

**Le transport collectif rural
et son environnement légal
ATCRQ
Colloque 28 avril 2011**



**Mario Saint Laurent
directeur général**



La mobilité fait partie des ressources (c.-à-dire des richesses, des moyens dont on peut disposer) tout comme le territoire, l'énergie, la santé, l'environnement, etc.

Robert Rivier, LITEP ÉPFL

La double juridiction en transport collectif au Québec

La *Loi sur les transports* (L.R.Q., Chapitre T-12) établit 2 régimes pour la mise en place de services de transport collectif:

- La Commission des transports du Québec agit dans le cadre du *Règlement sur le transport par autobus*, découlant de l'article 5 de la loi,
- Les autorités municipales agissent dans le cadre de pouvoirs prévus aux art. 48.18 à 48.31 de la loi.

D'où la question de l'intégration, de la complémentarité ou même de la concurrence entre les services mis en place.



La double juridiction en transport collectif au Québec

- Actuellement, le régime à permis est surtout au niveau interrégional (réseau supérieur) et le réseau institué sous l'autorité des élus (locaux et régionaux) pour tout le territoire.
- Les défis sont donc devenus ceux de la complémentarité entre les deux niveaux et de l'intégration pour de l'offre globale.
- Les actions des AOT à l'intérieur de leur territoire ont donc nécessairement des effets sur les opérations interurbaines à permis.



Le régime de transport à permis

Les services fournis dans le cadre du Règlement sur le transport par autobus sont établis par des permis de la CTQ.

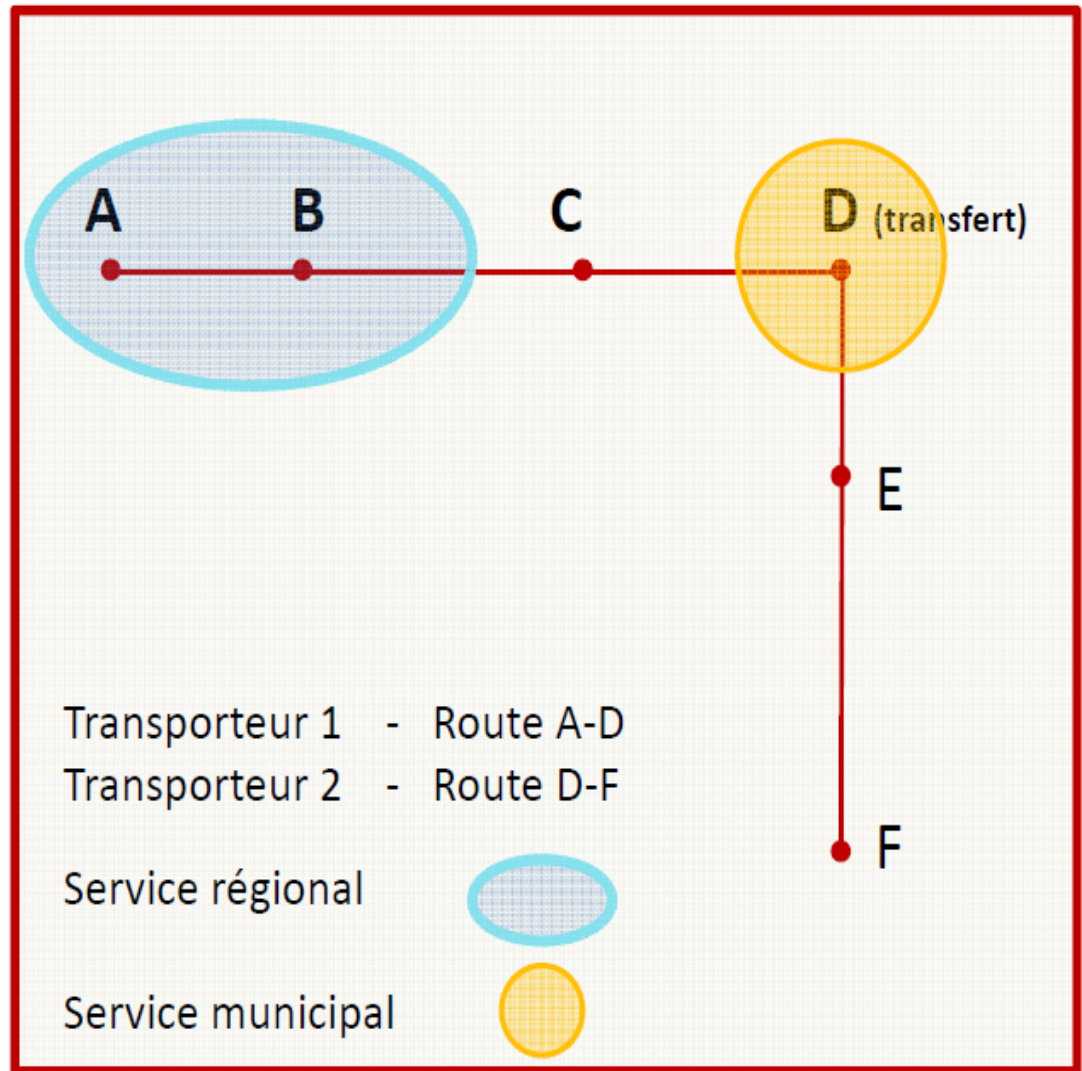
Des permis sont émis.

6 conditions s'appliquent

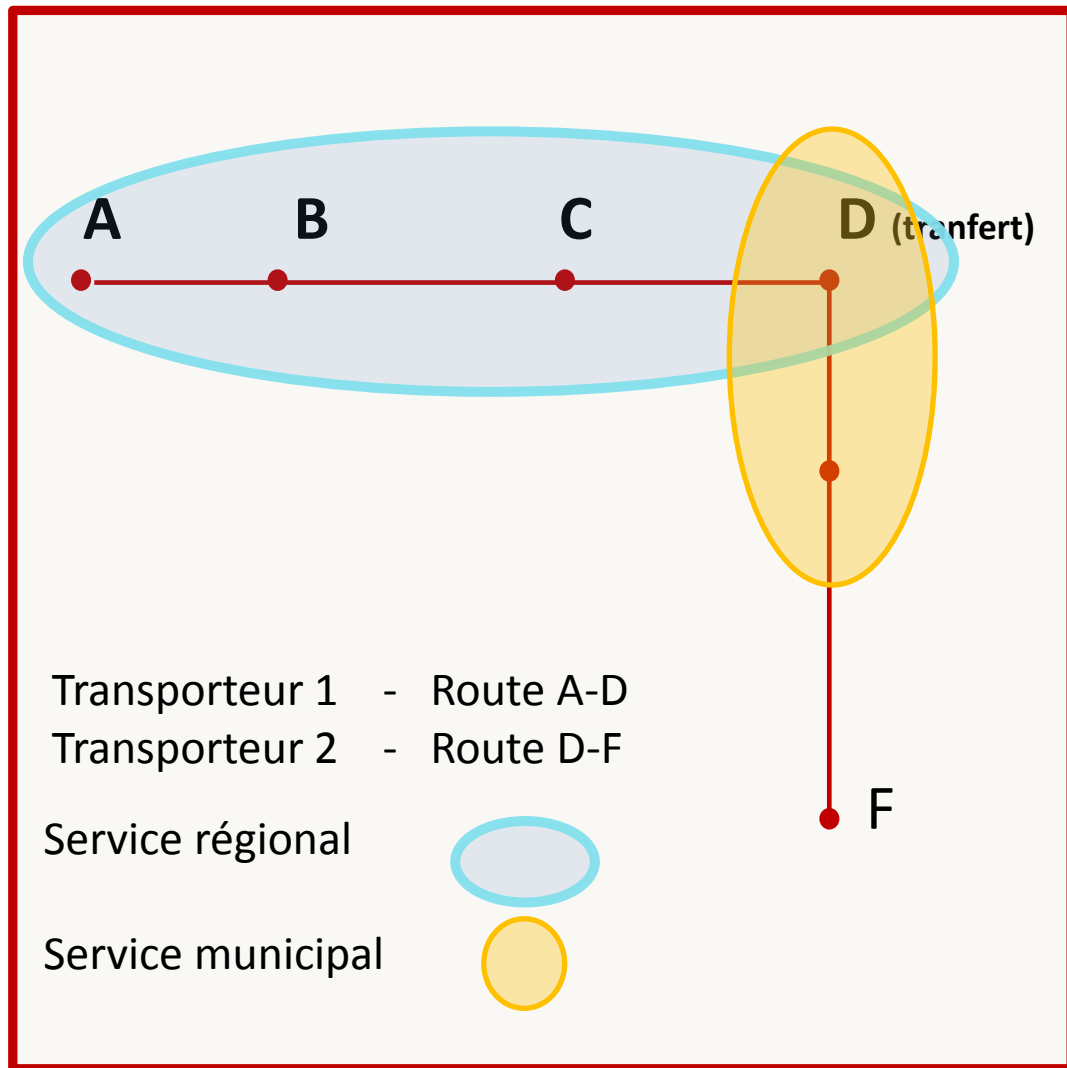
- 1° Cette personne possède des **connaissances ou une expérience pertinente** à l'exercice compétent de l'activité pour laquelle elle demande ce permis;
- 2° Cette personne présente des **assises financières suffisantes** pour assurer l'implantation et la viabilité de son entreprise;
- 3° Cette personne peut disposer des **ressources humaines et matérielles suffisantes** pour administrer et gérer avec efficacité son entreprise;
- 4° Les services pour lesquels cette personne demande ce permis **répondent aux besoins de la clientèle** ou de la population du territoire desservi, selon le cas;
- 5° **Les revenus projetés sont suffisants pour assurer la rentabilité des services** pour lesquels cette personne demande ce permis;
- 6° La délivrance du permis demandé par cette personne **n'est pas susceptible d'entraîner la disparition** de tout autre service de transport par autobus ou d'en affecter sensiblement la qualité.



Superposition de territoires desservis par des autorités municipales sur les routes desservies par le transport interurbain à permis :


















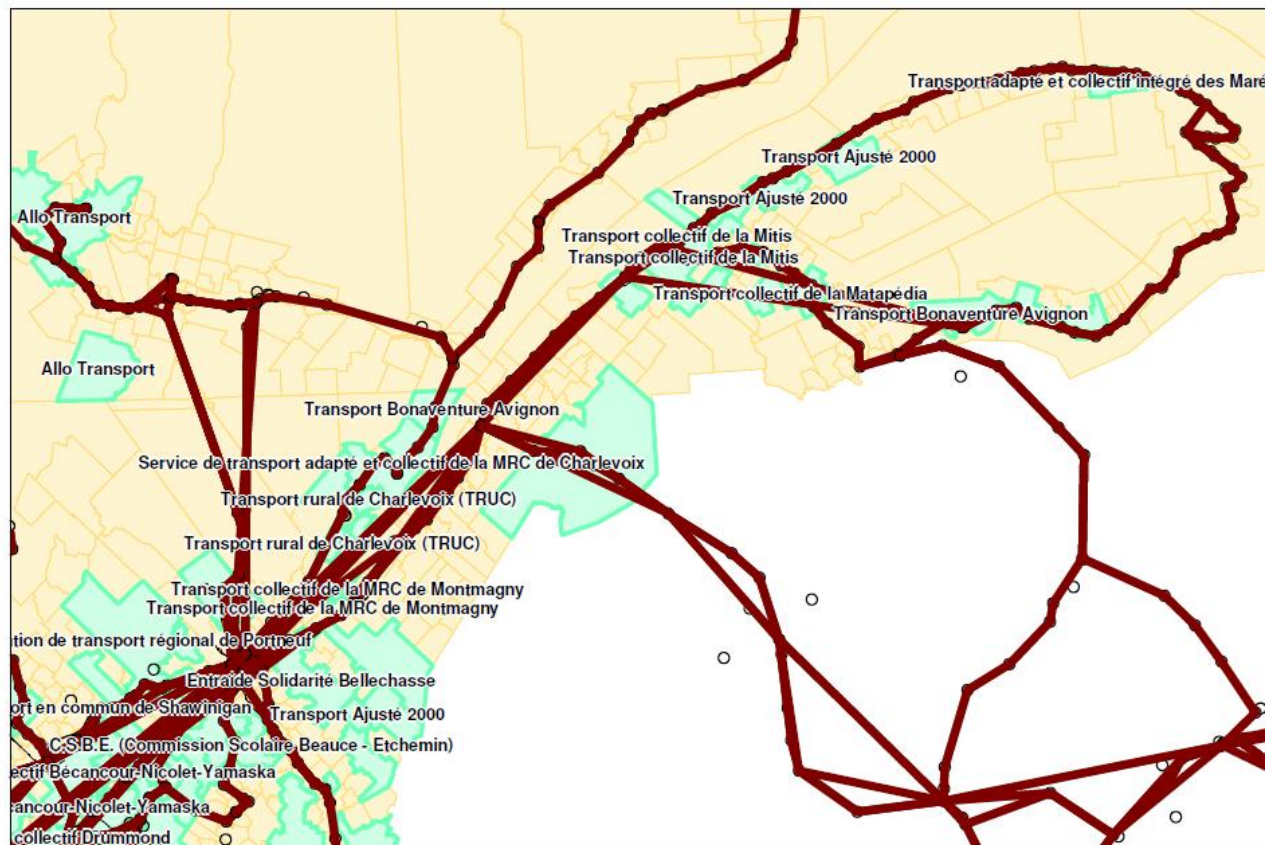
Superposition de territoires desservis par des autorités municipales sur les routes desservies par le transport interurbain à permis :



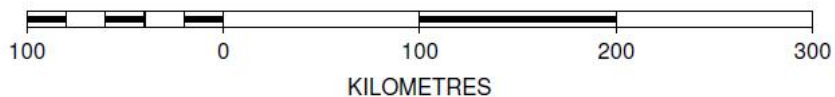
Ést du Québec

Transporteurs

-  AA1 lignes
-  AA1 arrêts
-  ACA lignes
-  ACA arrêts
-  ACT lignes
-  ACT arrêts
-  ADT lignes
-  ADT arrêts
-  ALT lignes
-  ALT arrêts
-  ATT lignes
-  ATT arrêts
-  BRA lignes
-  BRA arrêts
-  CHA lignes


















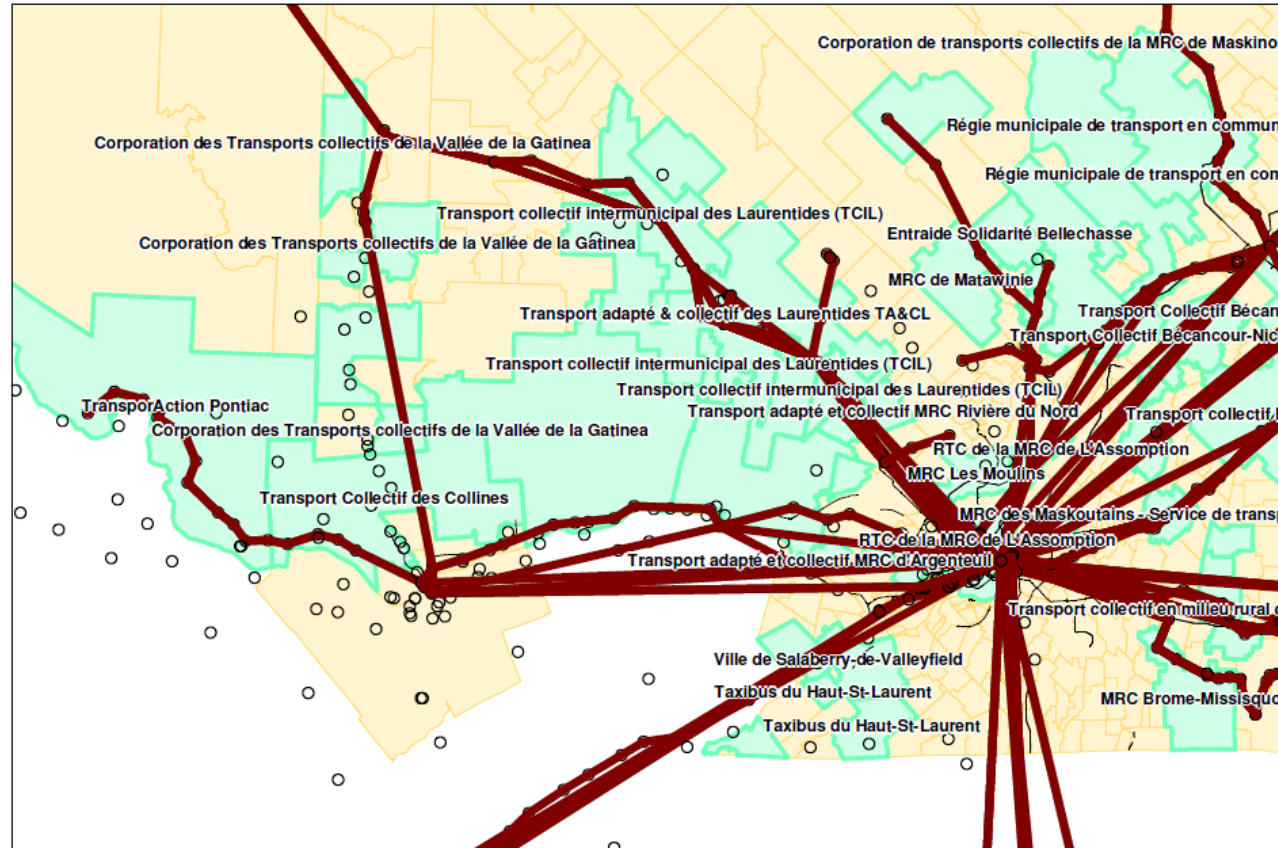
ECHELLE 1 : 4 198 663



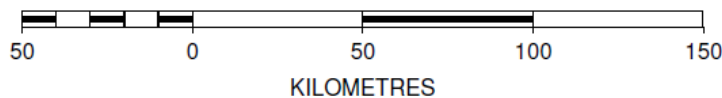
Ouest du Québec

Transporteurs

-  AA1 lignes
-  AA1 arrêts
-  ACA lignes
-  ACA arrêts
-  ACT lignes
-  ACT arrêts
-  ADT lignes
-  ADT arrêts
-  ALT lignes
-  ALT arrêts
-  ATT lignes
-  ATT arrêts
-  BRA lignes
-  BRA arrêts
-  CHA lignes



ECHELLE 1 : 2 429 782





L'aspect des
menaces

- L'élargissement du territoire du transport local, et
- le tarif réduit qu'il propose, de plus exempté de taxes;
- Font en sorte que des passagers des services interurbains actuels vont migrer vers des services subventionnés;
- Réduisant les revenus nécessaires à l'autofinancement des services interurbains
- Engendrant de réductions de services.





Constat

- Les actions posées par les municipalités pour la prise en charge de leur transport collectif local ont pour effet de les isoler du réseau supérieur interurbain;
- Ce dernier est donc affaibli d'autant. Et les régions, mieux dotées de services intérieurs, sont de plus en plus isolées en terme de transport collectif interurbain
- Ensemble, nous devons contrer ce cycle et faire en sorte que l'offre soit intégrée et que l'usage du transport collectif en soit enfin vraiment encouragé.





Notre défi
commun

- Développer une vision intermodale et une complémentarité dans l'intérêt des clients actuels et potentiels





Notre défi
commun

- Comparabilité tarifaire
- Interconnexion des horaires et des parcours
- Traitement égal des bagages, vélos, colis
- Politiques d'accompagnement, de rabais
- Vente réciproque de titres
- Réseau commun de lieux de vente de titres de transport



La double juridiction en transport collectif au Québec

Le fait que ces deux modes d'organisation soient de deux juridictions différentes, ne doit pas avoir pour effet de les opposer;

Des mécanismes doivent être instaurés afin de favoriser l'intégration harmonieuse des deux niveaux de service, la complémentarité et la continuité entre les échelles.



Merci

AP/Q
ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES
D'AUTOBUS DU QUÉBEC

