



Le transport collectif de personnes pour les régions et les milieux ruraux

Colloque 2013



À l'ère du développement durable

Une nouvelle politique qui doit répondre aux réels besoins des régions et des territoires ruraux

Une nouvelle politique qui permet le développement et qui assure la pérennité des services de transport collectif de personnes



Des systèmes de transport efficaces et intégrés

- ❑ (1) Exiger des organisations soutenues par des fonds publiques, qu'elles rendent disponibles leurs places non utilisées lors de leurs déplacements aux organisations de transport collectif.
- ❑ (2) Que le Ministère des Transports du Québec, convienne avec les différents ministères de l'application de cette mesure.



Suite

- (3) Offrir un incitatif financier aux MRC ayant déclaré leur compétence en transport collectif de personnes 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(es) municipaux.



Promouvoir et développer l'utilisation

- ❑ (4) Offrir un incitatif ainsi qu'un support technique aux organisations qui entreprennent un processus de mise en commun des services de transport collectif de personnes à différents niveaux (administratif, répartition, fusion complète, etc...) dans le but de se doter d'un guichet unique.
- ❑ Gouvernance

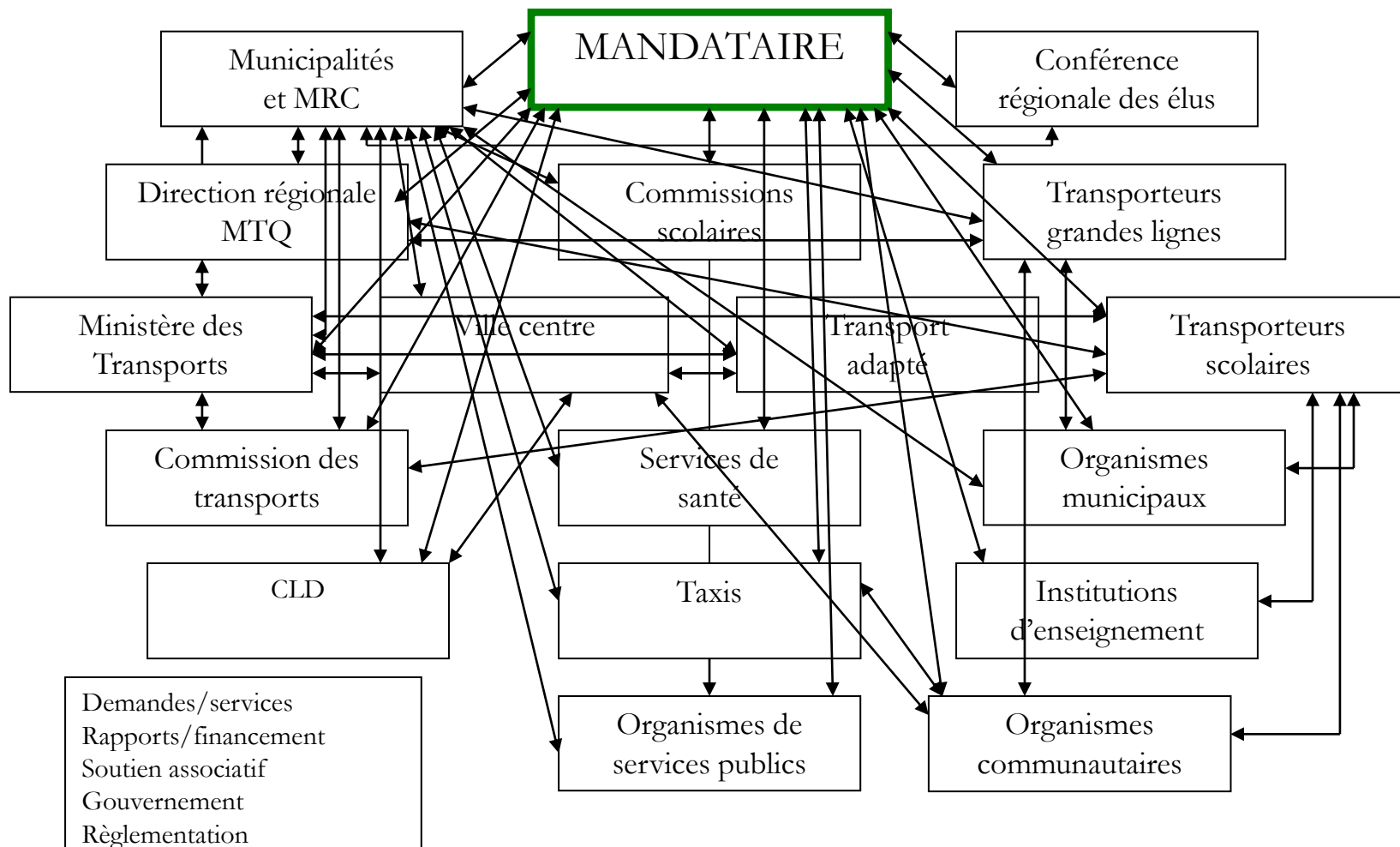


Complément

- **Note : Le territoire devra démontrer une offre réelle de transport collectif et non seulement prétendre offrir du transport collectif en limitant l'offre par l'harmonisation des places déjà gérées par l'organisation.**



L'environnement de la gouvernance





Promouvoir et développer l'utilisation

- ❑ (5) De ne plus fixer de plafond aux volets 1, 2 et 3 du programme du MTQ;
- ❑ (5.1) Permettre le libre accès aux 3 volets du programme sans concurrence;
- ❑ (6) Reconnaître les investissements des partenaires au même titre que l'apport financier des MRC et des usagers; (excluant les subventions du gouvernement fédéral)



Suite

- (6.1) Que le MTQ demande les modifications nécessaires pour modifier les modes de taxation au niveau des droits d'immatriculation et de la taxe sur l'essence.



Suite

- (6.2) Que les sommes perçues par le paiement des droits d'immatriculation et de la taxe sur l'essence dans les milieux ruraux et les régions, soient dédiées exclusivement aux mêmes territoires et ne servent qu'à supporter les municipalités et les régions dans le développement du transport collectif.



Suite

(6.3) Que le Ministère des Transports soutienne les territoires et les régions qui proposent du transport collectif qui assure une liaison avec des points situés à l'extérieur de ce territoire, par le biais du volet 3 du présent programme.

Suite

- (6.4) Que le Ministère des Transports ne pénalise pas les organisations régionales ou locales bénéficiant du volet 3, sur la base d'être reliée à une communauté ou CIT, et en fonction du kilométrage. Le programme et les différents volets, doivent tenir compte des spécificités de nos territoires.



Suite

- (6.5) Que le Ministère des Transports du Québec, soutienne financièrement l'adaptation des véhicules taxis et des autocars.

Suite

- (7) Offrir un financement additionnel aux organisations qui offrent un service de transport collectif de personnes en milieu rural, 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;
- (7.1) Permettre aux organisations desservant un vaste territoire rural de pouvoir procéder à l'acquisition d'un permis de taxi rural si l'offre est inexistante.



Suite

- (7.2) Que la Commission des transports du Québec autorise l'acquisition d'un permis de taxi à un coût représentant le marché potentiel pour le transport collectif en milieu rural, aux détenteurs de permis de transport écolier désirant offrir le service, lorsqu'il y a absence d'un permis de taxi pour le secteur rural et après avoir offert le premier choix, auprès des membres de l'industrie du taxi.

Suite

- (8) Que le MTQ, s'assure que les différentes procédures d'analyses et d'attributions soient uniformes dans l'ensemble des régions du Québec.
- (8.1) Que le MTQ exige le dépôt des ententes avec les transporteurs pour s'assurer d'un réel développement du TC en dehors de l'harmonisation.



Suite

- ❑ (9) Que le MTQ consacre exclusivement au transport collectif de personne en milieu rural, 1 ressource à temps plein dans chaque direction territoriale.
- ❑ (10) Que le MTQ procède au versement de la subvention du volet 1, dans les 30 jours de l'année de calendrier, suite au dépôt d'une résolution du conseil des maires et que des ententes d'une durée minimale de 3 ans soient signées.



Suite

- (11) Que le MTQ établisse pour son programme employeur, des critères d'admissibilité adaptés aux réalités des entreprises installées dans les milieux en abolissant entre autres, le nombre de 100 employés.



Suite

(11.1) 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 Centre de gestion des déplacements (CGD) du Québec à travailler de concert dans le respect des organisations déjà en place.



Suite

- (11.2) Que les MRC et les organisations de transport collectif effectuent la promotion du programme dédié aux employeurs, et qu'ils travaillent en collaboration avec les CGD ou l'Association des CGD, pour la mise en place du programme et l'harmonisation du transport.



Suite

(11.3) Que le Ministère des Transports du Québec reconnaisse les organisations de transport collectif de personnes dans les régions et territoires ruraux, comme entité pour appliquer un programme dédié aux employeurs lorsque les ressources sont disponibles.



Suite

- ❑ (12) Offrir un financement maximal de 50 000,00\$ pour les territoires de MRC qui désirent démarrer un service de transport collectif en milieu rural.

Le démarrage ou la restructuration ne doit pas se limiter à une intégration administrative, ou à de l'harmonisation avec un service déjà en place.



Développement durable et réduction des GES

- (13) Inscrire le transport collectif comme élément majeur d'une politique de développement durable.
- (14) De reconnaître le droit à la mobilité et de l'inclure dans la Charte québécoise des droits et libertés de la personne.



Optimiser la performance de l'organisation = meilleurs services à la population

- (15) Soutenir financièrement le fonctionnement des associations nationales en transport collectif.
- (15.1) Que le MTQ apporte un soutien financier aux associations régionales.



Suite

- (15.2) Que le Ministère des Transports du Québec reconnaisse les Centre de gestion des déplacements (CGD) à titre d'acteurs régionaux pour le développement du transport collectif auprès des territoires urbains et semi-urbains, et qu'ils travaillent en étroite collaboration avec les organisations locales et les MRC.



Relations avec les citoyens et partenaires

- (16) Que le MTQ propose un programme spécifique pour les promotion, et que la part du MTQ corresponde au double de l'investissement des organisations en milieu rural jusqu'à concurrence de 40 000,00/ année de la part du MTQ.



Suite

- (16.1) Que le Ministère des Transports du Québec, soutienne la mise en place d'une table de concertation nationale sur le transport collectif des personnes pour les régions et les territoires ruraux.



Suite

- (16.2) Que la table de concertation nationale regroupe les organisations de transport collectif qui ont pour mission et priorité, le transport collectif et que les membres participants proviennent des instances nationales, en fonction des régions et territoires ruraux. Il est entendu que des représentants sectoriels et ministériels, seraient invités à se joindre aux rencontres en fonction des sujets traités.



Lecture juste de la contribution

□ En priorité

Que les budgets qui sont alloués par le MTQ à différents secteurs d'activités, soient à nouveau gérés par le MTQ.



Conclusion

Le défi le plus important pour nous tous, et c'est aussi notre responsabilité si nous désirons vraiment offrir un service de transport collectif aux régions et aux municipalités rurales, c'est de travailler ensemble dans l'intérêt du transport collectif de personnes sans distinction des clientèles et ainsi, mettre un terme au travail en « silo ».