



Les enjeux du transport collectif de personnes en milieu rural

Colloque 2010



Ministère des Transports du Québec

Si nous reconnaissons que les territoires
québécois sont différents,

Il nous faut reconnaître,

Que les organisations de transport collectif de
personnes, reflètent nos territoires.



La participation au sondage

C'est dans une proportion de 69% que les gens ont répondu au sondage.

Les données ont été compilées de manière à ne pas inclure des informations pouvant ne pas être représentatives.

Les répondants



- Personnes rémunérées issues des entités:
- ❑ Organisation à but non lucratif exclusive au transport collectif de personnes;
 - ❑ Organisation à but non lucratif offrant du transport adapté et collectif de personnes;
 - ❑ Des MRC offrant le service de transport collectif de personnes;
 - ❑ Des MRC offrant le service de transport adapté et collectif de personnes;
 - ❑ CIT



Structure administrative

À 100% du 1^{er} janvier au 31 décembre.

▣ MRC

OBNL TC et TC/TA

75% À la MRC 25% entité autonome	58% obnl TC 42% obnl TC/TA
Gestion: 58% comité de la MRC	91% conseil d'administration Dont 35% conseil d'administration du transport adapté 3% conseil d'administration qui relève d'un comité de MRC
8% conseil d'administration	94% conseil d'administration



Structure administrative suite

MRC

- ❑ 67% gestion par une ressource de la MRC.
- ❑ Un comité fait des recommandations à la MRC.
- ❑ Les décisions et la vision sont développées par les élus et leur environnement.



Provenance et nombre (c.a. et comité)

MRC		OBNL	
Élus délégués 1 à 3 =	45%	Élus délégués 1 à 3 =	9%
3 à 5	37%	3 à 5 (TA)	9%
5 à 7	17%		
		Élus 1 à 3	19%
		3 à 5	16%
		5 à 7	3%
Usagers	17%	Usagers 1 à 3	66%
		5 à 7	3%
Transporteurs	33%	Transporteurs	22%
Organismes	8%	Organismes	19%
Les sièges sont occupés en majorité par des élus et des transporteurs		Les sièges sont occupés en majorité par les usagers et les organismes	



Rencontres tenues

MRC		OBNL	
3 rencontres	25%	-	
4 rencontres	41%	4 rencontres	25%
5 rencontres	17%	5 rencontres	6%
6 rencontres	-	6 rencontres	6%
7+ rencontres	17%	7+ rencontres	63%
7+ gèrent également le TA et en démarrage		7+ gèrent majoritairement le TA	



Début des opérations

MRC

Entre 2002 et 2008.

OBNL

Entre 1983 et 2008.



Ressources humaines

MRC		OBNL	
1 personnes	17%	1 personne	25%
1.5	25%		
2 personnes	33%	2 personnes	28%
3 personnes	25%	3 personnes	31%
		4 personnes	33%
		5 personnes	3.13%
<p>Les ressources liées directement à la MRC, se partagent différentes tâches à 50%.</p>		<p>Les organisations qui comptent 3 personnes et +, font du TC et du TA. Nous parlons d'exception pour le TC à 3 personnes et +.</p>	



Assurances collectives

Assurances collectives

- 75% des employés liés à une MRC possèdent une assurance collective
- 13% des employés liés à un OBNL possèdent une assurance collective



Répartition du temps de la direction TC/TA

Cette section a été complétée par 39% des répondants dont 9%, de la part des organisations des MRC.

20%: uniquement pour le transport collectif

2%: Transport collectif au 2/3

11%: TC/TA à 50%

6%: Majoritairement au TA



Ressource humaine

- Section également complétée par 39%

Nous retrouvons différents postes comme: adjoint à la direction, agente de bureau, secrétaire administrative, secrétaire, secrétaire répartiteur, secrétaire comptable, adjoint répartiteur, agent de développement.

Poste	Hre/sem (moyenne)	Taux/heure (moyen)
Direction	35 hres/sem	24,53\$
Coordonnateur	30 hres/sem	18,19\$
Répartiteur	30 hres/sem	14,73\$



Membership

<p>MRC 50% doivent devenir membre</p>	<p>OBNL 56% doivent devenir membre De ce nombre, 28% ne font que compléter un dossier d'utilisateur</p>
<p>Coût d'adhésion 58% avec un coût d'adhésion</p>	<p>Coût d'adhésion 44% avec un coût d'adhésion Dont 31% cotisation annuelle et 13% cotisation à vie</p>
	<p>Le coût d'adhésion est de 5,00\$/année à 34%.</p>
<p>Nous retrouvons, cotisation annuelle, à vie et la gratuité</p>	<p>Nous retrouvons, cotisation annuelle, à vie et la gratuité</p>



Mandat de recherche négative

<p>MRC</p> <p>Nouvel utilisateur 0%</p>	<p>OBNL</p> <p>Nouvel administrateur 19% dont 6% auprès des conducteurs</p>
<p>Certains services 25%</p>	<p>Certains services 37% Dont 9% l'harmonisation avec le scolaire et 6% une enquête sociale s'il y a un doute</p>
<p>Aucune vérification 75%</p>	<p>Aucune vérification 44%</p>
<p>Il faut tenir compte du fait que des MRC offrent des circuits avec points d'embarquement fixes, sans réservation</p>	<p>Selon les clientèles l'exercice n'est pas obligatoire mais l'ATCRQ va poursuivre son travail pour réduire les irritants</p>



Mode de gestion des billets

MRC	OBNL
<p>58% billets papiers 42% en argent</p> <p>Les passages sur les circuits avec points d'embarquement fixes, sans réservation (en argent)</p>	<p>41% billets papiers 0% en argent 25% par téléphone 31% facturation mensuelle 3% mode virtuel</p>



Délais de réservation

MRC 67% réservation 33% aucune réservation	OBNL 91% réservation 9% aucune réservation
Détail des réservations: <ul style="list-style-type: none">- 33% jour ouvrable avant 12h00 le jour précédent- 17% avant 16 hrs la veille- 9% circuits de taxis- 8% pour certains circuits	Détail des réservations: <ul style="list-style-type: none">- 53% - 24hres à l'avance et midi de la journée qui précède- 38% - 48 hres à l'avance



Répartition du transport

Sur l'ensemble du territoire québécois au niveau des MRC, plusieurs organisations font la répartition relative à leur(s) clientèle(s).

- Dans 58% nous retrouvons: commission scolaire, transport adapté, transport collectif, centre d'action bénévole, taxis et/ou centrale, CSSS, organisme de covoiturage, transporteurs...



Dans la vraie vie

- ❑ Je dois me faire reconduire chez le médecin ...
111.1111;
- ❑ Mon fils se déplace en fauteuil roulant, 222.2222;
- ❑ Ma fille à un handicap léger mais n'a pas de transport pour la journée désirée, 333.3333;
- ❑ Je désire me rendre faire des courses, 333.3333;
- ❑ J'ai eu un accident de ski et je suis en fauteuil roulant momentanément, 444.4444;



Dans la vraie vie suite

- ❑ Je demeure en milieu rural et je veux me déplacer dans la ville centre, 555.555 ou le 888.888;
- ❑ Je me rends chez une amie dans une autre municipalité rurale de ma MRC, 333.3333, 666.666;
- ❑ Je me déplace dans la MRC voisine, 333.3333 et le 777.7777 et je reviens au 333.3333;
- ❑ Je me rends dans une autre région, 888.8888

- ❑ Et le milieu scolaire n'a pas été abordé, services de santé, etc...



Service de transport partie urbaine

La présentation qui suit suscite deux réflexions:

- 1) Il y a des opportunités de développement importantes pour le transport collectif de personnes
- 2) Comment définir le transport collectif



Service de transport partie urbaine suite

MRC	OBNL
58% un service existe 42% aucun service	19% un service existe 81% aucun service
Le 58% comprend: <ul style="list-style-type: none">- 24% covoiturage- 17% ligne régionale- 17% transport en commun ou collectif offert par la ville	



Relations avec les partenaires MRC

Constat intéressant avec les partenaires
autres que ceux liés à l'harmonisation.



Tableau Partenaire

MRC

RELATIONS AVEC PARTENAIRES									
MRC									
Partenaires	Entente				Niveau de collaboration				
	Oui		Non		Inexistant	Faible	Moyen	Bon	Très bon
	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10				
Transporteur adapté 1	5				1	6			2
Transporteur adapté 2	1					1			
Commissions scolaires	4		4			3	2		
Transport SSS/ Centre de santé	1		4			1	1		
Centre local d'emploi (CLE)			3			2	1		
Centre d'action bénévole / organismes			4	3					1
MRC									5
transporteur, prop. Véhicule roulant			1				2		5
Taxi						3			5
Ministère des transport (MTQ)							4		3



Relations avec les partenaires OBNL

La diversité des ententes démontrent une collaboration très intéressante.



La déclaration de compétence

MRC	OBNL
75% oui 35% non	35% oui 65% non
Les réponses totalisent une valeur supérieure à 100% car certains répondants prétendent « oui » et « non »	Seulement 10% sur les 35%, connaissent la durée de la déclaration de compétence



Développement et maintien

Selon les répondants, 100% des MRC sont favorables au développement et au maintien du transport collectif de personnes

Le transport collectif est mentionné dans:

- ▣ les planifications stratégiques à 75%
- ▣ les plans d'action à 60%
- ▣ les priorités à 50%
- ▣ plan régional, politique familiale, développement social, pacte rural, Québec en forme, plan d'urbanisme pour 29%



L'avenir sur le territoire

MRC	OBNL
<p>8% Très prometteur</p> <p>67% Prometteur</p> <p>25% En péril</p>	<p>19% Très prometteur</p> <p>49% Prometteur</p> <p>6% Stable</p> <p>19% En survie</p> <p>6% En péril</p>
<p>Pour les organisations qui considèrent le transport collectif en péril, la référence est l'absence de garantie du financement par le Ministère des Transports du Québec après 2011</p>	<p>Pour les organisations qui considèrent le transport collectif en péril, la référence est l'absence de garantie du financement par le Ministère des Transports du Québec après 2011</p>



Principaux facteurs de réussite MRC et OBNL

- 92% Implication financière à long terme des municipalités
- 89% La promotion
- 75% Les élus doivent croire au TC et il faut une volonté du milieu



Principaux facteurs de réussite MRC et OBNL suite

MRC	OBNL
<ul style="list-style-type: none">■ 75% Compétences des ressources humaines■ 67% Structure organisationnelle■ 17% Secteur prometteur■ 9% Tarification	<ul style="list-style-type: none">■ 58% Excellente collaboration avec MRC, élus, partenaires et usagers■ 26% Transport porte à porte■ 19% Augmentation constante des demandes■ 16% Implication des responsables du transport■ 13% Amélioration de l'offre■ 13% Financement



Difficultés rencontrées MRC et OBNL

- 85% Étendue du territoire
- 80% Financement insuffisant et période de versement inadéquate pour le TC
- 83% Changement de culture face au transport collectif



Difficultés rencontrées MRC et OBNL suite

MRC	OBNL
<ul style="list-style-type: none">❑ 58% Logiciel pas adéquat pour le TC/TA❑ 83% Confusion entre TC/TA❑ 75% Dédoublément et multiplication	<ul style="list-style-type: none">❑ 68% Partenariat inexistant avec les taxis❑ 61% Méconnaissance du TC❑ 61% Manque de transport public pour l'harmonisation❑ 45% Places non-utilisées en scolaire et TA, pas disponibles❑ 32% Interlocuteurs du MTQ (région) pas facilitant❑ 19% Exigences des commissions scolaires



Priorités pour la prochaine année MRC et OBNL

- 83% La promotion
- 45% Développer et implanter de nouveaux services



Priorités pour la prochaine année MRC et OBNL

MRC	OBL
<ul style="list-style-type: none">▣ 75% Consolider l'organisation▣ 50% Améliorer la qualité du service▣ 42% Analyser l'option du guichet unique▣ 25% Maintenir le service▣ 17% Mettre en place un centre d'appel	<ul style="list-style-type: none">▣ 19% Survivre▣ 13% Développer de nouvelles clientèles▣ 13% Trouver des solutions pour le transport médical et son utilisation



Conclusion

Le portrait du secteur démontre la complexité et la diversité des organisations.

Dans le contexte de la révision de la Politique du Transport collectif du Québec, nous devons collectivement travailler à positionner le transport collectif de personnes en région et dans notre ruralité, comme un enjeu majeur, du développement au Québec.