

STATIONNEMENT : UNE AUGMENTATION DE 40% SUR TROIS ANS ! UNE VISION DE LOGIQUE COMPTABLE !

Une hausse de 40%...

Lors de la dernière rencontre du Comité-conseil d'usagers des déplacements, transport et stationnement¹, le 15 mai 2008, l'Université Laval nous a avisés que le prix des vignettes, des parcomètres et des horodateurs serait augmenté de 18% en 2008-2009, de 12% en 2009-2010 et de 10% en 2010-2011. En bref, cela veut dire que le prix d'un permis annuel (trois sessions) de catégorie 1 passera de 564 \$ qu'il coûte actuellement à 666 \$ en 2008-2009, à 746 \$ en 2009-2010 et à 821 \$ en 2010-2011 ! Qui dit mieux ?

Des profits de 1,5 millions...

Comment l'Université justifie-t-elle une telle hausse des permis de stationnement ? Comment se fait-il que la Fondation de l'Université Laval, qui est responsable de la gestion du parc de stationnement depuis 2001-2002, peut engranger des profits de plus de 1,5 millions², sur des revenus nets de plus de 4,8 millions, sans retourner aux usagers cet excédent sous forme de reçu d'impôt ? Pourquoi l'Université Laval ne prend-elle pas le virage du développement durable comme le fait l'Université de Sherbrooke par des mesures incitatives aux transports alternatifs ?

TARIF DU STATIONNEMENT À L'UNIVERSITÉ LAVAL 1997-2011 VIGNETTE ANNUELLE, CATÉGORIE 1

Année	Hausse en %	Prix \$	Avec TPS TVQ
2010-2011	10	821	
2009-2010	12	746	
2008-2009	18	666	
2007-2008	6,5	564	
2006-2007	3,5	530	
2005-2006	2,5	512	
2004-2005	2	500	
2003-2004	2	490	
2002-2003	2	480	
2001-2002	2	411	472
2000-2001	Nil	403	463
1999-2000	2	403	463
1998-1999	1	395	454
1997-1998		391	450

Sources : Rapport des rencontres du Comité de stationnement

Aucune réserve pour les infrastructures et l'entretien...

Malgré une hausse des revenus de 5,01%³ en 2007-2008 et de plus de 53% depuis 1998⁴, l'Université Laval vient de nous annoncer une nouvelle hausse de 40% des permis de

- Présentation au Comité par le Service de sécurité et de prévention, secteur déplacements, transport et stationnement, 61^e réunion, 15 mai 2008, p. 26.
- Revenus totaux de 3 784 940 \$ au 31 mai 1998 à 5 832 414 \$ au 31 mars 2008. Compte rendu de la 49^e réunion du Comité du stationnement, 26 mars 1999, pièce 49.3.2 et compte rendu de la 61^e réunion, 15 mai 2008, page 26.

SOMMAIRE

- Point de vue
- Collecte de fonds pour les 252 travailleurs du *Journal de Québec* en conflit depuis treize mois

Expresso Éclair

Volume XII, numéro 6 – Mai 2008

Expresso est publié par le Syndicat des chargées et chargés de cours de l'Université Laval inc., (SCCCUL) à l'intention de ses membres.

Coordination : **Nicole Blouin**
Comité de rédaction : **Nicole Blouin, Mireille Boisvert, Puma Freytag**
Textes : **Nicole Blouin et Gilles Fontaine**

Révision linguistique : **Mireille Boisvert**
Infographie : **Pouliot Guay graphistes**

SCCCUL

2325, rue de l'Université
Pavillon Alphonse-Desjardins
Bureau 3304

Québec (Québec)
G1V 0A6

Téléphone : (418) 656-2202

Télécopieur : (418) 656-3186

Courriel : scccul@scccul.ulaval.ca

www.ulaval.ca/scccul

1 Nouveau nom du Comité du stationnement adopté au Conseil exécutif de l'Université Laval le 13 novembre 2007 et dont nous avons appris la modification lors de la 61^e rencontre du Comité... le 15 mai 2008 !

2 Suite à une demande de votre représentant, l'Université nous a distribué l'estimé des résultats et dépenses pour l'exercice 2006-2007... le dernier disponible datait du 31 mai 2000 (51^e réunion, 28 avril 2000) et le rapport annuel de la Fondation de l'Université Laval. www.ful.ulaval.ca/fondation/RapportAnnuel2006-2007web.pdf [Page consultée le 26 mai 2008].

3 Revenus totaux de 3 784 940 \$ au 31 mai 1998 à 5 832 414 \$ au 31 mars 2008. Compte rendu de la 49^e réunion du Comité du stationnement, 26 mars 1999, pièce 49.3.2 et compte rendu de la 61^e réunion, 15 mai 2008, page 26.

stationnement. Elle justifie cette hausse afin de permettre la réalisation de travaux estimés à plus de 9 millions⁵ dans le parc-auto du PEPS et à 7,3 millions pour celui du pavillon Vandry. Elle entend aussi mener à bien une refonte complète de la plate-forme informatique des opérations du service du stationnement qui date du début des années 1990. À quel prix se fera cette refonte informatique? Qui va la payer? Les usagers? Avec de nouvelles hausses de tarifs qui s'ajouteront aux 40%? Il est clair que le 40% de hausse ne tient pas compte de cette refonte... les prix n'étant pas encore connus à ce jour!

Comment se fait-il que l'Université n'ait pas créé de réserve, à même les surplus du stationnement, afin de permettre la réalisation de ces travaux? Qu'advient-il lorsque des travaux seront à réaliser, dans quelques années, dans le parc-auto du pavillon Alphonse-Desjardins (1995)? Il est à noter que les derniers travaux dans le parc-auto du PEPS, en 1999, coûtent, en capital et intérêts, près de 900 000 \$ par an; cette dette ne sera payée qu'en 2014!

Une gestion rétrograde!

Depuis 2001-2002, la gestion et l'administration du stationnement ont été transférées à la Fondation de l'Université Laval. À ce moment, l'Université a réalisé une économie de taxes (TPS et TVQ) de 15,025%, soit une somme de près de 300 000 \$. Et, bien entendu... le prix des permis a été maintenu à ce qu'il était après les taxes applicables: les usagers ont donc subi une hausse des permis de 17% (15,025% pour la TPS-TVQ et de 2% pour couvrir l'IPC⁶). C'est ainsi que, depuis le transfert de gestion des stationnements, la Fondation de l'Université Laval empoche les millions, que nous l'évaluons à plus de 5 millions, résultant des excédents, et ce, sans investir dans la pérennité des infrastructures et, encore moins, dans les alternatives à l'automobile. Si l'Université obligeait la Fondation à prévoir des réserves pour les travaux d'infrastructures et à investir dans des alternatives au stationnement... elle ferait preuve de vision!

Imaginons seulement que la moitié des excédents soit réinvestie dans la réduction, pour les employés et les étudiants, du laissez-passer du RTC... c'est plus de 750 000 \$ annuellement

5 Ces travaux étaient estimés à 5 millions en 2006-2007. Compte rendu de la 60^e réunion, p. 16.

6 La hausse du coût des permis était, à cette époque, maintenant révolue, basée sur l'Indice des Prix à la Consommation (IPC).

qui seraient injectés dans les transports alternatifs; soit l'équivalent de 1400 laissez-passer annuels du RTC au tarif étudiant +! À terme, il en résulterait une baisse des coûts d'entretien et de gestion du parc de stationnement. Le campus serait aussi plus sécuritaire pour les piétons et moins encombré de voitures aux heures de débuts et de fins des cours... L'Université Laval manque de vision écologiste... La Fondation de l'Université Laval n'est pas *De toutes les révolutions*; du moins pas de celle du développement durable...

Si la gestion du parc de stationnement revient à la Fondation de l'Université Laval, comment se fait-il que les travaux, emprunts, location de stationnements externes, mobilier et équipements soient à la charge de l'Université; et donc des usagers? Pourquoi la Fondation n'assume-t-elle que les frais d'opération et de loyer tout en empochant tous les profits⁷? Comment l'Université justifie-t-elle que les travaux d'entretien des stationnements extérieurs n'ont été que de 215 000 \$ en 2007-2008 sur des revenus totaux de plus de 5,8 millions... et des profits de plus de 1,5 millions⁸?

Faire preuve de vision... est-ce trop demander à l'Université Laval?

L'Université ne devrait-elle pas, à l'instar de l'Université de Sherbrooke, réinvestir une portion de la vente des permis dans un fonds de développement durable et un dans fonds d'investissement. Un permis de stationnement annuel à l'Université de Sherbrooke coûte 487,25 \$. De cette somme, 112,25 \$ sont versés au fonds de développement durable et 12 \$ dans un fonds d'investissement⁹. De plus, les employés de l'Université de Sherbrooke peuvent réaliser des économies de 25% du coût régulier du laissez-passer de la Société de transport de Sherbrooke.

7 La Fondation, par convention, paye un loyer de base de 1,6 millions et verse 20% des revenus bruts du stationnement à l'Université. En 2006-2007, la Fondation a encaissé des revenus de 4,8 millions pour 3,3 millions de dépenses: un excédent de 1,5 millions...

8 Rapport annuel de la Fondation de l'Université Laval. Page consultée le 26 mai 2008. www.ful.ulaval.ca/fondation/RapportAnnuel2006-2007web.pdf

9 L'Université de Sherbrooke a versé 220 000 \$ dans ce fonds de développement durable en 2006-2007. L'Université Laval vient de mettre sur pied un tel fonds avec un budget de 400 000 \$. Pourquoi ne pas prendre cet argent à même les permis de stationnement et son surplus de 1,5 millions?

Ce même laissez-passer, il faut le souligner, est gratuit, depuis 2004, pour tous les étudiants. L'Université de Sherbrooke fait preuve de vision...¹⁰

L'Université Laval et sa Fondation gèrent les stationnements en fonction d'une simple logique comptable alors que le développement durable, et la **nécessaire** révolution de pensée qu'elle impose, dépassent largement une telle optique. Il faut prendre en compte tous les avantages qu'une politique d'investissement dans les transports alternatifs entraîne: réduction des gaz à effet de serre, désengorgement des stationnements, amélioration de la qualité de vie sur le campus, sécurité accrue pour les piétons et les cyclistes, récupération d'espace de stationnement et amélioration de la santé des étudiants et des employés. Le rapport du Comité d'aménagement de l'Université Laval (CAMUL), déposé en 2005, recommandait de réduire la quantité visible de stationnements dans le «carré bleu» situé au centre du campus... pourquoi ne pas les éliminer tout en instaurant une véritable politique de transport? L'Université de Sherbrooke fait preuve d'innovation en matière de transport et sa population étudiante est en hausse. De plus, selon l'enquête 2007 du *Globe and Mail*, «l'Université de Sherbrooke

obtient notamment la meilleure cote au Canada pour son excellente réputation auprès des employeurs, la **qualité des services aux étudiants**, la qualité de la préparation à la carrière, la **qualité du service de transports en commun** offert aux étudiants et la **sécurité** de ses campus.»¹¹ Ce n'est pas la prolifération des caméras de surveillance, par des investissements de 22 000 \$ en 2007-2008 et des prévisions d'investissement de 15 000 \$ en 2008-2009, qui renforcera le sentiment de sécurité et le développement d'une politique de transport sur le campus...

«Quand une industrie s'arroge le droit de satisfaire, seule, un besoin élémentaire, jusque-là l'objet d'une réponse individuelle, elle produit un [tel] monopole. La consommation obligatoire d'un bien qui consomme beaucoup d'énergie (le transport motorisé) restreint les conditions de jouissance d'une valeur d'usage surabondante (la capacité innée de transit).» Ivan Illich, *Énergie et équité*, 1973.

Le permis... un don?

La Fondation de l'Université Laval est une fondation publique au sens de la loi de Revenu Canada. La distinction que fait Revenu Canada entre un achat et un don stipule que dans certaines circonstances, un donateur peut à la fois acheter un article (ici une vignette) d'une fondation et faire un don à condition que la valeur marchande du bien soit inférieure à 80% de la valeur du paiement. En clair, «le montant admissible d'un don est l'excédent de la juste valeur marchande du bien que vous avez donné, sur le montant de tout avantage que vous recevez ou qui est recevable pour le don.»¹².

Stationnement • Bilan 2006-2007				
	Université Laval		Fondation	
	Revenus	Dépenses	Revenus	Dépenses
Revenus totaux estimés 6,114M\$ ¹	1 237 224		4 876 776	
Loyer de base ²	1 600 000			1 600 000
Frais d'opération (salaire, déneigement, électricité, fournitures, consultant)				1 595 558
Honoraires de gestion ³	159 555			159 555
Service de la dette (PEPS 1999 /15 ans)		894 679		
Emprunt de 800 000 (cap. + int. / 5 ans)		295 679		
Réaménagement et rénovation		183 633		
Mobilier et équipement		76 340		
Location externe		147 015		
Immobilisation		1 400 000		
Total	2 996 779	2 996 779	4 876 776	3 355 114
Excédent			1 521 661	

1 La Fondation verse 20% des revenus bruts du stationnement à l'Université

Source: Comité-conseil d'usagers des déplacements, transport et stationnement, 15 mai 2008.

2 Le loyer de base du parc de stationnement est fixé à 1,6 millions.

3 La Fondation assume les frais d'exploitation et verse à l'Université des honoraires de gestion des opérations équivalentes à 10% de ces frais.

10 Site Internet de l'Université de Sherbrooke: page consultée le 26 mai 2008. www.usherbrooke.ca/sa/stationnement/annexes/fm_tarifs_stat.html. Il est à noter que la Fondation de l'Université de Sherbrooke gère aussi les stationnements du campus universitaire... et qu'elle s'est engagée à contribuer au fonds de développement durable de l'Université!

11 Site Internet de l'Université de Sherbrooke: page consultée le 26 mai 2008. www.usherbrooke.ca/accueil/nouvelles/aff_recentes.html?article=10417

12 Site Internet de Revenu Canada. Page consultée le 26 mai 2008. www.cra-arc.gc.ca/tax/charities/donors/receipts/3-f.html

*L'Américain moyen consacre plus de mille six cents heures par an à sa voiture. Il y est assis, qu'elle soit en marche ou à l'arrêt; il la gare ou cherche à le faire; il travaille pour payer le premier versement comptant ou les traites mensuelles, l'essence, les péages, l'assurance, les impôts et les contraventions. De ses seize heures de veille chaque jour, il en donne quatre à sa voiture, qu'il l'utilise ou qu'il gagne les moyens de le faire. Ce chiffre ne comprend même pas le temps absorbé par des activités secondaires imposées par la circulation: le temps passé à l'hôpital, au tribunal ou au garage, le temps passé à étudier la publicité automobile ou à recueillir des conseils pour acheter la prochaine fois une meilleure bagnole. Presque partout on constate que le coût total des accidents de la route et celui des universités sont du même ordre et qu'ils croissent avec le produit social. Mais, plus révélatrice encore, est l'exigence de temps qui s'y ajoute. S'il exerce une activité professionnelle, l'Américain moyen dépense mille six cents heures chaque année pour parcourir dix mille kilomètres; cela représente à peine 6 kilomètres à l'heure. Dans un pays dépourvu d'industrie de la circulation, les gens atteignent la même vitesse, mais ils vont où ils veulent à pied, en y consacrant non plus 28%, mais seulement 3 à 8% du budget-temps social. Ivan Illich, *Énergie et équité*, 1973.*

C'est ainsi que le surplus de 1,5 millions de la Fondation, sur des revenus totaux de 4,8 millions, constitue pour nous un don. À ce

titre, les détenteurs de vignettes devraient se faire remettre un reçu couvrant en gros 31% de son prix de vente.

POINT DE VUE

De mon bureau du pavillon Alphonse-Desjardins, je vois une bannière de la Fondation de l'Université Laval qui souligne l'objectif à atteindre auprès de la communauté universitaire pour la campagne annuelle *De toutes les révolutions!*: il est de 1 634 400\$. Considérant les profits nets des permis de stationnement qui s'élèvent à plus de 1,5 millions (2006-2007), je m'étonne et me questionne sur cet objectif. Car, en réalité, la Fondation pige littéralement chez les usagers du stationnement de la communauté universitaire plus de 1,5 millions et s'abstient de tout investissement structurel et de toute implication dans le développement des transports viables et durables. Pourquoi les profits de stationnement n'y sont-ils pas réinvestis? La page couverture du rapport annuel de la Fondation n'est pas en lien avec ses pratiques en matière de transport¹³. Comme exemple de bon citoyen corporatif, on repassera.

À quand une politique de transport sur le campus? Quand l'Université Laval fera-t-elle preuve de leadership en matière de développement des transports? À quand le laissez-passer annuel gratuit pour tous les employés et les étudiants? L'Université se doit d'être à l'avant-garde en matière environnementale... pourquoi ne pas y mettre le prix? Et récolter, à court, moyen et long terme, les bienfaits environnementaux et sociaux qui en découleront?

Depuis plus de cinq ans, je demande aux responsables du Stationnement pourquoi les visiteurs, lors des parties du Rouge et Or

(exemple: Rouge et Or - Football) n'ont pas à défrayer pour le stationnement... tout comme le font les usagers réguliers du campus ou les visiteurs aux joutes des Remparts ou lors de spectacles que ce soit au Colisée ou à ExpoCité! Toujours la même réponse... l'Université considère qu'on créerait un précédent et que, par conséquent, une telle facturation ne serait pas équitable¹⁴! Équitable pour qui? Certainement pas pour les usagers réguliers! Ceux-ci verront les tarifs augmenter de 40%. Et dire que près de 32% de ces hausses iront gonfler les coffres de la Fondation de l'Université Laval plutôt que de servir au développement d'une véritable politique de transport (entretien des structures et développement des transports viables)¹⁵. Et que dire des rabais octroyés à certaines organisations du campus... comme des permis estivaux à 50% de rabais soit de 62\$ au lieu de 124\$¹⁶?

Pour moi, il est clair que les excédents de 1,5 millions générés par les stationnements doivent servir en priorité 1) à leur entretien et 2) au développement des transports viable. En aucun cas ils ne devraient servir à financer une fondation publique.

Dites-vous qu'en prenant un permis de stationnement sur le campus, vous contribuez à la Fondation de l'Université Laval à la hauteur de 31% du prix de votre vignette. Pour ma part, cette année, j'ai fait un don de 174,84\$ à la Fondation de l'Université Laval... et j'attends toujours mon reçu d'impôt... où mieux encore... un laissez-passer annuel, gracieuseté de l'Université Laval pour moi et pour tous les employés et étudiants du campus.

Gilles Fontaine, trésorier du SCCCUL
Représentant du SCCCUL au Comité-conseil d'usagers des déplacements, transport et stationnement

13 Site Internet de la Fondation de l'Université Laval. Page consultée le 26 mai 2008. www.ful.ulaval.ca/fondation/RapportAnnuel2006-2007web.pdf

14 Compte rendu de la 56^e réunion, 28 novembre 2003, p. 4.

15 En 2003-2004, le Stationnement a émis 411 jours/stationnement de dérogation ou tolérance. Au frais de qui?

16 Permis de catégorie 3, 1 session, en date du 20 mai 2008.

COLLECTE DE FONDS POUR LES 252 TRAVAILLEURS DU *JOURNAL DE QUÉBEC* EN CONFLIT DEPUIS TREIZE MOIS

Un petit rappel pour venir en aide à des collègues syndiqués gravement touchés par un arrêt de travail, le 22 avril 2007.

Nous vous demandons de poser un geste de solidarité en envoyons un don à ces travailleurs et travailleuses qui depuis 13 mois ont relevé un autre défi, celui de produire cinq jours par semaine, le journal *Media Matin Québec* distribué gratuitement à la collectivité de Québec.

Tout don effectué en argent ou par chèque libellé à l'ordre du SCCCUL peut être acheminé au secrétariat du syndicat au 3304 du Pavillon Desjardins, 3^e étage. Les montants recueillis **d'ici le 15 juin 2008** seront envoyés aux 252 travailleurs et travailleuses en conflit.

Nicole Blouin

APPUI DES CHARGÉS-ES DE COURS DE L'UNIVERSITÉ LAVAL
AUX 252 TRAVAILLEURS SYNDIQUÉS DE LA RÉDACTION, DES BUREAUX ET DE L'IMPRIMERIE
DU JOURNAL DE QUÉBEC, EN ARRÊT DE TRAVAIL DEPUIS LE 22 AVRIL 2007.



SYNDICAT
DES CHARGÉS ET CHARGÉS DE COURS
DE L'UNIVERSITÉ LAVAL

