÉDÉRATION ÉTUDIANTE DE L'UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE</b>   | <b>27</b> |
| 1. <i>Un service adapté aux étudiants</i>  | 27        |
| 2. <i>Accroître l'achalandage</i>  | 29        |
| 2.1 <i>L'augmentation de l'achalandage grâce au laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge</i>                                     | 29        |
| 2.2 <i>Le manque à gagner</i>  | 31        |
| 2.3 <i>Conclusion sur ce point</i>   | 32        |
| 3. <i>À l'heure du protocole de Kyoto</i>  | 33        |
| 4. <i>Favoriser la vie économique de la Ville de Sherbrooke</i>  | 34        |
| 5. <i>Améliorer les conditions de vie urbaine de tous les citoyens sherbrookoïsis</i>  | 35        |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>6. Conclusion</b>   | <b>36</b> |
| <b>D) PASSE UNIVERSELLE : UNE ALLIANCE ULTÉRIEURE ENTRE LA STS ET LA FEUS</b>                | <b>37</b> |
| 1. <i>Historicité du phénomène</i>   | 37        |
| 2. <i>Conditions sine qua non à l'implantation d'une passe dite universelle à Sherbrooke</i> | 40        |
| 2.1 Dialogue et collaboration entre la STS et la FEUS  | 40        |
| 2.2 Améliorations au service offert par la STS   | 41        |
| 2.3 Proposition de la passe entérinée en référendum  | 41        |
| 2.4 Négociations des frais inhérents à la passe avec la FEUS                                 | 42        |
| 2.5 Possibilité pour les étudiants de se retirer du service                                  | 42        |
| <b>CONCLUSION</b>  | <b>43</b> |
| <b>ANNEXES</b>   |           |

## Introduction

Dans la foulée du protocole de Kyoto et de la Zone de Libre-Échange des Amériques, l'implication des jeunes dans les processus décisionnels de la société s'avère d'une importance capitale puisque ce sont des choix, qui dessineront leur avenir, qui se font autour de ces tables. L'engagement nécessite le sentiment d'inclusion de l'individu dans l'entité collective. C'est pourquoi, la Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke, de concert avec le comité *Sherbrooke, ville étudiante*, cherche à faciliter le sentiment d'appartenance de l'étudiant dans les aspects politique, social et économique de la vie sherbrookoise. Ainsi, les jeunes, étant considérés comme des citoyens à part entière, seront davantage portés à s'engager dans la communauté et à favoriser la croissance de celle-ci.

La Ville et l'Université de Sherbrooke semblent de plus en plus travailler en collaboration afin de favoriser l'intérêt des étudiants à poursuivre leurs études dans la région. Cependant, l'aspect du transport en commun semble un élément nécessitant d'importantes améliorations afin d'inciter davantage de jeunes à venir étudier dans la région. Dans ce but, la FEUS désire proposer des améliorations au transport en commun de la ville et, ainsi, revendiquer les droits des étudiants de recevoir un service juste, adapté et accessible.

En vue de bien exposer les différents aspects du transport en commun, l'historique des résolutions impliquant la Société de transport de Sherbrooke (STS) et la FEUS sera présenté. De plus, nous formulerons certaines recommandations ainsi que leur fondement afin de permettre de mieux voir l'importance d'apporter rapidement des modifications au service du transport en commun de la région de Sherbrooke. Nous en arriverons ensuite à notre principale revendication : *un laissez-passer mensuel à tarif réduit sans restriction d'âge*. Nous considérons ce dernier comme une étape préalable et indéniable à une

négociation d'une éventuelle passe dite universelle qui pourrait être éventuellement envisageable si un bon dialogue s'instaure entre la STS et la FEUS.

## **A) Situation du transport en commun à Sherbrooke**

### **1. Historique des ententes entre la Société de transport de Sherbrooke (STS) et la Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke**

La STS est une corporation sans but lucratif dont la mission est

[...] d'offrir aux clients et à la population du territoire desservi [les municipalités d'Ascot, Fleurimont, Lennoxville, Rock Forest et Sherbrooke], des moyens de transport collectif de qualité, efficaces et accessibles à un coût abordable pour la clientèle et la ville de Sherbrooke, tout en s'efforçant de garder la STS dans un processus constructif et évolutif qui tienne compte du développement économique et social de la région sherbrookoise.<sup>1</sup>

Desservant une région où les maisons d'enseignement, tant francophones qu'anglophones, remportent la palme de la qualité au Québec<sup>2</sup>, la STS est une société de transport dont la clientèle est constituée majoritairement d'étudiants. En effet, la STS estime que plus de 50 % de sa clientèle est composée d'étudiants de niveau post-secondaire. En fait, en 2001, la STS a vendu un total de 56 238 vignettes mensuelles, toutes catégories d'utilisateurs confondues. Pour la même année, elle a émis 185 supercartes à tarif réduit pour les 65 ans et plus, 2 380 supercartes régulières et 5 857 supercartes à tarif réduit pour les moins de 21 ans<sup>3</sup>. À prime abord, il saute aux yeux que la catégorie « étudiant » utilisateur, qu'il s'agisse des élèves de niveau secondaire ou des étudiants des niveaux post-secondaires, apporte à la STS la majorité de ses revenus. Statistiquement, chaque individu détenteur d'une supercarte n'a pas acheté un titre à chaque mois, ce qui peut s'expliquer par le fait que 75 % des universitaires de la région

---

<sup>1</sup> Société de transport de Sherbrooke (STS), page sur le profil corporatif, consulté le vendredi 14 février 2003.

Adresse url : <http://www.sts.qc.ca>

<sup>2</sup> Ville de Sherbrooke, page sur le tour de ville, consulté le vendredi 14 février 2003.

Adresse url : <http://www.ville.sherbrooke.qc.ca/fr/index.html>

<sup>3</sup> Données recueillies auprès de Mme Josée Dubuc, analyste en planification à la STS.

proviennent de l'extérieur de l'Estrie<sup>4</sup>. Ensuite, on constate que les « étudiants » constituaient, en 2001, 69 % de la clientèle régulière de la STS et que cette catégorie d'utilisateurs lui a valu cette année-là la vente de 38 804 à 39 110 titres mensuels.

Ainsi, la Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke (FEUS), de pair avec la Coalition des regroupements étudiants de Sherbrooke (CRES), revendique certaines modifications aux services de la STS afin que celle-ci puisse mieux répondre aux besoins de ses usagers, ce qui semble être un des principaux objectifs de la corporation.

En plus de la volonté d'offrir à la population de la région sherbrookoise des services de qualité qui répondent aux besoins de celle-ci, [les] réalisations [de la CMTS pour l'année 2000] confirment les préoccupations de l'entreprise d'exercer un rôle social et de protection de l'environnement pour le mieux-être de tous<sup>5</sup>.

Les préoccupations de la STS nous semblent très honorables. Cependant, nous croyons que l'entreprise a peu agi en ce sens ces dernières années. En effet, en 2000, la corporation retirait de la circulation les laissez-passer à tarif réduit offerts aux étudiants à temps plein de 22 ans et plus depuis 1998. Nous percevons davantage ce geste comme étant le témoin d'un objectif d'entreprise visant les profits plutôt qu'un signe de conscience sociale et environnementale. Ce retour en arrière a d'ailleurs choqué les étudiants et leurs représentants. Aujourd'hui, nous souhaitons renouer la collaboration entre les deux parties en permettant à chacun d'atteindre ses objectifs professionnels, c'est-à-dire, pour la STS, offrir un service de qualité à sa clientèle et, pour la FEUS et la CRES, faire valoir les droits et besoins de leurs membres.

Afin de mieux comprendre la complexité de la polémique entourant la limite d'âge appliquée au laissez-passer mensuel à tarif réduit de la STS, nous jugeons qu'il

---

<sup>4</sup> Mathieu Jeanneau : vice-président aux affaires externes de la FEUS (2001-2002). *Rapport de la réunion du comité « Sherbrooke, ville étudiante »*, 27 août 2002.

<sup>5</sup> *Rapport annuel 2000 : Corporation Métropolitaine de Transport-Sherbrooke*, p. 2.

importe d'examiner l'historique du dossier. L'injustice de la limite d'âge a d'abord été soulevée par Christian Carrier, étudiant à l'Université de Sherbrooke âgé de 28 ans, au début du mois de septembre 1998. Sa démarche en vue d'obtenir un tarif réduit pour le transport en commun accessible à tous les étudiants, quelque soit leur âge, a immédiatement été appuyée par les associations étudiantes suivantes :

- Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke (FEUS)
- Regroupement des étudiantes et étudiants de maîtrise, de diplôme et de doctorat de l'Université de Sherbrooke (REMDUS)
- Association étudiante du Collège de Sherbrooke (AECS)
- *Students' Representative Council of Bishop's University*
- Association étudiante du Collège Champlain
- Association étudiante du Centre de formation des adultes St-Michel

C'est ainsi que ces forces se sont unies dans le but de demander une révision des grilles tarifaires en vigueur et de promouvoir la pétition appuyant cette cause qui fut signée par environ 3000 personnes, provenant de la communauté étudiante et de la population en général. S'y joignirent ensuite les appuis de certains élus de la région :

- M. Serge Cardin, député fédéral de Sherbrooke
- Mme Marie Malavoy, députée provinciale de Sherbrooke
- M. Robert Pouliot, maire d'Ascot<sup>6</sup>

À la suite de la revendication des associations étudiantes mentionnées ci-dessus et des efforts de celles-ci, c'est lors d'une séance statutaire de la Corporation métropolitaine de transport Sherbrooke (la CMTS, maintenant devenue la STS) que la résolution 150-98 fut adoptée. Ainsi, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1998, le laissez-passer à tarif réduit devenait accessible à tout étudiant qui fréquentait à temps plein une école ou une institution d'enseignement reconnue par le ministère de l'Éducation du Québec, et ce, pour une période d'essai d'un (1) an.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> « Historique de la démarche pour un tarif étudiant universel », voir l'*Annexe* pour le document complet.

<sup>7</sup> Extrait des procès-verbaux du Conseil d'administration de la CMTS, voir l'*Annexe* pour le document complet.

Ainsi, du 1<sup>er</sup> novembre 1998 au 1<sup>er</sup> septembre 2000, tous les étudiants, quelque soit leur âge, ont pu avoir accès au laissez-passer à tarif réduit correspondant à une dépense plus conciliable dans un budget à faible revenu. Toutefois, aucune autre modification n'a été apportée au service du transport en commun pour le rendre plus accessible et attrayant. Finalement, la STS a conclu en juillet 2000 qu'aucun achalandage créant un manque à gagner n'a été remarqué.

Alors, le 12 juillet 2000, lors d'une séance statutaire de la CMTS, la résolution 107-00 était adoptée. Celle-ci stipulait « Qu'à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2000, seules les personnes âgées de **21 ans et moins et de 65 ans et plus** [seraient] admissibles au laissez-passer à tarif réduit. »<sup>8</sup> Par cette résolution, les étudiants de plus de 21 ans voyaient le tarif de leur laissez-passer mensuel augmenté de 11 \$. Cette démarche de la société de transport se déroula durant l'été, période de l'année où plus de la moitié des étudiants sont à l'extérieur de la ville, où la majorité des sessions de cours sont plus intensives et où la vie étudiante prend moins d'ampleur. Ainsi, les étudiants ont perçu comme douteuse la démarche de la société de transport d'agir en été pour proposer et adopter la résolution visant à restreindre l'accessibilité du laissez-passer à tarif réduit en fonction de l'âge des étudiants. La communauté estudiantine a cru que la STS avait procédé de la sorte pour modérer la réponse des étudiants, non seulement parce que la population étudiante est plus rétrécie à l'été, mais aussi parce que la résolution n'entrait en vigueur qu'au 1<sup>er</sup> septembre, ce qui coïncide avec la rentrée universitaire qui demande beaucoup d'énergie et de temps tant aux associations étudiantes qu'à leurs membres. De plus, certains ont trouvé que la STS avait opéré de façon cavalière en ne consultant pas leurs représentants avant de conclure la résolution et en ne communiquant pas avec eux directement pour l'annoncer. D'ailleurs, MM. Jean-François Rouleau et Laurier Custeau, conseillers municipaux à l'époque, appuyaient les étudiants dans leur mécontentement.<sup>9</sup> La clientèle étudiante était choquée de s'apercevoir que la STS confondait les étudiants

---

<sup>8</sup> Extrait des procès-verbaux du Conseil d'administration, voir l'*Annexe* pour le document complet.

<sup>9</sup> Luc Larochelle. « La CMTS bombardée de critiques », *La Tribune*, Sherbrooke, le mardi 8 août 2000, p. A3.

de 21 ans et plus aux membres de la population active à temps plein ayant une capacité financière beaucoup plus élevée. Ainsi, plusieurs tentatives des regroupements étudiants ont été mises en œuvre pour renverser la décision de la STS, mais les efforts ont semblé vains malgré le soutien de MM. Cardin<sup>10</sup> et Charest<sup>11</sup>, respectivement députés fédéral et provincial de Sherbrooke pour le Bloc québécois et le Parti libéral du Québec.

Depuis la rentrée 2002, le Conseil exécutif de la FEUS, de pair avec la CRES, multiplie les efforts afin de rétablir le *laissez-passer mensuel à tarif réduit sans restriction d'âge*. Ce mémoire s'inscrit dans ce mandat afin de faire valoir l'importance d'apporter rapidement des améliorations au service du transport en commun de la ville de Sherbrooke.

---

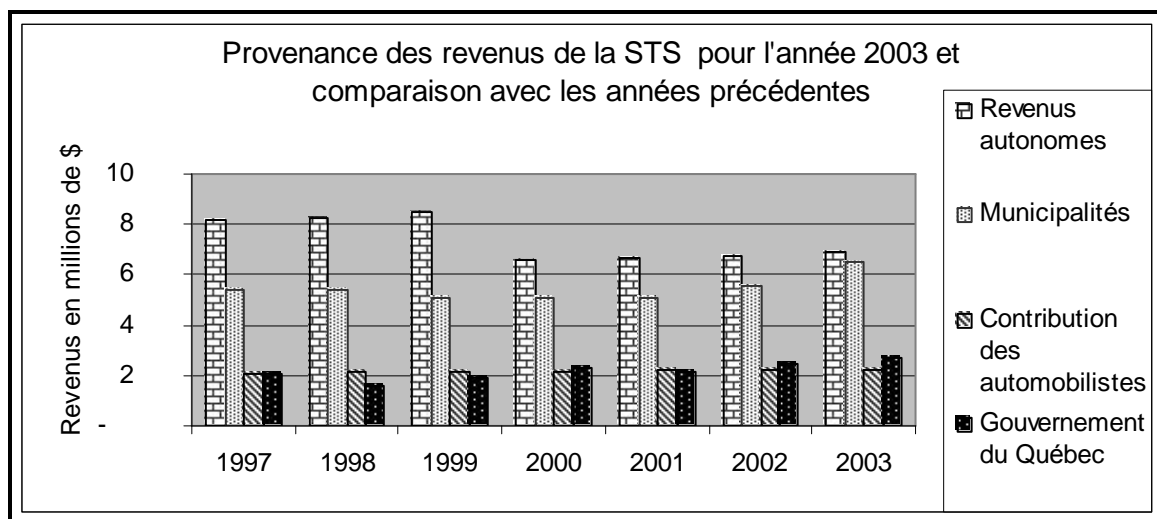
<sup>10</sup> Lettre d'appui de M. Serge Cardin, député fédéral de Sherbrooke, voir l'*Annexe* pour le document complet.

<sup>11</sup> Lettre d'appui de M. Jean J. Charest, député provincial de Sherbrooke, voir l'*Annexe* pour le document complet.

## 2. Situation financière de la STS

Un aspect important d'une société de transport est, bien sûr, son budget qui permet de voir les sources de revenus et les champs de dépenses. Afin de dresser une image globale de la corporation, nous tenions à exposer la situation financière de la STS.

**Provenance des revenus de la STS pour l'année 2003 et comparaison avec les années précédentes<sup>12</sup>**



Nous remarquons facilement que la contribution du gouvernement du Québec a rejoint et même surpassé celle des automobilistes, confirmant une recrudescence depuis 1998 (après une diminution qui commença au début des années 1990). La part des automobilistes, tant qu'à elle, semble relativement stable. En effet, une contribution des automobilistes (30 \$) est fixée sur le tarif d'immatriculation des propriétaires, d'un véhicule de promenade et radioamateur de moins de 3000 kilogrammes, qui demeurent

<sup>12</sup> *Rapport annuel de la Corporation Métropolitaine de Transport-Sherbrooke*, p. 9  
*Budget 2003 de la Société de transport de Sherbrooke*, p.1

dans une municipalité appartenant à une agglomération urbaine.<sup>13</sup> Ainsi, la contribution fluctue en fonction du nombre d'immatriculations distribuées. Les revenus provenant des municipalités sont restés relativement les mêmes pendant quelques années alors qu'ils ont augmenté en 2002-2003. Il est aussi important de noter que la municipalité doit ajuster ses subventions à la STS afin que cet organisme public n'enregistre pas de déficit à la fin de l'année fiscale comme le prévoit la loi.<sup>14</sup> Finalement, les revenus autonomes, c'est-à-dire ceux rapportés par les utilisateurs du service, ont diminué de façon flagrante en 2000. Ainsi, il est fort probable que plusieurs facteurs aient contribué à cette baisse tels que l'abolition du tarif réduit pour tous les étudiants à temps plein et l'apparition des supercartes avec photo alors devenues non transférables.

Les données mentionnées et expliquées dans ce mémoire, relativement aux tarifs et aux subventions de la ville, subissent des variations à la hausse dans le budget de l'année 2003 déposé le 1<sup>er</sup> novembre dernier. La part de la Ville de Sherbrooke dans le financement du fonctionnement de la STS, passe de 32 % à 35 %. Quant à la tarification qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2003, elle vous est présentée dans le tableau ci-dessous.

Grille tarifaire pour 2003,  
en comparaison avec les tarifs en vigueur pour l'année 2002

| <b>Mode de paiement</b>                    | <b>2003</b> | <b>2002</b> |
|--|-------------|-------------|
| Laissez-passer mensuel<br>(régulier)       | 49,50\$     | 48,00\$     |
| Laissez-passer mensuel<br>(à tarif réduit) | 39,50\$     | 37,00\$     |
| Jeton                                      | 2,30\$      | 2,00\$      |
| Monnaie exacte                             | 2,50\$      | 2,50\$      |

<sup>13</sup> Société de l'assurance automobile du Québec, page sur l'immatriculation, consulté le vendredi 14 février 2003. Adresse url : [http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/contribution\\_transport\\_com.html](http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/contribution_transport_com.html)

<sup>14</sup> Loi des sociétés de transport en commun, S30.01, article 119. Voir annexe.

On remarque donc que tous les tarifs qui permettent l'épargne augmentent, à l'exception évidente du paiement par monnaie exacte à l'entrée de l'autobus. Évidemment, cette augmentation tarifaire n'est pas pour réjouir les usagers. Il est à noter que le nouveau budget ne mentionne toujours pas la possibilité de créer un *laissez-passer étudiant sans restriction d'âge*.

Cette présentation de la situation financière de la STS nous donne une image globale du contexte dans lequel se situe la société.

### **3. Le transport en commun à Sherbrooke dans un contexte national et provincial**

#### **3.1 Achalandage et facteurs**

La STS s'inscrit dans un contexte national et provincial où la société est en mouvance. D'ailleurs, depuis quelques années, une hausse de l'achalandage dans les services de transport en commun a été remarquée. Les Canadiens et Canadiennes semblent adopter de plus en plus un mode de vie qui inclut ces services.

Si l'on fait abstraction des répercussions de ces deux longues grèves [celles de Calgary et de Vancouver], la fréquentation des transports publics a augmenté en 2001 de 2,6 % dans l'ensemble des autres réseaux de transport collectif, poursuivant ainsi une croissance impressionnante au cours des cinq dernières années. Depuis 1996, la hausse du nombre d'utilisateurs dans les réseaux canadiens de transport en commun a atteint environ 10 %, reflétant une croissance soutenue. [...] Les deux plus grandes provinces canadiennes, soit l'Ontario et le Québec, ont toutes deux établi des records d'achalandage pour les dix dernières années, l'Ontario enregistrant l'an dernier environ 680 millions de déplacements et le Québec, près de 475 millions.<sup>15</sup>

Ainsi, les revenus autonomes des sociétés de transport public semblent avoir augmenté grâce aux hausses de l'achalandage. Par exemple, les entreprises publiques locales de transport en commun, à l'échelle nationale, ont déclaré un bénéfice net de 21,6 millions de \$ en 1998, contre 31,2 millions de \$ l'année suivante<sup>16</sup>.

Il est délicat d'associer des hausses d'achalandage à des facteurs précis. Toutefois, on peut en identifier quelques-uns à partir de rapports qui ont été émis à ce sujet. Dans un

---

<sup>15</sup> Association canadienne du transport urbain (ACTU), *Le taux d'achalandage du transport en commun demeure élevé*, consulté le vendredi 14 février 2003.

Adresse url : <http://www.cutaactu.on.ca>

<sup>16</sup> Statistique Canada, *Le Quotidien*, le vendredi 19 octobre 2001, consulté le vendredi 14 février 2003.

Adresse url : <http://www.statcan.ca/Daily/Francais/011019/q011019d.htm>

relevé de Statistique Canada<sup>17</sup>, on expliquait une hausse de l'achalandage au 2<sup>e</sup> trimestre de l'année 2000 par les activités de publicité et de promotion des sociétés de transport, par des reprises consécutives à des arrêts de travail, par une croissance démographique continue et même « dans certaines villes, une orientation vers les services qui favorisent les quartiers d'affaires centralisés plutôt que les régions de travail satellites. » Aussi, dans un mémoire sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud<sup>18</sup>, la CSN soulève que les automobilistes étaient motivés à changer de mode de transport pour adopter le transport en commun lorsque la portion du budget relative au coût du transport apparaissait moindre s'ils optaient pour l'autobus, lorsqu'ils se rendaient compte que la congestion automobile causait une dégradation de l'environnement urbain (absence de tranquillité, de sécurité, de parcs et d'espaces publics) et de la qualité de l'air (accumulation de gaz à effet de serre). De plus, « [une amélioration] des services de transport par autobus (circuits, fréquences, plages horaires, ponctualité, confort) et [...] des solutions novatrices afin d'augmenter les services à la population à l'intérieur et entre les couronnes urbaines » seraient des solutions importantes pour augmenter l'achalandage du transport en commun. Finalement, la CSN explique comment l'intégration de plusieurs solutions est nécessaire pour donner naissance à une véritable augmentation de l'achalandage. En se fiant à ces deux documents, il est donc possible de voir des solutions pour augmenter l'achalandage. D'ailleurs, le dernier point semble important à notre avis : un plan d'action visant à augmenter l'achalandage, mais ne mettant en œuvre qu'un seul élément d'amélioration a très peu de chance de donner des résultats significatifs.

Malheureusement, d'autres facteurs influencent l'achalandage de façon négative. Il est tout de même intéressant de voir comment il est possible d'agir pour réduire l'effet de ces facteurs. Ainsi, en 2000, M. Jacques Fortin, alors directeur de la STCUM,

---

<sup>17</sup> Statistiques Canada, *Le Quotidien*, le mercredi 6 juin 2002, consulté le vendredi 14 février 2003. Adresse url : <http://www.statcan.ca/Daily/Francais/010606/q010606i.htm>

<sup>18</sup> Mémoire sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud présenté à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud par la Confédération des syndicats nationaux (CSN). Avril 2002. Vous pouvez lire le mémoire complet à l'adresse url suivante, consultée le vendredi 14 février 2003. : <http://www.csn.qc.ca/Memoires/TransportMtlRiveSud.html>

définissait quatre facteurs interreliés pouvant expliquer le déclin du transport en commun.<sup>19</sup> Il nommait d'abord le facteur socio-démographique relié au vieillissement de la population, à l'accroissement du nombre de femmes sur le marché du travail, à l'augmentation des déplacements là où le transport en commun est le plus faible, ainsi qu'à la croissance et aux changements dans les motifs de déplacements (le motif loisir a augmenté de 120 % et le magasinage de 36 %). Il dénonçait ensuite : « [...] l'avantage concurrentiel de l'auto [qui] prend facilement le pas sur le transport public grâce à la mondialisation et aux gains de productivité réalisés par la restructuration de l'industrie de cette industrie. » Il expliquait aussi la part de responsabilité de l'étalement urbain par la difficulté de rendre un service attrayant dans un secteur où la densité est faible : « [...] la distance moyenne de parcours qui s'accroît se traduit par des temps de déplacement de plus en plus longs. » Il accusait également le sous-financement qui provoque une diminution de la qualité de l'offre des services et des hausses de tarifs aboutissant à une baisse d'achalandage. Toutefois, des moyens concrets étaient amenés par M. Fortin afin d'améliorer le transport en commun : investir dans les infrastructures, s'adapter aux changements des déplacements de la clientèle, mettre en place une politique décourageant l'utilisation de l'automobile, par exemple, en augmentant les frais de stationnement et stabiliser ou diminuer le coût d'utilisation du transport en commun. Nous observons alors qu'il est possible d'intervenir pour contrer l'effet des facteurs nuisant à l'achalandage du transport en commun.

D'autre part, les grèves des chauffeurs d'autobus, comme celles que les usagers de la STS ont subi à l'automne 2002, n'aident pas à favoriser l'intérêt du transport en commun chez les étudiants comme chez n'importe quel autre client.<sup>20</sup> D'ailleurs, ces moyens de pression et le manque de fiabilité du service qu'ils peuvent entraîner amènent

---

<sup>19</sup> Allocution de Jacques Fortin, *Être conséquent à propos de Kyoto ou la relance du transport en commun*, présentée le 15 mars 2000 au colloque « **Protection du climat actions locales et stratégies globales** » à Montréal. Vous pouvez lire l'allocution complète à l'adresse url suivante, consultée le vendredi 14 février 2003. : <http://www.stcum.qc.ca/en-bref/allocution.htm>

<sup>20</sup> Evelyne Leblanc. « Les usagers de la STS se prononcent », *La Tribune*, lundi le 4 novembre 2002, p.A7.

certaines personnes à changer de mode de transport pour opter pour la voiture. De plus, les augmentations annuelles des frais de passage découragent la clientèle. Ces facteurs ne motivent en rien les usagers potentiels à adopter le transport en commun comme mode de locomotion premier, et ne fidélisent pas les usagers actuels. On observe alors les problèmes de stationnement et de circulation s'amplifier.

Concernant les facteurs d'influence sur l'achalandage, des organisations non gouvernementales (ONG) telles que l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) proposent des projets intéressants afin d'améliorer les services offerts aux usagers du transport en commun tout en faisant profiter les sociétés d'une hausse de l'achalandage et du financement. Le programme VIP, pour « Visibilité, Image et Positionnement », est d'ailleurs mis de l'avant par l'industrie du transport collectif au Canada. L'ACTU supporte ce programme avec l'espoir de voir le financement et l'accès augmenter au cours des années suivant la réalisation du plan VIP, pour ultimement permettre de meilleures mobilité et liberté de mouvement ainsi que de déplacement des usagers. Il est à noter qu'en date du 2 janvier 2002, environ 80 sociétés canadiennes sont signataires, partenaires et membres de ce programme, dont toutes les grandes sociétés de transport en commun québécoises : RTC (STCUQ), AMT (STCUM, STM), OC Transpo, STO, STL, STS<sup>21</sup>.

Le défi est évidemment de développer le transport en commun dans les banlieues et dans les centres urbains, tout en tenant compte de la réalité et des particularités de chaque ville. En développant les réseaux de transport public, on améliorerait derechef les services offerts. Ainsi, les gens seraient peut-être plus attirés qu'ils ne le sont présentement, car les raisons sont nombreuses et valables, en ce moment, de privilégier l'usage de l'automobile : « absence de structures de transport rapide (trains, métros, autobus) dans la périphérie des grandes villes, horaires inadéquats, temps d'attente trop

---

<sup>21</sup> ACTU, *CUTA's 2001-2003 VIP Program*, adresse url donnée.

élevé, transports encombrés aux heures de pointe, etc.<sup>22</sup> » Nous croyons qu'il faut travailler dès maintenant à rendre plus accessible et attrayant le transport en commun afin de favoriser un changement de mentalité concernant le transport. De cette façon, nous arriverons peut-être à faire grimper le pourcentage de la population utilisant le transport en commun pour se rendre au travail de 10 à 20 % comme c'était le cas à Montréal en 1996.<sup>23</sup>

### 3.2 Tarifs pour les étudiants

Afin de jeter un regard global sur les prix applicables aux étudiants pour leur laissez-passer mensuel, nous avons construit un tableau comparatif à partir des tarifs en vigueur en janvier 2003 dans cinq villes importantes du Québec et de l'Est de l'Ontario.

| Tarifs d'un laissez-passer mensuel s'appliquant à un étudiant à temps plein selon son âge | Montréal <sup>24</sup>                | Ottawa <sup>25</sup> | Outaouais <sup>26</sup> | Québec <sup>27</sup> | Sherbrooke <sup>28</sup> |
|---|---------------------------------------|----------------------|-------------------------|----------------------|--------------------------|
| <b>Étudiants de moins de 21 ans</b>   | 26,00\$                               | 49,75\$              | 44,00\$\$               | 42,60\$              | 38,50\$                  |
| <b>Étudiants de plus de 21 ans</b>  | 26,00\$<br>(plus de 25 ans : 52,00\$) | 49,75\$              | 60,50\$                 | 42,60\$              | 49,50\$                  |
| Prix de la carte d'identité (payable annuellement)  | 8,75\$                                | 4,00\$               | 5,00\$                  | 6,50\$               | 5,00\$                   |

Tableau 1 : comparaison des tarifs applicables des laissez-passer mensuels pour les étudiants qui utilisent les principaux réseaux du Québec et de l'Est de l'Ontario

<sup>22</sup> Stéphane Bordeleau. *Le casse-tête du transport urbain*, dossier spécial sur les fusions municipales, site de Radio-Canada, consulté le vendredi 14 février 2003.

Adresse url : <http://www.radio-canada.ca/nouvelles/municipales/dossiers/circulation-transport.html>

<sup>23</sup> Statistique Canada, *Le Quotidien*, le mardi 17 mars 1998, consulté le vendredi 14 février 2003.

Adresse url : <http://www.statcan.ca/Daily/Francais/980317/q980317.htm>

<sup>24</sup> Société de transport de Montréal (STM), page sur les tarifs, consulté le vendredi 14 février 2003.

Adresse url : <http://www.stm.info/tarif.htm>

<sup>25</sup> Oc Transpo, pages sur les tarifs, les billets et les passes, consulté le vendredi 14 février 2003.

Adresse url : <http://www.octranspo.com>

<sup>26</sup> Société de transport de l'Outaouais (STO), page sur les tarifs, consulté le vendredi 14 février 2003.

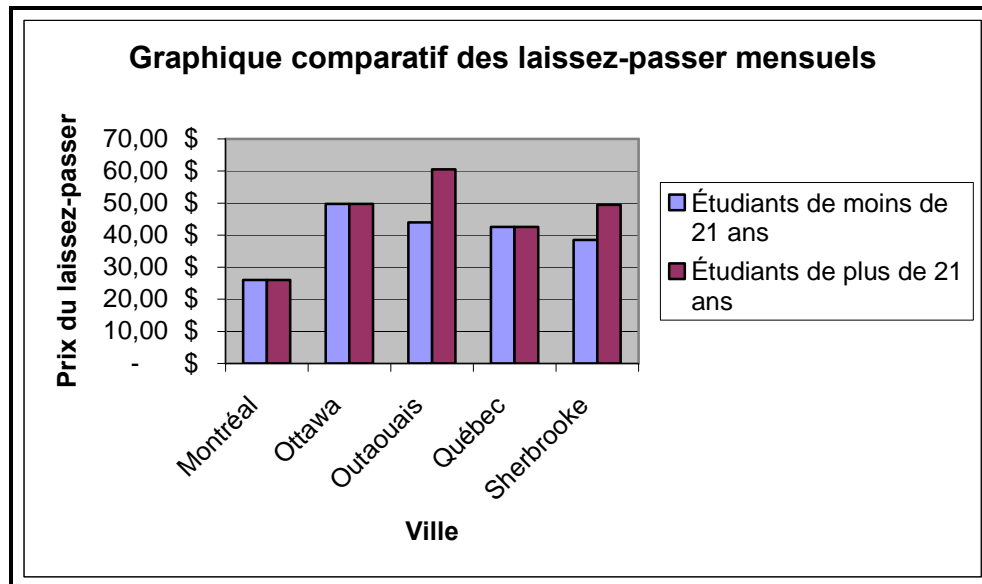
Adresse url : [http://www.sto.ca/tarification/paiement\\_f.html](http://www.sto.ca/tarification/paiement_f.html)

<sup>27</sup> Société de transport de la Capitale, page sur les tarifs, consulté le vendredi 14 février 2003.

Adresse url : [http://www.stcuq.qc.ca/frameset/frameset\\_infos\\_tarifs.htm](http://www.stcuq.qc.ca/frameset/frameset_infos_tarifs.htm)

<sup>28</sup> Société de transport de Sherbrooke (STS), page sur les tarifs, consulté le vendredi 14 février 2003.

Adresse url : <http://www.sts.qc.ca>



Graphique 1 : comparaison des tarifs applicables des laissez-passer mensuels pour les étudiants qui utilisent les principaux réseaux du Québec et de l'Est de l'Ontario

En somme, nous remarquons facilement que Montréal, Ottawa et Québec ont su modifier leurs grilles tarifaires afin de tenir compte de la population étudiante qui se retrouve dans leur ville sans la discriminer par rapport à son âge (du moins, jusqu'à 25 ans à Montréal). Ainsi, tout étudiant se retrouve à payer le même tarif pour son transport local. Évidemment, des mesures sont mises en place pour vérifier le statut d'étudiant des personnes désirant bénéficier d'un tarif réduit. Ainsi, la plupart des sociétés de transport demandent de présenter une attestation d'étude à temps plein dans un établissement d'enseignement reconnu par le ministère de l'Éducation de la province en question (en l'occurrence du Québec ou de l'Ontario) et une preuve de résidence de la région. Il est possible que le fait d'offrir aux étudiants un tarif adapté à leur budget leur permettra de prolonger leurs habitudes de voyage, une fois rendus sur le marché du travail. En somme, nous croyons que les tarifs réduits pour les jeunes devraient être établis selon leur statut et non pas selon leur âge, puisque c'est plutôt le fait qu'ils sont aux études qui est responsable de leur budget financier précaire.

Par ailleurs, il existe une alternative aux grilles tarifaires fixées unilatéralement par les sociétés de transport en commun : la « *U-Pass* » (*Universal Pass*). Cette passe universelle est en fait un droit de passage, applicable en tout temps grâce à la carte étudiante, obtenu par des frais prélevés sur les comptes semestriels des étudiants. Quelques villes canadiennes et plusieurs américaines ont mis en place ce système afin de diminuer les frais de transport en commun et de développer de bonnes habitudes en lien avec la sauvegarde de l'environnement. Cette approche comporte des avantages ainsi que des limites d'implantation et de réussite que nous examinerons dans une prochaine section.

## **B) Recommandations de la FEUS en vue de l'amélioration de la qualité des services de la STS**

Alors que plus de la moitié de la clientèle de la Société de transport de Sherbrooke est constituée d'étudiants, nous croyons que certaines améliorations pourraient être apportées au service afin de mieux répondre aux besoins des usagers. Les études récentes du *Globe and Mail* et de la revue *Maclean's* sur l'Université de Sherbrooke affirmaient que le système de transport de la ville de Sherbrooke est un point faible pour l'institution. Ainsi, nous croyons qu'il serait approprié d'unir les forces de la CRES, du comité *Sherbrooke, ville étudiante*, de l'Université de Sherbrooke et de la STS afin de redorer l'image du système de transport en commun, d'attirer davantage d'étudiants et de favoriser la croissance économique de la ville, car tous en profiteraient. Ainsi, en tant que représentante des étudiants de premier cycle de l'Université de Sherbrooke, la FEUS voudrait apporter quelques recommandations d'amélioration au service de transport en commun de la ville.

### **1. Relier les campus Est et Ouest de l'Université de Sherbrooke**

Nous conseillons d'abord qu'une ligne de trajet d'autobus relie directement les campus Est et Ouest de l'Université de Sherbrooke. En effet, un étudiant partant du campus Ouest et voulant se rendre au campus Est devra voyager d'abord par le trajet n° 8 ou n° 88, puis utiliser le n° 3 ou n° 83 en effectuant un transfert à la Station du Dépôt. Ce trajet lui prendra entre 45 et 75 minutes, le jour, et entre 65 et 95 minutes, après 19 h. Il est anormal que ce soit aussi long de se déplacer entre deux campus d'une même institution et situés dans une même ville. De plus, plusieurs étudiants de différents programmes de baccalauréat doivent assister à des cours qui se déroulent aux deux extrémités de l'Université, c'est-à-dire ceux qui suivent une formation en *pharmacologie, biochimie, médecine, biologie et sciences infirmières*. Un autre avantage majeur de cette ligne directe entre ces deux pôles importants de la ville de Sherbrooke serait de faciliter

l'accès au CHUS-Hôpital Fleurimont à une grande partie de la communauté sherbrookoise. Un accès rapide, efficace ainsi qu'accessible est important pour assurer la sécurité et offrir des soins de santé à tous. Il n'y a pas que les étudiants qui profiteraient du service d'une ligne d'autobus comme celle-là, mais également toute personne à faible revenu ou qui n'ont pas de véhicule. Ainsi, on permettrait aux étudiants de pouvoir se déplacer facilement pour assister à leurs cours ou pour participer à leurs stages en santé, tout en permettant à une plus grande partie de la communauté d'avoir réellement accès à des services de santé de qualité même si ces personnes n'ont pas de véhicule.

## **2. *Présence d'une ligne d'autobus de nuit***

Une ligne d'autobus reliant les campus universitaires et le centre-ville de Sherbrooke pendant la nuit, du jeudi au samedi inclusivement, permettrait d'accroître la sécurité des jeunes et de la population en général. Nous recommandons qu'un autobus parte à 1 h et 3 h de la Station du Dépôt pour se rendre au campus Ouest en passant au coin de la rue Wellington et de la rue King. Ainsi, on limiterait le nombre de jeunes qui conduisent en état d'ébriété, ce qui pourrait se refléter dans les statistiques d'accidents et de décès en voiture. De plus, la majorité des étudiants qui sortent dans les bars du centre-ville seraient intéressés à voyager en autobus plutôt qu'en taxi, car leur coût de voyage serait considérablement réduit (2,50 \$ en monnaie exacte pour un passage avec la STS comparativement à un minimum de 9,00 \$<sup>29</sup> pour un voyage en taxi). Finalement, la ville de Québec est un exemple en ce domaine.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> Renseignement obtenu par une entrevue téléphonique avec le téléphoniste de la compagnie Taxi Sherbrooke, le jeudi 6 février 2003.

<sup>30</sup> Réseau de transport de la capitale, adresse url, consultée le 19 février 2003 : [http://www.stcuq.qc.ca/frameset/frameset\\_infos\\_tarifs.htm](http://www.stcuq.qc.ca/frameset/frameset_infos_tarifs.htm)

### **3. *Augmentation de la fréquence de certains trajets***

La FEUS souhaiterait voir augmenter la fréquence de certains trajets le soir dans le but de permettre une plus grande sécurité aux usagers dont la moitié, rappelons-le, sont des étudiants et de faciliter leurs déplacements. Par exemple, le circuit complémentaire n° 89 qui se rend jusqu'à Fleurimont ne passe qu'à l'heure. Pourtant, plusieurs étudiants habitent dans l'Est de la ville, travaillent et suivent des cours le soir à l'Université. De plus, les circuits n° 89 et n° 91 également ne passent qu'une fois par heure à l'Université de Sherbrooke. Favoriser l'accès au Carrefour de l'Estrie pourrait avantager la croissance économique de la ville. Enfin, il serait pertinent de favoriser le déplacement des travailleurs des centres commerciaux Belvédère et Quatre-Saisons en créant un trajet spécial le samedi matin comme la STS l'a fait pour le circuit n° 91 vers le Carrefour de l'Estrie. Cette augmentation de la fréquence de ces trajets comblerait probablement les besoins d'un plus grand nombre de citoyens, ce qui pourrait entraîner une augmentation des usagers de la société de transport.

### **4. *Présences de trajets pour relier les arrondissements de Brompton et des Vallons-du-Lac (secteur Deauville)***

Responsable du transport local de la nouvelle ville de Sherbrooke, le grand Sherbrooke fusionné, la STS devrait selon nous offrir un service accessible à tous les citoyens sherbrookoïses. Ainsi, il est difficile de figurer que deux arrondissements de la ville, soit ceux de Brompton et de Vallons-du-Lac (secteur Deauville), ne soient pas du tout couverts par la STS. Afin que les universitaires qui habitent ces secteurs de la ville ne soient pas lésés et qu'aucune partie de la population en général ne soit mise de côté, nous recommandons que les services de la STS se rendent dans tous les arrondissements.

## 5. **Création d'un poste d'utilisateur étudiant sur le Conseil d'administration de la STS**

Bien que le Conseil d'administration de la STS ait déjà ouvert un poste d'utilisateur régulier et d'utilisateur du transport adapté, nous croyons que les étudiants devraient pouvoir se faire entendre aux réunions. En effet, puisque les étudiants représentent plus de la moitié des usagers du transport en commun de Sherbrooke, leurs besoins et leurs opinions devraient être pris au sérieux et considérés dans les décisions du Conseil. Ainsi, la FEUS propose qu'un membre du CRES siège au Conseil d'administration afin de faire valoir les droits de ceux qu'ils représentent, c'est-à-dire tous les étudiants collégiaux et universitaires de la ville de Sherbrooke. D'ailleurs, selon une étude réalisée à l'été 2002 dans le cadre des travaux du comité *Sherbrooke, ville étudiante*<sup>31</sup>, les étudiants de la ville de Sherbrooke ne sont pas justement représentés par rapport à leur poids démographique et social.

| Nombre d'étudiants à temps plein pour chaque établissement d'enseignement préuniversitaire et universitaire de la région de Sherbrooke <sup>32</sup> (2001) |        |
|---|--------|
| Collège de Sherbrooke   | 5 312  |
| Champlain College   | 886    |
| Bishop's University   | 1 900  |
| Université de Sherbrooke  | 12 309 |
| Total   | 19 481 |

En considérant la population totale de Sherbrooke et des environs, c'est-à-dire du territoire de l'actuelle ville de Sherbrooke, qui se chiffrait à 138 862 individus selon les données de 1999, les étudiants à temps plein représentaient environ 15 % de la population totale. Il est aisé de dire que ce chiffre n'a pas varié de manière significative depuis. Sur ces 15%, il est difficile de quantifier les usagers du transport en commun : ils représentent

<sup>31</sup> Selon Caroline. *Recensement des données existantes sur l'impact des étudiantes et des étudiants dans la région sherbrookoise*, présenté par le Comité "Sherbrooke, ville étudiante", août 2002, 37 pp.

<sup>32</sup> À l'exception du Séminaire de Sherbrooke

environ 20 % des étudiants du cégep de Sherbrooke et des universités<sup>33</sup>, soit quelque 5 000 individus<sup>34</sup>.

Des améliorations au service de transport local à Sherbrooke semblent absolument nécessaires. La FEUS étant un organisme constitué d'étudiants et très proches des étudiants de l'Université de Sherbrooke, nous croyons que nos recommandations représentent bien les besoins à combler des étudiants et la STS gagnerait probablement de la clientèle en appliquant nos suggestions. Afin de préciser l'intérêt de la population étudiante pour ces mesures, nous serions prêts à collaborer avec la STS pour sonder l'opinion des principaux intéressés et à fournir certains efforts pour s'assurer de la mise en place des améliorations à apporter.

---

<sup>33</sup> René-Charles Quirion. « Les étudiants se sentent pris en otages », *La Tribune*, le mercredi 4 septembre 2002, p. A3

<sup>34</sup> Isabelle Gagnon : attachée de presse CRES, *Communiqué de presse du 3 septembre 2002*.

## **C) Revendication de la Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke**

Tous ne sont pas sans savoir qu'un grand nombre d'étudiants ont un statut économiquement précaire. Pour cette raison, la CRES croit que la STS devrait faire preuve d'une plus grande compréhension vis-à-vis la réalité de ces jeunes. Dans cette optique, la FEUS et la CRES revendiquent que tous les étudiants puissent bénéficier d'un laissez-passer mensuel à tarif réduit pour couvrir leurs déplacements, et ce, quelque soit leur âge. Cette démarche contribuerait à promouvoir le transport en commun, moyen de locomotion sain pour l'environnement, ainsi qu'améliorer les conditions de vie de tous les citoyens sherbrookoïses. Ce projet permettrait également de fidéliser les usagers étudiants, favoriserait l'achalandage de la STS et alimenterait la vie économique de la Ville de Sherbrooke.

La FEUS est toutefois consciente des limites que peuvent rencontrer la STS telles que la stabilité de son budget. Ainsi, la Ville devra assurément offrir son appui au projet afin de faciliter sa mise en place. Néanmoins, malgré certaines difficultés dont nous restons conscients, nous croyons que la STS devrait donner son accord à ce projet. Cette section donnera les principaux arguments qui nous poussent à croire en la réalisation d'un *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge* à Sherbrooke.

### **1. Un service adapté aux étudiants**

Personne n'est sans savoir que la majorité des clients de la STS est étudiante. Toutefois, seuls ceux de 21 ans et moins peuvent bénéficier d'un tarif réduit pour leur transport local sherbrookoïse, malgré le fait que les revenus des étudiants de 25 ans ne sont généralement pas plus importants que ceux des étudiants de 21 ans. De plus, il faut tenir compte des exigences dues aux types de revenus de la STS. Celle-ci est subventionnée en grande partie par le gouvernement du Québec (en incluant la contribution des

automobilistes) et par la Ville de Sherbrooke, qui à eux deux représentaient 58,6 % des revenus de la STS en 2001. Ces proportions sont restées sensiblement les mêmes jusqu'à aujourd'hui. Puisque cet argent a été donné pour servir à la clientèle de la STS, et que celle-ci est composée à plus de 50 % d'étudiants post-secondaires, nos demandes nous semblent tout à fait raisonnables et justifiées.

Nous souhaiterions donc que la STS tienne compte de la situation particulière de sa clientèle étudiante. Pour respecter les conditions de vie de la communauté étudiante, la FEUS réclame le droit d'un tarif réduit pour tous. Notons que la moyenne d'âge des étudiants au premier cycle à temps plein au Québec est de 23,1 ans<sup>35</sup>, soit plus élevée que la limite d'âge fixée par la STS, et que le revenu annuel moyen des étudiants se situe à 9600 \$, ce qui explique que 80 % des étudiants vivent sous ce qu'il convient d'appeler le seuil de pauvreté.<sup>36</sup> Considérant ces chiffres, il est facile de comprendre la nécessité pour les étudiants de bénéficier de rabais sur les services essentiels et que ces tarifs spéciaux soient accordés à l'ensemble de la population étudiante.

Nous demandons simplement que la STS remplisse ses objectifs de service à la population tel qu'elle l'exprime dans son *Rapport annuel 2000* et tel que le souhaite ceux qui la mandatent, c'est-à-dire les gouvernements provinciaux et municipaux. C'est pour cette raison et d'autres que la FEUS revendique un *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge*.

---

<sup>35</sup> Arnaud Sales, « Les étudiants de McGill sont les plus nantis du Québec », *Forum de l'Université de Montréal*, 20 octobre 1997. Adresse url, consultée le vendredi 14 février 2003 :

<http://www.forum.umontreal.ca/numeros/1997-1998/Forum97-10-20/article01.html>

<sup>36</sup> Serge Charlebois, « Aide financière aux étudiants : clef de l'accessibilité de l'enseignement supérieur », *Pensions famille*, avril 1994. Adresse url, consultée le vendredi 14 février 2003 :

<http://www.familis.org/riopfg/publication/pensions37/aide.financiere.html>

## **2. Accroître l'achalandage**

En novembre 1998, la résolution 150-98 fut adoptée pour permettre à tous les étudiants, quel que soit leur âge, de pouvoir avoir accès au laissez-passer à tarif réduit. Par la suite, le Conseil administratif de la STS, estimant que le projet ne rencontrait pas ses objectifs en terme d'achalandage, décida de réinstaurer la limite d'âge de 21 ans pour les laissez-passer à tarif réduit. La décision fut prise aussi en tenant compte d'un certain manque à gagner, soit environ 120 000 \$.

Après avoir analysé les chiffres qui ont permis aux administrateurs d'arriver à ces conclusions, nous n'arrivons pas aux mêmes résultats. Nous aborderons tout d'abord la question de l'achalandage.

### **2.1 L'augmentation de l'achalandage grâce au *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge***

Pour évaluer l'impact sur l'achalandage, la difficulté majeure pour arriver à une conclusion fiable est qu'il y a plusieurs facteurs qui s'entremêlent, brouillant d'autant plus la lecture des chiffres. En effet, si la passe à tarif réduit sans restriction d'âge fut mise en place en novembre 1998, 1999 ne fut pas non plus une année sans changements. C'est cette année, en septembre 1999, que la photo fut instaurée sur la passe régulière, non sans provoquer des protestations de la part des familles les plus démunies. En effet, il devenait alors impossible de partager la carte de laissez-passer entre membres de la famille, ou avec d'autres. Le laissez-passer régulier devenait donc *de facto* non transférable à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1999. Pour palier à ce manque, la STS mit en place un laissez-passer transférable au coût de 60 \$. Selon les articles parus dans *La Tribune* cette année-là, cette augmentation effective de 15 \$ fut mal reçue par plusieurs.<sup>37</sup> À cet

---

<sup>37</sup> Gilles Fisette, « 15\$ de plus, c'est 15\$ de trop pour les démunis », *La Tribune*, le mercredi 18 novembre 1999.

effet, une pétition de 678 signatures fut déposée le 17 novembre à la STS par le Comité des usagers du transport en commun de la région de Sherbrooke (CUTS).<sup>38</sup>

Nous estimons que ce dernier changement a eu un impact non négligeable sur l'achalandage chez les acheteurs de laissez-passer régulier. À l'appui, il suffit de comparer les variations de ventes de laissez-passer régulier pour 1999 par rapport à 1998.<sup>39</sup> Les mois de janvier à avril ont vu en moyenne une baisse de 698 ventes par mois, par rapport à l'année précédente, où il n'y avait pas encore le *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge*. Cette baisse était prévisible et entièrement compensée par la vente de laissez-passer à tarif réduit, dont l'augmentation moyenne pour les mêmes mois a été de 798 ventes par mois. Mais si nous regardons les mois de septembre et octobre où les chiffres auraient dû être sensiblement les mêmes, nous remarquons une baisse drastique des ventes (baisse de 1106 ventes par mois en moyenne). Celle-ci ne fut pas compensée par les ventes de laissez-passer à tarif réduit (hausse de 725 ventes par mois en moyenne), pas plus que par les nouveaux laissez-passer transférables à 60 \$ (hausse de 68 ventes par mois en moyenne). La baisse des ventes en septembre est frappante lorsqu'on regarde les variations totales des ventes de laissez-passer: il y a une coupure flagrante à partir de cette date.

Ainsi, pour bien voir les effets du *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge*, nous croyons qu'il convient de regarder les variations des mois de novembre 1998 à août 1999 par rapport aux mêmes mois l'année précédente. De cette manière, nous excluons les mois de septembre 1999 et suivants, qui correspondent à la mise en place de la photo sur le laissez-passer régulier, qui devient ainsi non transférable. Nous obtenons alors une augmentation moyenne de l'achalandage de 88,1 ventes par mois. Porté sur douze mois, ce résultat donne un accroissement de 1057 personnes ayant acheté un laissez-passer. Il faut aussi noter que le nombre combiné de ventes de jetons et de

---

Lettre ouverte de Merlyne Lafrance, « Baissez vos dépenses », *La Tribune*, samedi 9 octobre 1999.

<sup>38</sup> « L'autobus coûte trop cher aux démunis », *La Tribune*, le jeudi 18 novembre 1999.

<sup>39</sup> Notez qu'à chaque fois nous excluons le transport intégré de nos calculs.

passages en payant comptant est resté relativement stable (baisse de 0,585 % en 1999 par rapport à 1998).

À notre avis, ces données permettent de conclure que l'instauration d'un *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge* a effectivement augmenté l'achalandage au regard des ventes.

## **2.2 Le manque à gagner**

En 2000, la STS annonçait un manque à gagner de 120 000 \$ pour expliquer sa décision de mettre fin au projet du *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge*. Nous croyons que ce calcul est erroné, pour sensiblement les mêmes raisons données ci-dessus à propos de l'achalandage.

Nous pensons qu'une analyse des rentrées d'argent pour les mois de novembre 1998 à août 1999 serait plus juste pour évaluer l'impact du *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge* sur les revenus de la STS. Pour justifier le choix de cet échantillon, nous utilisons le même raisonnement donné ci-dessus sur l'achalandage. En effet, le mois de septembre 1999 et les cinq suivants voient des changements à la baisse pour les revenus qui ne sont pas imputables au sujet qui nous préoccupe ici, mais bien plutôt à l'instauration de la photo pour le laissez-passer régulier.

Si nous comparons les gains et les pertes par rapport à l'année précédente pour les mois de novembre 1998 à août 1999, nous arrivons à des conclusions différentes de la STS en 2000. En calculant les pertes, nous arrivons à 61 303 \$. Ce chiffre représente la perte de 11 \$ pour chaque personne qui passe du tarif régulier au tarif réduit. Pour les gains, nous arrivons à 29 954 \$. Nous arrivons à ce résultat en considérant que l'augmentation de l'achalandage pour cette période amène un revenu de 34 \$ par

personne qui achète un laissez-passer. Tout cela donne un déficit de 3135 \$ par mois en moyenne, donc 37 620 \$ pour douze mois.

Ces données nous permettent de conclure que le déficit n'est pas aussi important que le 120 000 \$ annoncé par la STS en 2000. Nous croyons que les manques à gagner ne sont pas des obstacles majeurs ou suffisants au *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge*.

### **2.3 Conclusion sur ce point**

En plus de ces nouvelles interprétations, nous aimerions attirer votre attention sur le fait qu'aucune autre modification n'a été apportée au service du transport en commun pour le rendre plus accessible et attrayant. Par conséquent, il n'est pas étonnant que la STS n'ait pas remarqué une augmentation de l'achalandage de ses services créant un manque à gagner. En effet, nous sommes certains qu'une bonne publicité annonçant une baisse des tarifs pour certains en plus d'un service amélioré aux heures de pointe et les soirs de fin de semaine donneraient de bons résultats. Nous croyons qu'un consommateur averti n'achètera pas un service qui ne répond pas à ses besoins seulement parce qu'il est moins cher, mais il sera plus attiré à l'acheter si en plus d'être plus adapté à son budget le service est revu et amélioré.

Ayant fait la preuve de la faisabilité d'un tel projet, nous réitérons donc notre revendication pour un *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge*. L'expérience de novembre 1998 prouve que les pertes dues à ce projet étaient déjà couvertes à moitié par l'augmentation de l'achalandage. Nous sommes persuadés qu'un effort supplémentaire dans le projet d'un nouveau *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge* se traduisant par une amélioration du service et une bonne publicité permettrait d'éviter un déficit et d'augmenter l'achalandage.

### **3. À l'heure du protocole de Kyoto**

À l'heure du protocole de Kyoto, gouvernements et entreprises privées se donnent la main pour favoriser la diminution des gaz à effet de serre (GES). De plus en plus d'employeurs songent à inciter leurs employés à utiliser le transport en commun pour se rendre au travail<sup>40</sup>, car celui-ci leur permettra éventuellement des déductions fiscales. Ainsi, le transport en commun semble être un des moyens les plus efficaces et les plus faciles à mettre de l'avant pour réduire les émissions de gaz à effet de serre tout comme l'affirme la Société de transport de Montréal :

« En milieu urbain le transport en commun est responsable de seulement 3% des émissions des GES. Dans ce contexte on comprend que le transport en commun aura un rôle important à jouer au cours des prochaines décennies en offrant une alternative valable au problème des GES. »<sup>41</sup>

De même, dans le but de faciliter l'inclusion du transport en commun dans le mode de vie des Canadiens, l'incidence sur leurs habitudes serait plus importante s'ils y étaient incités le plus tôt possible. Si la STS offrait un tarif réduit à tous les étudiants, elle contribuerait à ce que cette population garde ses habitudes de voyage tout au long de leurs études et après, malgré leur évolution en âge. De cette façon, il serait souhaitable de favoriser l'utilisation du transport en commun chez les étudiants en offrant un service adéquat et abordable. C'est dans cette ligne de pensée que la FEUS revendique un *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge*.

---

<sup>40</sup> Alain Duhamel, « Le juste-à-temps du personnel », *Les Affaires*, le samedi 8 février 2003, p.51.

<sup>41</sup> Fiche d'information de la Société de transport de Montréal  
Adresse url : [www.stcum.qc.ca/en-bref/fiches/c6.pdf](http://www.stcum.qc.ca/en-bref/fiches/c6.pdf)

#### **4. Favoriser la vie économique de la Ville de Sherbrooke**

D'une part, le comité *Sherbrooke, ville étudiante*<sup>42</sup> cherche à favoriser l'intégration de l'étudiant citoyen à part entière dans les affaires publiques et municipales afin de l'encourager à s'installer ici de manière permanente à la fin de ses études. Pour cela, il faut travailler sur la qualité de vie. De cette façon, les frais de subsistance et de transport ainsi que l'accessibilité au plus grand nombre de services possibles s'avèrent primordiaux à l'intégration de l'étudiant (75 % des universitaires de la région proviennent de l'extérieur de l'Estrie<sup>43</sup>) et à un premier contact positif avec la ville. De plus, le transport en commun est un facteur important pour la mobilité, et donc aussi pour l'intégration, des étudiants de la ville de Sherbrooke. D'ailleurs, puisque 15% de la population de la grande ville de Sherbrooke est composée d'étudiants, le *Comité Sherbrooke, ville étudiante* souhaite reconnaître leur rôle et leur place socio-économiques dans le développement urbain. Par conséquent, la Ville de Sherbrooke qui fournit en subventions une bonne part des coûts de production de la STS, devrait avoir son mot à dire dans le dossier en question et valoriser le point de vue des étudiants. On peut en conclure qu'instaurer un *laissez-passer mensuel à tarif réduit universel pour les étudiants de tous les âges* concorde avec les objectifs du Comité.

D'autre part, en offrant un service adéquat permettant une alternative valable à l'automobile personnelle permet derechef d'économiser sur le transport et, donc, de dépenser dans d'autres domaines. Les sommes d'argent attribuées à d'autres secteurs d'activité, qu'il s'agisse de loisirs, de magasinage ou de restauration, permettent de faire rouler l'économie de la Ville et contribuent à son essor. D'ailleurs, tous profitent à une croissance économique d'une ville, car l'argent se trouve à circuler dans différents secteurs par effet d'entraînement.

---

<sup>42</sup> Mathieu Jeanneau, vice-président aux affaires externes de la FEUS (2001-2002). *Rapport de la réunion du comité « Sherbrooke, ville étudiante »*, 27 août 2002.

<sup>43</sup> Mathieu Jeanneau, vice-président aux affaires externes de la FEUS (2001-2002). *Rapport de la réunion du comité « Sherbrooke, ville étudiante »*, 27 août 2002.

Par ailleurs, en améliorant le service de transport offert à Sherbrooke, l'Université de Sherbrooke deviendrait plus attrayante grâce aux bonnes mentions qu'elle recevrait lors des évaluations des universités.<sup>44</sup> Ainsi, plus d'étudiants seraient amenés à poursuivre leurs études dans la région, ce qui favoriserait également la croissance économique tout en attirant une clientèle supplémentaire pour la STS.

Enfin, des améliorations au transport local, en commençant par le *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge*, semblent être favorables pour l'ensemble des domaines économiques de la ville.

## **5. Améliorer les conditions de vie urbaine de tous les citoyens sherbrookoïses**

Des initiatives relatives à l'amélioration du transport urbain sont massivement soutenues par la population globale, même chez celle qui n'utilise pas le transport en commun. Les raisons de ce soutien général sont nombreuses : moins d'émission de gaz à effet de serre, sécurité accrue à cause des fréquences de passage augmentées et des heures de service allongées, moins de circulation dans les zones résidentielles à proximité des institutions participantes. De plus, économies remarquables sur la construction de nouveaux stationnements permettant ainsi d'investir ailleurs dans les institutions, pour offrir de meilleurs services et à des coûts moindres aux Sherbrookoïses, comme dans les bibliothèques, parcs et les réseaux informatiques.

Ainsi, on se rend compte que des démarches de modifications au service de transport trouvent appui non seulement chez les étudiants, mais également chez les citoyens moyens qui y voient des avantages majeurs. D'ailleurs, en 2000, M. Rouleau,

---

<sup>44</sup> Ingrid Peritz, « When Small is Beautiful », *The Globe and Mail*, Toronto, le mercredi 23 octobre 2002, p. D4.

alors conseiller municipal du quartier Ouest, soulevait la problématique du stationnement dans le quartier universitaire.<sup>45</sup> Plusieurs résidents se plaignaient de voir leurs rues encombrées de véhicules. Notre revendication est une solution envisageable pour ce problème, sans qu'il n'y est de perdant entre les étudiants et les résidents.

Donc, parce qu'il reçoit l'appui de la population, le *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge* encouragerait une certaine marque de respect envers la STS. En effet, les Sherbrookoïses interpréteraient la mise en œuvre d'une action concrète par la société de transport comme une compréhension véritable de la situation des étudiants.

## **6. Conclusion**

C'est donc pour plusieurs raisons que la FEUS revendique le *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge*. Un tel laissez-passer, en plus de respecter la mission de la STS et d'augmenter l'achalandage de ses services, est un choix qui améliore l'environnement et l'économie de la ville de Sherbrooke.

De plus, une telle ouverture de la part de la société de transport permettrait de renouer la collaboration entre celle-ci et la FEUS et de relancer le dialogue entre les deux partis. Cependant, la mise en place de notre revendication est nécessaire pour toute entente ultérieure qui pourrait avoir lieu pour instaurer une alliance vers la passe dite universelle. La FEUS a pour mandat de défendre les intérêts des étudiants de l'Université et elle ne voudra pas donner son aval à un laissez-passer universel qui soit désavantageux pour ses membres. Nous considérons donc que nous avons clairement établi les raisons pourquoi le *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge* est une condition *sine qua non* à une négociation d'un projet d'instauration d'un laissez-passer universel à Sherbrooke.

---

<sup>45</sup> Sébastien Lajoie, « Rouleau se range avec les étudiants », *La Tribune*, le lundi 7 août 2000.

## **D) Passe universelle : une alliance ultérieure entre la STS et la FEUS**

Certaines sociétés de transport situées dans des villes universitaires ont instauré un programme spécial appelé « U-Pass » ou passe universelle. Cette passe se définit par un droit de passage, applicable en tout temps grâce à la carte étudiante, obtenu par des frais prélevés sur les comptes semestriels des étudiants. Quelques villes canadiennes et plusieurs américaines ont mis en place ce système afin de diminuer les frais de transport en commun et de développer de bonnes habitudes en lien avec la sauvegarde de l'environnement. Ces programmes remontent, dans certains cas, aux années 1960. Cependant, au Canada, seulement six institutions d'enseignement post-secondaire offrent un tel service tandis que ce nombre a augmenté à 50 aux États-Unis. Pour donner un aperçu des mesures mises en place dans certaines villes pour réussir ce projet, nous présentons les exemples de l'Université de Victoria et de l'Université de Washington. Ensuite, nous expliquerons les conditions *sine qua non* de l'implantation de ladite passe à Sherbrooke et leur nécessité pour assurer le succès d'un tel projet.

### **1. *Historicité du phénomène***

Un des programmes canadiens de passe universelle les plus récents est celui de l'Université de Victoria en Colombie-Britannique. Il a été instauré en septembre 1999 à la suite de seulement dix mois de travail et de conceptualisation. L'initiative et les efforts des associations étudiantes de la région de Victoria, à l'origine de cette création, ont donc permis de franchir les nombreuses étapes de réalisation rapidement et efficacement.

Pour réaliser l'implantation de ladite passe, un sondage auprès de 1000 étudiants des établissements d'enseignement post-secondaire de la région de Victoria a été effectué pour mesurer l'intérêt d'un tel projet. Les associations étudiantes ont ainsi appris qu'entre

54 et 59 % des différents groupes étudiants étaient en faveur de la passe universelle.<sup>46</sup> À partir de ces résultats, des négociations ont été entreprises avec la BC Transit (société provinciale de transport en commun qui dessert entre autres le « Grand Victoria ») pour en arriver à une proposition entérinée par les étudiants en référendum au printemps 1999.

Pour assurer la réussite du projet, les représentants étudiants et la société de transport ont conclu à des prix réduits très bas et à une amélioration de la qualité, de la quantité et de la durée du service. En effet, 25 % des étudiants utilisent le transport en commun : il a donc fallu des campagnes visant directement les cyclistes, les piétons et les propriétaires de voitures (qui payaient déjà leur part avec les frais de stationnement). On a encouragé les cyclistes et les piétons à penser aux journées de pluie et aux vents d'hiver; les automobilistes, aux problèmes relatifs aux espaces insuffisants de stationnement. On a également augmenté la fréquence de passage des autobus vers des destinations clés comme l'Université, le centre commercial de la région, les plages avoisinantes et le centre-ville de Victoria; ajouté des autobus aux heures de pointe de l'avant-midi et de l'après-midi; allongé les heures de service pour que les derniers autobus partant de l'Université quittent plus tard. Le projet a ensuite été soutenu par le reste de la communauté et des corps politiques. De plus, un an plus tard, un référendum dont la question portait sur le renouvellement du programme de la *U-Pass*, reçut une réponse majoritairement positive de 83 % pour<sup>47</sup>. Il est donc flagrant que les usagers sont très satisfaits des services et des tarifs implantés et modifiés depuis 1999.

Un autre exemple d'implantation de passe universelle qui réussit grâce à un service adéquat est celui de l'Université de Washington qui est en fonction depuis 1991.<sup>48</sup>

---

<sup>46</sup> Rob Fleming, *U-Pass: The Universal Bus Pass*, disponible à partir du site de l'ACTU. Adresse url, consultée le vendredi 14 février 2003 : <http://www.cutaactu.on.ca>

<sup>47</sup> *Ibidem*, adresse url donnée.

<sup>48</sup> Deanna Yerichuk, *U-PASS: Programme de gestion du transport de l'Université de Washington*. Adresse , consultée le vendredi 14 février 2003 : <http://www.toolsofchange.com/francais/CaseStudies/default.asp?ID=96>

Puisqu'un sondage téléphonique mené à Washington a révélé que souvent les usagers n'utilisaient pas le même moyen de transport de façon régulière, le programme *U-Pass* a alors été conçu pour répondre aux besoins variés des usagers en offrant des options de moyens de déplacement beaucoup plus flexibles. L'Université visait d'abord et avant tout la souplesse du service pour répondre adéquatement à la clientèle du service de transport et pour diminuer le nombre de véhicules à passager unique (VPU) dans chacun de ses trois campus afin de réduire la circulation dans le voisinage.

Un élément clé du succès du programme de passe universelle à Washington fut les mesures financières incitatives et dissuasives. En effet, la passe a été instaurée au prix très abordable de 9,00 \$ par mois pour le personnel administratif et enseignant, et de 6,67 \$ pour les étudiants. De plus, l'adhésion au programme était simple; il fonctionnait par autocollant sur la carte étudiante, et libre, c'est-à-dire qu'**aucuns frais n'étaient facturés** pour ceux qui ne souhaitaient pas participer. Cependant, pour décourager l'utilisation de l'automobile, l'Université a augmenté les tarifs de stationnement, ce qui semble avoir été efficace. Comme autres améliorations apportées au service de transport pour le rendre plus attrayant, il y a eu l'instauration d'une navette *Déplacements en soirée* gratuite pour les détenteurs de la *U-Pass*. Enfin, la passe permettait également aux usagers de bénéficier de rabais dans un certain nombre de magasins, à distance de marche du campus. Des rabais sur la nourriture, les livres, les accessoires pour bicyclettes, les vêtements, les services de buanderie et même sur des services d'optométrie et de massage leur ont été accordés, ce qui invite d'autant plus les usagers du transport en commun à consommer d'autres biens favorisant la croissance économique de la région grâce aux économies dont ils profitent par la *U-Pass*.

En lien avec l'important succès qu'a connu la passe universelle à l'Université de Washington, les autorités font des recommandations claires et spécifiques à ceux qui voudraient implanter un tel programme :

L'heureuse combinaison des mesures financières incitatives et dissuasives, soit l'augmentation du tarif de stationnement et l'offre de modes de transport à prix abordable, s'est avérée un moyen fructueux pour stimuler la participation accrue au programme.

Reconnaissant la difficulté de modifier les habitudes de transport, le programme U-PASS a été conçu pour être aussi flexible et adaptable que possible. La philosophie du programme : si une personne conduit pour se rendre au travail, le fait de réduire le nombre de ses déplacements seul a un impact positif.<sup>49</sup>

Bref, nous remarquons dans ces deux cas de succès du programme de la *U-Pass* que d'importantes améliorations avaient été apportées au service de transport en commun pour le rendre plus attrayant et pour mieux répondre aux besoins de la clientèle.

## **2. Conditions sine qua non à l'implantation d'une passe dite universelle à Sherbrooke**

Un programme ressemblant au projet de passe universelle serait probablement possible à Sherbrooke grâce à l'importance de la proportion d'étudiants dans la population et dans la clientèle d'utilisateurs de la STS. Toutefois, des changements majeurs devront avoir lieu avant de pouvoir négocier une telle passe. De même, la FEUS insistent sur certaines conditions *sine qua non* audit projet pour s'assurer de la prise en compte des droits et des besoins des étudiants. Ainsi, la FEUS entend défendre ses membres en réclamant certaines conditions.

### **2.1 Dialogue et collaboration entre la STS et la FEUS**

Par l'analyse des deux études de cas exposées précédemment, nous remarquons que le dialogue entre les universités, les associations étudiantes et les services de transport local était ouvert et que toutes les parties collaboraient au projet. Ainsi, la FEUS considère primordial de renouer la collaboration avec la STS et que celle-ci fasse preuve

---

<sup>49</sup> *Ibidem*, adresse url donnée.

de conciliation en améliorant ses services en fonction des étudiants. Par conséquent, la confiance pourrait renaître entre les deux organisations et une future alliance pour un projet commun pourrait être possible.

## **2.2 Améliorations au service offert par la STS**

Tout au long du présent document, nous expliquons en quoi des améliorations urgentes doivent être apportées pour répondre à la clientèle étudiante. Par ailleurs, l'historicité du phénomène de la *U-Pass* a démontré que des modifications au service de transport local sont toujours incluses dans la réussite de ces projets. Par conséquent, si la STS entend développer un projet de passe dite universelle, elle devra sans contredit apporter plus de souplesse à son service et prendre en considération les demandes de sa clientèle étudiante.

## **2.3 Proposition de la passe entérinée en référendum**

Aucun projet de passe universelle ne pourra être implanté sans l'accord des étudiants par un référendum sur la question. D'abord, ce référendum permettrait d'aller chercher l'opinion de la population étudiante sur la question et, ensuite, il renforcerait l'impression chez les étudiants que la STS est vraiment à l'écoute d'eux et qu'elle cherche à mieux servir ses clients. D'ailleurs, la FEUS et ses membres considèrent primordial de sonder l'opinion de la population étudiante et d'obtenir son accord avant de procéder à un changement majeur qui viendrait modifier leur mode de vie.

## 2.4 Négociations des frais inhérents à la passe avec la FEUS

La société de transport ne pourrait pas fixer elle-même le tarif d'une passe dite universelle. Nous demandons à ce que les frais inhérents à la passe soient négociés avec la FEUS, et ce, à chaque année pour que ces prix soient très abordables et qu'ils favorisent l'adhésion des étudiants au programme. D'ailleurs, la FEUS a le mandat d'assurer l'amélioration de la qualité de la condition étudiante et de représenter ses membres dans cette visée.

## 2.5 Possibilité pour les étudiants de se retirer du service

Tout comme l'a permis l'Université de Washington, nous croyons qu'il est nécessaire que tout étudiant ne désirant pas profiter du programme d'une passe dite universelle puisse se retirer **sans aucune pénalité**. Premièrement, cette caractéristique permettrait à un plus grand nombre d'étudiants d'être en accord avec la proposition sur le transport, car ils ne se sentiraient pas pris au piège et seraient plus enclins à être en faveur du projet pour le bien-être de l'ensemble de la population. Deuxièmement, cette particularité du programme respecterait chacun des étudiants et sa réalité, ce qui fait également partie de ce qu'on appelle la souplesse du service.

Ainsi, par nos conditions claires et établies, nous espérons défendre les droits des étudiants de l'Université de Sherbrooke. De plus, nous tenons à collaborer avec la STS pour la réalisation de tels projets qui nous tiennent à cœur et qui amélioreraient non seulement la condition étudiante, mais également les services urbains offerts à Sherbrooke.

## Conclusion

L'efficacité du transport en commun dans une région urbaine est essentielle afin de promouvoir celle-ci et de la rendre plus intéressante aux étrangers. D'ailleurs, la Ville de Sherbrooke et son université attirent chaque année des milliers d'étudiants provenant des quatre coins de la province. Toutefois, les études du *Globe and Mail* et de la revue *Maclean's* portent à croire que le transport en commun sherbrookoïse devrait être amélioré. Ainsi, la Fédération étudiante de l'Université de Sherbrooke s'est penchée sur la question afin d'identifier ce qui rendrait le service de transport plus attrayant aux yeux de leurs membres. Ce processus a abouti à quelques recommandations nécessaires à l'amélioration du transport local telles que relier les campus Est et Ouest de l'Université, créer une ligne de nuit entre le centre-ville et le campus universitaire, offrir un service dans les arrondissements de Brompton et de Deauville, augmenter la fréquence de certains trajets en soirée et créer un poste d'utilisateur étudiant au sein du Conseil d'administration de la STS. Par de telles mesures, la société de transport participerait à faire de notre environnement social un meilleur endroit où s'installer et évoluer pour une période donnée ou indéterminée.

De plus, puisque chaque dépense de survie, qui réduit le revenu personnel disponible des étudiants, décroît proportionnellement les dépenses de loisir, de sortie et d'investissement à long terme des agents économiques, nous croyons que la STS doit favoriser un tarif réduit offert à tous les étudiants afin de promouvoir la croissance économique de la région. D'ailleurs, qu'il soit âgé de 20 ans ou de 25 ans, un étudiant à temps plein n'a habituellement pas les revenus d'un adulte faisant partie de la population active. Donc, dans le but d'offrir un service juste et équitable, nous croyons que la STS devrait rétablir le *laissez-passer à tarif réduit sans restriction d'âge*. Par cet engagement, la STS s'assurerait d'une meilleure entente avec les étudiants et leurs représentants tout en contribuant à favoriser l'utilisation d'un moyen de locomotion environnemental. Finalement, puisque les revenus de la société de transport proviennent majoritairement de

subventions gouvernementales (municipales, provinciales et fédérales), nous croyons que la STS devrait être redevable devant ces instances et contribuer à offrir un service de qualité et accessible à tous les citoyens.

En accordant le tarif réduit à tous les étudiants, la STS ferait preuve d'ouverture, ce qui faciliterait sûrement une alliance entre celle-ci et la FEUS dans le but de créer éventuellement une passe plus universelle. Toutefois, les deux organisations devront trouver un terrain d'entente et se faire confiance pour établir un tel projet et répondre toutes deux à leurs objectifs professionnels, c'est-à-dire, pour la STS, offrir un service de qualité à sa clientèle tout en stabilisant son budget et, pour la FEUS, faire valoir les droits et besoins de leurs membres. De plus, les étudiants seront plus enclins à donner leur accord s'ils sentent que leur liberté de choix ainsi que leurs besoins réels sont entendus et respectés par la société locale. D'ailleurs, la réussite des passes dites universelles repose, comme nous l'avons vue, sur des améliorations de services pour mieux s'adapter à la clientèle visée. Enfin, nous espérons que cette alliance sera possible dans un futur rapproché.

En tenant compte des ententes antérieures entre la FEUS et la STS ainsi que des caractéristiques spécifiques au transport à Sherbrooke, nous croyons que des améliorations de service sont possibles, qu'un tarif réduit accessible à tous les étudiants est possible et que l'établissement futur d'une passe dite universelle et sous conditions est possible. Nous offrons d'ailleurs notre entière collaboration pour soutenir la Société de transport de Sherbrooke dans toute démarche visant à sonder l'intérêt de la population étudiante. En terminant, nous souhaitons la croissance économique de la Ville de Sherbrooke par la venue d'étudiants de toutes les régions, car nous savons que tous en profiteraient. Nous réitérons donc notre demande de collaboration entre la FEUS, la CRES, la STS et la Ville de Sherbrooke dans la réalisation de cette revendication et de ces recommandations, dans l'accomplissement du respect des différences de statuts sociaux et des situations financières qui leur sont inhérentes.