



Association des Transports Collectifs  
Ruraux du Québec

# UN TRANSPORT COLLECTIF POUR LES CITOYENS ET LES CITOYENNES DU QUÉBEC

| UNE POLITIQUE SUR LA MOBILITÉ

## **Mémoire adopté en séance du conseil d'administration** le 18 juin 2013

Présentation du conseil d'administration : M. Harry Gow président, M. Michel Simard vice-président et directeur d'Allô Transport au Saguenay, M. Claude Ménard, trésorier et directeur des services de transport de la Commission scolaire des Navigateurs, M. Lionel Fréchette, préfet de la MRC d'Arthabaska et administrateur et membres de différents comités à la Fédération québécoise des municipalités, Mme Anne Auclair administratrice et directeur de Mobilité (CGD du Québec métropolitain) et représentante de l'Association des CGD du Québec, Mme Sarah Gonthier administratrice, représentante de la Régie intermunicipale de la Gaspésie et des îles-de-la-Madeleine, Mme Louise Bourgeois administratrice et directrice générale du Transport adapté et collectif de Rivière-du Nord, Mme Francine Hervieux administratrice et présidente de taxibus de Val d'or, M. Armand Hubert administrateur et maire de la municipalité de Bois-Franc et responsable du transport collectif à la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau.



## POLITIQUE SUR LA MOBILITÉ :

Les différentes réflexions, constats, analyses et recommandations que nous retrouvons dans notre mémoire, sont basés non seulement sur les éléments qui se retrouvent dans le document de consultation de votre ministère, mais également sur notre connaissance des pratiques sur le terrain et notre expertise non corporatiste du transport collectif régional et rural.

Certains constats peuvent sembler en contradiction avec vos analyses, mais le tout repose sur des informations transmises directement des organisations qui proposent présentement du transport collectif. Nous devons convenir que les informations transmises à votre ministère avec le rapport d'exploitation, diffèrent assez souvent de la réalité. L'ATCRQ sait que vous êtes au fait de toutes les pratiques et prétentions, et la preuve de cette connaissance se traduit par les questions posées dans votre démarche, et les orientations présentées. L'Association croit fermement qu'il est capital pour le développement du transport collectif dans nos régions et territoires ruraux, que les constats soient effectués en faisant abstraction des corporations/organisations qui proposent des services, et en plaçant le citoyen et la citoyenne au cœur de la réflexion et des différents plans d'actions.

De plus, les objectifs visés par votre ministère démontrent clairement qu'il faut une augmentation de l'achalandage, ainsi, tel que suggéré lors de la consultation du 28 mai à Québec, l'ATCRQ retient que nous devons placer non pas l'usager, mais le citoyen et la citoyenne au cœur de cette nouvelle politique. La campagne de promotion de l'automne 2011 qui plaçait au premier plan Espacebus, mentionnait « D'ici à partout, on y va », et avait comme objectif, d'informer les individus de l'existence d'un service de transport collectif pour eux.

Les nombreux commentaires reçus de la population québécoise, soutiennent nos propos et nos recommandations qui vous sont présentés dans le cadre de cette démarche.

Certaines de nos recommandations sont basées sur les spécificités des régions et territoires ruraux. Cet aspect est important non seulement pour répondre aux besoins des citoyens et des citoyennes, mais pour démontrer que la mobilité requiert sur certains territoires, une reconnaissance de « cas d'exception » pour répondre aux besoins.

Notre démarche vise à assurer aux citoyens et citoyennes des régions et territoires ruraux, le maximum d'offres de transport collectif possibles, en s'assurant qu'ils et qu'elles ne seront pas considérés(es) comme des individus de seconde zone de par leur lieu de résidence, et par le fait qu'ils et qu'elles n'appartiennent pas à une minorité avec des besoins particuliers. Nous estimons que le transport collectif se doit d'être accessible pour toutes les personnes en fonction de leurs besoins, et non pas, en fonction des besoins des autres clientèles en ne proposant que des places livres. À titre d'exemple : le transport scolaire, le transport adapté, les services de santé, le transport d'accompagnement...

L'ATCRQ tient à remercier le ministère des Transports de son invitation à participer activement à la nouvelle politique sur la mobilité. L'appellation de la nouvelle politique permet à tous les territoires de MRC et les CRÉ de s'inscrire, considérant que les spécificités territoriales font en sorte que certaines MRC ne peuvent proposer un transport collectif. Ces territoires se doivent de répondre aux besoins des citoyens et citoyennes par d'autres moyens et nous verrons le tout dans la présentation de notre mémoire et nos recommandations. La démarche du ministère par cette consultation, invite les acteurs du secteur et citoyens et citoyennes, à proposer des orientations, des objectifs et des mesures à privilégier. Comme nous le savons tous et toutes, ce qui viendra confirmer la vision et les intentions du ministère repose sur les programmes qui seront rattachés à cette politique. Ainsi, l'ATCRQ fera parvenir des suggestions pour des nouveaux programmes et des nouvelles modalités d'application. Pour l'Association il s'agit simplement de compléter l'exercice.

L'Association des transports collectifs et collectifs ruraux du Québec a déjà fait parvenir au ministère, des recommandations et une définition du transport collectif pour l'ensemble du Québec sans distinction des régions, territoires ruraux, urbains, semis-urbains, grands centres, etc. ... Cette définition est accompagnée

de moyens pour y répondre, et c'est à ce niveau que l'on tient compte des particularités et / ou spécificités régionales et rurales. Le tout est également joint à notre document.

Dans les pages qui suivent, vous trouverez les analyses et les recommandations en réponse aux questions soulevées par votre consultation.

- | L'aménagement du territoire et les transports
- | La gouvernance et le financement du transport collectif
- | Le transport régional, rural et interurbain
- | Le transport adapté aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite

Pour terminer, il est important de préciser que le transport collectif dans les régions et les territoires ruraux représente pour l'ATCRQ le seul but à viser. Que nous parlions de la vision de son développement, de sa viabilité et sa pérennité financière, rien n'a été élaboré dans le but de préserver des chasses gardées. Il faut se rappeler que le transport collectif n'est pas au service des organisations, mais que les dirigeants d'organisations sont au service du transport collectif.

*Le président*

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'J. Van', is placed below the text 'Le président'.

# TABLE DES MATIÈRES

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Présentation de l'Association</b>  | <b>1</b>  |
| <b>1.0 Mission, réalisations</b>  | <b>1</b>  |
| <b>2.0 Contexte et tendances</b>  | <b>5</b>  |
| Tendances   | 6         |
| <b>2.1 Définition du transport collectif</b>  | <b>6</b>  |
| • Définition  | 6         |
| <b>2.2 Moyens pour y répondre</b>   | <b>7</b>  |
| <b>3.0 Constats généraux liés au document global de la consultation</b>   | <b>11</b> |
| Général   | 11        |
| Le covoiturage  | 11        |
| Une demande modeste   | 11        |
| La problématique de la gouvernance  | 12        |
| Intégration du transport collectif et de l'interurbain  | 12        |
| Le transport nolisé pour des groupes bien définis   | 12        |
| <b>3.1 L'aménagement du territoire et les transports</b>  | <b>12</b> |
| • La dépendance à l'automobile  | 12        |
| • La sécurité   | 13        |
| <b>3.2 Mise en œuvre de la stratégie et reddition de compte</b>   | <b>14</b> |
| • Doit-on étendre aux régions autres que Montréal et Québec l'obligation formelle de faire une « planification intégrée de l'aménagement et des transports »? | 15        |
| • Planifier, développer et gérer de manière intégrée le système de transport  | 15        |
| • Gérer la demande  | 15        |
| • Améliorer et développer les services de transport collectif   | 15        |
| • Augmenter l'utilisation des modes de transport actif  | 16        |
| • Développer le covoiturage et l'autopartage  | 16        |
| • Covoiturage   | 17        |
| <b>3.3 La gouvernance et le financement du transport collectif</b>  | <b>17</b> |
| <b>4.0 Le transport régional, rural et interurbain</b>  | <b>21</b> |
| Le tableau  | 21        |
| Transport scolaire  | 22        |
| La santé  | 22        |
| Le collectif  | 22        |
| Le taxi   | 23        |
| Le covoiturage  | 23        |
| Le bénévole   | 23        |
| <b>4.1 Problématiques, enjeux et défis</b>  | <b>24</b> |
| • L'organisation des services de transport  | 24        |
| • Le vieillissement de la population  | 25        |

|  |           |
|--|-----------|
| • La cohabitation entre le transport collectif régional et le transport interurbain par autocar  | 26        |
| <b>4.2 Orientation et questionnements</b>  | <b>26</b> |
| • Renforcer le leadership régional en matière de transport collectif   | 26        |
| • Quel modèle de gouvernance peut contribuer à renforcer le leadership régional?   | 27        |
| • Comment s’assurer que le modèle retenu corresponde bien au territoire de déplacement?  | 27        |
| • Comment s’assurer que les besoins des usagers de tous les modes et de toutes les municipalités de la région seront pris en considération?  | 28        |
| • Doit-on permettre le financement de services de transport autres que le transport collectif régional avec les revenus de cette taxe?   | 28        |
| • Doit-on bonifier les mécanismes de reddition de comptes liés à l’utilisation de cette taxe?  | 30        |
| • Doit-on avoir pour objectif que toutes les MRC, les municipalités hors MRC, et les communautés nordiques offrent des services?   | 30        |
| • Quelles mesures pourraient inciter les élus de ces territoires à offrir des services de transport collectif?   | 30        |
| • Quelles mesures pourraient rendre les services plus attrayants pour les citoyens?  | 31        |
| • Peut-on envisager d’intégrer l’autopartage à l’offre de services de transport collectif en milieu rural?   | 31        |
| • Autopartage  | 32        |
| • Comment revoir les modalités et les exigences des programmes d’aide gouvernementale pour mieux les harmoniser?   | 32        |
| • Le gouvernement devrait-il privilégier l’octroi de sources de financement destinées au transport plutôt que de verser des subventions dans le cadre de programmes normés?  | 32        |
| • Comment s’assurer que l’octroi de nouvelles sources de financement ne sera pas suivi d’une réduction de la contribution municipale au financement des systèmes de transport?   | 33        |
| • Doit-on s’assurer que l’aide financière octroyée pour un service de transport donné sera utilisée uniquement à cette fin et ne servira pas à financer d’autres services de transport (ex : l’aide financière au transport adapté ne devrait pas servir à financer le transport collectif régional ou l’inverse)? | 33        |
| • La prise en compte des dessertes interurbaines par autocar dans l’élaboration des plans de transport régionaux devrait-elle devenir la norme?  | 34        |
| • Quelles mesures devrait-on mettre en œuvre pour favoriser la conclusion d’ententes avec les transporteurs interurbains et les taxis?   | 35        |
| • Quelles mesures permettraient de consolider l’aménagement des noyaux villageois de manière à diminuer la longueur des déplacements automobiles?  | 35        |
| <b>Regroupement des recommandations</b>  | <b>39</b> |
| <b>ANNEXE 1   Les bénéfiques</b>   | <b>47</b> |
| <b>ANNEXE 2   Projet de loi 34</b>   | <b>51</b> |
| <b>ANNEXE 3   Recommandations - modifications à la loi sur les transports</b>  | <b>59</b> |

# SECTION 1

MISSION, RÉALISATIONS





# PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION

---

## 1.0 MISSION, RÉALISATIONS

Fondée en 2003, l'Association des transports collectifs et collectifs ruraux du Québec est un organisme qui a pour mission de représenter et accompagner ses membres et contribuer au développement des politiques et règlements régissant le transport collectif de personnes. Il est important de mentionner que cette mission inclut les usagers.

L'ATCRQ regroupe des organisations de transport collectif, transport collectif rural, transport adapté et collectif, des MRC, des municipalités, des commissions scolaires, des organismes nationaux, des CLD, des entreprises de taxis et des individus et des élus municipaux. Le membership est représentatif du secteur que nous représentons. L'Association intervient régulièrement auprès des MRC pour répondre à des questionnements sur les lois et règlements et l'organisation de leur transport collectif. Notre soutien est apprécié car la demande est de plus en plus importante. Voici un résumé de nos interventions :

- Guide d'intervention en transport collectif
- Guide des bonnes pratiques
- Volet transport collectif régions et territoires ruraux, guide énergétique, destiné aux municipalités (AQME)
- Solidarité rurale et l'occupation du territoire
- Fondatrice avec la FQM et l'APAQ, table permanente en transport collectif
- Réalisation d'une campagne de promotion nationale et production de matériel adaptable à chaque MRC (2011)
- Présentation d'un mémoire à la commission sur les lois du taxi
- Présentation d'un mémoire sur l'occupation du territoire (projet de loi 34)
- Articles dans la revue QUORUM
- Article dans la revue URBANIA
- Présentation de recommandations pour la politique du transport des personnes (nouvelle politique) (2011 et 2012)
- Présentation au colloque de l'APAQ
- Présentation au colloque de l'industrie du taxi (2011-2012 et 2013)
- Présentation de recommandations à la table provinciale sur le transport par taxi (2012)
- Présentation d'une conférence sur le transport collectif au Congrès des directeurs et directrices des MRC
- Présence au colloque des directeurs municipaux (kiosque et conférence)
- Présence au Congrès des municipalités (FQM x 3) et 3 ateliers et personne-ressource
- Présentation d'une conférence au colloque de l'AQTR
- Présentation d'une conférence au colloque de l'ACTU (association canadienne transport urbain)
- Participation aux travaux du MTQ pour son plan stratégique
- Participation à des rencontres pour la nouvelle politique de transport de personnes
- Participation aux travaux de certaines régions administratives (Ex : plan de mobilité)
- Présentation du transport collectif en régions et territoires ruraux en collaboration avec l'ATEQ
- Présentation du transport collectif à Fredericton (politique du Québec et adaptation pour les régions et milieux locaux)
- Participation au Congrès d'orientation de Transport 2000
- Travaux sur une base régulière avec les acteurs nationaux du transport collectif (industrie du taxi, le transport scolaire et interurbain)
- Organisation annuelle d'un colloque exclusif au transport collectif pour les régions et territoires ruraux
- Présentation d'une modification à la Loi sur les Transport et portée par l'ADGMRCQ (les MRC adoptent la résolution)
- Travail régulier avec la FQM et la Fédération reconnaît notre expertise en transport collectif pour les régions et territoires ruraux



# SECTION 2

CONTEXTE ET  
TENDANCES



## 2.0 CONTEXTE ET TENDANCES

Le ministère des Transports du Québec rendait disponible en 2006, la première politique de transport collectif qui intégrait les régions et les territoires ruraux. Nous n'allons pas faire l'historique en fonction des coupes budgétaires réalisées en 2011, ou en fonction d'éléments à corriger, puisque cette première venait reconnaître le droit à la mobilité pour tous et toutes, et sur l'ensemble du territoire québécois. Nous ne pouvons qu'applaudir à cette première.

Nous allons reprendre un élément car il est à la base du portrait de l'offre actuelle en transport collectif pour plusieurs régions et territoires.

La politique de 2006 mentionnait qu'il était important d'utiliser tout ce qui roulait déjà sur nos territoires, et devant l'incapacité de répondre aux besoins des citoyens et des citoyennes, développer des transports d'appoints (ce que nous appellerons des circuits autonomes qui requiert une entente avec un transporteur, et dont l'horaire est basé sur les besoins des citoyens et citoyennes et non pas sur une clientèle déjà desservie et soutenue par des fonds publics).

**Devant une multitude d'acteurs concernés, la complexité des lois et des règlements qui concernent le secteur, et la méconnaissance de la complexité de son organisation, il y a eu confusion des genres.**

Pour plusieurs territoires, la mobilité pour la majorité des citoyens et des citoyennes est devenue une menace à l'existence de certaines organisations qui proposent un service de transport pour une clientèle ayant des besoins spécifiques. Ainsi, la réflexion sur la majorité des territoires à cette période, a été de dire : « Je ferai également du transport collectif en proposant mes places non utilisées et ainsi, je pourrai augmenter mon budget pour MA clientèle. ». Pour d'autres territoires : « Nous ne nous entendons pas avec le transport adapté, le transport scolaire ne revendique rien donc, nous allons créer une organisation à but non lucratif et elle développera le transport collectif. »

Que nous parlions d'une organisation qui ne propose que du transport collectif ou une organisation qui intègre le mot transport collectif, les gens en place devaient improviser, car le profil de compétences était absent à l'époque. De plus, les décideurs n'étant pas au fait de la réalité du secteur et de son potentiel de développement, percevaient le tout comme une activité très communautaire.

Devant ce constat, le terme harmonisation a été traduit ainsi : utiliser les places vides des autres. Plusieurs organisations se sont appropriées le transport collectif pour se préserver de leurs propres peurs et non pas pour développer et offrir un service aux citoyens et aux citoyennes.

Même si le phénomène est connu depuis plusieurs années, cette démarche nous permet d'affirmer aux autorités, que les territoires ruraux et les régions pour la majorité, non pas interprétés l'harmonisation de manière à travailler en complémentarité à savoir : réunir l'ensemble des offres existantes et proposer un plan de transport.

Encore aujourd'hui, les offres proposées par plusieurs organisations de transport adapté qui prétendent offrir du transport collectif, reposent sur leurs propres places non utilisées. Cette situation explique le peu d'utilisation et la qualité des offres de transport. Si cela fait dire à certains qu'il y a moins de doublons sur nos routes pour un même trajet, nous pouvons nous demander si l'exercice de la nouvelle politique sur la mobilité vise vraiment à offrir du transport et permettre la mobilité aux citoyens et citoyennes des régions et des territoires ruraux.

**Pour l'ATCRO, personne ne peut prétendre offrir du transport collectif et avoir droit à une subvention supérieure à 25 000 \$/année, si les offres reposent uniquement sur l'utilisation des places non utilisées des autres, plutôt que sur le développement ou l'amélioration d'un service en fonction des réels besoins des usagers.**

## Tendances

L'ATCRQ se réjouit de voir l'évolution de plusieurs organisations de transport collectif dans les régions et les territoires ruraux. Plusieurs proposent maintenant des circuits d'appoints (autonomes) pour répondre aux besoins de plusieurs de leurs citoyens et citoyennes. Nous parlons de circuits sans réservation sur une base quotidienne. Les circuits s'adressent aux travailleurs, étudiants, familles, aux pratiques de loisirs, pour l'accès à des soins de santé, et autres. Le service est offert par le biais du taxibus ou de l'autobus. Nous parlons de transport collectif.

Nous devons également porter à votre attention le développement au niveau régional (région administrative). Même si la formule revêt différentes facettes, il s'agit de proposer une offre au niveau d'une région et ainsi, permettre l'accès à une diversité d'activités, d'offres de formation, de travail, d'études, etc... De plus, cette formule est inclusive au niveau des acteurs du transport collectif. Les transporteurs interurbains sont invités à se joindre à la démarche et des ententes sont signées.

Nous reconnaissons que l'ensemble des acteurs devraient également se retrouver au niveau local des MRC, mais un travail de gouvernance est à faire pour atteindre des objectifs communs.

## 2.1 | DÉFINITION DU TRANSPORT COLLECTIF

L'Association des transports collectifs et collectifs ruraux du Québec déposait à l'automne 2011, une définition du transport collectif qui venait permettre une promotion nationale. De plus, considérant les particularités et les spécificités de nos régions et territoires ruraux, la définition était accompagnée des moyens à utiliser pour répondre aux besoins du transport collectif dans les régions et les territoires ruraux.

De plus, de nombreux commentaires provenant d'un sondage présenté à la table permanente sur le transport collectif en 2011, démontrait l'impact d'une double appellation.

Il s'agissait donc de convenir d'une définition qui s'appliquerait à l'ensemble du Québec en mettant un terme à la confusion entre le transport en « commun » pour les grands centres et le « collectif » pour les régions et les territoires ruraux. Sans revenir sur le sujet, la campagne de promotion du transport collectif avec comme partenaires : le MTQ, la Fédération québécoise des municipalités (FQM), l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ), l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ) et nous-mêmes, répondait déjà à cette préoccupation.

Il est très important de mentionner que l'adoption d'une résolution demandant de modifier la Loi sur les Transports par l'Association des directeurs généraux des municipalités régionales de comté du Québec (ADGMRCQ) et acheminée à l'ensemble des MRC par la suite, confirme la définition déjà proposée par l'ATCRQ. (Les résolutions des MRC sont présentement acheminées au MTQ et à l'ATCRQ).

### Définition

**L'ATCRQ recommande au ministère des Transports du Québec, d'adopter la définition suivante pour le transport collectif au Québec : Est considéré comme du transport collectif de personnes, tout transport qui s'adresse à l'ensemble de la population sans distinction des individus et des besoins.**

**Pour confirmer les appuis à cette définition, voici un extrait de la résolution adoptée par l'ADGMRCQ et les MRC :**

**« d'utiliser l'appellation « transport collectif » pour tous les transports qui sont dédiés à l'ensemble des clientèles potentielles. Cette recommandation vient exclure les transports qui sont dédiés à des clientèles spécifiques, et ce, même si plusieurs personnes utilisent le service au même moment ».**

**Pour résumer : le transport scolaire, le transport adapté, le transport pour les services de santé, ne sont pas du transport collectif.**

La définition retenue repose sur des éléments spécifiques qui représentent la réalité des régions et des territoires ruraux, et sur des irritants importants du développement du transport collectif.

Il faut faire la distinction entre des transports de groupe de clientèles spécifiques (scolaire, adapté et de santé), car le transport collectif s'adresse à l'ensemble de la population. Devant l'importance de placer l'utilisateur ou le citoyen au cœur de la démarche, nous reconnaissons que la mobilité est un objectif à atteindre, si nous ne parlons pas de droit.

## 2.2 | MOYENS POUR Y RÉPONDRE

Vivre et apprécier le Québec, c'est reconnaître ses nombreuses spécificités. Ainsi, vouloir répondre à des besoins de mobilité oblige les régions et territoires ruraux, à utiliser différents moyens.

**L'ATCRQ recommande au ministère des Transports du Québec, d'adopter les moyens définis pour offrir un service de transport collectif dans les régions et les territoires ruraux :**

**Pour répondre à cette définition, les offres de transport proviennent de l'harmonisation avec : le transport scolaire, le transport adapté, le taxi, le transport d'accompagnement, le transport effectué par les Centres de santé et le transport interrégional. Les offres proviennent également par la mise en place de circuits autonomes avec une entente avec des transporteurs qui détiennent les permis nécessaires. Le taxi collectif est également un moyen de répondre aux besoins par le biais d'une entente ainsi qu'avec un transporteur interrégional et un service de covoiturage offert par les organisations de transport collectif. Le transport bénévole est essentiel sur certains territoires québécois pour permettre une vraie mobilité à des citoyens et citoyennes en milieu rural.**

**L'ATCRQ recommande que le ministère des transports du Québec en collaboration avec les différents ministères concernés, exige des organisations soutenues par des fonds publics, qu'elles rendent disponibles leurs places non-utilisées lors de leurs déplacements aux organisations de transport collectif dans les régions et territoires ruraux, lorsqu'elles ont un mandat de la MRC ou de la CRÉ. (scolaire, accompagnement, santé, adapté et autres)**

Il est vrai que nous plusieurs, le transport effectué par des bénévoles demande une attention particulière. Toutefois, lorsque l'offre de taxi est inexistante, lorsque la distance commanderait un investissement de plus de 55 000 \$/année pour un seul trajet à horaire fixe matin et soir, lorsque le transport interurbain ne pénètre pas dans les municipalités rurales, lorsque les horaires et les places non utilisées du transport scolaire et du transport adapté ne peuvent répondre à un nombre minime de besoins, il ne reste que le transport bénévole.

Nous pourrions parler d'harmonisation avec le transport d'accompagnement, mais le fait que la personne doit être en continuité avec le passager, rend difficile l'harmonisation. Le (la) conducteur/conductrice pourrait s'assurer d'un accompagnement auprès du personnel du centre de santé, et ainsi il deviendrait possible d'harmoniser avec le transport d'accompagnement.

De plus, nous assistons présentement à un retrait des centres de santé au niveau de leur budget de transport. Le résultat est simple : les citoyens et citoyennes concernés(es), sont dirigés(es) vers le transport collectif, car ils et elles ne sont pas encore une clientèle de transport adapté. Ainsi, sans le transport bénévole pour certains territoires de MRC, il n'y aurait aucun service.

Résoudre le problème qui se pose au niveau du transport bénévole se résume en 2 opportunités :

1. Augmenter les budgets pour répondre aux besoins
2. Reconnaître à certains territoires, un service d'exception par le transport bénévole. Cette reconnaissance serait attribuée suite à la réalisation du projet de « Gouvernance et de conformité », présenté et déposé au MTQ en 2012 à 2 reprises et en 2013. Le projet réunit les acteurs du milieu avec le secteur privé.

Les bénéfices du projet de conformité et de gouvernance est joint en annexe





# SECTION 3

CONSTATS GÉNÉRAUX  
LIÉS AU DOCUMENT  
GLOBAL DE LA  
CONSULTATION



### 3.0 CONSTATS GÉNÉRAUX LIÉS AU DOCUMENT GLOBAL DE LA CONSULTATION

Avant d'entreprendre de manière exhaustive le thème 4 de la consultation, l'ATCRQ désire soumettre différents éléments liés à différentes questions relatives aux autres thèmes.

#### GÉNÉRAL

##### Le covoiturage

Que nous parlions des grands centres ou autres, le covoiturage est mentionné à plusieurs reprises. Au niveau des régions et des territoires ruraux, nous assistons à une explosion de sites locaux pour le covoiturage. De plus, si nos organisations locales doivent limiter leurs interventions à titre d'entremetteur et n'obtenir aucun revenu sur le service, des entités qui proposent des sites de covoiturage offrent leur service aux MRC, et ce, contre un coût financier important. Il y a là, deux poids deux mesures.

Il faut évaluer le potentiel des nombreux sites et trouver la formule non pas qui viendra dire « j'offre du transport collectif par le covoiturage » mais bien, « le covoiturage est utilisé et réduit le nombre de véhicules sur mon territoire ».

##### Une demande modeste

Certaines organisations qui ont la prétention d'ajouter le transport collectif aux services déjà offert en transport adapté, viendront dire que la demande est modeste dans les régions et les territoires ruraux. Les demandes et les statistiques de ces organisations pourraient faire croire que c'est vrai, mais nous devons savoir que l'appropriation du terme « transport collectif » pour plusieurs organisations, n'a pour but que de préserver leurs besoins professionnels. C'est volontaire qu'il n'y a aucune référence à leur clientèle.

Ce qui est vrai pour l'ATCRQ, c'est que les organisations qui développent le transport collectif à partir des horaires et des besoins estimés de leur clientèle de transport adapté, ont très peu de demandes des citoyens et des citoyennes. Voici quelques éléments qui soutiennent la position de l'ATCRQ :

1. L'harmonisation rencontre rapidement ses limites pour répondre aux besoins des citoyens et des citoyennes, car les horaires sont basés sur des clientèles autres avec des besoins spécifiques (transport adapté, transport scolaire, services de santé, etc..)
2. Le transport adapté n'est vraiment pas un incitatif à développer le transport collectif. Il s'agit de commentaires provenant de la majorité des organisations. Les personnes ne désirent pas utiliser les véhicules ou les transports dédiés à cette clientèle. La question que nous devons nous poser est la suivante : « Lorsque je demeure dans une région ou un territoire rural, est-ce que je dois être considéré comme un(e) citoyen/citoyenne de seconde zone, et que je dois me satisfaire des restes des autres ? »
3. Il y a également le facteur de développement. Développer et offrir du transport collectif veut dire avoir une approche d'entreprise, et de répondre aux besoins de plusieurs clientèles. Le constat que nous devons faire est que trop d'organisations ont un fonctionnement qui ne fait pas place au développement de services. Des commentaires reçus d'organisations qui proposent du transport collectif et du transport adapté, soulignent que les conseils d'administration du transport adapté sont axés sur les utilisateurs de cette clientèle et que le développement pour eux, se limite aux personnes âgées et malades, ainsi qu'aux personnes « pauvres ». Les propos reçus par l'Association, ont été confirmés lors des consultations à Québec.

##### Accessibilité restreinte aux activités et aux services publics

Une partie de la réponse se retrouve dans le commentaire précédent. Les personnes qui doivent développer des offres, doivent être représentatives de la population en générale. Nous n'avons qu'à penser à des étudiants, des travailleurs, des pères et des mères, des élus municipaux, les dispensateurs de transport déjà présent sur le territoire, etc...

Qui aurait prédit que le transport collectif dans les régions et les territoires ruraux proposerait des circuits autonomes sans réservation sur une base régulière, qui aurait prédit que des ententes avec les transporteurs interurbains seraient appliquées, qui aurait prédit que des ententes pour du taxi collectif seraient appliquées, etc.... qui aurait prédit que le transport collectif dans les endroits où les efforts sont investis offrirait des offres de transport collectif. Le secteur n'a que 6 ans, et déjà, nous avons de vraies offres.

Dès que la gouvernance et des exigences seront au rendez-vous, le transport collectif sera l'outil nécessaire du développement de nos territoires. Il n'aura plus qu'une fonction sociale. Nous devons nous donner un objectif maximal de 2 ans, pour doter le Québec d'un mode de gestion et de développement permettant la livraison de services permettant de répondre à la mobilité.

## **La problématique de la gouvernance**

Il est difficile de ne pas aborder la gouvernance, car nous traitons le sujet depuis déjà quelques commentaires. À savoir si nous devons revoir la gouvernance, la réponse est oui. Si l'exercice est si important, c'est qu'il repose sur le fait que le départ du développement du transport collectif, a été fait par mesure de protection pour plusieurs organisations.

**À titre d'exemple : Un circuit interurbain est en péril sur mon territoire, mais il répond à plusieurs besoins. Pour le maintenir, le MTQ propose un programme qui commande l'investissement de la MRC. Attention, si je recommande à ma MRC de soutenir le projet de maintenir le circuit, je viens de faire une ponction dans le budget que m'alloue la MRC. L'exemple confirme l'importance d'une gouvernance revue et corrigée.**

De plus, lors de notre colloque de 2012, M. Claude Martin présentait une conférence sur la gouvernance à titre de consultant. Son analyse après de nombreuses années d'expérience au MTQ, confirmait le problème rencontré pour offrir et développer le transport collectif en le confiant au transport adapté. Il confirmait aux participants et participantes du colloque, que la majorité des organisations de transport adapté qui affirment offrir du transport collectif, n'est pas exact car elles proposent que leurs propres places libres, ou elles se servent du budget du collectif pour offrir des circuits à leur clientèle, en proposant encore les places libres. De plus, il mentionnait que les budgets alloués aux organisations de transport adapté sont d'une importance telle, que les administrations communautaires doivent être remplacées.

L'ATCRQ revient encore avec le projet de gouvernance et de conformité, car il apporterait les différentes solutions aux territoires et leurs particularités.

## **Intégration du transport collectif et de l'interurbain**

Un constat est partagé, les différents transports déjà proposés dans les régions et les territoires ruraux, doivent être complémentaires. Toutefois, nous devons constater que le taxi est absent de votre réflexion. Il faut travailler en complémentarité sur des axes avec l'interurbain et avec le taxi pour les autres.

## **Le transport nolisé pour des groupes bien définis**

Cette situation se retrouve uniquement dans les organisations qui proposent du transport adapté et du transport collectif, lorsqu'elles sont propriétaires de leurs véhicules. En dehors de cette situation, il y a obligation de signer une entente avec un transporteur qui détient les permis requis.

# **3.1 | L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES TRANSPORTS**

## **La dépendance à l'automobile**

Nous sommes tous conscients que la vie dans les régions et les territoires ruraux, commande d'avoir une automobile. L'objectif du transport collectif de qualité n'est pas d'éliminer les véhicules des stationnements

privés. L'objectif visé est de réduire le nombre de véhicule par une alternative sécuritaire et rendre disponible la formation et les services.

## La sécurité

La sécurité est un élément important pour justifier une offre de service de qualité en transport collectif pour nos jeunes. Le fait d'avoir l'obligation de se déplacer sur des distances importantes pour avoir accès aux études post secondaires, fait en sorte que les jeunes en grand nombre, font l'acquisition d'un véhicule. Nous comprenons que le véhicule ne sert pas uniquement pour se rendre aux études, et son utilisation en dehors des plages horaires de formation est une source importante d'accidents. Les statistiques le prouvent, la majorité des accidents mortels chez les jeunes sont comptabilisés sur les axes routiers provinciaux et dans les routes rurales.

Une offre de qualité répondant aux besoins de formation, servirait également l'ensemble de la population et viendrait réduire le nombre de véhicules chez les jeunes.

Il ne faut surtout pas croire que d'offrir des places non utilisées avec les jeunes du primaire ou le transport adapté, viendra modifier la culture régionale et inciter les jeunes à utiliser le transport collectif.

### **Intégrer la planification des transports et l'aménagement du territoire : Quelles contributions les MRC, et les municipalités peuvent-elles apporter pour faciliter une meilleure intégration des transports liées à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme ?**

Il faut revoir les limites territoriales pour le transport. La notion d'un territoire de MRC est un minimum, et il faut prévoir un plan intégré de l'ensemble des offres pour une région administrative.

Nous présentons les recommandations présentées dans le cadre de la Commission de l'aménagement du territoire en février 2012. Plusieurs recommandations démontrent l'importance de la concertation et du leadership régional. (le mémoire est en annexe)

Nous pouvons y lire que les élus municipaux sont conviés à agir en faveur de l'occupation et de la vitalité des territoires dans l'exercice de leurs fonctions. Tel que libellé, il s'agit d'une invitation et nous nous attendons tous et toutes que nos élus municipaux agissent à titre d'acteurs de premier plan pour l'occupation et la vitalité des territoires dans l'exercice de leurs fonctions.

**L'Association des transports collectifs ruraux du Québec recommande de renforcer le libellé et de reconnaître nos élus municipaux à titre d'acteurs de premier plan.** Il doit y avoir une obligation, car l'objectif étant de s'assurer que les municipalités s'impliqueront officiellement.

De manière générale, les principes ne révèlent pas d'éléments nouveaux. L'engagement des élus à toujours été cité comme nous le retrouvons, la concertation est au programme et dans les discours de nos élus et de nos acteurs socioéconomiques, la complémentarité territoriale fait partie du discours pour démontrer l'ouverture, l'action gouvernementale nous est présentée depuis très longtemps comme étant modulée et qu'elle tient compte des spécificités des régions, nous recherchons tous, et ce, depuis toujours, la meilleure cohérence et efficience des planifications et des interventions depuis..

**L'Association des transports collectifs ruraux du Québec recommande que les principes commandent l'obligation de résultat dans le but qu'aucune interprétation ou soustraction ne soit possible.**

- 1. L'engagement des élus : Le fait de reconnaître que l'occupation et la vitalité des territoires s'appuient sur l'action des personnes élues confirme l'importance de renforcer le terme invitation que nous retrouvons précédemment.**

Le premier principe vient confirmer notre argument de la première recommandation. Sans la prise en charge (avec les moyens appropriés) par les élus, il est impossible d'atteindre l'objectif d'occupation du territoire.

**2. La concertation : La concertation .....constitue une démarche obligatoire à titre de contribution à l'occupation et à la vitalité des territoires;**

Que nous parlions du local pour les MRC, du régional pour les CRÉ ou du provincial pour le gouvernement du Québec, pour toute initiative ou projet, les organisations concernées doivent se retrouver impliquées dans le développement. Il s'agit du seul moyen pour mettre un terme au travail en silo, et ce, pour l'ensemble des secteurs.

**3. La complémentarité territoriale : Les personnes élues et les acteurs socioéconomiques de collectivités voisines ou partageant des intérêts communs doivent s'associer et unir leurs forces pour collaborer, planifier et agir de façon complémentaire et profitable à ces collectivités.**

Dans le but de mettre un terme à certains développements territoriaux pour des raisons de juridictions, de compétences et d'agglomération politique, il faut soutenir davantage les territoires ruraux ou régionaux, qui proposent un développement en complémentarité ou en partenariat.

Suite à la délégation de compétence des municipalités en transport collectif de personnes au bénéfice de la MRC, la MRC déclare compétence pour transport collectif et adapté. Les villes centres et les sociétés de transport ne sont pas concernées par cette démarche au niveau de la compétence, toutefois, elles devraient collaborer avec les autres organisations.

Il en résultera la mise en commun, moins de travail en silo et de dédoublement, des services améliorés et accrus et une occupation dynamique du territoire. Les citoyens et citoyennes d'une communauté désirent recevoir des services. La limite du territoire pour le décisionnel n'est pas la priorité pour la grande majorité des individus utilisateurs de services.

**4. L'action gouvernementale modulée : L'action gouvernementale doit être modulée pour tenir compte de la diversité ....**

Il faut mettre un terme aux programmes généraux avec les mêmes critères pour l'ensemble du territoire québécois. À titre d'exemple : une organisation de transport collectif de personnes dans une région comme la Côte-Nord ou la Gaspésie, rencontre des coûts beaucoup plus importants pour les déplacements qu'une organisation du même genre dans une région avec une population plus regroupée.

**5. La cohérence et l'efficacité des planifications et des interventions sur les territoires : Les municipalités, les conférences régionales des élus, les communautés métropolitaines doivent partager et échanger dans l'élaboration de leurs planifications et l'identification des gestes à poser sur leurs territoires;**

Cette démarche d'obligation est essentielle si nous désirons mettre un terme au travail en silo ou au dédoublement. C'est en partageant les éléments de notre développement que nous pourrions offrir des services en complémentarité ou en partenariat et ainsi, proposer une augmentation des offres aux citoyens et citoyennes de nos territoires.

## **3.2 | MISE NE ŒUVRE DE LA STRATÉGIE ET REDDITION DE COMPTE**

Au point 11. Chaque ministre responsable d'une région administrative du Québec :  
**L'Association des transports collectifs ruraux du Québec recommande de remplacer « acteurs intéressés » par « acteurs concernés ».**

Le but étant d'obtenir des résultats, le terme concerné vient créer l'obligation de collaborer.

Il est question de mesures visant à renforcer l'efficacité et à la cohérence des actions gouvernementales et nous considérons encore une fois qu'il s'agit de mesures timides et nous y reviendrons.

Les recommandations liées à l'occupation du territoire se terminent avec ce dernier énoncé.

### **Doit-on étendre aux régions autres que Montréal et Québec l'obligation formelle de faire une « planification intégrée de l'aménagement et des transports » ?**

Le transport étant maintenant intégré au pacte fiscal, il y a obligation d'élaborer une planification intégrée de l'aménagement et des transports. De plus, un schéma d'aménagement représente un territoire et non pas des statuts de municipalités ainsi, nous y retrouverions le transport dans sa globalité. Cette démarche viendrait mettre un terme au développement de 2 ou plusieurs services de transport collectif. Un service pour la ville centre qui est souvent urbaine ou semi-urbaine, et un autre service pour les municipalités rurales sur le même territoire.

Cette situation crée des aberrations car le service de transport collectif pour le milieu rural doit traverser la ville centre sans offrir de déplacement, et la ville centre offre le même service en assumant les coûts.

### **Planifier, développer et gérer de manière intégrée le système de transport**

#### **Comment s'assurer que les décisions locales en matière de voirie soient bien coordonnées avec les objectifs régionaux à l'égard du système de transport ?**

Comme nous le mentionnons dans notre mémoire sur l'occupation du territoire, il ne s'agit pas simplement d'inviter les gens des MRC et des CRÉ à travailler ensemble. Il faut qu'il y ait obligation d'une collaboration et des résultats.

### **Gérer la demande**

**Le document précise que la gestion de la demande se pose au niveau des régions métropolitaines. L'Association insiste sur le fait que le problème est présent au niveau des régions et des territoires ruraux de manière très importante. Lorsque nous retrouvons sur un même territoire de MRC jusqu'à 6 services différents pour différents transports, et que les demandes proviennent des municipalités, des organismes communautaires, des institutions d'enseignement post secondaire, des services de santé, etc... il y a urgence à gérer la demande pour proposer des offres qui pourront répondre à un plus grand nombre.**

Il faut mettre en place un guichet unique au niveau de la demande et de l'organisation des offres de transport. Il ne s'agit pas de confier le tout à une organisation de transport adapté. Il faut une personne affiliée à aucune organisation déjà existante pour gérer la demande et développer des offres avec les services déjà existants. Les organismes devront obligatoirement s'inscrire dans la démarche.

Présentement il n'y a aucune obligation, et le constat est simple : même si je ne fais pas l'effort de répondre positivement, je ne perdrai rien financièrement, car ma subvention est attribuée en fonction de ma clientèle spécifique.

Il y a urgence à mettre en place le guichet unique tel que nous le précisons.

### **Améliorer et développer les services de transport collectif**

#### **Comment s'assurer que les citoyens des régions non desservies par le transport collectif peuvent avoir accès à un service de base ?**

Dans un premier temps, il faut modifier la Loi sur les Transports et reconnaître les MRC au même titre que les municipalités. Une résolution adoptée par plusieurs MRC et l'ADGMRC confirme le tout et elle est en annexe à notre mémoire.

### **L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports du Québec modifie la loi sur les Transports, et que les modifications soient les suivantes :**

Extrait de la résolution en annexe :

- de reconnaître les Municipalités régionales de comté (MRC) au même titre que les municipalités dans la loi sur les transports;
- d'utiliser l'appellation transport collectif pour tous les transports qui sont dédiés à l'ensemble des clientèles potentielles. Cette recommandation vient exclure les transports qui sont dédiés à des clientèles spécifiques : transport scolaire, transport adapté, transport relié à des services et soins de santé, le transport d'accompagnement, et ce, même si plusieurs personnes utilisent le service au même moment;
- que l'article 48.18 Section V.3 de la Loi sur les transports, puisse se lire ainsi :  
48.18 Une municipalité locale ou une MRC peut, par règlement dont copie doit être transmise au ministre, organiser un service de transport collectif de personnes sur le territoire de la municipalité. Le règlement doit décrire le service projet;
- que le ministère des Transports du Québec soutienne la mise en place d'une table de concertation nationale sur le transport collectif pour les régions ou territoires ruraux;
- que la table de concertation regroupe les organisations de transport collectif qui ont pour mission et priorité le transport collectif, la FQM, l'Association des directeurs généraux de MRC du Québec et l'Association des directeurs municipaux du Québec ADMQ et que les membres participants proviennent des instances nationales, en fonction des régions et des territoires ruraux. Il est entendu que des représentants sectoriels et ministériels, seraient invités à se joindre aux rencontres en fonction des sujets traités.

Il ne faut plus négocier la pertinence du transport collectif dans les régions et les territoires. Le transport collectif doit être un service obligatoire à offrir.

L'ATCRQ revient encore une fois avec le projet de gouvernance et de conformité, car non seulement il permet de faire le diagnostic de la situation actuelle au niveau de l'offre de service, mais il permet d'identifier les éléments à mettre en place pour assurer un service viable ainsi que sa pérennité.

**Il faut faire attention à ne pas répéter encore la même erreur et mettre au premier plan du développement l'utilisation des places non utilisées par d'autres services. Nous devons tenir compte que modifier une culture demande du temps, mais si nous devons en plus proposer une image réductrice, nous contribuons à l'échec du développement du transport collectif pour les régions et les territoires ruraux.**

### **Augmenter l'utilisation des modes de transport actif**

**Comment les organismes en place (les autorités organisatrices de transport (AOT) et les municipalités) peuvent-ils contribuer à développer le recours à ces modes ?**

Il faut faciliter le transport des vélos par les autobus et le taxi collectif. Il faut des pistes cyclables permettant l'accès à des villes centres qui proposent des espaces pour garer les vélos. Le financement de telles initiatives pourraient être soutenues par le biais d'un financement provenant de la taxe sur l'essence. Il suffit de penser à adapter les véhicules pour le transport des vélos pour les taxis et les autocars. Etc...

### **Développer le covoiturage et l'autopartage**

Tout d'abord, il est important de mentionner que le développement du covoiturage se fait présentement en ne



respectant pas la Loi. Le principe est simple : je réponds à la Loi lorsque je partage mon véhicule avec une ou plusieurs personne(s) qui se retrouve(nt) sur mon trajet. Nous comprenons que des loupes peuvent-être effectuées mais, actuellement les loupes deviennent des kilomètres, et cela ne correspond pas à la Loi.

De plus, nous voyons émerger des entreprises qui proposent du covoiturage contre un coût financier en retour. Il faut ajuster la loi, car une organisation de transport collectif dans une région ou en territoire rural, ne peut agir qu'à titre d'intermédiaire.

## **Covoiturage**

**L'ATCRQ recommande que le véhicule utilisé pour le covoiturage compte un maximum de six places assises, à l'exclusion du conducteur; L'ATCRQ recommande que le déplacement de covoiturage soit : un déplacement aller-retour entre les résidences, ou les lieux situés à proximité raisonnable de celles-ci, du conducteur, des passagers ou d'un combinaison quelconque des deux et une destination commune, y compris le lieu de travail ou l'établissement d'enseignement du conducteur et des passagers ou un lieu situé à proximité raisonnable des divers lieux de travail ou établissements d'enseignement de ces personnes.**

**L'ATCRQ recommande que pour considérer un déplacement effectué en covoiturage :**

- 1. Aucun frais ne doit-être exigé du conducteur, du propriétaire ou du locataire du véhicule automobile ou payés à ceux-ci pour le transport des passagers, sauf le montant requis pour rembourser les frais engagés dans l'utilisation du véhicule automobile dans un but non lucratif;**
- 2. Le conducteur ne fait pas plus d'un déplacement simple ou aller-retour par jour avec les passagers;**
- 3. Le propriétaire du véhicule automobile, ou son locataire si le véhicule automobile est loué, n'est pas propriétaire ou locataire de plus d'un véhicule automobile, sauf s'il est l'employeur d'une majorité des personnes transportées dans ces véhicules.**

**L'ATCRQ recommande que les organisations ou les comités de transport collectif dans les régions et territoires ruraux, puissent convertir en valeur monétaire, les déplacements enregistrés en covoiturage;**

**L'ATCRQ recommande que les organisations dédiées à des accompagnements pour les personnes avec les facultés affaiblies, soient sous la responsabilité des organisations locales ou régionales de transport collectif ou l'industrie du taxi. Le but étant de s'assurer que les accompagnements correspondent à la mission de l'organisme, et que du taxi au noir ne s'effectue pas.**

### **3.3 | LA GOUVERNANCE ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF**

**Le niveau de contribution des usagers, des municipalités, des gouvernements et des automobilistes au financement des services de transport collectif représente-t-il un équilibre à maintenir ?**

Nous apportons une distinction pour les régions et les territoires ruraux, car au niveau des automobilistes nous considérons qu'ils ne contribuent pas suffisamment. L'ATCRQ demande depuis 2010 au gouvernement du Québec, la possibilité d'appliquer une taxe sur l'essence pour soutenir adéquatement le développement du transport collectif. Il s'agit pour l'Association et ses partenaires, d'une contribution légitime de la part de l'ensemble de la population.

Nous traitons de la question de manière plus spécifique dans le volet du transport régional, car un élément très important s'oppose à l'équité envers les MRC et les régions qui investissent de manière à développer le transport collectif.

Voici un exemple du problème d'équité : Une MRC a un budget total de 150 000 \$/année pour son transport collectif, et voici sa provenance : La MRC (incluant les droits de passages) 50 000 \$ et le Ministère des Transports du Québec 100 000 \$ par le biais du volet 1 du programme. Avec ce scénario il est vrai de dire que le Ministère vient doubler la participation financière de la MRC.



# SECTION 4

LE TRANSPORT  
RÉGIONAL, RURAL  
ET INTERURBAIN



## 4.0 LE TRANSPORT RÉGIONAL, RURAL ET INTERURBAIN

Il n'est pas nécessaire de faire le portrait de notre environnement, car le point 4.1 Contexte et tendances du document de consultation avec nos compléments d'information présente bien la réalité.

Si l'on questionne clairement certains types de gouvernance/fonctionnement et d'offres de services pour les grands centres, la discrétion s'installe lorsque nous parlons des régions et des territoires ruraux au niveau de l'organisation ou la gouvernance et des offres de service en transport collectif.

Un constat a été fait : il n'existe pas de portrait exhaustif avec les données qui correspondent aux réalités « terrain » à jour du transport collectif dans les régions et les territoires ruraux. Nous retrouvons différentes organisations et elles proposent : du transport collectif, du transport collectif rural, du transport collectif et du transport adapté, du transport collectif et du covoiturage, du transport collectif et adapté et du covoiturage, du transport collectif et adapté et transport d'accompagnement, du transport collectif et adapté et des transports bénévoles, du transport collectif et services de santé, du transport collectif et adapté et soins de santé, du transport collectif et du nolisé, du transport adapté et du nolisé pour d'autres clientèles, etc....

Considérant que notre seule préoccupation est d'offrir un service de qualité aux citoyens et citoyennes des régions et des territoires ruraux, l'Association viendra identifier des situations à corriger pour répondre aux besoins.

Toujours au point 4.1, le ministère reconnaît qu'en 2011, une augmentation importante des déplacements était enregistrée depuis le début de la reconnaissance de ce secteur pour les régions et les territoires ruraux. Il faut par la même occasion, mentionner ce qui est à la base de cette augmentation.

De plus en plus d'organisations proposent des circuits autonomes, des circuits qui ne se limitent pas au seul territoire d'une MRC, des régions administratives s'impliquent dans le développement de l'offre et proposent des ententes pour une mobilité élargie du territoire rural.

Devant cette situation, nous pouvons affirmer que le transport collectif en dehors du moyen d'utilisation des places libres du transport scolaire, transport adapté, service de santé, est utilisé dans les régions et les territoires ruraux. Le développement du transport collectif pour la majorité des territoires et des régions, commande des circuits autonomes, et des ententes de complémentarité avec l'industrie du taxi et des autocars.

Il est évident que tout transport collectif connaît une finalité sociale toutefois, le développement du transport collectif avec une approche « communautaire » pour les personnes âgées et les gens moins fortunés, ne permet pas de répondre aux besoins de la majorité des citoyens et des citoyennes. Il faut retenir que l'utilisation des places non utilisées est un moyen additionnel pour répondre à des besoins, mais un plan de transport collectif ne peut pas se limiter à cette pratique.

### **Le tableau**

Nous utilisons le tableau pour compléter les informations, car les chiffres comptabilisés reposent sur les données fournies au ministère à partir du rapport d'exploitation annuel. Notre expérience et nos nombreux échanges avec les organisations qui proposent du transport collectif, commandent de faire un portrait des données qui nous sont présentées. Il est important de faire l'exercice de manière critique, considérant que l'objectif est de développer des services pour répondre à l'utilisateur et non pas aux organisations.

### **Des informations complémentaires aux données du tableau : déplacements par le transport adapté/places**

**non utilisées par leur clientèle.** D'entrée de jeu, nous vous affirmons que plusieurs de nos membres proposent du transport collectif et du transport adapté. Les stratégies de compilation des déplacements proviennent des organisations concernées. Il nous faut apporter des bémols sur le nombre des déplacements présentés. Des organisations proposant du transport adapté affirment comptabiliser des déplacements de transport adapté dans le collectif pour justifier l'utilisation de leurs véhicules et pour justifier l'ajout d'un circuit par contrat à leur clientèle. Les besoins répondus dans de telles situations, sont ceux de la clientèle du transport adapté. Nous pouvons comprendre le peu d'intérêt de la population envers le transport collectif. De plus, en imputant des déplacements au transport collectif, cela permet de réduire le coût du transport adapté, car il y a souvent une division de 50 % entre les 2 services. Nous ne parlons pas de place non utilisées. Pour le ministère mais surtout pour les citoyens et citoyennes qui devraient être au cœur de la nouvelle politique, nous assistons à une augmentation déguisée du financement du transport adapté. Pour la population autre, elle reçoit énormément moins pour se voir offrir des services de transport collectif. Cette démonstration vise à présenter honnêtement la situation, et ainsi, s'assurer que la prochaine politique et les programmes qui y seront rattachés, correspondront aux régions et territoires ruraux au niveau du transport collectif.

Un autre problème à l'horizon si l'utilisateur est au cœur de la politique. À titre d'exemple, une personne à mobilité réduite mais pas jugée admissible ou que l'admissibilité tarde à être décrétée, si la mobilité est réduite de façon temporaire, si les horaires sont peu flexibles ou sur 4 jours/ semaine ou que le TA ne sort pas de son territoire alors qu'il y a des besoins vers le grand centre, les gens se tournent alors vers leur transport collectif. Ainsi, même si l'organisme de transport collectif ne gère pas l'adapté, il finit par être le « filet de sécurité » pour cette la clientèle, car une des préoccupations du gestionnaire de transport collectif son souci d'accessibilité (mobilité) universelle.

Est-il vrai de dire que l'organisation du transport collectif confiée à une organisation de transport adapté engendre moins de doublons pour les circuits ? Peut-être, mais avec un tel énoncé que nous retrouvons dans le document de consultation, il faut ajouter que la majorité propose l'utilisation de leurs places vides. N'ayant aucune offre autre que cet aspect, je ne peux pas nuire aux industries du privé, car je n'ai même pas au cœur de mon service, l'intérêt de l'utilisateur, et je ne propose rien répondant à son besoin.

## **Transport scolaire**

Le transport scolaire démontre très rapidement ses limites. En plus du problème des horaires planifiés pour une clientèle spécifique, nous devons souligner la vérification des antécédents judiciaires ou la recherche de mandat négatif. De plus, avec le resserrement au niveau des délits sexuels, des dossiers se retrouvent plus souvent à la vérification des empreintes à la GRC

## **La santé**

L'Association est prudente devant de telles statistiques. Toutes les données de transport pour le volet « santé », ne représentent pas du transport collectif. Nous y retrouvons des déplacements individuels fait par une organisation qui propose du transport collectif, du transport adapté, du transport d'accompagnement, etc... une forme de guichet unique qui ouvre la porte à plusieurs manipulations de statistiques. Nous parlons pour un grand nombre, de transport fait par des bénévoles souvent sur une longue distance, et le tout pourrait se faire par l'industrie du taxi après entente.

## **Le collectif**

Nous pourrions dire « enfin » du transport collectif, car les déplacements effectués démontrent le potentiel dans nos régions et territoires ruraux. Nous parlons de circuits autonomes qui reposent sur des ententes avec des transporteurs, de circuits en partenariat avec les propriétaires d'autocars, de circuits en taxi collectif. Les dernières années font la démonstration que les services de transport collectif répondent davantage aux besoins des citoyens et des citoyennes. Des circuits non limités à un territoire de MRC, des circuits pour une région administrative, des MRC qui s'impliquent financièrement de manière

significative, des ententes sur plusieurs années avec les transporteurs dans le cadre du volet 3 du programme présentement en application. Placer le citoyen et la citoyenne ou l'utilisateur au cœur d'une politique sur la mobilité, c'est permettre la mise en place de tels services de qualité.

## **Le taxi**

Le taxi collectif est un moyen à privilégier pour le développement du transport collectif dans notre environnement. Le service intégré à un plan de transport, permet d'effectuer du rabattement vers les grands axes et ainsi, permettre l'accès au travail, aux études, aux soins de santé, etc..

Des discussions importantes avec l'industrie du taxi et l'ouverture de cette dernière envers le transport collectif pour les régions et les territoires ruraux, laissent présager des partenariats intéressants pour nos MRC et nos CRÉ.

De plus, suite à notre colloque d'avril dernier, et dans le but de bien informer ses membres le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT) prévoit une tournée des régions pour bien préparer et former à ses membres en partenariat avec l'ATCRQ.

## **Le covoiturage**

Le covoiturage est officiellement plus important, car le service est mis en place et plusieurs organisations qui le proposent n'ont aucun moyen de contrôle sur le nombre des déplacements. Comme le mentionne le guide des bonnes pratiques, l'organisation agit à titre d'intermédiaire pour la présentation des utilisateurs.

Les enjeux sont importants car il faut encadrer les pratiques (privé vs OBNL) et prendre la mesure du covoiturage qui se fait dans l'optique de mesurer les impacts et valoriser les initiatives en mobilité durable (COV/Stationnement incitatif/Transports actifs).

Si nous appliquions la Loi, plusieurs déplacements effectués en covoiturage seraient « illégaux ». La Loi prévoit de prendre une personne sur notre itinéraire régulier. Nous assistons souvent à du taxi et non du covoiturage.

## **Le bénévole**

Il faut faire la distinction entre le transport d'accompagnement et le transport bénévole, et il ne s'agit pas d'un jeu de mots. Le transport d'accompagnement est effectué par un bénévole qui ne se fait rembourser qu'un montant par kilomètre, le coût d'un stationnement s'il y a lieu, ainsi que les frais de repas ou d'hébergement si le transport est à l'extérieur et sur plusieurs jours. Un élément important à retenir, le ou la conducteur (trice) doit-être en tout temps, avec la personne.

Ce type de transport est organisé par une organisation reconnue « Centre d'actions bénévoles ». Il faut mentionner la notion de transport bénévole par les CAB, coûte souvent plus cher au client que de prendre le transport collectif par choix et soucis d'économie avec un ami l'accompagnant.

Le transport bénévole est effectué par un bénévole qui reçoit souvent un taux horaire minime en plus des autres frais encourus pour son déplacement. Il s'agit effectivement de faux bénévoles et de taxi au noir.

Ceci étant dit, il nous faut connaître nos territoires non pas pour rendre légale une telle pratique, mais pour reconnaître des mesures d'exception pour certains territoires. Certains territoires n'ont pas de taxi semi-urbain et rural, les autocars ne proposent pas de transport entre leurs communautés, le transport scolaire ne répond pas du tout aux besoins, le transport adapté possède également des offres par bénévoles, etc. Devant cette situation et pour répondre aux besoins de mobilité des citoyens et des citoyennes, il faut reconnaître des territoires avec des mesures d'exception. Il ne faut appliquer cette pratique

à l'ensemble des territoires mais bien, là où c'est la réalité. Une évaluation de la situation serait apportée au départ pour déterminer les mesures d'exception avec les différents acteurs du secteur privé. La situation serait réévaluée dès qu'une demande de permis serait déposée à la Commission des transports du Québec, pour baliser les mesures d'exception.

Lors de la consultation à Québec, nous avons déjà été en mesure de valider cette approche avec le secteur privé et la réponse est positive. Pour effectuer l'exercice, le projet de conformité et de gouvernance offre tous les éléments nécessaires. De plus, le tout débiterait avec une région directement concernée par l'absence de services de transport répondant aux lois et règlements.

**L'ATCRQ recommande que le projet de conformité et de gouvernance qui rassemble tous les acteurs du transport collectif en incluant le secteur privé, soit soutenu par le ministère des Transports du Québec et que le diagnostic permettant l'identification des territoires d'exception soit une priorité.**

## 4.1 | PROBLÉMATIQUES, ENJEUX ET DÉFIS

### L'accessibilité restreinte aux activités et aux services publics

Il est vrai de reconnaître que les besoins de transport ne se limite pas à la MRC toutefois, il est important de convenir que le profil des usagers actuels, est en fonction des offres de services. L'utilisation des places non utilisées ne permet pas de développer du transport collectif répondant aux étudiants, aux travailleurs, aux familles, aux aînés etc ....

Cette problématique est dans la majorité des cas, liée au dispensateur de transport collectif. Pourquoi les organisations qui géraient le transport adapté et qui ont fait l'ajout du transport collectif, considèrent qu'il y a peu de demande et que les clientèles sont les personnes âgées avec un certain manque d'autonomie et les gens moins fortunés ?

Pourquoi lorsque je m'adresse à des organisations qui proposent du transport collectif avec une préoccupation d'offrir des services, ont pour clientèles des travailleurs, des étudiants, des parents, des jeunes, des personnes âgées ?

Poser les 2 questions c'est y répondre si nous désirons vraiment une politique sur la mobilité en plaçant le citoyen et la citoyenne au cœur de ce projet.

Le transport collectif pur et dur comme pourrait l'appeler certaines personnes avec développement, met l'utilisateur vraiment au cœur du transport et lui offre des opportunités dans un souci de service client.

**L'ATCRQ recommande que les organisations démontrent une approche d'entreprise avec une finalité sociale par la composition de leur conseil d'administration ou des membres de leur comité de gestion, dans la livraison du service en transport collectif.**

### L'organisation des services de transport

Nous reconnaissons que le morcellement des compétences et des responsabilités peut conduire à des problèmes de cohérence des choix publics, et notre modèle de gouvernance permet de régulariser le tout. Toutefois, nous sommes en total désaccord avec le fait que le document présente le transport scolaire, le transport adapté, le transport pour les soins de santé, etc... comme étant du transport collectif.

Pourquoi se besoin de mettre encore des distinctions entre les grands centres et les régions? Qui ne comprend pas que le transport scolaire s'adresse à des étudiants, qui ne comprend pas que le transport adapté s'adresse à une clientèle ayant des besoins particuliers, qui ne comprend pas que le transport pour les soins de santé s'adresse à des personnes ayant des besoins à ce niveau ?



Même les personnes demeurant dans les régions et les territoires ruraux font la distinction. Il serait beaucoup plus facile de proposer le transport collectif, si l'image était simple comme dans les grandes villes.

Au-delà des lois et réglementations, le plus grand problème du développement du transport collectif, c'est lorsque le développement repose sur les besoins de clientèles spécifiques (CSSS et TA). Comment développer des services quand ma référence est le besoin de clientèles déjà desservies et soutenues par des fonds publics. Si je ne suis pas étudiant au primaire ou au secondaire, si je n'ai pas de problème de santé, si je n'ai pas de problème de mobilité, etc... je ne peux pas avoir de services.

Un autre problème est vite rencontré : il ne s'agit pas uniquement du nombre de décideurs, mais chacun ne veut rien consentir à l'autre. Chacun craint que le voisin l'absorbe. Nous sommes loin de l'usager. De plus, des décisions prises par les MRC proviennent de leur(s) organisation(s) mandatée(s), et ne possédant pas la connaissance des différentes lois et règlements, basant sa vision sur sa propre organisation et son maintien, cela vient mal renseigner les élus(es) pour la prise de décision.

**L'ATCRQ recommande que l'on cesse d'identifier un guichet unique lorsqu'il ne réunit que le transport collectif et le transport adapté. Nous entretenons la confusion car il s'agit de 2 choses très différentes.**

**L'ATCRQ recommande que les différents services de transport proposés sur le territoire d'une MRC ou d'une région administrative, soient regroupés en guichet unique lorsque cette forme de livraison des services est possible, et qu'il regroupe toutes les offres de transport en excluant le transport scolaire. La référence est : le transport collectif, le transport adapté, le transport pour les soins de santé, le transport d'accompagnement, etc... Un centre d'appel peut-être le premier pas dans la bonne direction, et ainsi, permettre aux citoyens et aux citoyennes de se retrouver.**

**L'ATCRQ recommande que le nouveau service soit une référence générale au transport, et que plan de transport et le plan d'action, soient élaborés par une ressource extérieure des organisations déjà existantes, en collaboration avec les organisations du territoire et de la région.**

## **Le vieillissement de la population**

La population vieillissante d'aujourd'hui a des besoins et des attentes qui lui sont propres. Avant d'avoir besoin d'un transport adapté, cette clientèle aura un besoin de transport collectif. De plus, il faut mentionner que la clientèle à nos portes représente les baby-boomers, et nous ne devons pas oublier leurs attentes beaucoup plus importantes. Il faut savoir qu'un nombre important d'utilisateur potentiel du transport collectif, refuse les places non utilisées dans le transport adapté et dans les transports des Centres de santé associés aux Centres de jour. Ces personnes considèrent qu'elles ne sont pas des individus de seconde zone, en fonction de leur lieu de résidence, et elles ne peuvent accepter que l'on inverse la situation de la minorité. Cette même position est soutenue par les organisations représentant les usagers du transport adapté qui souhaite vivement que le transport collectif soit accessible à la majorité de leurs membres, et que les personnes grandement affectées soient confiées à des organisations spécifiques au transport adapté.

Il y a un exode des jeunes vers les grands centres, augmentant la moyenne d'âge des territoires, mais il y a l'exode des aînés, qui choisissent de se rapprocher des hôpitaux, cliniques et CLSC. Nous devons permettre à nos MRC de répondre à la majorité des besoins.

**L'ATCRQ recommande que le ministère des transports du Québec convienne avec les différents ministères qui possèdent des budgets dédiés au transport de leurs clientèles, de transférer le budget nécessaire au transport lorsqu'ils confient le service au transport collectif.**

**L'ATCRQ recommande que les organisations puissent avoir les moyens financiers de proposer des services de qualités.**

**L'ATCRQ recommande qu'un plan de transport soit requis pour avoir accès à un financement adéquat pour développer et proposer des circuits répondant aux besoins.**

## **La cohabitation entre le transport collectif régional et le transport interurbain par autocar**

L'ATCRQ tient à faire l'ajout de l'industrie du taxi dans cette approche, car elle représente un outil indispensable au transport collectif.

Il est vrai que la complémentarité des services n'est pas en place pour la majorité des territoires. Plusieurs raisons l'expliquent : la méconnaissance des décideurs, l'absence de ce secteur au niveau du développement du transport collectif dans une perspective différente de celle qui guide à développer leur entreprise et le coût.

Il faut une approche de partenariat et cela peut s'appliquer si toutes les parties sont disposées à investir. Les places mises à la disposition du transport collectif sont des sièges non utilisés. Nous parlons d'une perte à 100 % donc, est-il possible d'envisager un partage des coûts. Il faut développer une approche d'entreprise avec notre transport collectif, et il faut une approche de partenaire pour le transporteur.

Nous rencontrons des situations particulières, en majorité sur les territoires qui désirent vraiment offrir du transport collectif et ainsi, répondre à un besoin de mobilité. Les gens doivent faire preuve d'inventivité pour répondre aux besoins. Les organisations qui ne proposent que l'utilisation de leurs places vides ou l'ensemble des places vides, ne sont confrontées à aucun problème de lois ou de règlements, et nous pourrions même dire : aucun problème de service car elles pourraient même confier la réservation au transporteur visé.

L'exemple de transport nolisé qui pourrait causer problème, ne se retrouve pas dans les organisations qui proposent uniquement du transport collectif. Il est impossible pour les organisations dédiées uniquement au transport collectif de faire l'acquisition d'un véhicule (taxi, autobus ou autres) ainsi, lorsqu'un transport de type « nolisé » est proposé, il se fait avec un transporteur qui détient les permis requis. (autocar ou transporteur scolaire) Il n'y a que les organisations qui sont propriétaires de véhicules dont le transport adapté ou de santé, qui peuvent utiliser des véhicules qui ne disposent pas des permis requis. Voici une situation : je fais du transport collectif avec un de mes véhicules, et je comptabilise les déplacements en transport collectif. Je gagne sur les 2 tableaux.

Le présent volet 3 du programme du MTQ non seulement il se doit d'être conservé, mais il devrait être accessible également pour des circuits réalisés avec des taxis qui peuvent accueillir 5 à 6 personnes.

**L'ATCRQ recommande que les dispensateurs de services de transport interurbain par autocar et par taxi, soient représentés au conseil d'administration des organisations ou à titre de membre du comité;**

**L'ATCRQ recommande que les dispensateurs de services de transport interurbain par autocar inclus l'ensemble de leurs trajets et arrêts dans des ententes à intervenir avec l'organisation de transport collectif;**

**L'ATCRQ recommande que les dispensateurs de services de transport interurbain par autocar contractent des ententes avec les organisations locales et régionales à titre de partenaire;**

**L'ATCRQ recommande que les propriétaires de permis de taxi contractent des ententes avec les organisations locales et régionales à titre de partenaire.**

## **4.2 | ORIENTATION ET QUESTIONNEMENTS**

### **Renforcer le leadership régional en matière de transport collectif**

Il est vrai que la référence d'identification des besoins est le palier local de territoire de MRC toutefois, les besoins débordant des limites territoriales d'une MRC, commande une planification et un plan de développement au niveau minimal d'une région administrative. Le minimal est important car il faut permettre

les ententes entre les régions administratives. Des territoires sont déjà en attente d'une solution.

La MRC aura toujours un rôle important à jouer au niveau du transport collectif, mais la planification, le développement d'ententes sur l'ensemble du territoire, les circuits à développer, etc..., doit se faire au niveau régional. La concertation doit être au rendez-vous pour s'assurer d'une étroite collaboration entre le local (territoire de MRC) et le régional (territoire d'une région administrative).

### **Quel modèle de gouvernance peut contribuer à renforcer le leadership régional ?**

Plusieurs formules répondent au renforcement du leadership régional. Nous parlons fréquemment du modèle de la Régie intermunicipale car elle a été développée et qu'elle est en opération. Elle répond à la majorité des éléments dont nous devons tenir compte. L'organisation fondée à partir de la CRÉ, interpelle l'ensemble des MRC d'une même région, permet de mettre en place une entité pouvant percevoir la taxe sur l'essence, les programmes présentement en place répondent davantage à cette forme juridique, et la CRÉ se doit d'avoir une vision sectorielle globale. De plus, la présence des préfets et préfètes des MRC, assurent le lien permanent entre les régions et les territoires de MRC.

Cependant, et ce peu importe la forme juridique, il faut pouvoir proposer des alliances et des partenariats en dehors de ce cercle, et dans l'éventualité de l'application de la taxe sur l'essence, prévoir une formule comme le FQIS. Le tout devrait s'appuyer sur un plan de transport concerté localement (MRC) et régionalement (CRÉ).

Un autre facteur est important au niveau du leadership régional, et c'est la perception des élus envers le transport collectif. Il faut cesser de présenter le transport collectif comme étant un service pour les personnes âgées et les gens avec peu de moyens financiers. L'approche d'entreprise avec des représentants du secteur privé par les dispensateurs de services, viendra modifier la perception, et les élus s'approprient du secteur.

Un élément qui ne vient en rien contribuer à une meilleure perception du secteur, est le fait que pour plusieurs territoires, c'est le local qui doit faire l'avance des fonds pour soutenir le service, et cette période est supérieure à 12 mois pour plusieurs territoires.

**L'ATCRO recommande que le ministère des Transports du Québec reconnaisse l'importance du transport collectif dans les régions et territoires ruraux en procédant au versement de 80 % de la subvention du volet 1 dans les 30 premiers jours de l'année du calendrier, suite au dépôt d'une résolution du conseil des maires ou de la CRÉ. ;**

**L'ATCRO recommande que des ententes de 5 ans soient signées entre les MRC et le ministère des Transports du Québec**

**L'ATCRO recommande de revoir la gouvernance par l'intervention de professionnels de l'extérieur et non pas, par les gens directement concernés au local ou au régional.**

### **Comment s'assurer que le modèle retenu corresponde bien au territoire de déplacement ?**

Il y aura toujours certains besoins qui déborderont du territoire, mais chose certaine, nous nous retrouverons avec moins de municipalités limitrophes. Cette mesure permettrait de répondre à des besoins plus nombreux. Ex. : je pourrai me déplacer sur une distance de 80 km avant de me retrouver hors territoire, au lieu de 12 km.

Si l'usager ou le citoyen est au cœur de la nouvelle politique, l'identification des besoins et des offres de transport, devraient définir le territoire. Il ne faut pas mettre en opposition de territoire et l'usager.

Cette même approche doit également s'appliquer au transport adapté. Plusieurs territoires de MRC comptent plus d'une organisation de transport adapté.

**L'ATCRQ recommande qu'un plan de transport basé sur la migration des étudiants et travailleurs soit effectué dans les régions qui n'ont pas encore fait l'exercice, et que l'évaluation des besoins au niveau local et régional soit effectué ou mis à jour;**

**L'ATCRQ recommande que les critères d'attribution de la subvention dédiée au transport, tienne compte des spécificités territoriales en appliquant des mesures financières particulières aux organisations qui offrent un service de transport collectif de personnes dans les régions et les milieux ruraux lorsque la densité de la population est en deçà du seuil préétabli en lien avec l'étendue du territoire et en fonction de l'étalement de la population.**

**L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports du Québec établisse pour son programme employeur, des critères d'admissibilités adaptés aux réalités des entreprises installées dans les milieux ruraux et en régions, en abolissant entre autres, le nombre de 100 employés présentement requis.**

**L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports du Québec, reconnaisse la nécessité d'appliquer un programme dédié aux employeurs dans toutes les régions du Québec, et qu'il encourage systématiquement les MRC et les Centres de gestion des déplacements (CGD) du Québec, à travailler de concert dans le respect des organisations déjà en place.**

**L'ATCRQ recommande que les MRC effectuent la promotion du programme dédié aux employeurs, et qu'elles travaillent en collaboration avec les CGD pour la mise en place du programme.**

**L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports du Québec, reconnaisse les MRC ou organisations locales et régionales, comme entité pour appliquer un programme dédié aux employeurs lorsque les ressources sont disponibles.**

### **Comment s'assurer que les besoins des usagers de tous les modes et de toutes les municipalités de la région seront pris en considération ?**

Le but n'est pas de réduire le service d'un secteur d'usagers, mais bien d'optimiser les offres et les services. Ce qui doit guider le plan de transport régional : l'évaluation des besoins par les MRC, les besoins spécifiques des clientèles spécifiques en fonction de l'offre déjà proposée et des attentes, la présence d'un représentant de chaque clientèle. La concertation entre les organisations et les dispensateurs de transport (secteur privé) doit-être au cœur de la démarche.

Il ne faut pas une approche qui permet la participation, il faut une présence officielle. Nous revenons encore avec le fait qu'un exercice doit être réalisé par une personne extérieure des organisations déjà en place. Cette démarche est obligatoire, car les années ont fait la preuve que plusieurs organisations développent une vision du transport collectif pour leur clientèle spécifique et en fonction de préserver leur travail.

Il faut s'assurer de placer le citoyen et la citoyenne ou l'utilisateur, au cœur du développement du transport collectif.

**L'ATCRQ recommande que l'évaluation des besoins soit effectuée ou mis à jour pour l'ensemble des clientèles en fonction des différents services de transport.**

### **Doit-on permettre le financement de services de transport autres que le transport collectif régional avec les revenus de cette taxe ?**

Au moment d'écrire ce mémoire, l'exercice d'une évaluation exhaustive des besoins financiers n'est pas finalisé, et pour s'assurer d'une lecture juste, il faut revoir la gouvernance et la conformité des organisations. Vous direz que nous revenons encore avec le projet de conformité et de gouvernance, mais il permet de faire l'exercice. Ainsi, l'évaluation permettra le développement et la consolidation du secteur, tout en permettant

un retour aux municipalités pour les projets autres que le transport collectif.

L'élément positif de cette démarche est simple : aucune confrontation et le tout en parfait accord.

L'élément le plus important est qu'il s'agit de redistribuer aux gens résidant dans les territoires taxés, leur contribution au transport collectif. L'apport financier devrait servir à la mise en place de vrais services de transport collectif et cela inclut, l'adaptation des véhicules lorsqu'il y a entente, de ne plus fixer de plafond à 100 000 \$, (l'excédent proviendrait de la taxe). Soutenir les municipalités urbaines et semi-urbaines qui proposent un service de transport collectif par le biais du taxibus, et la répartition se ferait en fonction d'un service incluant le centre et le milieu rural. Le modèle devrait démontrer l'amélioration de l'offre pour les milieux ruraux.

Le financement supplémentaire permettrait de rendre conforme aux lois et aux règlements les déplacements sur l'ensemble des territoires visés. Les déplacements présentement effectués par des bénévoles et qui ne correspondent pas aux règles du transport d'accompagnement pourrait être effectués par du taxi rural pour les territoires non reconnus « d'exception ». Les trajets interurbains qui pourraient et qui sont à risques, trouveraient réponse auprès des MRC qui disposeraient de moyens financiers pour proposer des offres de transport répondant à la population visée par le transport collectif qui s'adresse à l'ensemble de la population.

Pour maintenir une logique dans notre vision du transport collectif, il ne s'agit pas d'une division en nombre de MRC à l'intérieur d'une région administrative. Il s'agit d'une évaluation régionale à partir d'un plan de transport et l'argent y est investi. Encore une fois la concertation est à la base de cette démarche.

**L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports effectue les démarches et les modifications nécessaires à la loi, pour permettre la perception d'une taxe sur l'essence aux MRC;**

**L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports effectue les démarches et les modifications à la loi, pour permettre la taxation d'un droit d'immatriculation pour les régions et les MRC;**

**L'ATCRQ recommande que les sommes perçues par le paiement de la taxe sur l'essence et des droits d'immatriculation dans les régions et territoires ruraux soient dédiés exclusivement aux territoires correspondant, et qui viennent supporter les services et le développement du transport collectif;**

**L'ATCRQ recommande que le budget du transport collectif régional composé : de la part du Ministère, de la taxe sur l'essence et des droits d'immatriculation, soutienne le fonctionnement de nos organisations locales et régionales, le transport lui-même, les différents volets du programme, la promotion, les éléments contribuant aux services : Ex. : stationnement incitatif, panneaux d'identification..., les services de transport collectif par taxibus pour permettre leur développement;**

**L'ATCRQ recommande qu'une étude exhaustive soit réalisée pour évaluer les besoins financiers du transport collectif, et que le montant soit assuré pour les 7 prochaines années avec indexation;**

**L'ATCRQ recommande que le budget global présentement alloué au programme du transport régional soit maintenu, et que les nouveaux programmes et budgets soient en application suite à l'étude;**

**L'ATCRQ recommande qu'il n'y ait plus de plafond de 100 000 \$ pour les organisations locales et de permettre le libre accès aux 3 volets du programmes sans concurrence entre le financement accordé pour ces 3 volets;**

**L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports reconnaisse les investissements au même titre que l'apport financier des MRC et des usagers dans la part du milieu. Les subventions provenant du gouvernement fédéral ne figurent pas dans l'apport des partenaires;**

**L'ATCRQ recommande que les organisations locales ou régionales qui bénéficient du volet 3, ne soient pas pénalisées par le fait d'être reliées à une Communauté, un CIT et en fonction du kilométrage. Le programme et les différents volets, doivent tenir compte des spécificités de nos territoires, et le fait d'offrir un service**

**de transport collectif vers une autre MRC ou région, doit satisfaire aux obligations;**

**L'ATCRQ recommande de reconduire le programme visant l'adaptation des véhicules taxis et des autocars. Il s'agit du seul moyen de rendre accessible à tous et à toutes, le transport collectif.**

**L'ATCRQ recommande que le programme visant l'adaptation des véhicules inclus l'adaptation des véhicules pour le transport des vélos;**

**L'ATCRQ recommande que la répartition par régions et territoires de la taxe sur l'essence tienne compte du territoire et de sa superficie. À titre d'exemple : les territoires qui comptent une faible population, auront moins de revenus par contre, les distances occasionneront des coûts importants pour le transport. Il faudra s'assurer que l'entité responsable de la gestion de la taxe sur l'essence comme du droit d'immatriculation, élaborer des critères pour ne pénaliser aucun territoire de son organisation.**

### **Doit-on bonifier les mécanismes de reddition de comptes liés à l'utilisation de cette taxe ?**

Non seulement les mécanismes doivent faire la preuve de l'utilisation de la taxe au développement et au maintien du transport collectif, mais déjà nous devrions retrouver les ententes signées entre les transporteurs et les organisations avec le rapport d'exploitation.

Nous devrions bonifier les mécanismes de reddition de comptes liés au programme régulier. Ainsi, nous nous assurerions que les budgets dévolus au transport collectif, servent au transport collectif.

**L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports du Québec s'assure que les différentes procédures d'analyses et d'attribution, ainsi que la définition du transport collectif soient uniformes dans l'ensemble des régions du Québec;**

**L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports du Québec exige le dépôt des ententes avec les transporteurs pour s'assurer d'un réel développement du transport collectif de personnes dans les régions et territoires ruraux au-delà de l'harmonisation.**

### **Doit-on avoir pour objectif que toutes les MRC, les municipalités hors MRC, et les communautés nordiques offrent des services ?**

Le transport collectif devrait-être une obligation. Le Québec doit se doter d'un service de transport collectif pour l'ensemble de son territoire. Il est évident que les offres vont différer, elles doivent s'adapter aux réalités territoriales et géographiques en fonction des besoins des usagers. Une chose est certaine, tous les efforts doivent être consentis pour qu'une personne puisse se rendre où elle le désire.

La campagne de promotion de l'automne 2011 le disait très bien « D'ici à partout, on y va ». Si le problème se pose à l'intérieur d'une MRC lorsque toutes les municipalités n'adhèrent pas au transport collectif « le principe du gruyère », c'est la même situation pour le Québec.

**L'ATCRQ recommande d'offrir un incitatif financier aux MRC ayant déclaré leur compétence en transport collectif et qui possèdent un règlement fixant la déclaration de compétence sans droit de retrait pour une période équivalent à la durée du mandat des élus municipaux;**

**L'ATCRQ recommande de soutenir toutes les MRC et les régions par le projet de conformité et de gouvernance en offrant un support technique pour s'assurer d'une gouvernance permettant la viabilité et la pérennité du service de transport collectif.**

### **Quelles mesures pourraient inciter les élus de ces territoires à offrir des services de transport collectif ?**

Nous savons qu'une obligation venant de Québec, est toujours difficile à implanter dans les territoires lorsque

le budget n'accompagne pas cette nouvelle obligation. Nous partons du principe qu'il y a obligation donc, un montant maximal pourrait être versé pour mettre en place un service de transport collectif. Il s'agit de l'étude, la mise en place d'un comité représentant les acteurs du transport sur le territoire, etc... La MRC serait accompagnée d'un professionnel provenant d'une organisation nationale reconnue pour son expertise, qui intervient en aval et amont des organisations locales. Sans vouloir mettre les firmes à l'écart, et comme le souligne le guide d'intervention en transport collectif régional et rural, il faut être vigilant.

De plus, pour plusieurs territoires, il est évident que des modifications devront être apportées dans la gouvernance pour répondre aux besoins des populations locales et régionales. Aussi, l'arrivée de la taxe sur l'essence et espérons du droit d'immatriculation, commandent des modifications dans la forme juridique des organisations déjà en place. Offrir le service de diagnostic et de soutien pour s'assurer d'une démarche conforme aux lois et aux règlements d'une entité et de l'environnement du transport collectif, est un incitatif important pour les MRC, car un tel service offert démontre l'importance accordée au transport collectif et à la reconnaissance du territoire à titre de partenaire.

**L'ATCRQ recommande de soutenir toutes les MRC et les régions par le projet de conformité et de gouvernance en offrant un support technique pour s'assurer d'une gouvernance permettant la viabilité et la pérennité du service de transport collectif.**

### **Quelles mesures pourraient rendre les services plus attrayants pour les citoyens ? Peut-on envisager d'intégrer l'autopartage à l'offre de services de transport collectif en milieu rural ?**

Il faut viser des services par le biais de circuits autonomes en transport collectif (autobus – taxibus). Les minibus, les taxis sont des outils à utiliser sur nos territoires. Le plus gros problème que nous rencontrons est le principe de l'utilisation des places vides. Plusieurs personnes refusent d'utiliser les places vides du transport adapté ou des autobus des CSSS pour les Centres de jour. Nous n'avons pas à excuser ses personnes, tout comme nous n'avons pas à les juger. Leur position est de dire qu'il est anormal que la majorité de la population puisse avoir accès à des services en fonction des horaires et besoins des autres clientèles. En ce qui concerne le transport scolaire, il y a la vérification des antécédents judiciaires. Et un calendrier de 180 jours/365.

Une mesure à mettre en place est de délivrer des permis de taxis dédiés au transport collectif en milieu rural. L'on nous dira qu'il existe des permis restreint, etc... nous parlons ici, d'un permis qui correspond à la réalité du monde rurale donc, le coût est un facteur important. Dans l'éventualité qu'aucun détenteur de permis de taxi sur le territoire visé par la MRC, ne soit intéressé par un tel permis, nous pourrions envisager d'ouvrir l'opportunité aux entreprises de transport scolaire qui possèdent des « mini vans ».

En collaboration avec l'industrie du taxi, l'ATCRQ effectue un travail important à ce niveau, et les résultats sont positifs. Le fait de recommander des organisations incluant le secteur privé, incite ceux-ci à vouloir développer des partenariats en fonction des réalités territoriales.

D'autres mesures concernent le service. Le professionnalisme du conducteur, le respect à apporter, un arrêt de l'infantilisation des clients en fonction des clientèles, la propreté à bord du véhicule, etc...

**L'ATCRQ recommande que la Commission des Transports du Québec autorise l'acquisition d'un permis de taxi à un coût représentant le marché du transport collectif en régions et territoires ruraux, aux détenteurs de permis de transport écolier désirant offrir le service, lorsqu'il y a absence d'un permis de taxi pour le secteur et après avoir procédé à un appel de livraison de permis auprès des membres de l'industrie du taxi sur le territoire.**

## Autopartage

L'expérience a été tentée dans la MRC d'Arthabaska. Le problème était le financement des véhicules additionnels pour les municipalités rurales. Il faut mentionner que l'organisation a fait l'acquisition de 3 véhicules à l'intérieur de 4 mois.

Pour mettre en place un tel service, il faut ne pas être tributaire du nombre de déplacements, et comme nous le savons, le financement des organisations locales et régionales repose sur les déplacements et non pas les services développés.

La politique visera une plus grande harmonisation des divers programmes d'aide afin de favoriser une meilleure intégration des modes. Cela fera aussi en sorte que le choix des modes de transport ou le choix d'un mode d'organisation sera davantage dicté par les besoins de la population que par les modalités de l'aide gouvernementale.

### **Comment revoir les modalités et les exigences des programmes d'aide gouvernementale pour mieux les harmoniser ?**

Le premier élément qui est sur la table, est la période de versement de la subvention. Il devient difficile d'inciter les MRC à investir davantage dans le transport collectif, car elles doivent avancer les fonds pour leurs services. Un versement de 80 % de la subvention de l'année précédente devrait être versée dans les premiers 30 jours de l'année financière concernée. Le 20 % serait versée après la réception du rapport d'exploitation complété. À titre d'exemple : une MRC qui reçoit en avril ou mai 2013, la subvention relative à l'année 2011. Tout est dit.

Il est important d'harmoniser en fonction du service relié à la clientèle du transport collectif, et non en fonction des différentes clientèles. Il ne faudrait pas que le transport collectif et le transport adapté soient jumelés. Ce serait la même chose que d'harmoniser le transport collectif et le transport scolaire. Nous rencontrons déjà des subtilités comptables et cela ne sert pas la cause du transport collectif, ni d'aucun autre type de transport. Pour qu'une gestion commune soit effectuée, il faut un gestionnaire extérieur aux organisations locales.

Il faut que les ententes avec les transporteurs accompagnent le rapport d'exploitation, il faut davantage que des chiffres dans la case des raisons de déplacements, etc.. Plusieurs d'organisations utilisent les vases communiquant pour se servir d'une subvention dédiée au transport collectif à autre chose.

Il faut harmoniser en fonction des besoins du transport collectif. Le développement du transport collectif par le biais de circuits autonomes (sans l'utilisation des places vides) au cours des dernières années a connu un développement important. De plus, nous retrouvons maintenant de nombreux circuits qui ont comme point de terminus (dernier débarquement) une autre MRC. Ainsi, il faut permettre aux MRC et régions, d'avoir accès au volet 1 et au volet 3 si nous désirons offrir de vrais circuits qui permettent des transferts vers d'autres services. Cette démarche est essentielle si les programmes sont maintenus sans modification.

**L'ATCRQ recommande de ne pas jumeler les programmes du transport collectif au transport adapté, du transport d'accompagnement, etc....**

**L'ATCRQ recommande qu'il n'y ait plus de plafond de 100 000 \$ pour les organisations locales ou régionales et de permettre le libre accès aux 3 volets du programmes sans concurrence entre le financement accordé pour ces 3 volets;**

**Le gouvernement devrait-il privilégier l'octroi de sources de financement destinées au transport plutôt que de verser des subventions dans le cadre de programmes normés ?**



Il faut que les subventions soient versées dans le cadre de programmes normés. Toutefois, confiant que la taxe sur l'essence sera appliquée, il faut envisager un % admissible au fonctionnement et obliger un investissement directement destiné au transport. Ainsi, nous assurons aux citoyens et citoyennes des services de qualité. Présentement des organisations consacrent la majorité de la subvention au fonctionnement tout en réduisant les coûts fixes de d'autres services de transport avec le budget du transport collectif. Nous comprenons que le développement de l'offre est minime pour ne pas dire absent. L'obligation d'investir dans le transport viendra répondre aux besoins des usagers.

De plus, même sans l'accès à la taxe sur l'essence, il faut la subvention versée pour le transport collectif, contribue à développer du transport collectif et non seulement permettre l'accès à des places non utilisées.

Après des discussions avec plusieurs organisations de transport collectif, toutes conviennent que le fait d'offrir uniquement des places non utilisées ne commande pas le versement d'une subvention de 100 000 \$ par le MTQ à certaines MRC. Nous revenons encore à la faciliter de faire dire beaucoup de chose au présent rapport d'exploitation et au transfert des budgets entre le transport adapté et le transport collectif.

Le gage du succès du transport collectif en région et milieu rural a toujours été que l'utilisateur est l'élément central de l'organisation de l'offre. Certes des ajustements et suivis devront être faits avec des ressources et mécanismes de régulation, mais il faut maintenant le principe que le citoyen et la citoyenne sont au cœur de la politique.

**L'ATCRQ recommande que le financement du transport collectif soit effectué à partir de programmes, et qu'ils soutiennent de manière distincte le fonctionnement et les transports.**

**Comment s'assurer que l'octroi de nouvelles sources de financement ne sera pas suivi d'une réduction de la contribution municipale au financement des systèmes de transport ?**

La demande d'éliminer le plafond et d'avoir accès à un financement supérieur par le biais de la taxe sur l'essence, sont le résultat non pas d'un retrait des municipalités, mais de besoins additionnels pour répondre au développement et au maintien d'offres professionnelles. Présentement le plafond est un frein au développement et aucun incitatif n'est offert aux MRC pour investir davantage.

Le fait de consentir à un pourcentage de financement pour le fonctionnement et un autre pour les services de transport, viendra garantir la participation financière des MRC. De plus, le programme viendra définir les règles d'attribution et nous y retrouverons la participation financière des usagers, du milieu et des partenaires ce qui inclus la MRC

Nous allons nous rappeler que nous sommes dans un environnement régional et rural, et que les budgets des municipalités visées ne correspond en rien au grands centres et ce, même si elles ont en grande partie les mêmes obligations à géométrie variable. Nous devons également nous rappeler que plusieurs programmes de financement dédiés aux municipalités pour répondre à leurs obligations autres que le transport collectif, n'ont pas été indexés depuis très longtemps donc, devant cette situation, une contribution maximale de 50 000\$ est juste. Ce montant versé par la MRC, proviendrait des usagers et des partenaires et des municipalités.

**L'ATCRQ recommande que l'investissement de 50 000\$ toujours nécessaire pour obtenir un 100 000 \$ soit toujours obligatoire, et que le financement supplémentaire provenant de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation soit octroyé pour les projets de développement et de transport lié au plan de transport et d'action de l'organisation. Une contribution de 10 % par projet serait exigé, et qui proviendrait de partenaires sans obligation de la part de la MRC.**

**Doit-on s'assurer que l'aide financière octroyée pour un service de transport donné sera utilisée uniquement à cette fin et ne servira pas à financer d'autres services de transport**

## **(ex : l'aide financière au transport adapté ne devrait pas servir à financer le transport collectif régional ou l'inverse) ?**

Il y a urgence d'appliquer des mesures qui viendront garantir que les budgets du transport collectif ne serviront pas à bonifier d'autres offres de transport pour des clientèles spécifiques comme le transport adapté et des services de santé. La pratique est trop courante et considérant qu'il est difficile pour nos élus(es) au niveau local avec la proximité, de résister aux démonstrations de certaines clientèles, il n' a pas seulement que les gestionnaires qui font de l'acrobatie.

Non seulement il est impératif que le programme de transport adapté et celui du transport collectif soit distinct, mais il faut dès maintenant effectuer des vérifications au niveau du budget du transport collectif au transport adapté.

Nos affirmations reposent sur des témoignages d'organisations proposant du transport adapté et collectif, à l'effet que le budget du transport collectif vient réduire le coût du transport adapté car les organisations prétendent que le circuit développé en fonction des besoins du transport adapté, est également disponible à toute la population. Il y a aussi le fait que les places non utilisées par la clientèle du transport adapté et qui sont payées par les fonds publics, sont facturées au budget du transport collectif, au prix de revient du déplacement et non pas au coût du déplacement en transport collectif pour plusieurs organismes.

L'utilisation des fonds publics pour faire du transport adapté qui est passé en collectif et la part de l'utilisateur qui est doublé par le volet 1 : le MTQ paie 3 fois le prix ..., les municipalités rurales déboursent en double pour leur transport adapté sans avoir de services additionnels, etc...

Il faut classifier les services et fournir l'ensemble des ententes. Lorsque les ententes demeurent identiques ou si elles sont convenues pour plusieurs années, l'organisation n'a qu'à confirmer la continuité pour ne pas alourdir le processus.

Mais gérer des centaines de milliers de \$ pour rendre des services à la population, oblige une reddition de compte qui permet non seulement de s'assurer qu'il y a des pièces justificatives pour les montants déboursés, mais que les montants alloués soient investis au bon endroit et pour répondre aux besoins des citoyens et des citoyennes.

**L'ATCRQ recommande que la reddition de compte soit analysée de manière critique, pour s'assurer que l'argent déclaré en transport collectif soit effectivement affecté au transport collectif;**

**L'ATCRQ recommande que l'analyse du rapport d'exploitation se confirme avec les ententes;**

**L'ATCRQ recommande que les organisations confirment la reconduction des ententes après les avoir déjà déposées au ministère, lorsqu'il n'y a pas de modifications.**

**L'ATCRQ est disposée à mettre à jour ses ententes types pour faciliter l'analyse des organisations locales et régionales lors de la reddition de comptes.**

Assurer la pérennité des services de transport interurbain par autocar et l'ATCRQ ajoute, la pérennité des services par taxi.

## **La prise en compte des dessertes interurbaines par autocar dans l'élaboration des plans de transport régionaux devrait-elle devenir la norme ?**

L'organisation actuelle de l'offre de service du transport collectif commande d'apporter des modifications importantes dans la gouvernance. Non seulement nous devrions retenir les dessertes interurbaines par autocar, mais nous devrions également retenir l'offre des taxis. Les services à développer devraient être complémentaires pour répondre aux besoins des populations locales et régionales. Ainsi, les circuits

développés pourraient effectuer des transferts avec ce qui circulent déjà en fonction des horaires.

Au-delà de la complémentarité qu'offre les transferts sur des circuits en longue distance reliant l'utilisateur vers les centres de services, les transports collectifs apportent une valeur ajoutée avec la notion de transport répondant aux besoins et en fonction des capacités des usagers. Certaines clientèles ne peuvent se permettre de faire plusieurs transferts, c'est pour cela qu'un service plus adéquat sera alors organisé en complémentarité avec les taxis en place, par exemple.

Un élément important à retenir dans l'offre du service interurbain, plusieurs transporteurs circulent en territoires ruraux pour se rendre à la ville centre ainsi, ils peuvent proposer une offre au niveau local sur les grands axes.

### **L'ATCRQ recommande l'obligation de revoir la gouvernance et la conformité, par la participation du secteur privé aux organisations locales et régionales.**

Directement impliqué dans le processus du développement et de la livraison de l'offre, nous nous assurons d'assurer la pérennité du transport interurbain par autocars et de l'industrie du taxi en dehors des grands centres.

### **Quelles mesures devrait-on mettre en œuvre pour favoriser la conclusion d'ententes avec les transporteurs interurbains et les taxis ?**

Nous devons nous rappeler qu'il est de l'intérêt des transporteurs comme des MRC, de multiplier les offres de transport pour les usagers. Pour le transporteur l'objectif est d'avoir moins de sièges libres, et pour la MRC, des propositions de transport pour sa population.

Dans un premier temps, il faut qu'une démarche soit effectuée pour proposer une organisation du transport collectif en fonction non pas des organisations en place et ce, peu importe leur secteur, mais bien de l'utilisateur. Ainsi, comme le mentionne le projet de conformité et de gouvernance déposé au MTQ depuis près de 2 ans et relancer à la fin 2012, les transporteurs autocar + taxi doivent faire partie intégrante de l'élaboration de l'offre de service d'un territoire et d'une région.

Lorsqu'un prestataire de service participe activement au développement de l'offre, le partenariat prend un aspect différent par l'implication.

Considérant qu'il est dans l'intérêt du transporteur (autocar) que les sièges de son véhicule soient utilisés au maximum et que les taxis soient utilisés au maximum, et que le transport collectif rural et régional soit un marché développé par OBNL, le transporteur devrait proposer des coûts avantageux pour le transport collectif. Pour chaque personne supplémentaire dans son autocar, les coûts fixes sont diminués.

### **L'ATCRQ recommande l'obligation de revoir la gouvernance et la conformité, par la participation du secteur privé aux organisations locales et régionales;**

**L'ATCRQ recommande que les 2 parties conviennent de partenariat répondant aux besoins de chacun. Pour le territoire il s'agit d'augmenter les opportunités de déplacements, et pour le transporteur privé, il s'agit de réduire les coûts fixes attribuables aux places non utilisées. Il est important d'avoir une approche de partenariat.**

### **Quelles mesures permettraient de consolider l'aménagement des noyaux villageois de manière à diminuer la longueur des déplacements automobiles ?**

Cet aspect est particulier car il ne s'applique pas à l'ensemble des municipalités. Les municipalités rurales à caractère agricole, n'ont pas d'autre choix que le noyau donc, très peu de moyen de développement.

Nous devons aborder la question du zonage agricole. Pourquoi une petite municipalité ne peut faire changer un zonage agricole pour un développement et qu'une municipalité urbaine ou semi-urbaine, peut sans

problème faire pousser des grandes surfaces sur des terrains zonés « agricole ». Poser la question c'est d'y répondre.

Le schéma d'aménagement devrait répondre à cette question.

# REGROUPEMENT DES RECOMMANDATIONS



## REGROUPEMENT DES RECOMMANDATIONS

### I DÉFINITION DU TRANSPORT COLLECTIF

L'ATCRQ recommande au ministère des Transports du Québec, d'adopter la définition suivante pour le transport collectif au Québec : Est considéré comme du transport collectif de personnes, tout transport qui s'adresse à l'ensemble de la population sans distinction des individus et des besoins.

### I 2 MOYENS POUR Y RÉPONDRE

L'ATCRQ recommande au ministère des Transports du Québec, d'adopter les moyens définis pour offrir un service de transport collectif dans les régions et les territoires ruraux :

Pour répondre à cette définition, les offres de transport proviennent de l'harmonisation avec : le transport scolaire, le transport adapté, le taxi, le transport d'accompagnement, le transport effectué par les Centres de santé et le transport interrégional. Les offres proviennent également par la mise en place de circuits autonomes avec une entente avec des transporteurs qui détiennent les permis nécessaires. Le taxi collectif est également un moyen de répondre aux besoins par le biais d'une entente ainsi qu'avec un transporteur interrégional et un service de covoiturage offert par les organisations de transport collectif. Le transport bénévole est essentiel sur certains territoires québécois pour permettre une vraie mobilité à des citoyens et citoyennes en milieu rural.

L'ATCRQ recommande que le ministère des transports du Québec en collaboration avec les différents ministères concernés, exige des organisations soutenues par des fonds publiques, qu'elles rendent disponibles leurs places non-utilisées lors de leurs déplacements aux organisations de transport collectif dans les régions et territoires ruraux, lorsqu'elles ont un mandat de la MRC ou de la CRÉ. (scolaire, accompagnement, santé, adapté et autres)

L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports du Québec modifie la loi sur les Transports, et que les modifications soient les suivantes :

Extrait de la résolution en annexe :

- I de reconnaître les Municipalités régionales de comté (MRC) au même titre que les municipalités dans la loi sur les transports;
- I d'utiliser l'appellation transport collectif pour tous les transports qui sont dédiés à l'ensemble des clientèles potentielles. Cette recommandation vient exclure les transports qui sont dédiés à des clientèles spécifiques : transport scolaire, transport adapté, transport relié à des services et soins de santé, le transport d'accompagnement, et ce, même si plusieurs personnes utilisent le service au même moment;
- I que l'article 48.18 Section V.3 de la Loi sur les transports, puisse se lire ainsi :

48.18 Une municipalité locale ou une MRC peut, par règlement dont copie doit être transmise au ministre, organiser un service de transport collectif de personnes sur le territoire de la municipalité. Le règlement doit décrire le service projet;
- I que le ministère des Transports du Québec soutienne la mise en place d'une table de concertation nationale sur le transport collectif pour les régions ou territoires ruraux;
- I que la table de concertation regroupe les organisations de transport collectif qui ont pour mission et priorité le transport collectif, la FQM, l'Association des directeurs généraux de MRC du Québec et l'Association des directeurs municipaux du Québec ADMQ et que les membres participants proviennent des instances nationales, en fonction des régions et des territoires ruraux. Il est entendu que des représentants sectoriels et ministériels, seraient invités à se joindre aux rencontres en fonction des sujets traités.

### I COVOITURAGE

L'ATCRQ recommande que le véhicule utilisé pour le covoiturage compte un maximum de six places assises, à l'exclusion du conducteur;

L'ATCRQ recommande que le déplacement de covoiturage soit : un déplacement aller-retour entre les résidences, ou les lieux situés à proximité raisonnable de celles-ci, du conducteur, des passagers ou d'un combinaison quelconque des deux et une destination commune, y compris le lieu de travail ou l'établissement d'enseignement du conducteur et des passagers ou un lieu situé à proximité raisonnable des divers lieux de travail ou établissements d'enseignement de ces personnes.

L'ATCRQ recommande que pour considérer un déplacement effectué en covoiturage :

1. Aucun frais ne doit-être exigé du conducteur, du propriétaire ou du locataire du véhicule automobile ou payés à ceux-ci pour le transport des passagers, sauf le montant requis pour rembourser les frais engagés dans l'utilisation du véhicule automobile dans un but non lucratif;
2. Le conducteur ne fait pas plus d'un déplacement simple ou aller-retour par jour avec les passagers;
3. Le propriétaire du véhicule automobile, ou son locataire si le véhicule automobile est loué, n'est pas propriétaire ou locataire de plus d'un véhicule automobile, sauf s'il est l'employeur d'une majorité des personnes transportées dans ces véhicules.

L'ATCRQ recommande que les organisations ou les comités de transport collectif dans les régions et territoires ruraux, puissent convertir en valeur monétaire, les déplacements enregistrés en covoiturage;

L'ATCRQ recommande que les organisations dédiées à des accompagnements pour les personnes avec les facultés affaiblies, soient sous la responsabilité des organisations locales ou régionales de transport collectif ou l'industrie du taxi. Le but étant de s'assurer que les accompagnements correspondent à la mission de l'organisme, et que du taxi au noir ne s'effectue pas.

L'ATCRQ recommande que le projet de conformité et de gouvernance qui rassemble tous les acteurs du transport collectif en incluant le secteur privé, soit soutenu par le ministère des Transports du Québec et que le diagnostic permettant l'identification des territoires d'exception soit une priorité.

## **I PROBLÉMATIQUES, ENJEUX ET DÉFIS**

### **L'accessibilité restreinte aux activités et aux services publics**

L'ATCRQ recommande que les organisations démontrent une approche d'entreprise avec une finalité sociale par la composition de leur conseil d'administration ou des membres de leur comité de gestion, dans la livraison du service en transport collectif.

### **L'organisation des services de transport**

L'ATCRQ recommande que l'on cesse d'identifier un guichet unique lorsqu'il ne réunit que le transport collectif et le transport adapté. Nous entretenons la confusion car il s'agit de 2 choses très différentes.

L'ATCRQ recommande que les différents services de transport proposés sur le territoire d'une MRC ou d'une région administrative, soient regroupés en guichet unique lorsque cette forme de livraison des services est possible, et qu'il regroupe toutes les offres de transport en excluant le transport scolaire. La référence est : le transport collectif, le transport adapté, le transport pour les soins de santé, le transport d'accompagnement, etc... Un centre d'appel peut-être le premier pas dans la bonne direction, et ainsi, permettre aux citoyens et aux citoyennes de se retrouver.

L'ATCRQ recommande que le nouveau service soit une référence générale au transport, et que plan de transport et le plan d'action, soient élaborés par une ressource extérieure des organisations déjà existantes, en collaboration avec les organisations du territoire et de la région.

### **Le vieillissement de la population**

L'ATCRQ recommande que le ministère des transports du Québec convienne avec les différents ministères



qui possèdent des budgets dédiés au transport de leurs clientèles, de transférer le budget nécessaire au transport lorsqu'ils confient le service au transport collectif.

L'ATCRQ recommande que les organisations puissent avoir les moyens financiers de proposer des services de qualités.

L'ATCRQ recommande qu'un plan de transport soit requis pour avoir accès à un financement adéquat pour développer et proposer des circuits répondant aux besoins.

### **La cohabitation entre le transport collectif régional et le transport interurbain par autocar**

L'ATCRQ recommande que les dispensateurs de services de transport interurbain par autocar et par taxi, soient représentés au conseil d'administration des organisations ou à titre de membre du comité;

L'ATCRQ recommande que les dispensateurs de services de transport interurbain par autocar inclus l'ensemble de leurs trajets et arrêts dans des ententes à intervenir avec l'organisation de transport collectif;

L'ATCRQ recommande que les dispensateurs de services de transport interurbain par autocar contractent des ententes avec les organisations locales et régionales à titre de partenaire;

L'ATCRQ recommande que les propriétaires de permis de taxi contractent des ententes avec les organisations locales et régionales à titre de partenaire.

### **Quel modèle de gouvernance peut contribuer à renforcer le leadership régional ?**

L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports du Québec reconnaisse l'importance du transport collectif dans les régions et territoires ruraux en procédant au versement de 80 % de la subvention du volet 1 dans les 30 premiers jours de l'année du calendrier, suite au dépôt d'une résolution du conseil des maires ou de la CRÉ. ;

L'ATCRQ recommande que des ententes de 5 ans soient signées entre les MRC et le ministère des Transports du Québec;

L'ATCRQ recommande de revoir la gouvernance par l'intervention de professionnels de l'extérieur et non pas, par les gens directement concernés au local ou au régional.

### **Comment s'assurer que le modèle retenu correspond bien au territoire de déplacement ?**

L'ATCRQ recommande qu'un plan de transport basé sur la migration des étudiants et travailleurs soit effectué dans les régions qui n'ont pas encore fait l'exercice, et que l'évaluation des besoins au niveau local et régional soit effectué ou mis à jour;

L'ATCRQ recommande que les critères d'attribution de la subvention dédiée au transport, tienne compte des spécificités territoriales en appliquant des mesures financières particulières aux organisations qui offrent un service de transport collectif de personnes dans les régions et les milieux ruraux lorsque la densité de la population est en deçà du seuil préétabli en lien avec l'étendue du territoire et en fonction de l'étalement de la population.

L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports du Québec établisse pour son programme employeur, des critères d'admissibilités adaptés aux réalités des entreprises installées dans les milieux ruraux et en régions, en abolissant entre autres, le nombre de 100 employés présentement requis.

L'ATCRQ recommande que le Ministère des Transports du Québec, reconnaisse la nécessité d'appliquer un programme dédié aux employeurs dans toutes les régions du Québec, et qu'il encourage systématiquement

les MRC et les Centres de gestion des déplacements (CGD) du Québec, à travailler de concert dans le respect des organisations déjà en place.

L'ATCRQ recommande que les MRC effectuent la promotion du programme dédié aux employeurs, et qu'elles travaillent en collaboration avec les CGD pour la mise en place du programme.

L'ATCRQ recommande que le Ministère des Transports du Québec, reconnaisse les MRC ou organisations locales et régionales, comme entité pour appliquer un programme dédié aux employeurs lorsque les ressources sont disponibles.

### **Comment s'assurer que les besoins des usagers de tous les modes et de toutes les municipalités de la région seront pris en considération ?**

L'ATCRQ recommande que l'évaluation des besoins soit effectuée ou mis à jour pour l'ensemble des clientèles en fonction des différents services de transport.

### **Doit-on permettre le financement de services de transport autres que le transport collectif régional avec les revenus de cette taxe ?**

L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports effectue les démarches et les modifications nécessaires à la loi, pour permettre la perception d'une taxe sur l'essence aux MRC;

L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports effectue les démarches et les modifications à la loi, pour permette la taxation d'un droit d'immatriculation pour les régions et les MRC;

L'ATCRQ recommande que les sommes perçues par le paiement de la taxe sur l'essence et des droits d'immatriculation dans les régions et territoires ruraux soient dédiés exclusivement aux territoires correspondant, et qui viennent supporter les services et le développement du transport collectif;

L'ATCRQ recommande que le budget du transport collectif régional composé : de la part du Ministère, de la taxe sur l'essence et des droits d'immatriculation, soutienne le fonctionnement de nos organisations locales et régionales, le transport lui-même, les différents volets du programme, la promotion, les éléments contribuant aux services : Ex : stationnement incitatif, panneaux d'identification..., les services de transport collectif par taxibus pour permettre leur développement;

L'ATCRQ recommande qu'une étude exhaustive soit réalisée pour évaluer les besoins financiers du transport collectif, et que le montant soit assuré pour les 7 prochaines années avec indexation;

L'ATCRQ recommande que le budget global présentement alloué au programme du transport régional soit maintenu, et que les nouveaux programmes et budgets soient en application suite à l'étude;

L'ATCRQ recommande qu'il n'y ait plus de plafond de 100 000 \$ pour les organisations locales et de permettre le libre accès aux 3 volets du programmes sans concurrence entre le financement accordé pour ces 3 volets;

L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports reconnaisse les investissements au même titre que l'apport financier des MRC et des usagers dans la part du milieu. Les subventions provenant du gouvernement fédéral ne figurent pas dans l'apport des partenaires;

L'ATCRQ recommande que les organisations locales ou régionales qui bénéficient du volet 3, ne soient pas pénalisées par le fait d'être reliées à une Communauté, un CIT et en fonction du kilométrage. Le programme et les différents volets, doivent tenir compte des spécificités de nos territoires, et le fait d'offrir un service de transport collectif vers une autre MRC ou région, doit satisfaire aux obligations;

L'ATCRQ recommande de reconduire le programme visant l'adaptation des véhicules taxis et des autocars. Il s'agit du seul moyen de rendre accessible à tous et à toutes, le transport collectif.

L'ATCRQ recommande que le programme visant l'adaptation des véhicules inclus l'adaptation des véhicules pour le transport des vélos;

L'ATCRQ recommande que la répartition par régions et territoires de la taxe sur l'essence tienne compte du territoire et de sa superficie. À titre d'exemple : les territoires qui comptent une faible population, auront moins de revenus par contre, les distances occasionneront des coûts importants pour le transport. Il faudra s'assurer que l'entité responsable de la gestion de la taxe sur l'essence comme du droit d'immatriculation, élaborer des critères pour ne pénaliser aucun territoire de son organisation.

### **Doit-on bonifier les mécanismes de reddition de comptes liés à l'utilisation de cette taxe ?**

L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports du Québec s'assure que les différentes procédures d'analyses et d'attribution, ainsi que la définition du transport collectif soient uniformes dans l'ensemble des régions du Québec;

L'ATCRQ recommande que le ministère des Transports du Québec exige le dépôt des ententes avec les transporteurs pour s'assurer d'un réel développement du transport collectif de personnes dans les régions et territoires ruraux au-delà de l'harmonisation.

### **Doit-on avoir pour objectif que toutes les MRC, les municipalités hors MRC, et les communautés nordiques offrent des services ?**

L'ATCRQ recommande d'offrir un incitatif financier aux MRC ayant déclaré leur compétence en transport collectif et qui possèdent un règlement fixant la déclaration de compétence sans droit de retrait pour une période équivalent à la durée du mandat des élus municipaux;

L'ATCRQ recommande de soutenir toutes les MRC et les régions par le projet de conformité et de gouvernance en offrant un support technique pour s'assurer d'une gouvernance permettant la viabilité et la pérennité du service de transport collectif.

### **Quelles mesures pourraient inciter les élus de ces territoires à offrir des services de transport collectif ?**

L'ATCRQ recommande de soutenir toutes les MRC et les régions par le projet de conformité et de gouvernance en offrant un support technique pour s'assurer d'une gouvernance permettant la viabilité et la pérennité du service de transport collectif.

### **Quelles mesures pourraient rendre les services plus attrayants pour les citoyens ? Peut-on envisager d'intégrer l'autopartage à l'offre de services de transport collectif en milieu rural ?**

L'ATCRQ recommande que la Commission des Transports du Québec autorise l'acquisition d'un permis de taxi à un coût représentant le marché du transport collectif en régions et territoires ruraux, aux détenteurs de permis de transport écolier désirant offrir le service, lorsqu'il y a absence d'un permis de taxi pour le secteur et après avoir procédé à un appel de livraison de permis auprès des membres de l'industrie du taxi sur le territoire.

### **Comment revoir les modalités et les exigences des programmes d'aide gouvernementale pour mieux les harmoniser ?**

L'ATCRQ recommande de ne pas jumeler les programmes du transport collectif au transport adapté,

du transport d'accompagnement, etc.... il s'agit du meilleur moyen pour donner des statistiques qui ne correspondent pas à la réalité des déplacements, et de ne pas favoriser le développement d'un vrai service de transport collectif.

L'ATCRQ recommande qu'il n'y ait plus de plafond de 100 000 \$ pour les organisations locales ou régionales et de permettre le libre accès aux 3 volets du programmes sans concurrence entre le financement accordé pour ces 3 volets;

### **Le gouvernement devrait-il privilégier l'octroi de sources de financement destinées au transport plutôt que de verser des subventions dans le cadre de programmes normés ?**

L'ATCRQ recommande que le financement du transport collectif soit effectué à partir de programmes, et qu'ils soutiennent de manière distincte le fonctionnement et les transports.

### **Comment s'assurer que l'octroi de nouvelles sources de financement ne sera pas suivi d'une réduction de la contribution municipale au financement des systèmes de transport ?**

L'ATCRQ recommande que l'investissement de 50 000 \$ toujours nécessaire pour obtenir un 100 000 \$ soit toujours obligatoire, et que le financement supplémentaire provenant de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation soit octroyé pour les projets de développement et de transport lié au plan de transport et d'action de l'organisation. Une contribution de 10 % par projet serait exigée, et qui proviendrait de partenaires sans obligation de la part de la MRC.

### **Doit-on s'assurer que l'aide financière octroyée pour un service de transport donné sera utilisée uniquement à cette fin et ne servira pas à financer d'autres services de transport (ex : l'aide financière au transport adapté ne devrait pas servir à financer le transport collectif régional ou l'inverse) ?**

L'ATCRQ recommande que la reddition de compte soit analysée de manière critique, pour s'assurer que l'argent déclaré en transport collectif soit effectivement affecté au transport collectif;

L'ATCRQ recommande que l'analyse du rapport d'exploitation se confirme avec les ententes;

L'ATCRQ recommande que les organisations confirment la reconduction des ententes après les avoir déjà déposées au ministère, lorsqu'il n'y a pas de modifications.

L'ATCRQ est disposée à mettre à jour ses ententes types pour faciliter l'analyse des organisations locales et régionales lors de la reddition de comptes.

### **Assurer la pérennité des services de transport interurbain par autocar et l'ATCRQ ajoute, la pérennité des services par taxi**

### **La prise en compte des dessertes interurbaines par autocar dans l'élaboration des plans de transport régionaux devrait-elle devenir la norme ?**

L'ATCRQ recommande l'obligation de revoir la gouvernance et la conformité, par la participation du secteur privé aux organisations locales et régionales.

Directement impliqué dans le processus du développement et de la livraison de l'offre, nous nous assurons d'assurer la pérennité du transport interurbain par autocars et de l'industrie du taxi en dehors des grands centres.

### **Quelles mesures devrait-on mettre en œuvre pour favoriser la conclusion d'ententes avec les transporteurs interurbains et les taxis ?**

L'ATCRQ recommande l'obligation de revoir la gouvernance et la conformité, par la participation du secteur privé aux organisations locales et régionales;

L'ATCRQ recommande que les 2 parties conviennent de partenariat répondant aux besoins de chacun. Pour le territoire il s'agit d'augmenter les opportunités de déplacements, et pour le transporteur privé, il s'agit de réduire les coûts fixes attribuables aux places non utilisées. Il est important d'avoir une approche de partenariat.



**ANNEXE**  
LES BÉNIFICES

1





## LES BÉNIFICES DU PROJET DE CONFORMITÉ ET LA GOUVERNANCE

D'entrée de jeu, il faut souligner qu'à son dépôt à votre ministère, il était déjà identifié comme un outil essentiel pour l'application de la nouvelle politique. Le projet répond aux constats et au contexte de nos territoires et organisations.

De plus, il permet de mettre en place l'ensemble des éléments essentiels au développement de l'offre de transport collectif pour les régions et les territoires ruraux, en impliquant les acteurs du milieu. Ainsi, les modifications qui devront être apportées, seront identifiées par les acteurs du milieu eux-mêmes.

### **Le projet permet de :**

#### **Effectuer un diagnostic qui s'applique aux bonnes pratiques :**

- | en établissant des mandats par les autorités politiques locales et régionales;
- | en gestion interne et en gestion de procédés;
- | en conventionnement et en approvisionnement;
- | en promotion et en développement;
- | en mise en place de services, en production et la référence est le guichet unique;

Faire des recommandations pour obtenir des pratiques conformes aux dispositions légales pour l'ensemble des lois et des règlements.

Évaluer la gouvernance et ses limites.

Identifier la gouvernance appropriée en fonction des territoires.

Évaluer le budget nécessaire pour le développement des offres.

Réunir l'ensemble des acteurs du transport collectif en incluant le secteur privé.

Développer un plan d'intervention qui vient identifier : les cibles et les étapes.

L'ordre de priorité pour effectuer le diagnostic sera identifié par le comité de travail mixte considérant que plusieurs organisations qui commandent d'apporter des modifications à leurs pratiques sont déjà connues.









Association des Transports Collectifs  
Ruraux du Québec

## **CONSTATS ET RECOMMANDATIONS PRÉSENTÉS À LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

DANS LE CADRE DU PROJET DE LOI 34

**LOI POUR ASSURER L'OCCUPATION ET LA VITALITÉ DES TERRITOIRES**

### **PRÉSENTATION PAR**

Monsieur Harry Gow, Président

Monsieur Lionel Fréchette, Secrétaire et préfet de la MRC d'Arthabaska

Mme Thérèse Domingue, Directrice

**Jeudi le 02 février 2012**

L'Association des transports collectifs ruraux du Québec est également connue sous le nom de l'Association des transports collectifs du Québec et elle existe depuis novembre 2003.

Son membership représente des organisations de transport collectif de personnes, des Municipalités régionales de comté (MRC), des Centres locaux de développement (CLD), des municipalités, des experts en transport collectif, des Commissions scolaires, des organismes de gestion des déplacements, des organismes offrant le transport collectif et adapté et des utilisateurs et utilisatrices. Vous aurez compris que notre représentation ne peut se calculer au nombre de membres mais bien, au nombre total que représentent les membres.

Répartis à travers le Québec, les membres de l'ATCRQ démontrent l'importance accordée à la concertation et à l'interdépendance de nos services. Nos gestes visent à assurer la viabilité et la pérennité des services de transport collectif de personnes dans les régions et les territoires ruraux, et ce, dans le but d'assurer une occupation maximale de nos territoires et ainsi en favoriser la vitalité. Les mêmes raisons guident notre travail avec l'entreprise privée au niveau, des taxis, des autobus et des transporteurs.

Il est important de noter que l'occupation maximale ne fait pas référence à l'étalement des populations.

**Le projet de loi 34 vise à contribuer à l'occupation et à la vitalité des territoires partout au Québec et les mesures prévues par la présente loi concourent plus particulièrement à renforcer l'efficience et la cohérence des actions gouvernementales au bénéfice des collectivités.**

**Notre présentation d'aujourd'hui vise à s'assurer que les mesures nécessaires pour favoriser le développement et la consolidation de différents services dont le transport collectif dans nos régions, sont inscrites sans aucun pouvoir d'interprétation.**

**Le but recherché, est d'instituer les moyens pour permettre le maintien de la vitalité de nos communautés et par le fait même, s'assurer d'une occupation maximale de nos territoires.**

Les recommandations déposées par l'Association des transports collectifs ruraux du Québec pourraient sembler cosmétiques pour certains, mais elles ont une portée qui permettra d'atteindre un objectif timidement identifié dans le document à savoir :la complémentarité par la concertation et davantage.

---

Pour débiter, nous nous attardons aux notes explicatives, car elles viennent circonscrire la portée des différents éléments.

Nous pouvons y lire que les élus municipaux sont conviés à agir en faveur de l'occupation et de la vitalité des territoires dans l'exercice de leurs fonctions. Tel que libellé, il s'agit d'une invitation et nous nous attendons tous et toutes que nos élus municipaux agissent à titre d'acteurs de premier plan pour l'occupation et la vitalité des territoires dans l'exercice de leurs fonctions.

**L'Association des transports collectifs ruraux du Québec recommande de renforcer le libellé et de reconnaître nos élus municipaux à titre d'acteurs de premier plan.** Il doit y avoir une obligation, car l'objectif étant de s'assurer que les municipalités s'impliqueront officiellement.

Il est question de mesures visant à renforcer l'efficience et à la cohérence des actions gouvernementales et nous considérons encore une fois qu'il s'agit de mesures timides et nous y reviendrons.

# LOI POUR ASSURER L'OCCUPATION ET LA VITALITÉ DES TERRITOIRES

Les considérants démontrent un constat déjà énoncé lors de la Conférence nationale sur l'avenir des territoires réalisée par Solidarité rurale et rejoignent les notes explicatives de la démarche.

## CHAPITRE II

### STRATÉGIE POUR ASSURER L'OCCUPATION ET LA VITALITÉ DES TERRITOIRES, MISE EN ŒUVRE ET REDDITION DE COMPTES

#### SECTION I

##### STRATÉGIE

Au niveau du point 5, nous nous attardons aux principes énoncés.

De manière générale, les principes ne révèlent pas d'éléments nouveaux. L'engagement des élus a toujours été cité comme nous le retrouvons, la concertation est au programme et dans les discours de nos élus et de nos acteurs socioéconomiques, la complémentarité territoriale fait partie du discours pour démontrer l'ouverture, l'action gouvernementale nous est présentée depuis très longtemps comme étant modulée et qu'elle tient compte des spécificités des régions, nous recherchons tous, et ce, depuis toujours, la meilleure cohérence et efficacité des planifications et des interventions depuis..

**L'Association des transports collectifs ruraux du Québec recommande que les principes commandent l'obligation de résultat dans le but qu'aucune interprétation ou soustraction ne soit possible.**

1. **L'engagement des élus : Le fait de reconnaître que l'occupation et la vitalité des territoires s'appuient sur l'action des personnes élues confirme l'importance de renforcer le terme invitation que nous retrouvons précédemment.**

Le premier principe vient confirmer notre argument de la première recommandation. Sans la prise en charge (avec les moyens appropriés) par les élus, il est impossible d'atteindre l'objectif d'occupation du territoire.

2. **La concertation : La concertation .....constitue une démarche obligatoire à titre de contribution à l'occupation et à la vitalité des territoires;**

Que nous parlions du local pour les MRC, du régional pour les CRÉ ou du provincial pour le gouvernement du Québec, pour toute initiative ou projet, les organisations concernées doivent se retrouver impliquées dans le développement. Il s'agit du seul moyen pour mettre un terme au travail en silo, et ce, pour l'ensemble des secteurs.

3. **La complémentarité territoriale : Les personnes élues et les acteurs socioéconomiques de collectivités voisines ou partageant des intérêts communs doivent s'associer et unir leurs forces pour collaborer, planifier et agir de façon complémentaire et profitable à ces collectivités.**

Dans le but de mettre un terme à certains développements territoriaux pour des raisons de juridictions, de compétences et d'agglomération politique, il faut soutenir davantage les territoires ruraux ou régionaux, qui proposent un développement en complémentarité ou en partenariat.

Suite à la délégation de compétence des municipalités en transport collectif de personnes au bénéfice de la MRC, la MRC déclare compétence pour transport collectif et adapté. Les villes centres et les sociétés de transport ne sont pas concernées par cette démarche au niveau de la compétence, toutefois, elles devraient collaborer avec les autres organisations.

Il en résultera la mise en commun, moins de travail en silo et de dédoublement, des services améliorés et accrus et une occupation dynamique du territoire. Les citoyens et citoyennes d'une communauté dé-



sirent recevoir des services. La limite du territoire pour le décisionnel n'est pas la priorité pour la grande majorité des individus utilisateurs de services.

4. **L'action gouvernementale modulée : L'action gouvernementale doit être modulée pour tenir compte de la diversité ....**

Il faut mettre un terme aux programmes généraux avec les mêmes critères pour l'ensemble du territoire québécois. À titre d'exemple : une organisation de transport collectif de personnes dans une région comme la Côte-Nord ou la Gaspésie, rencontre des coûts beaucoup plus importants pour les déplacements qu'une organisation du même genre dans une région avec une population plus regroupée.

5. **La cohérence et l'efficacité des planifications et des interventions sur les territoires : Les municipalités, les conférences régionales des élus, les communautés métropolitaines doivent partager et échanger dans l'élaboration de leurs planifications et l'identification des gestes à poser sur leurs territoires;**

Cette démarche d'obligation est essentielle si nous désirons mettre un terme au travail en silo ou au dédoublement. C'est en partageant les éléments de notre développement que nous pourrons offrir des services en complémentarité ou en partenariat et ainsi, proposer une augmentation des offres aux citoyens et citoyennes de nos territoires.

## SECTION II

### MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE ET REDDITION DE COMPTES

Au point 11. Chaque ministre responsable d'une région administrative du Québec :

L'Association des transports collectifs ruraux du Québec recommande de remplacer « acteurs intéressés » par « acteurs concernés ».

Le but étant d'obtenir des résultats, le terme concerné vient créer l'obligation de collaborer.

---

En conclusion, le travail régulier de l'ATCRQ dans les régions et les territoires ruraux, démontre l'importance de mettre en place des projets de loi qui viendront mettre un terme au travail en silo, et ce, pour l'ensemble des paliers politiques et sectoriels afin que nous puissions travailler activement à l'occupation maximale de nos territoires et ainsi en assurer la vitalité et la pérennité.



**ANNEXE**

**RECOMMANDATIONS**  
MODIFICATIONS À LA LOI SUR  
LES TRANSPORTS

**3**



## RECOMMANDATIONS POUR MODIFICATIONS À LA LOI SUR LES TRANSPORTS

CONSIDÉRANT, que le transport collectif régional ou rural n'existait pas lors de l'entrée en vigueur de L.R.Q., c. T-12, Loi sur les transports;

CONSIDÉRANT, qu'il est impératif d'enchâsser le transport régional et rural dans la loi sur le transport pour garantir le développement à long terme du service;

CONSIDÉRANT, que le développement du transport collectif régional ou rural commande des modifications spécifiques à la loi sur les Transports, et d'effectuer les concordances avec les autres ministères visés par les responsables de la livraison du service;

CONSIDÉRANT, qu'il est impératif de reconnaître les entités que sont les MRC pour la livraison du service de transport collectif régional ou rural :

CONSIDÉRANT, qu'il y a confusion de l'appellation au Québec concernant le transport collectif;

CONSIDÉRANT, que certaines sociétés de transport se prévalent du programme pour le transport en commun selon la Loi, mais font la promotion du transport collectif :

CONSIDÉRANT, les vastes territoires et le dispersement de la clientèle dans les régions et territoires ruraux;

CONSIDÉRANT, que le transport collectif régional et rural peut s'effectuer à l'intérieur d'un territoire de MRC;

CONSIDÉRANT, le coût très important relié au service de transport collectif pour les régions ou milieux ruraux;

CONSIDÉRANT, l'importance de reconnaître les mêmes droits aux régions et aux milieux ruraux pour l'accès à la taxe sur l'essence et à l'imposition d'un coût au niveau des droits d'immatriculation;

CONSIDÉRANT, l'obligation d'offrir un service de transport collectif régional ou rural pour assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur du territoire :

CONSIDÉRANT, l'importance de reconnaître l'importance de l'accessibilité sur l'ensemble du territoire québécois;

CONSIDÉRANT, l'importance de soutenir la concertation nationale des acteurs du secteur de transport collectif régional et rural;

CONSIDÉRANT, les nombreux intervenants qui interviennent en transport collectif régional ou rural;

CONSIDÉRANT le rôle des MRC dans le développement du transport collectif dans les milieux ruraux :

### **Il est recommandé :**

**I de reconnaître les Municipalités régionales de comté (MRC) au même titre que les municipalités dans la loi sur les transports;**

**I d'utiliser l'appellation transport collectif pour tous les transports qui sont dédiés à l'ensemble des clientèles potentielles. Cette recommandation vient exclure les transports qui sont dédiés à des clientèles spécifiques : transport scolaire, transport adapté, transport relié à des services et soins de santé, le transport d'accompagnement, et ce, même si plusieurs personnes utilisent le service au même moment;**

- | que l'article 48.18 Section V.3 de la Loi sur les transports, puisse se lire ainsi :  
48.18 Une municipalité locale ou une MRC peut, par règlement dont copie doit être transmise au ministre, organiser un service de transport collectif de personnes sur le territoire de la municipalité. Le règlement doit décrire le service projet;
- | que le ministère des Transports du Québec soutienne la mise en place d'une table de concertation nationale sur le transport collectif pour les régions ou territoires ruraux;
- | que la table de concertation regroupe les organisations de transport collectif qui ont pour mission et priorité le transport collectif, la FQM, l'Association des directeurs généraux de MRC du Québec et l'Association des directeurs municipaux du Québec ADMQ et que les membres participants proviennent des instances nationales, en fonction des régions et des territoires ruraux. Il est entendu que des représentants sectoriels et ministériels, seraient invités à se joindre aux rencontres en fonction des sujets traités.





30, rue Champagnat, Lévis (Québec) G6V 2A5  
T | 819 552-8277 F | 418 838-8391  
atcrqtransport@atcrq.ca

[www.atcrq.ca](http://www.atcrq.ca)