

PISTES DE RÉFLEXIONS SUR L'OPTIMISATION ET L'ORGANISATION DU TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL

- 94 organismes sont admissibles au volet II – Subventions au transport collectif régional – du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC), soit 82 MRC, 10 municipalités hors MRC et les Administrations régionales Kativik et Crie.
- En 2007, 49 organismes ont organisé du transport collectif en milieu rural avec les aides financières du PADTC. Ce nombre est passé à 78 en 2015 (3 municipalités hors MRC, l'Administration régionale Kativik et 74 MRC).
- Les déplacements augmentent constamment et sont passés de 215 871 en 2007 à un peu plus d'un million en 2015.
- La part modale des déplacements totaux effectués en minibus ou en autobus est de 56,1 % pour la période 2007-2015 et avoisine cette proportion depuis 2009.
- Les déplacements par taxis et taxis adaptés représentent la deuxième part modale en importance, soit 14,0 % des déplacements depuis 2007 et sont en croissance constante.
- L'utilisation des places résiduelles en transport adapté constitue 11,9 % de la part modale et augmente peu depuis 2012.

	Éléments à discuter	Situation actuelle	Questions
Financement	Modalités du volet II – Subventions au transport collectif régional – du PADTC	L'aide financière du Ministère dans le cadre du PADTC est égale au double de la contribution du milieu local (contribution municipale et revenu des usagers), jusqu'à un maximum de 275 000 \$ en fonction des prévisions d'achalandage. Par la suite, l'aide financière est ajustée en fonction des surplus accumulés par l'organisme admissible.	<ul style="list-style-type: none"> - L'aide financière du Ministère devrait-elle prendre en compte d'autres aspects qu'uniquement la contribution du milieu local ? Le cas échéant, les organismes seraient-ils prêts à effectuer des redditions de comptes plus exigeantes ? - Comment s'assurer que la contribution municipale ne diminue pas, advenant une augmentation du financement de la part du Ministère ? - Quels sont les autres éléments qui pourraient améliorer l'octroi des aides financières dans le cadre du PADTC ?
	Accumulation importante de surplus par les organismes admissibles	Les organismes admissibles détiennent des surplus accumulés de l'ordre de 6,3 M\$, alors que le budget du PADTC 2016 est de 8,3 M\$. Les sommes versées aux organismes admissibles dans le cadre du PADTC augmentent en même temps que les surplus accumulés.	<ul style="list-style-type: none"> - Quels mécanismes devraient être en place pour s'assurer que les montants versés servent aux services ? - Quel est le niveau de surplus qu'un organisme devrait pouvoir accumuler ? - Un organisme possédant des surplus accumulés supérieurs au montant de l'aide financière demandé au Ministère devrait-il en faire la demande ? - Quels sont les facteurs qui peuvent pousser un organisme admissible à accumuler des surplus ?
Offre de service	Offre de service	Une offre de service de transport collectif répond aux besoins de la population à une clientèle non spécifique (pas d'abonnement pour un usage spécifique, clientèle non déterminée à l'avance).	<ul style="list-style-type: none"> - Est-ce que l'offre de transport collectif en milieu rural doit s'adapter à toutes les demandes ou ces dernières doivent s'ajuster davantage en fonction d'un horaire et de parcours plus fixes ? - Quels sont les moyens à mettre en œuvre afin d'offrir un service à la disposition d'un maximum d'utilisateur plutôt que d'instaurer un service de transport collectif trop spécifique (porte-à-porte, à la demande) ? - Comment favoriser l'optimisation des services de transport collectif avec les autres services disponibles sur le territoire ? - Devrait-il y avoir des cibles quant au coût par déplacement ? - Les tarifs sont-ils bien adaptés à l'offre de service en vigueur et, notamment, en fonction des distances parcourues ? - Comment les nouvelles technologies peuvent-elles favoriser l'offre de service et l'intégration des autres types de transports ? - Les services de transport collectif en milieu rural devraient-ils assurer des déplacements hors territoires (hors MRC)? Le cas échéant, y-a-t-il une limite à considérer ? - Y a-t-il des limites de longueur de déplacements qui devraient être prévues? Comment les services de transport interurbain peuvent-ils contribuer afin de répondre à cette demande de mobilité ?

PISTES DE RÉFLEXIONS SUR L'OPTIMISATION ET L'ORGANISATION DU TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL

	Éléments à discuter	Situation actuelle	Questions
Services de transport	Services de transport interurbain par autobus	Certains parcours de transport collectif en milieu rural concurrence les services de transport interurbain par autobus au lieu d'agir en complémentarité.	<ul style="list-style-type: none"> - Comment le transport collectif en milieu rural et les services de transport interurbain dans la région peuvent-ils être arrimés ? - Pourquoi le milieu municipal développe-t-il des systèmes parallèles aux services de transport interurbain par autobus ? - Quels sont les attentes du milieu municipal envers l'industrie du transport interurbain par autobus ? - Quelles sont les difficultés éprouvées lors de la collaboration avec l'industrie du transport interurbain par autobus ? - Quelle serait la structure idéale pour converser avec l'industrie du transport interurbain par autobus ?
	Service de transport adapté sur le territoire	<p>De nombreux organismes de transport adapté offrent des services sur les territoires des organismes admissibles. En 2015 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 37 organismes sur 78 ont utilisé les places disponibles dans les services de transport adapté. ➤ 26 organismes admissibles sur les 78 effectuant du transport collectif en milieu rural ont confié la gestion de l'exploitation à un organisme s'occupant également du transport adapté. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les organismes devraient-ils davantage mettre en commun les capacités du transport adapté avec celles du transport collectif en milieu rural ? - Pourquoi certains milieux municipaux développent-ils des systèmes parallèles de transport collectif en milieu rural à ceux du transport adapté ? - Quels sont les principaux avantages et inconvénients pouvant être identifiés par les organismes ayant déjà opéré la fusion entre le transport adapté et le transport collectif en milieu rural ? - Puisque le milieu municipal est ultimement responsable des services, la MRC devrait-elle obligatoirement assurer la gestion des services de transport subventionnés et en assurer la gestion contractuelle?
Gouvernance	Dépenses en transport collectif en milieu rural	La tendance générale démontre une augmentation plus rapide des frais d'administration et de la masse salariale, comparativement à l'augmentation des déplacements. Pour 2015, la masse salariale combinée aux frais d'administration constituent plus du quart des dépenses en transport collectif.	<ul style="list-style-type: none"> - Qu'est-ce qui peut expliquer cette tendance ? - Comment les organismes peuvent-ils optimiser les services et augmenter l'achalandage avec les mêmes ressources ? - Est-il nécessaire que les organismes mandatent une organisation (corporation, OBNL) pour la gestion du transport collectif ? - Est-ce que les MRC assurent un suivi suffisant des services de transport collectif?
	Regroupement des organismes admissibles	<p>Peu d'organismes admissibles au PADTC se regroupent afin de mettre leurs ressources en commun et afin d'opérer un leadership régional sur leur territoire naturel de mobilité. Le regroupement des organismes favorise des avantages indéniables en transport collectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ meilleure offre de service pour les usagers; ➤ vision stratégique et globale; ➤ diminution des intervenants en transport collectif; ➤ facilitation de la concertation et de la coordination avec les différents services de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> - Est-ce que les territoires des organismes correspondent aux territoires naturels de mobilité ? - Y a-t-il lieu de favoriser le regroupement des organismes? Quels éléments pourraient inciter les organismes à se regrouper ? - Quelles formes devraient prendre les entités responsables des services sur un territoire naturel de mobilité? - Quels modèles de gouvernance peuvent contribuer à renforcer le leadership régional ? - Comment un système de transport collectif répondant aux besoins locaux, tout en développant une offre de service régionale, peut-il se développer ?