

Consultations particulières et auditions publiques

Projet de loi 44

Mémoire de l'



Association des Transports Collectifs
Ruraux du Québec

Présenté à la

Commission Transports et environnement du gouvernement du Québec

Par

André Lavoie, Président

Michel Simard, Vice-Président

Andréanne Ladouceur, Secrétaire

Valérie Bellerose, Trésorière

Déposé le

20 janvier 2020

Table des matières

Introduction.....	3
Gouvernance intégrée : cohérence et arrimage	5
Projet de loi 44	6
➤ Règle du 2/3 en transport	6
➤ Financement à la performance lié aux GES.....	7
➤ Comité consultatif	8
➤ Structure décisionnelle et imputabilité	8
➤ Électrification et régions rurales	9
➤ Indicateurs de performance	9
Conclusion	10
 Annexe A – Mémoire sur le chantier de financement	 12
Annexe B – Optimisation du PADTC pour répondre aux besoins en transport collectif régional.....	30

Introduction

L'Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ) est la seule association nationale dédiée exclusivement au transport collectif des personnes pour les milieux externes aux grands centres urbains. L'ATCRQ a pour mission de représenter et accompagner ses membres et contribuer au développement des politiques et règlements régissant le transport collectif de personnes. L'ATCRQ est reconnue comme incontournable lorsqu'il est question des réalités entourant le transport collectif de personnes en dehors des grands centres, tant au niveau local que régional.

L'ATCRQ est la seule organisation qui a réussi à réunir efficacement l'ensemble des acteurs (privés et publics) visant le transport collectif pour les régions et les territoires ruraux et qui a eu comme résultat d'émettre des recommandations unanimes qui ont été retenues dans le cadre de la Politique de mobilité durable (PMD) du Québec adoptée en avril 2018. L'ATCRQ a également participé à l'ensemble du processus d'élaboration de la PMD en tant que membre actif du comité consultatif. L'Association y représentait les régions et le transport collectif avec ses spécificités. L'ATCRQ fait toujours partie du comité de suivi de la PMD.

Créée en 2003, l'ATCRQ a revu en 2018 son mode de fonctionnement pour s'assurer d'un positionnement exact basé sur le citoyen et la citoyenne. Par cette démarche, le travail avec les différents milieux liés au transport collectif (privé ou publique comme les municipalités) permet une analyse objective de la situation. La vision du développement n'est pas influencée par le besoin de préserver des organisations offrant les mêmes services sur un même territoire de MRC ou d'interpréter des situations pour maintenir des postes en fonction.

Mis à part les acteurs gouvernementaux, voici les associations avec lesquelles l'ATCRQ travaille régulièrement :

- Association des directeurs municipaux du Québec (ADMQ référence aux municipalités membres de la FQM)
- Association des directeurs généraux municipaux du Québec (ADGMQ référence aux municipalités membres de l'UMQ)
- Association des directeurs généraux des MRC du Québec (ADGMRCQ)
- Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)
- Fédération des transporteurs par autobus (FTA)
- Fédération québécoise des municipalités (FQM)
- Trajectoire Québec (anciennement Transport 2000)
- Union des municipalités du Québec (UMQ)
- Union du transport adapté et collectif (UTACQ)

D'entrée de jeu, l'ATCRQ salue la démarche du gouvernement de revoir la gouvernance de l'utilisation des fonds pour la lutte aux changements climatiques. L'Association a lu et compris les orientations gouvernementales générales et les grandes actions qui découlent des stratégies et plans d'action du gouvernement. L'ATCRQ comprend également que ce projet de loi doit être en cohérence avec les différentes politiques, lois, règlements et orientations du gouvernement. Les choix gouvernementaux en matière de gouvernance sont essentiels pour l'atteinte des objectifs visés entre autres par la Politique de mobilité durable (PMD) et le Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC). Il est important de noter d'entrée de jeu que la majorité du financement du transport collectif rural provient de ce qui

était le Fonds vert, appelé à devenir le Fonds d'électrification et des changements climatiques (FECC). Il est donc évident que peu importe la réforme mise en place, il est important de s'assurer que le transport collectif régional ne soit pas fragilisé.

Voici quelques faits intéressants concernant le transport collectif régional/rural :

- Environ 1 personne sur 3 (soit 30,7%) de la population du Québec demeure à l'extérieur des régions métropolitaines de recensement (RMR) ;
- En excluant les territoires non organisés, la superficie du territoire occupé par la population à l'extérieur des RMR est presque 35 fois plus grande que celle des RMR (environ 562 700 km² de territoire pour une superficie des RMR d'environ 16 500 km²).
- Considérant les superficies énormes des régions externes au RMR, les densités de population sont généralement faibles, avec de grandes distances à parcourir pour avoir accès certains services essentiels.
- On peut dénoter une grande augmentation de l'utilisation du transport collectif rural dans les dernières années (un passage de 220 000 déplacements en 2007 à plus de 1 200 000 en 2016).
- Le Fonds vert finance une proportion importante des opérations liées au transport collectif rural et régional.

Gouvernance intégrée : cohérence et arrimage

L'ATCRQ félicite le gouvernement de reconnaître l'importance de développer une gouvernance efficace en matière de lutte contre les changements climatiques. Il s'agit d'une étape importante pour doter le Québec de programmes de lutte ou d'adaptation aux changements climatiques ambitieux et efficaces.

L'ATCRQ comprend que le projet de loi 44 est en réponse à un souhait d'amélioration de la gouvernance en matière de lutte contre les changements climatiques qui passera notamment par « l'imputabilité et la responsabilité » du ministre attitré, qui agira à titre de conseiller du gouvernement.

Il importe de s'assurer que le coordonnateur de ce fond d'électrification et de changements climatiques (FECC) demeure en cohésion avec les stratégies et plans d'action gouvernementaux en cours et prévus et que des actions cohérentes soient mises en place afin de favoriser l'atteinte des objectifs déterminés dans ces mêmes documents. Dans ce contexte, il importe de rappeler que le chantier sur le financement (voir l'annexe A pour vous référer à notre mémoire sur le sujet) doit s'inclure dans cet arrimage afin de créer une cohérence totale pour arriver à une gouvernance intégrée efficiente. Il sera important de penser à une transition financière, énergétique ainsi qu'à une gouvernance structurée et structurante. Il ne faut aussi considérer l'importance de la concertation entre les différents ministères et la complémentarité des compétences entre ces derniers pour assurer cette gouvernance intégrée. Il est donc question de travailler de façon transversale dans la nouvelle façon de gouverner, c'est-à-dire que la hiérarchie doit être délaissée pour un projet qui mobilise plusieurs ministères, encadré par un gestionnaire transversal (MELCC), qui agit en tant que coordonnateur.

Depuis sa création en 2006, le Fonds vert fut soumis à des recommandations qui n'auraient finalement pas été appliquées selon un rapport rédigé lors de l'audit 20161. En 2017, le Conseil de gestion du Fonds vert (CGFV) fut créé et finalement dissous en 2019 en raison de diverses difficultés rencontrées. Cette nouvelle gouvernance proposée par le projet de loi 44 se doit de se remémorer l'expérience vécue avec le fonds vert afin d'avancer sur des bases solides et d'éviter de reprendre les erreurs du passé.

Il est évident que le nombre de politique, de stratégies, de plans ou d'autres formes d'encadrement de l'action sont très nombreux, et convenant que la mobilité est un enjeu transversal pour toutes les sphères de compétences du gouvernement, il y a un danger de confusion et de perte de cohésion. Il faut à tout prix éviter le dédoublement et la confusion qui pourrait s'en suivre. Une réforme du Fonds vert implique une simplification administrative améliorant l'efficacité des programmes en découlant.

Selon les informations obtenues du MTQ, le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC), programme qui soutient entre autres les opérations des organisations de transports collectifs ruraux et régionaux, est financé à environ 66% par le Fonds vert. Les contributions gouvernementales représentent environ 50% des budgets d'opération des organisations. On peut donc prétendre qu'environ 33% du financement du transport collectif en dehors des grands centres provient du Fonds vert. Cette part, si elle n'est pas consolidée, met en péril plusieurs services essentiels à la population.

¹ Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2015-2016

L'ATCRQ a déjà émis plusieurs recommandations sur l'optimisation du PADTC (voir annexe B) et sur le financement de la mobilité (voir annexe A). À titre de rappel, l'ATCRQ juge nécessaire que cette réforme permette, notamment :

- De réduire la lourdeur administrative et la gestion des programmes (il faut donc anticiper les impacts de cette restructuration)
- De rendre les programmes plus agiles
- D'optimiser les programmes existants afin de répondre aux spécificités locales et régionales
- De permettre le versement des subventions et autres aides financières dans un temps raisonnable
- D'investir en région l'argent récupéré dans les régions
- D'investir les revenus supplémentaires dans les alternatives à l'auto solo
- De maintenir un lien de confiance par la transparence dans les actions et les communications

Projet de loi 44

À la lecture du projet de loi, certaines inquiétudes sont apparues à l'ATCRQ. En voici la teneur.

➤ Règle du 2/3 en transport

Selon le document « Analyse d'impact réglementaire du projet de loi visant la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et de la transition énergétique » du ministère de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques, « *Le projet de loi propose de modifier la Loi sur le Ministère afin de remplacer la règle selon laquelle les deux tiers des revenus du marché du carbone sont réservés au secteur des transports.* » L'ATCRQ croit que cette disposition du projet de loi va à l'encontre de l'objectif de pérennisation du financement de la mobilité durable nécessaire au succès de la PMD et du PECC.

Dans cette même analyse, on mentionne que finalement la réduction en transport terrestre s'est avérée moins efficace que d'autres secteurs. Pourtant, dans son bilan de mi-parcours du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques émettait une opinion plus nuancée : « Cette approche [\$ / t éq. CO₂ réduite] constitue une des façons de mesurer le coût par tonne de GES réduite. Elle ne tient pas compte des autres coûts et bénéfices sociétaux ; elle offre donc une perspective partielle à cet égard ».

Le mémoire déposé par l'ATCRQ concernant le chantier sur le financement va beaucoup plus loin que celui-ci. Ce mémoire sur le financement a été mis en annexe, afin de faire ressortir plusieurs points à considérer dans le financement du transport collectif rural et régional. Les enveloppes ne sont déjà pas suffisantes pour développer davantage le réseau de transport collectif : faire disparaître la règle du 2/3 fragilise encore plus le maintien et le développement du réseau régional.

Finalement, le gouvernement s'est engagé à atteindre un 50 / 50 concernant les investissements dans le réseau routier et dans les alternatives à l'automobile. En diminuant les montants disponibles à même le Fonds vert, il est certain que l'atteinte de cette cible est compromise.

➤ **Financement à la performance lié aux GES**

Chapitre 1 – section 1 : Loi sur le ministère du Développement durable de l'environnement et des parcs

Article 15.1 : mentionne notamment que le « fonds sert notamment à financer des activités, des projets ou des programmes visant à stimuler l'innovation technologique et sociale, la recherche et le développement, l'acquisition de connaissances, l'amélioration des performances ainsi que la sensibilisation et l'éducation de la population en matière de lutte contre les changements climatiques »

Article 15.2 : mentionne qu'« À cette fin, il privilégie une gestion axée sur les meilleurs résultats à obtenir pour assurer le respect des principes des orientations et des objectifs gouvernementaux, en particulier ceux prévus à la politique-cadre sur les changements climatiques. »

Article 15.4.1 : mentionne que « le gouvernement peut également déterminer, sur recommandation de ses ministres, des sommes portées au crédit du fonds qui sont affectées à des mesures applicables au transport en commun et à des programmes d'aide financière qui favorisent le développement et l'utilisation du transport en commun de personnes ou le développement et l'utilisation de modes de transport de personnes, à l'exception du véhicule de promenade dont le seul occupant est le conducteur... ».

Ces articles laissent entendre que le financement sera lié à la performance et aux projets. Par contre, tous les projets ne sont pas quantifiables en diminution de GES. Par exemple, une campagne de sensibilisation, des formations, le codéveloppement des territoires via des comités multidisciplinaires ou des travaux sur l'aménagement du territoire ne peuvent être quantifiés en GES, mais leurs impacts sont très importants sur les modes de déplacements utilisés par les citoyens. De plus, la distinction entre la réduction de GES et l'évitement des GES est importante à considérer. Dans plusieurs cas, l'évitement est plus approprié comme mesure que la diminution en ce qui concerne le transport collectif rural et régional.

L'impact d'un financement aux projets performants pourrait aussi condamner l'amélioration de projets moins performants. En effet, si un projet performant reçoit plus de financement qu'un projet qui l'est moins, alors celui qui l'est moins n'aura pas les ressources pour s'améliorer. On devrait plutôt parler de « récompenser les projets performants » plutôt qu'en faire un critère d'attribution des fonds.

Finalement, un financement trop axé sur la performance pourrait avoir un impact sur la mise en place et la pérennisation des services offerts. La maturité d'une nouvelle ligne de transport collectif s'atteint sur un horizon de 3 à 5 ans. Si le financement est uniquement octroyé à la performance, les résultats souvent modestes des premières années seront un frein majeur au développement de nouveau réseau.

➤ Comité consultatif

Il est mentionné qu'il y aura un « *Comité consultatif composé « majoritairement » de scientifiques pour conseiller le gouvernement dans ses orientations, politiques et stratégies - avis rendus publics* ». Bien que l'ATCRQ reconnaisse la nécessité de se fier à des bases scientifiques pour prendre des décisions sensées, la lutte aux changements climatiques touche à tous les domaines. Il faut donc trouver à la base une équipe multidisciplinaire et mettre à profit les compétences et les acquis de la structure précédente, mais de plus, il faut s'assurer qu'il y ait des experts dans les réalités régionales, chose qui est relativement rare. La plupart des recherches réalisées au Québec ou ailleurs dans le monde concernent les zones métropolitaines. La présence d'experts en intervention pour les régions rurales est primordiale au succès de ce comité.

De plus, il faut s'assurer d'inclure le ministère des Transports au comité consultatif, car il est le transport est toujours le secteur émettant le plus de GES au Québec (43,3% en 2017)². La présence des experts du MTQ permettrait aussi d'assurer l'arrimage entre la PMD et le FECC.

➤ Structure décisionnelle et imputabilité

Tiré du communiqué de presse du 31 octobre 2019 : « *Les autres ministères et organismes publics qui se verraient confier des budgets tirés du nouveau fonds seraient responsables non seulement de la mise en œuvre des mesures, mais aussi de l'atteinte des résultats visés* ». Même si l'idée de donner plus de pouvoir au ministre de l'Environnement est excellente. L'imputabilité aux différents intervenants est nécessaire à l'atteinte des résultats. Il faut tout de même que la répartition de l'enveloppe disponible ne se base pas simplement sur des choix politiques. Au-delà de la personne qui autorise la répartition finale de l'enveloppe ou l'autorisation de dépense, il sera important de faire des programmes qui seront adaptés aussi pour les régions, et non pas pour répondre uniquement aux besoins des grands centres. Si les programmes sont bien normés et qu'ils respectent les spécificités régionales (et donc, qu'ils sont suffisamment souples pour permettre aux régions d'en tirer parti), le FECC sera donc utilisé de façon efficiente.

Il semble clair que le projet de loi vise une centralisation des pouvoirs vers le gouvernement, car la « *structure adoptée en 2017 à pour le CGFV et TEQ a malheureusement pour effet d'imbriquer une structure externe et à vocation indépendante à la mécanique décisionnelle interne du gouvernement* ». Cependant, il est légitime de se questionner sur une structure décisionnelle qui peut s'autofinancer, c.-à-d. que le gouvernement s'octroie lui-même des fonds via un fonds qu'il contrôle.

² Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2017 et leur évolution depuis 1990

➤ Électrification et régions rurales

Le projet de loi parle beaucoup d'électrification et de transition énergétique (sobre en carbone). Le ministre Jonatan Julien, dans un communiqué de presse du 31 octobre 2019, mentionne que «... *l'efficacité énergétique et l'électrification de notre économie prennent une importance cruciale...nous souhaitons agir et simplifier la gouvernance des actions gouvernementales en matière d'électrification, de transition, d'innovation et d'efficacité énergétique* ». Bien que l'électrification des transports soit un choix sensé au niveau environnemental, mais surtout au niveau économique, on fait rarement mention du transport collectif dans ces annonces. L'achat de véhicules électriques personnels est subventionné, mais l'achat de véhicules électriques liés au transport collectif ou adapté par des exploitants privés ne l'est pas. Le projet loi peut laisser croire que le transport collectif occupe une place moindre que la transition énergétique, ce qui soulève un questionnement concernant l'importance et donc la part financière octroyée à ce type de service.

➤ Indicateurs de performance

Chapitre 2 – section 1 : Loi sur le ministère des Ressources naturelles et de la Faune

Article 17.1.8 mentionne : « Le ministre détermine et rend publics les indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'atteinte des résultats du plan directeur ».

Il est important de s'assurer que les indicateurs de performances soient connus avant la mise en œuvre des projets plutôt qu'après, comme ce fut parfois le cas dans le passé.

Conclusion

L'ATCRQ croit que la réforme de la gestion du Fonds vert est une opportunité pour améliorer l'efficacité des programmes liés à l'atteinte des cibles gouvernementales. Cette réforme doit absolument tenir compte des spécificités régionales et répondre aux besoins de TOUS les citoyens du Québec.

Une attention particulière devra aussi être portée sur la période de transition entre le fonctionnement actuel et celui déterminé par la loi. Il serait probablement désastreux que cette réforme occasionne davantage de retard dans les versements du financement que ce que les organisations vivent en ce moment.

Consultations particulières et auditions publiques

Chantier sur le financement

Mémoire de l'



Association des Transports Collectifs
Ruraux du Québec

Présenté au

Ministère des Transports du Québec

Par

André Lavoie, Président

Michel Simard, Vice-Président

Andréanne Ladouceur, Secrétaire

Valérie Bellerose, Trésorière

Déposé le

28 octobre 201



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)
Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

Table des matières

Sommaire exécutif.....	Erreur ! Signet non défini.
Introduction	Erreur ! Signet non défini.
Mise en contexte	Erreur ! Signet non défini.
Enjeux liés au financement	Erreur ! Signet non défini.
➤ L'équilibre entre les dépenses liées aux infrastructures routières et les investissements dans les alternatives à l'automobile	Erreur ! Signet non défini.
➤ La lourdeur administrative et la gestion des programmes.....	Erreur ! Signet non défini.
➤ La multiplicité des acteurs en transports de personnes en région.....	Erreur ! Signet non défini.
➤ Le manque de cohésion dans le développement des services	Erreur ! Signet non défini.
➤ La définition d'un modèle de financement du transport collectif aligné sur la réalité des régions	Erreur ! Signet non défini.
➤ Le manque de cohérence et la désuétude du cadre législatif et réglementaire et des programmes afférents.....	Erreur ! Signet non défini.
➤ La fracture numérique est toujours d'actualité dans certaines régions.....	Erreur ! Signet non défini.
➤ La multiplicité des systèmes de transports intelligents (STI).....	Erreur ! Signet non défini.
➤ La multiplicité des systèmes de covoiturages / autopartages / autres mobilités	Erreur ! Signet non défini.
➤ Le soutien de la demande par des infrastructures efficaces et leur entretien	Erreur ! Signet non défini.
➤ Le développement de la mobilité en considérant les territoires naturels de déplacements et non pas les frontières administratives.....	Erreur ! Signet non défini.
Les principes qui ont guidé la réflexion	Erreur ! Signet non défini.
Solutions retenues pour un financement pérenne.....	Erreur ! Signet non défini.
➤ Solutions pour économiser ou optimiser les dépenses existantes.....	Erreur ! Signet non défini.
➤ Quels leviers financiers pourrions-nous utiliser pour assurer un financement pérenne ?	Erreur ! Signet non défini.
Conclusion.....	Erreur ! Signet non défini.
Annexe A – Optimisation du PADTC pour répondre aux besoins en transport collectif régional	Erreur ! Signet non défini.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

Sommaire exécutif

L'Association comprend : 1) les orientations gouvernementales générales et les grandes actions qui découlent des stratégies et plans d'action, 2) que les pistes de solutions proposées doivent être en cohérence avec les 10 cibles de la politique de mobilité durable et que les solutions doivent permettre « d'assurer la pérennisation des sommes nécessaires au financement des transports et de la mobilité au Québec ».

L'ATCRQ rappelle qu'il importe de :

- Penser l'offre de transport en fonction de l'utilisateur du service
- Utiliser une perspective globale dans le développement des services de transport de personnes et non par silo
- Actualiser les lois et les règlements qui régissent le transport de personnes dans la globalité
- Légiférer et réglementer en fonction des réalités et spécificités des régions et des territoires ruraux tout en maintenant une harmonisation des services entre eux (urbain et régional)
- Investir l'argent récupéré dans les régions, dans les régions
- Investir les revenus supplémentaires dans les alternatives à l'auto solo
- Maintenir un lien de confiance par la transparence dans les actions et les communications

Les enjeux mentionnés dans ce mémoire concernent :

- L'équilibre entre les dépenses liées aux infrastructures routières et les investissements dans les alternatives à l'automobile
- La lourdeur administrative et la gestion des programmes
- La multiplicité des acteurs en transport de personnes en région
- Le manque de cohésion dans le développement des services
- La définition d'un modèle de financement du transport collectif aligné sur la réalité des régions
- Le manque de cohérence et la désuétude du cadre législatif et réglementaire et des programmes afférents
- La fracture numérique est toujours d'actualité dans certaines régions
- La multiplicité des systèmes de transport intelligents
- La multiplicité des systèmes de covoiturage/autopartage/autres mobilités
- Le soutien de la demande par des infrastructures efficaces et leur entretien
- Le développement de la mobilité en considérant les territoires naturels de déplacements et non pas les frontières administratives

Les solutions visant à économiser et optimiser les dépenses existantes :

- Planifier la mobilité de façon intégrée aux échelles locales, régionales et nationales
- Favoriser la mise en place de guichets uniques
- Transférer la compétence complète de la mobilité aux gouvernements de proximité
- Développer et/ou soutenir les supports technologiques pour optimiser les services de transport



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

- Planifier la mobilité en tenant compte des territoires naturels de déplacements plutôt que les frontières administratives
- Rendre les programmes plus agiles
- Optimiser les programmes existants afin de répondre aux spécificités locales et régionales
- Verser les subventions et autres aides financières dans un temps raisonnable
- S'assurer de l'accessibilité universelle dans tout développement lié à la mobilité des personnes

Les solutions liées à des leviers financiers :

- Impliquer les entreprises et les institutions dans le développement de la mobilité
- Étendre la contribution financière aux transports collectifs sur l'immatriculation à l'ensemble des régions du Québec
- Obliger les promoteurs immobiliers à participer au développement des réseaux locaux
- Indexer ou bonifier les taxes existantes
- Favoriser la mise en place de guichets uniques

Finalement, peu importe quels seront les moyens choisis et mis en place par le gouvernement, il sera important de penser à une transition structurée et structurante.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

Introduction

L'Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ) est la seule association nationale dédiée exclusivement au transport collectif des personnes pour les milieux externes aux grands centres urbains. L'ATCRQ a pour mission de représenter et accompagner ses membres et contribuer au développement des politiques et règlements régissant le transport collectif de personnes. L'ATCRQ est reconnue comme incontournable lorsqu'il est question des réalités entourant le transport collectif de personnes en dehors des grands centres, tant au niveau local que régional.

L'ATCRQ est également la seule organisation qui a réussi à réunir efficacement l'ensemble des acteurs (privés et publics) visant le transport collectif pour les régions et les territoires ruraux et qui a eu comme résultat d'émettre des recommandations unanimes qui ont été retenues dans le cadre de la Politique de mobilité durable (PMD) du Québec adoptée en avril 2018. L'ATCRQ a également participé à l'ensemble du processus d'élaboration de la PMD en tant que membre actif du comité consultatif. L'Association y représentait les régions et le transport collectif avec ses spécificités. L'ATCRQ fait toujours partie du comité de suivi de la PMD.

Créée en 2003, l'ATCRQ revoit en 2018 son mode de fonctionnement pour s'assurer d'un positionnement exact basé sur le citoyen et la citoyenne. Par cette démarche, le travail avec les différents milieux liés au transport collectif (privé ou publique comme les municipalités) permet une analyse objective de la situation. La vision du développement n'est pas influencée par le besoin de préserver des organisations offrant les mêmes services sur un même territoire de MRC ou d'interpréter des situations pour maintenir des postes en fonction.

Mis à part les acteurs gouvernementaux, voici les associations avec lesquelles l'ATCRQ travaille régulièrement :

- Association des directeurs municipaux du Québec (ADMQ référence aux municipalités membres de la FQM)
- Association des directeurs généraux municipaux du Québec (ADGMQ référence aux municipalités membres de l'UMQ)
- Association des directeurs généraux des MRC du Québec (ADGMRCQ)
- Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)
- Fédération des transporteurs par autobus (FTA)
- Fédération québécoise des municipalités (FQM)
- Trajectoire Québec (anciennement Transport 2000)
- Union des municipalités du Québec (UMQ)
- Union du transport adapté et collectif (UTACQ)

D'entrée de jeu, l'ATCRQ salue la démarche du gouvernement de revoir le financement du secteur du transport pour « permettre aux acteurs en mobilité durable d'assumer pleinement leurs responsabilités dans une perspective durable et avec des outils adéquats ». L'Association a lu et compris les orientations gouvernementales générales et les grandes actions qui découlent des stratégies et plans d'action du gouvernement. L'ATCRQ comprend également que les pistes de solutions proposées doivent être en cohérence avec les 10 cibles de la politique de mobilité durable et que les solutions doivent permettre « d'assurer la pérennisation des sommes nécessaires au financement des transports et de la mobilité au Québec ».



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

Mise en contexte

L'ATCRQ souhaite par le biais de ce mémoire revenir sur des recommandations émises il y a quelques années lors d'une audience de la Commission des transports et de l'environnement. Le premier mémoire déposé visait à atteindre cinq (5) objectifs, dans le respect de la sécurité pour les utilisateurs ou clients et en plaçant le citoyen et la citoyenne au centre d'une démarche de mobilité :

- 1) Penser l'offre de transport en fonction de l'utilisateur ou du client et non en fonction des fournisseurs ;
- 2) Mettre un terme à un fonctionnement qui est en réaction à des situations non seulement prévisibles, mais présentées au gouvernement depuis quelques années. Une situation qui perpétue une législation élaborée secteur par secteur sans tenir compte d'une perspective globale et des impacts d'un secteur du transport sur un autre secteur ;
- 3) Actualiser les lois et les règlements qui régissent le transport de personnes dans la globalité ;
- 4) Cesser de légiférer et réglementer en fonction de l'urbain, qui ne croise pas du tout les réalités et spécificités des régions et des territoires ruraux ;
- 5) Doter le Québec d'une politique ou d'une stratégie nationale.

Bien que certains des objectifs mentionnés précédemment soient en voie d'être atteints ou encore atteints pour certains, il importe de rappeler leur importance afin de les garder en tête pour l'évolution du secteur du transport de personnes et de la mobilité au Québec.

Voici quelques faits intéressants concernant le transport collectif régional/rural :

- Environ 1 personne sur 3 (soit 30,7%) de la population du Québec demeure à l'extérieur des régions métropolitaines de recensement (RMR) ;
- En excluant les territoires non organisés, la superficie du territoire occupé par la population à l'extérieur des RMR est presque 35 fois plus grande que celle des RMR (environ 562 700 km² de territoire pour une superficie des RMR d'environ 16 500 km²).
- Considérant les superficies énormes des régions externes au RMR, les densités de population sont généralement faibles, avec de grandes distances à parcourir pour avoir accès certains services essentiels.
- On peut dénoter une grande augmentation de l'utilisation du transport collectif rural dans les dernières années (un passage de 220 000 déplacements en 2007 à plus de 1 200 000 en 2016).

Enjeux liés au financement

Les enjeux liés au financement du transport collectif sont régulièrement présentés et débattus. Au-delà des enjeux, il faut s'appliquer à trouver des solutions équitables et efficaces. Dans ce mémoire, l'ATCRQ ne reprendra pas l'intégralité des enjeux présentés dans l'appel à mémoire, mais ira plus en profondeur sur certains de ceux-ci ou sur des enjeux qui ne sont pas mentionnés dans ce document.

- **L'équilibre entre les dépenses liées aux infrastructures routières et les investissements dans les alternatives à l'automobile**

Cet équilibre est nécessaire à l'échelle nationale, mais encore plus criant dans les régions, où les investissements dans les alternatives à l'automobile sont presque inexistants. Le paradigme actuel dans notre société est que le



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

transport collectif doit être payé par l'individu, alors que le transport individuel est payé par la collectivité. Il est vrai que les projets d'infrastructures sont financés entre 75% et 95% par le gouvernement national, mais l'autre partie est tout de même assumée par des fonds municipaux, qui eux même sont des fonds publics. Les proportions municipales sont plus élevées pour les projets de transport collectif et en plus, les utilisateurs des services de transport collectif doivent payer à l'utilisation, chose qui n'est pas faite par les usagers de la grande majorité des infrastructures routières.

Il faut **investir** adéquatement dans l'ensemble des mobilités alternatives à l'auto solo, notamment en cessant d'utiliser la terminologie « subventionner » qui réfère davantage à un poids que l'on doit soutenir alors que ces modes font partie intégrante de la solution. Les bénéfices sociaux, environnementaux et économiques des investissements dans les alternatives à l'automobile ne sont plus à démontrer. Il faut soutenir l'ensemble des modes de transport alternatifs, incluant les nouvelles mobilités.

➤ La lourdeur administrative et la gestion des programmes

Dans le cahier du participant de la tournée pour le chantier sur le financement de la mobilité, il est inscrit que « *Pour le transport collectif régional, les déplacements ont augmenté de manière importante au cours des dernières années et cette croissance soutenue devrait se poursuivre, particulièrement avec les mesures annoncées dans la PMD ainsi que des ressources et des moyens consentis au développement et à la consolidation de l'offre de service. Cependant, le modèle de financement du transport collectif régional doit être revu afin d'établir des solutions adaptées aux nouvelles réalités et aux particularités des territoires et d'assurer un financement pérenne et récurrent des services* ».

Il est difficile de parler de pérennité, de développement et de surplus cumulés alors que les organismes reçoivent le versement de la subvention avec une (1) année de retard en transport collectif régional (notamment volet 2 du PADTC). Les organismes doivent pallier à ce manque et ainsi économiser l'équivalent d'une (1) année de fonds de roulement, tout en y incluant les services de transports, ou contracter des prêts à différents taux d'intérêt.

Il est justifié de se poser la question : Comment peut-on demander aux organismes d'investir leur surplus accumulé d'ici au 31 décembre 2020 alors qu'il est utilisé principalement comme fonds de roulement pour pallier au retard des versements ? Malgré des promesses d'améliorations, elles se font toujours attendre.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

➤ **La multiplicité des acteurs en transports de personnes en région**

Il importe de ressortir le fait suivant : les fonds publics soutiennent des organisations variées qui au final offrent le même type de services, ce qui résulte en des dédoublements de financement. Il faut cesser de travailler en silo et surtout abandonner le réflexe de répondre à un besoin individuel par un transport individuel.

➤ **Le manque de cohésion dans le développement des services**

Concernant la planification des services (incluant le cadre législatif), il faut mettre un terme à l'approche visant à régler les problèmes de grands centres métropolitains et de tenter d'adapter ces solutions pour les régions hors centres dans un deuxième temps. Il est nécessaire de prendre conscience que les décisions prises en réaction à un problème ayant lieu à Montréal ou à Québec auront un impact sur la gestion de la mobilité et des différentes offres de transport partout ailleurs au Québec et de plus, elles ne rendront pas plus accessibles les offres de mobilité dans les territoires ruraux. Il faut planifier une offre globale de transport pour les citoyens et les citoyennes du Québec, peu importe leur lieu de résidence ou de travail. Si le nombre d'acteurs et de fournisseurs de services est important à Montréal, il en va autrement en région. Le nombre de fournisseurs est parfois très restreint, voir même un monopole ou tout simplement inexistant.

Il faut aussi s'assurer que les différents ministères et paliers de gouvernements (fédéral, national et municipal) arriment leurs actions afin de développer les services de mobilité de façon cohérente. L'abolition des CRÉ a mis fin à une instance de concertation importante pour la cohésion du développement des services de mobilité. Il faut recréer ces liens afin d'optimiser les ressources investies en développement et en consolidation des services.

➤ **La définition d'un modèle de financement du transport collectif aligné sur la réalité des régions**

Une des richesses du Québec repose sur ses particularités ou spécificités locales et régionales. À plusieurs reprises, le gouvernement a mentionné l'importance des régions dans le développement du Québec.

Pourtant, depuis plusieurs années, les acteurs du milieu reconnaissent qu'il est impossible de parler d'équité si l'on ne tient compte que de l'achalandage, ce qui est le cas des modalités du PADTC. Nous vous invitons à consulter l'Annexe A du présent mémoire afin d'y constater un rapport d'activité et de recommandations, rédigé par l'ATCRQ au début de l'année 2019, visant l'optimisation du PADTC pour mieux répondre aux besoins en transport collectif régional. À l'annexe A est ajouté l'annexe 1 qui confirme l'appui de la table nationale en transport à ce principe.

➤ **Le manque de cohérence et la désuétude du cadre législatif et réglementaire et des programmes afférents**

Les lois et règlements qui régissent le transport sont légion au Québec. Après un décompte sommaire, 24 lois et 120 règlements ou autres arrêtés régissent directement ou indirectement le transport. En voici un aperçu : Si on analyse les champs d'intervention des lois, 1 loi touche au ministère lui-même, 6 aux infrastructures et à l'affichage, 2 au transport ferroviaire, 1 au transport maritime, 4 au transport routier et la sécurité routière, 1 aux véhicules hors route et 10 aux organismes liés au transport, au transport scolaire et au transport hospitalier. Force est d'admettre que de modifier une loi entraîne son lot de modification sur les autres lois et règlements en vigueur. Il va sans dire que cet aspect législatif entraîne aussi une modification des façons de faire, qui se traduit par la modification obligatoire des programmes en découlant. En plus du cadre national, les divers paliers municipaux ont également des cadres réglementaires qui causent parfois des doubles juridictions sur certains territoires en fonction de l'offre.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

Pour la très grande majorité des lois et règlements (et donc pour les programmes qui en découlent), les spécificités régionales et rurales sont souvent éclipsées ou peu présentes. Pourtant, une application de type « mur à mur » ne peut répondre aux nombreuses spécificités régionales. Même entre la plupart des régions, les réalités sont tellement différentes qu'elles commandent des solutions adaptées et flexibles.

Il ne faut pas se limiter à revoir la législation et la réglementation en fonction des grandes villes, il faut considérer toutes les régions du Québec. La préoccupation d'offrir un transport sécuritaire et de qualité doit s'appliquer à l'ensemble du territoire. Il y a donc obligation de tenir compte de l'existence du monde rural.

➤ **La fracture numérique est toujours d'actualité dans certaines régions**

La fracture numérique est définie comme les inégalités dans l'accès aux technologies de l'information et de la communication (TIC), leur utilisation et leur impact. Deux niveaux de fracture numérique sont généralement admis : l'accès (fracture de premier degré) et l'usage (fracture de second degré). En effet, certaines régions n'ont pas accès à un réseau de télécommunication efficace (internet et/ou téléphonie mobile), et plusieurs usagers n'ont pas les compétences requises pour utiliser les TIC. Sans arrêter le développement des transports intelligents pour attendre la fin de la fracture numérique (ce qui serait contre-productif), il faut toujours garder en mémoire ce fait. Il faut donc penser à des outils conviviaux, souples et efficaces.

➤ **La multiplicité des systèmes de transports intelligents (STI)**

En ce moment même, plusieurs logiciels liés aux systèmes de transport intelligents ont été développés ou sont en développement. Qu'ils soient de type « lourds » ou « légers », ces systèmes peuvent rarement communiquer entre eux. Les STI font partie des solutions autant pour améliorer les services que pour économiser des frais d'opérations (ou pour les optimiser, à tout le moins). Malgré tout, l'argent investi dans les STI peut devenir un gaspillage de ressources financières si les systèmes mis en place sont incapables de communiquer entre eux. Si on permet à chaque MRC de développer son propre logiciel de gestion des transports en les finançant, comment pourra-t-on s'assurer d'avoir une cohésion régionale et provinciale ? Il est donc impératif, au-delà du financement de ces outils nécessaires partout au Québec, de déterminer une norme pour que les données puissent être échangées entre les systèmes.

➤ **La multiplicité des systèmes de covoiturages / autopartages / autres mobilités**

En continuité avec le point précédent, il y a aussi multiplicité des offres en covoiturage / autopartage / autres mobilités. Bien qu'une diversité de l'offre stimule le marché, elle a aussi pour effet de diluer la demande. Afin que les montants investis dans ces systèmes soient profitables à tous, il serait aussi important de définir un format permettant d'agglomérer les données de tous ces systèmes afin d'optimiser à la fois l'offre et la demande.

➤ **Le soutien de la demande par des infrastructures efficaces et leur entretien**

La mise en œuvre d'actions structurantes créera une hausse de la demande. Pour répondre à cette hausse, il faudra développer des infrastructures et des services capables d'y répondre. Certaines de ces infrastructures sont dispendieuses et nécessitent des frais d'entretien importants. Il faudra donc les prévoir au même titre que les autres actions liées au développement.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

- Le développement de la mobilité en considérant les territoires naturels de déplacements et non pas les frontières administratives.

En ce qui concerne les déplacements des citoyens et citoyennes, les limites administratives n'existent pas. On parle alors de « territoires naturels de déplacements ». Ces territoires correspondent aux flux de déplacements liés aux origines / destinations de la personne qui se déplace. On se déplace régulièrement pour le travail ou les études, mais on se déplace aussi pour des services essentiels ou pour le loisir. Certains services sont manquants dans plusieurs MRC : éducation post-secondaire, soins de santé, etc. Pour d'autres MRC, le manque de main-d'œuvre force les entreprises à recruter du personnel qui demeurent de plus en plus loin. Il est donc fréquent d'observer des citoyens et des citoyennes demeurant en régions rurales travailler, étudier ou recevoir des soins dans des régions métropolitaines. De là la nécessité de l'interconnexion et de l'harmonisation entre les grands centres et les régions rurales.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

Les principes qui ont guidé la réflexion

L'ATCRQ souhaite mettre la table sur quelques principes de base, complémentaires à la mise en contexte précédemment exposée, avant d'en arriver aux solutions afin de bien définir le fondement de ses recommandations :

- Il est primordial de reconnaître **le droit à la mobilité et l'obligation de service**. Placer le citoyen au centre de la démarche doit se concrétiser dans la législation et la réglementation et non pas demeurer un principe. Il faut que l'individu soit en tête de liste de la réflexion.
 - En avril 2018, le Québec s'est doté d'une Politique de mobilité durable qui place le citoyen et la citoyenne au centre du développement de l'offre. Par ailleurs, les personnes résidant dans les régions et territoires ruraux se considèrent souvent comme des citoyens et des citoyennes de 2^e zone : ils ou elles doivent toujours adapter leurs besoins au peu qui leur est offert. Cette offre est rarement équitable si on considère les spécificités régionales versus les besoins métropolitains. Il est vrai que les investissements nécessaires diffèrent, mais un minimum est tout de même à atteindre.
- Il faut assurer **l'équité** dans l'application des mesures retenues, et notamment que :
 - **Le respect des spécificités régionales ;**
 - **L'argent récupéré en région soit investi en région ;**
 - **Les revenus supplémentaires soient investis totalement dans les alternatives à l'auto solo ;**
- **La transparence** quant aux moyens retenus pour aller chercher du financement et, plus important encore, la transparence dans la gestion des dépenses (c.-à-d. où sont dépensées les sommes récoltées par tel ou tel moyen) est primordiale pour l'acceptabilité sociale. Il importe de maintenir un lien de confiance par la transparence dans les actions et les communications.

Solutions retenues pour un financement pérenne

La pérennisation du financement ne s'obtiendra pas uniquement avec l'obtention d'argent supplémentaire, mais aussi en optimisant les services et les fonds actuels pour réaliser des économies qui contribueront à libérer des montants qui pourront être réinvestis de façon plus optimale, en réduisant les doublons. Dans un même ordre d'idée, il faut aussi éviter que les investissements actuels deviennent obsolètes rapidement à cause de la trop grande multiplicité des STI et autres logiciels d'aides à la mobilité. Il importe ici de se rappeler des principes de base discutés plus haut dans ce document pour bien comprendre la base sur laquelle se fondent les solutions discutées ici-bas.

Les solutions proposées par l'ATCRQ sont le fruit d'un forum réalisé auprès de ses membres et de consultations auprès de quelques partenaires. Les solutions seront présentées en deux sections : Solutions pour économiser ou optimiser les dépenses existantes et solutions de financement supplémentaires.

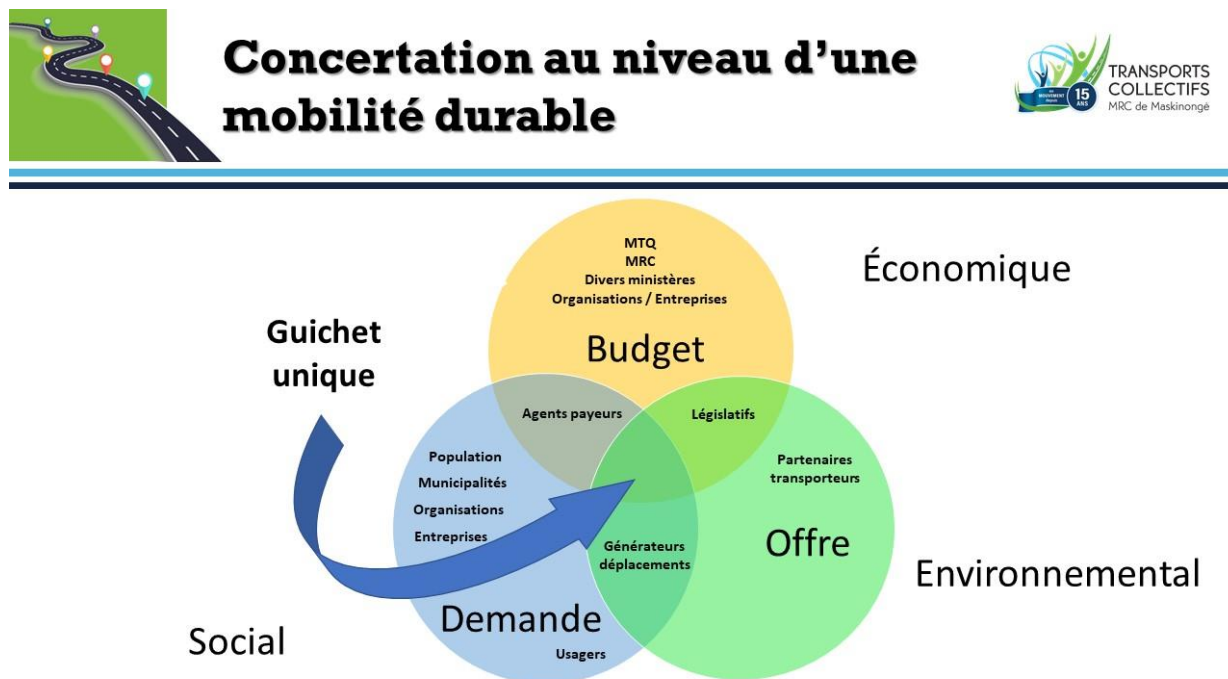
L'ATCRQ ne s'attardera pas sur les solutions difficilement applicables en région. Elle préfère suggérer des solutions viables et profitables. Ceci dit, un bémol doit être fait sur la taxe kilométrique. Cette solution est souvent évoquée, mais son application dans certaines régions est difficilement compatible avec l'équité. Il est difficile de comparer la région métropolitaine de Montréal avec, par exemple, la Côte-Nord ou l'Abitibi par exemple. L'énorme superficie de ces territoires et les alternatives viables à l'automobile pratiquement inexistantes sont des freins à l'application équitable de cette mesure.

➤ Solutions pour économiser ou optimiser les dépenses existantes

- Planifier la mobilité de façon intégrée aux échelles locales, régionales et nationales – Afin d'optimiser ce qui existe et de mieux soutenir le développement des services grâce aux économies engendrées, il est nécessaire de planifier intelligemment la mobilité en intégrant tous les modes de transports de personnes dans un seul plan. Il est prévu que prochainement, les MRC et villes du Québec aient à réaliser un Plan de mobilité durable intégré (PMDI). Ces PMDI auront un effet structurant, mais ils devront par la suite être arrimés aux échelles régionales et nationales. Ces PMDI devraient mener à une meilleure compréhension et une meilleure gestion de la mobilité, ce qui résultera en une meilleure vision globale de la situation. Les ressources (financières, humaines et logistiques) seraient mieux utilisées. Il sera aussi recommandé de développer une formule de communications et de sensibilisation nationale auprès de la population afin de réduire les frais de promotion et de marketing des organismes.
- Favoriser la mise en place de guichets uniques – La multiplicité des services / organisations offrant des services de transport complexifie la tâche à un usager pour se déplacer et augmente la charge financière et administrative de la gestion des services. Un guichet unique peut donc devenir une source d'économie financière, un outil permettant l'optimisation des services et un point central de communication pour les utilisateurs de transport (ce qui revient à mettre au cœur l'utilisateur et non le fournisseur). On peut d'ailleurs aisément faire les liens entre le guichet unique et le principe du MaaS (Mobility as a Service). Les fournisseurs de services et les organisations locales et régionales doivent devenir des outils pour répondre aux besoins de mobilité, et non le contraire. La réalité actuelle est différente : les décisions sont souvent basées sur la survie des organisations ou des entreprises. Tous les acteurs concernés devront desservir l'ensemble des usagers et maximiser l'offre de transport par la mise en commun des ressources. Cette nouvelle façon de concevoir la mobilité et le transport collectif

doit se traduire par une gestion différente aux antipodes de ce qui se fait actuellement. Une autre option pourrait être de consolider l'ensemble des enveloppes dédiées au transport des différentes instances afin d'en faire une enveloppe unique et mettre ainsi fin au développement des alternatives de transport en silo.

Tableau 1 : conceptualisation de la mobilité collective



- Transférer la compétence complète de la mobilité aux gouvernements de proximité – Les gouvernements de proximité ont en ce moment une partie des compétences concernant la mobilité, c.-à-d. le transport collectif et le transport adapté. Ces deux modes ne sont pas la solution à tous les problèmes de mobilité. Bien que le transport collectif soit reconnu comme la colonne vertébrale de la mobilité, les autres modes de transports sont aussi nécessaires autant pour répondre à une multitude de besoins que pour les premiers et derniers kilomètres. Il est donc question de transférer la gestion complète de la mobilité aux gouvernements de proximités (MRC), notamment les services interurbains locaux (à l'intérieur d'une même MRC) et régionaux (à l'extérieur d'une MRC), les services de types taxis (ou autres transports à la demande) et le transport scolaire, dans un souci de saine gestion et d'équité. Sous l'encadrement des MRC, permettre l'utilisation de tous les véhicules disponibles (autobus, minibus, camionnettes, berlines (adaptés ou non)) pour le transport de personnes améliorerait l'offre pour l'ensemble de la population. Les organisations soutenues par des fonds publics doivent également être tenues de travailler en tenant compte de l'interconnexion. Il faut finalement mettre en place les mécanismes permettant aux MRC et aux Sociétés de transport d'assurer la complémentarité des systèmes de transports sur leur territoire. Il en va de même avec la connectivité des services.

- Développer et/ou soutenir les supports technologiques pour optimiser les services de transport – Tel que mentionné dans les enjeux de la multiplicité des systèmes de transports intelligents (STI) et de la multiplicité des systèmes de covoiturages / autopartages / autres mobilités, il est impératif d'exiger un « langage commun » permettant un partage de données entre les systèmes. Il va sans dire que l'utilisation de ces systèmes permettrait à la fois des économies et une optimisation des ressources. Par contre, non encadrée, la multiplicité entraînera des pertes de ressources importantes (autant au niveau des données qu'au niveau financier).
- Planifier la mobilité en tenant compte des territoires naturels de déplacements plutôt que les frontières administratives – Il va sans dire que les frontières administratives sont des outils de gestion et non pas des limites aux besoins de déplacements. En ce moment, la planification de la mobilité et les programmes qui y sont liés sont pensés en fonction des limites administratives, ce qui nuit souvent au développement de la mobilité régionale et interrégionale. Mettre l'utilisateur au centre des décisions commande de repenser autant la planification de la mobilité que les programmes en tenant compte des territoires naturels de déplacements. En se faisant, les réseaux de transports existants pourront être optimisés, et donc, les bénéfices récoltés seront plus intéressants par rapport à l'investissement.
- Rendre les programmes plus agiles – Le manque de souplesse des programmes (et de leur gestion administrative) a souvent été critiqué. Il va sans dire que des programmes plus souples permettraient davantage d'innovations, chose nécessaire pour l'optimisation des services de transport en région, tout en respectant leurs spécificités.
- Optimiser les programmes existants afin de répondre aux spécificités locales et régionales – Plusieurs programmes, dont le PADTC, doivent être revus afin de répondre aux réels besoins sur le terrain. Les sommes n'ont pas nécessairement besoin d'être bonifiées, mais plutôt d'être allouées « au bon endroit ». En annexe A, vous trouverez plusieurs recommandations faites par l'ATCRQ sur l'optimisation du PADTC suite à un forum avec ses membres. Un autre exemple serait les versements de subventions à l'industrie du transport interurbain pour le maintien de leurs services. Ces subventions permettent le maintien des offres en fonction de leur pourcentage de rentabilité nécessaire à son plan d'affaires et non pas en fonction des besoins des usagers des régions.
- Verser les subventions et autres aides financières dans un temps raisonnable - Cette recommandation revient régulièrement, car elle crée à la fois une grande instabilité, elle nuit au développement, et coûte inutilement cher aux organisations. Les enveloppes dédiées aux alternatives à l'automobile sont parfois difficiles d'accès ou sont versées tardivement, ce qui rend souvent nécessaire l'obtention d'un prêt ou d'une marge de crédit. Ces outils financiers sont efficaces, mais ils ne sont pas gratuits. Les taux d'intérêt peuvent varier beaucoup (quelques exemples : une ville comme Trois-Rivières 2,75% / an pour un prêt à terme de 5 ans ; OSBL : 9,45% / an pour une marge de crédit). Il va sans dire que lorsqu'un versement se fait plusieurs mois plus tard, voire même plus d'une année plus tard, une partie de cette subvention sert à payer les frais d'intérêts qui ne sont donc pas utilisés à faire la mise en œuvre d'actions. À titre d'exemple concret, si on considère que les dépenses du FORT 2017-2018 sont de 4,54 G\$, et qu'environ 30% est versé 12 mois plus tard, les intérêts liés à un prêt à terme remboursé 12 mois plus tard varient de 38 M\$ à 134 M\$.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

- S'assurer de l'accessibilité universelle dans tout développement liée à la mobilité des personnes – Plutôt que de créer des services parallèles, il serait préférable et moins coûteux de s'assurer de l'accessibilité universelle, autant au niveau des transports que des infrastructures. Il est vrai qu'une partie de la population nécessitera des transports plus spécialisés, mais pour la majorité, avoir accès à plusieurs modes serait un gain très important.

➤ **Quels leviers financiers pourrions-nous utiliser pour assurer un financement pérenne ?**

- Impliquer les entreprises et les institutions dans le développement de la mobilité – Pour les entreprises, la mobilité est une des solutions pour affronter la pénurie de main-d'œuvre. De plus en plus d'entreprises ou d'institutions investissent massivement dans le transport afin de rendre plus accessible leurs différents établissements / bâtiments. Dans le partenariat public-privé, il importe par ailleurs de considérer le privé comme étant un fournisseur afin de maintenir l'utilisateur au cœur de la démarche. Il faut aussi maintenir les partenariats public-public et public-privé pour saisir les opportunités de revenus potentiels et pour optimiser l'offre globale de nos services dispensés dans les MRC. Il est donc important de solliciter la participation financière des entreprises qui bénéficient ou pourraient bénéficier du transport de leurs employés (situation de pénurie de main-d'œuvre) ou de leurs clientèles ; ou encore, de rendre obligatoire la participation des gros transporteurs dans le développement du réseau local.
- Étendre la contribution financière aux transports collectifs sur l'immatriculation à l'ensemble des régions du Québec – Cette contribution de 30\$ (75\$ pour la région de Montréal) existe déjà pour toute immatriculation émise sur un territoire desservi par une Société de transport. En supposant que le tiers de la population demeure à l'extérieur des grands centres, et donc que le tiers des véhicules s'y trouvent aussi, on peut estimer le nombre de véhicules en région en 2017 à 2 184 162 si on charge 30\$ par véhicule, nous obtenons 65 524 860\$ de plus à investir en transport collectif en région (ce qui est plus de 3 fois l'argent TOTAL de disponible en ce moment). Il est clair que pour respecter les principes énoncés auparavant, l'argent amassé de cette façon en région devrait retourner aux régions.
- Obliger les promoteurs immobiliers à participer au développement des réseaux locaux – Trop souvent, les promoteurs immobiliers développent de nouveaux quartiers et lèguent les espaces publics aux villes et municipalités. Il va sans dire que les infrastructures routières et celles dédiées aux alternatives à l'automobile sont parfois déficientes, ce qui a comme résultat de léguer les problèmes liés à la mobilité et à la gestion des déplacements aux instances municipales (par exemple, les surcharges de la capacité routière). Des obligations de qualité ainsi qu'un pourcentage lié à l'ampleur des travaux pourraient permettre d'éviter les problèmes importants et à réinvestir des sommes dans l'amélioration des services de transport pour ces nouveaux développements.
- Indexer ou bonifier les taxes existantes – Plutôt que de créer de nouvelles taxes ou moyens de perception, l'indexation et la bonification des mesures existantes sont préconisées plutôt qu'à la mise en place de nouvelles mesures. L'indexation de la taxe sur l'essence, par exemple, favorise le transfert vers des modes de déplacements plus durables. Il pourrait aussi être intéressant de calculer ce que l'électrification des véhicules apportera comme revenu supplémentaire à Hydro-Québec et puiser dans ces fonds pour financer la mobilité.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCROQ (819.552.8277)

Courriel : atcroqtransport@atcroq.ca

- Favoriser la mise en place de guichets uniques – Cette mesure est à la fois un moyen d'économiser et d'optimiser les sommes présentement versées, mais aussi un moyen d'aller chercher des revenus supplémentaires. En effet, un meilleur réseau, plus efficace, et répondant aux besoins des usagers, attirera plus d'utilisateurs, et donc, augmentera les revenus autonomes des organisations. De plus, une diversification des services offerts permettra d'ouvrir de nouveaux marchés, rapportant également des revenus supplémentaires. Il ne faut pas perdre de vue, par contre, que les investissements publics devront toujours être au rendez-vous pour soutenir à la fois les opérations, la pérennité des services et le développement. Il ne faudrait pas créer un désengagement de la part des différents paliers de gouvernement, au contraire.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

Conclusion

Le financement est souvent considéré comme le nerf de la guerre. Il importe donc de se donner les outils financiers efficaces pour répondre aux besoins grandissants de la population du Québec. Plusieurs solutions ont été soulignées dans ce mémoire, autant pour économiser, optimiser les dépenses ou pour aller chercher du financement supplémentaire. Les choix faits par l'ATCRQ sont le reflet des enjeux vécus en région et de principes directeurs réfléchis et cohérents avec les cibles de la PMD.

Peu importe quels seront les moyens choisis et mis en place par le gouvernement, il sera important de penser à une transition structurée et structurante. Tout changement apporte une transition, et c'est lors de cette transition que se décidera si le changement est positif ou négatif. Il faut donc également penser à un accompagnement des milieux, autant pour les façons de faire que pour la gestion des avoirs afin que le développement des services de mobilité se fasse en mettant réellement l'utilisateur au centre des décisions.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)
Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

Annexe B – Optimisation du PADTC pour répondre aux besoins en transport collectif régional

Forum de l'ATCRQ tenu le 27 février 2019 à Trois-Rivières

RAPPORT D'ACTIVITÉ ET RECOMMANDATIONS

Devant la situation actuelle au niveau du maintien des services de transport de personnes dans les régions administratives autres que les grands centres ;

Devant le retard important du 1^{er} versement (50%) de la subvention de 2018 (très peu d'organisations l'avaient reçu avant le 31 décembre 2018, et plusieurs organisations ne l'avaient toujours pas encore reçu à la tenue du Forum le 27 février 2019) ;

Devant l'insistance et l'incompréhension face à la volonté du gouvernement à vouloir récupérer un surplus accumulé, qui a toujours été nécessaire à titre de fonds de roulement considérant le temps de versement de la subvention pour l'année subséquente et l'obligation de maintenir les services ;

C'est accompagné d'acteurs du milieu que l'Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ) dépose des demandes spécifiques pour le transport collectif dans les MRC et dépose à nouveau plusieurs éléments portés par l'ensemble des acteurs par le biais de la table nationale sur le transport collectif.

Un élément majeur doit être porté à votre attention : les recommandations de l'ATCRQ et de la table nationale sur le transport collectif sont à la base de la Politique de mobilité durable du Québec pour le volet des régions.

Préambule

L'ATCRQ considère qu'il est très important de convenir de la portée des termes utilisés dans la Politique de mobilité durable (PMD), dans le Programme d'aide au développement du transport collectif du ministère (PADTC), dans les modalités du PADTC et dans l'ensemble des programmes du gouvernement, car la confusion est réelle.

À titre d'exemple, abordons le terme « région ». Il faut faire la distinction entre la région administrative qui existe encore au Québec et le territoire de MRC qui est également appelé « région ». La région administrative inclut un nombre plus important de citoyens et de citoyennes et permet des développements que l'on ne pourrait pas mettre en place au niveau d'un territoire de MRC. Bien évidemment, la région administrative est aussi beaucoup plus vaste. Les services de santé et de services sociaux sont divisés majoritairement par régions administratives. Par contre, certains services sont offerts à une échelle beaucoup plus locale. La force du nombre (la population d'un territoire) est reconnue dans l'ensemble des secteurs d'activités et elle s'applique à l'ensemble des paliers politiques, paramunicipaux,



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

communautaires, des affaires, etc.

Déjà pour le secteur du transport de personnes, les territoires locaux municipaux ont déjà fait ce constat et c'est pour cette raison qu'une municipalité dans un territoire rural délèguera sa responsabilité en transport de personnes à sa MRC. Ceci lui permet de bénéficier de la force du nombre et ainsi, bénéficier d'un bassin de population permettant de proposer des offres de transport de personnes à l'ensemble de son territoire et non pas se limiter à proposer les horaires des autres clientèles pour ses citoyens et citoyennes.

Comme mentionné, autant dans les programmes que dans la PMD, il serait d'une grande importance de faire la distinction entre les termes régional et rural.

Lors d'une présentation qui a eu lieu le 3 juillet 2018, les hauts fonctionnaires du MTQ ont présenté les modifications au PADTC (entre les versions 2017 et 2018-2020). Il a alors été mentionné que l'aide financière octroyée s'appliquait pour l'année 2018. Dans la même présentation, nous retrouvons les éléments qui devaient s'appliquer pour les années subséquentes du programme.

À la question posée à savoir si nous comprenions bien que des modifications seraient appliquées pour établir l'aide financière pour les 2 autres années du programme en fonction des paramètres identifiés par les acteurs du milieu et adoptés à l'unanimité, la réponse provenant du responsable du programme a été : « C'est ce que nous espérons ».

Section I – Le transport collectif en milieu rural

Une aide financière accordée en fonction des dépenses réelles :

- L'aide financière couvre 66% des dépenses admissibles jusqu'au maximum fixé par les seuils de déplacements
- L'aide financière ne se fonde plus sur la demande de transport et la contribution du milieu municipal mais sur les dépenses et les besoins des organismes admissibles.
- Les seuils de déplacements fixés pour déterminer de l'aide financière maximale demeure inchangés pour 2018.

Suite à cette présentation, il est certain que les organisations en transport collectif rurales fondaient beaucoup d'espoir de changement pour le mieux. Par contre, rien ne laisse anticiper pour le moment un changement à court terme. C'est donc la raison pour laquelle l'ATCRQ a convoqué ses partenaires à un



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

Forum.

Résultats du Forum

L'objectif du Forum était de définir les impacts du présent PADTC sur l'organisation et le développement du transport collectif rural et régional, et de formuler des recommandations claires afin d'améliorer la situation pour permettre d'atteindre les cibles gouvernementales fixées dans la PMD. Ces informations seront transmises aux participants du Forum afin de soutenir les MRC et les mandataires pour qu'ils puissent présenter une situation à leur député respectif.

De plus, en annexe 1 à ce document, se trouvent les recommandations de la Table nationale sur le transport collectif rural et régional. Cette Table regroupe l'ensemble des partenaires du transport collectif (principalement les MRC, les mandataires, le transport par autobus pour le secteur privé et l'industrie du taxi en régions et territoires ruraux). Le Ministère devrait aussi appliquer ces recommandations dans le PADTC si ce n'est pas déjà fait.

BLOC A : Financement

1. Montant de l'aide financière

Conditions actuelles (PADTC 2018-2020) :

Montant de l'aide

L'aide financière pouvant être accordée à un organisme admissible ne peut dépasser 66 % des dépenses admissibles du projet du demandeur et est d'un montant maximum de :

- 75 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer moins de 5 000 déplacements pour l'année en cours ;
- 100 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 5 000 et 9 999 déplacements pour l'année en cours ;
- 125 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 10 000 et 19 999 déplacements pour l'année en cours ;
- 200 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer entre 20 000 et 50 000 déplacements pour l'année en cours ;
- 275 000 \$, lorsque l'organisme admissible s'engage à effectuer plus de 50 000 déplacements pour l'année en cours.

Non seulement ce mode de financement ne répond pas aux demandes du milieu, mais il ne permet pas le développement de plusieurs organisations locales. Au contraire, il met certaines organisations en péril. Il est impossible de justifier que cette approche du 66% permet de répondre aux spécificités des territoires



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

de MRC telles que définies dans les recommandations de la table nationale du transport collectif. Il faut supprimer ce plafond de financement qui nuit au développement et à la consolidation des services.

Constats :

Le financement basé sur le seul critère d'achalandage n'est pas adapté au milieu rural.

Relier le 66% des dépenses admissibles à un niveau d'achalandage mène à la perte des organisations de transports collectifs dans les différents territoires.

Il faut que le MTQ prenne en considération les spécificités du milieu rural sinon certaines organisations disparaîtront.

Les plafonds de 75 000\$, 100 000\$, 125 000\$, 200 000\$ et 275 000\$ liés à des paliers d'attributions de déplacements minimaux restreignent le développement des organisations.

Les paliers d'achalandage correspondants aux sommes octroyées ne sont pas en cohésion avec les coûts d'exploitation et certains paliers sont trop « distancés ».

La mesure d'exception de l'exclusion à la règle du cumul pour le Volet II du PADTC doit être maintenue.

Recommandations :

L'ATCRQ recommande de :

- I. Retirer le 66% des dépenses admissibles avec un plafond selon l'achalandage ;
- II. Revoir les conditions d'octroi (voir Bloc B) ;
- III. La mesure d'exception de l'exclusion à la règle du cumul pour le Volet II du PADTC doit être maintenue (PADTC 2018-2020, p.12) pour empêcher le désengagement financier des municipalités.

2. Modalités des versements

Nonobstant les critères de versement, il est important que tous les partis respectent leurs engagements. En ce sens, l'année 2018 fut très difficile, car les premiers versements ont commencé à être faits en toute fin d'année. Le mode de versement actuel empêche et nuit même au développement des organisations. Les surplus ne peuvent pas servir au développement, mais à financer l'année en cours. Il est nécessaire que les versements arrivent à temps. L'ATCRQ et l'ensemble de ses partenaires considèrent inacceptable cette situation et la déplorent. Les retards causés nuisent aussi aux différents contracteurs, qui doivent avancer l'argent nécessaire à leurs opérations courantes.

Conditions actuelles (PADTC 2018-2020) :

Modalités des versements

- *L'organisme admissible reçoit un premier versement de 50 % du montant de l'aide financière admissible à la suite du dépôt de sa demande accompagnée des documents exigés au Ministère.*



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

- Un second versement de 40 % est fait à la suite de l'approbation de la demande par le ministre.
- Le solde de 10 %, s'il y a lieu, est versé sur la base de l'analyse des documents exigés pour la reddition de comptes qui attestent de l'utilisation des sommes et de l'atteinte des objectifs.

Constats :

L'élément du décalage des dates de fin d'année financière entre le monde municipal et le MTQ est soulevé. En effet, les dates de dépôts et des versements ne tiennent pas compte des réalités municipales. Les budgets des MRC sont adoptés en novembre / décembre.

L'ATCRQ est en accord avec le fractionnement du versement de la subvention : 50% - 40% -10%.

Recommandation :

L'ATCRQ recommande ce nouveau calendrier de versements :

- I. Un dépôt de 50% dans les 30 jours suivant l'adoption du budget de la MRC (qui inclue le budget lié au transport collectif) et au plus tard le 31 janvier de l'année courante d'opération ;
- II. Un deuxième dépôt de 40% en avril / juin de l'année courante d'opération ;
- III. Un dernier versement de 10% à la reddition de compte.

3. Surplus

L'ATCRQ trouve déplorable que les organisations doivent utiliser les surplus pour financer les versements du MTQ qui tardent à arriver de façon récurrente. L'ATCRQ recommande que les surplus soient acceptés comme fonds de roulement de quatre mois d'opérations comme les vérificateurs le recommandent. Cependant dans le cadre actuel les organisations se doivent de prévoir un an de surplus, ce qui met certaines organisations et certains services en péril. Il ne faut pas oublier que si certaines organisations ont réussi à accumuler un surplus, d'autres n'en ont pas. Lorsque la subvention du MTQ arrivera selon l'échéancier convenu, les organisations ayant des surplus au-delà des quatre mois proposés pourront investir dans le développement des services aux citoyens.

Conditions actuelles (PADTC 2018-2020) :

Le cas échéant, le plan de développement du transport collectif doit également présenter une stratégie de réinvestissement des surplus accumulés attribuables au Ministère. Cette stratégie doit préciser comment l'organisme compte réinvestir annuellement ces surplus à l'intérieur de son plan de développement du transport collectif, et ce, pour la durée du programme. Cette stratégie devra être revue annuellement en parallèle de l'état d'avancement du plan. La stratégie de réinvestissement des surplus peut permettre à un organisme admissible de :

- Diminuer la contribution attendue du Ministère ;
- D'augmenter l'offre de services de transport en commun ;
- De diminuer la contribution du milieu local, jusqu'à concurrence de la règle de cumul.

Constats :



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

L'ATCRQ a des inquiétudes quant à l'injection des surplus comme part du milieu. C'est un recul qui risque de causer des dommages difficilement réparables. Cela fragilise la pérennité des organisations du milieu. Le MTQ ne doit pas permettre cette option. La part du milieu municipal permet de responsabiliser celui-ci. Il est donc difficile d'expliquer que le gouvernement accepte que le surplus provenant du milieu serve à remplacer l'investissement provenant des municipalités et les MRC. C'est une méconnaissance des territoires et de la non-reconnaissance du travail acharné des organisations locales pour convaincre les élus(es) de l'importance d'un tel service.

Des efforts très importants ont été réalisés pour faire valoir la valeur réelle du transport collectif dans nos régions et particulièrement dans les territoires de MRC. Les municipalités depuis plusieurs années investissent dans l'offre et les services. Pour la majorité, il s'agit d'un secteur important et d'un enjeu préoccupant.

Si un plancher n'est pas déterminé dans la gestion des surplus, le Ministère aura parfois à mettre en place des procédures pour récupérer quelques centaines de dollars, ce qui, dans les faits, coûtera plus cher en gestion qu'en argent pouvant être réinvesti.

Recommandations :

L'ATCRQ recommande de :

- I. Permettre un fonds de roulement plancher équivalent à quatre (4) mois d'opérations avant de considérer les montants comme un surplus ;
- II. Retirer la mention que les surplus peuvent être utilisés pour diminuer la contribution du milieu local.

BLOC B : Modalités

Pendant trop longtemps, le PADTC a été renouvelé sur une base annuelle. Le nouveau PADTC a maintenant une portée triennale, qui aurait comme effet de sécuriser les organisations si les versements des enveloppes étaient faits dans un échéancier acceptable. Un PADTC triennal commande également des modalités triennales. Par contre, les modalités actuelles nuisent au développement du transport collectif rural et régional. Il faudrait donc réviser celles-ci.

Constats :

Les modalités sont rendues publiques après l'adoption des budgets des MRC. Les MRC doivent donc budgéter un montant qui pourrait être coupé a posteriori.

Le PADTC actuel se termine en 2020. Le prochain PADTC doit être publié au moins trois mois avant la fin du présent PADTC.

Contrairement au transport urbain, il n'y a pas de volet pour la mise en place d'infrastructures pour les régions. L'ajout d'un volet pour les infrastructures doit se retrouver dans le programme triennal pour les MRC.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

Le volet interconnexion favorise le développement des services. Il faut le maintenir. Par contre, son aspect non récurrent est parfois un frein pour certains projets.

Comme expliqué précédemment, l'octroi des subventions basé uniquement sur l'achalandage est un frein au développement. D'ailleurs, la Table nationale sur le transport collectif rural et régional avait déjà fait des recommandations en ce sens en 2017 (ces recommandations se trouvent en annexe au présent document). Des modifications au programme doivent être faites incessamment. Attendre le prochain PADTC retardera le développement des services en milieu rural et rendra difficile l'atteinte des cibles que le gouvernement s'est lui-même fixé.

Le financement devrait être octroyé selon une matrice de calcul multidimensionnelle afin de tenir compte des différentes spécificités régionales. De nouveaux indicateurs et critères ont été identifiés et l'ATCRQ n'attend que la planification d'une rencontre de travail pour collaborer avec le MTQ dans la définition de ceux-ci. En voici quelques-uns : achalandage, km, densité de la population, etc.

Comme mentionné précédemment, les paliers (d'achalandage) ne sont pas réalistes par rapport au milieu rural. Les spécificités des territoires commandent plus d'une dimension pour exprimer les besoins financiers. L'ATCRQ peut démontrer l'impact en milieu rural du seul critère de l'achalandage notamment les différences de coûts d'opérations (par exemple, organiser 5000 déplacements sur la couronne nord de Montréal ne coûtera jamais le même montant que 5000 déplacements sur la Haute Côte-Nord).

Pour ce qui est de la reddition de compte, le calcul des GES crée une inquiétude auprès des organisations, car aucune matrice de calcul n'est proposée par le MTQ. L'ATCRQ est prête à collaborer à l'élaboration de celui-ci avec le MTQ, voire même d'en définir une.

Les statistiques fournies au Ministère via les rapports d'exploitation ne sont pas disponibles aux autorités compétentes pour des fins de « benchmark ». Rendre disponibles ces données favoriserait l'amélioration des services en offrant une vision globale. Il est à noter que l'ATCRQ ne recommande pas que les données soient publiques, mais bien qu'elles soient disponibles aux autorités compétentes.

Plusieurs éléments liés au transport collectif ne sont subventionnés que pour le transport urbain (infrastructures, etc.).

Recommandations :

L'ATCRQ recommande de :

- I. Ajouter un volet pour les infrastructures dans le PADTC ;
- II. Maintenir le présent rapport d'exploitation pour l'année d'opération 2018 ;
- III. Modifier le rapport d'exploitation pour 2019 en fonction des attentes signifiées ;
- IV. Modifier les critères d'octroi du financement dès 2019 pour ajouter les critères suivants à l'achalandage :
 - a. Superficie du territoire ;
 - b. Densité de population ;
 - c. Km parcourus (interne et externe) ;
 - d. Heures de service + fréquence de service ;
 - e. Éloignement des services (ex : services de santé, établissements scolaires post-secondaire, etc.) ;



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

f. Cout d'opération.

- V. Rendre accessibles aux autorités compétentes les données statistiques fournis par les organisations au MTQ ;
- VI. Publier le prochain PADTC au moins six mois avant la fin du présent PADTC (qui se termine au 31 décembre 2020) afin d'être en congruence avec les processus de gestion financière des gouvernements de proximité (les budgets des municipalités/MRC se déterminent en novembre) ;
- VII. Rendre disponibles certaines subventions offertes pour le transport urbain, notamment la subvention d'infrastructures.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

BLOC C : Règlementation

Favoriser le développement du transport collectif rural et régional implique une révision du cadre légal et réglementaire du transport. L'ATCRQ est consciente que plusieurs lois et règlements touchent de près ou de loin au transport. Il faut donc réviser l'ensemble de ce cadre afin de le mettre au goût du jour.

Il ne faut pas oublier que le transport collectif est un service public. La priorité va au service offert au citoyen. La MRC a l'obligation d'offrir le meilleur service possible à sa population dans des conditions propices à le réaliser. Il est privilégié qu'elle ait toute la latitude possible pour le faire.

Constats :

Les dossiers d'UBER et d'EVA, ainsi que celui du covoiturage en général sont très préoccupants à divers niveaux pour l'ATCRQ. Au niveau du covoiturage, les deux entités (UBER, EVA) peuvent vendre des services alors qu'il devrait s'agir d'une entente entre deux individus. De plus, il est impossible pour les MRC et les mandataires d'agir de la même manière. Il y a dichotomie entre ce qui est permis à UBER et EVA et ce qui est permis aux MRC et leurs mandataires.

L'obligation d'aller en appel d'offres pour des services de transports collectifs occasionne parfois des problèmes importants. En effet, certaines MRC se retrouvent obligées de contracter avec des transporteurs négligents et peu professionnels parce qu'ils détiennent le ou les permis nécessaires (taxi ou autobus).

Plusieurs lois et règlements liés aux transports nécessitent une mise à jour et en voici un exemple : Le programme soutenant les MRC oblige la signature d'ententes avec des services (taxis ou autobus) qui détiennent un permis. Dans l'éventualité de l'abolition des permis de taxi, il faudra donc revoir la loi très rapidement, car pour plusieurs territoires au Québec, ce sont des taxis qui assurent le service. Il est à noter que l'ATCRQ n'est pas contre l'abolition des permis de taxis.

Recommandations :

L'ATCRQ recommande de :

- I. Permettre clairement aux organisations de demander des soumissions à des fournisseurs de services en transport (autobus ou taxi) en dehors du territoire à desservir (MRC) ;
- II. Revoir la loi sur les taxis et la réglementation pour les permis restreints ;
- III. Revoir la législation et la réglementation ainsi que les modalités d'application de celles-ci par la CTQ ;
- IV. Former plus spécifiquement les agents de la CTQ afin qu'ils aient une meilleure connaissance du transport collectif rural et régional ;
- V. Adapter la Loi sur l'instruction publique aux réalités d'aujourd'hui (par exemple : l'utilisation des berlines) ;
- VI. Revoir la Loi sur le covoiturage ;
- VII. Modifier la Loi du transport selon la résolution adoptée par les municipalités, les MRC et l'ADGMRCQ. Cette résolution est incluse dans un mémoire présenté par l'ATCRQ et dont copie est jointe en annexe 2.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

Conclusion

Le Ministère peut compter sur l'ATCRQ afin d'améliorer la situation du transport collectif rural et régional au Québec. L'ATCRQ, ses membres et ses partenaires ont une expertise et une connaissance du milieu qui est d'une valeur inestimable pour le Gouvernement. L'ATCRQ est donc disposé à vous rencontrer pour convenir des actions à mettre en œuvre pour une meilleure mobilité au Québec.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

ANNEXE 1 – Recommandations de la table nationale sur le transport collectif rural et régional

COMITÉ TRANSPORT COLLECTIF – RECOMMANDATIONS

VERSION FINALE OCTOBRE 2017

(1) Que le MTMDET respecte l'échéancier fixé en mars –avril 2018 pour l'adoption de la Politique de mobilité durable ;

(2) Que le MTMDET élabore un programme de financement pluriannuel pour le transport collectif et le transport adapté en régions et territoires ruraux ;

(3) Que le programme du MTMDET intègre des paramètres de reddition de comptes qui permettront d'évaluer le service et que des indicateurs soient retenus et appliqués (Ex : heures de services, kilomètres parcourus, le coût, les ententes et les contrats, etc. ;

Les paramètres de reddition de comptes devront être connus dès l'élaboration du nouveau programme.

(4) Que le MTMDET travaille avec le comité sur le transport collectif pour établir le nouveau programme du transport collectif régional et rural et le programme du transport adapté ;

(5) Que le MTMDET soutienne la réalisation d'un portrait exhaustif de la mobilité pour les régions et les territoires Ruraux. Le portrait doit traiter de l'ensemble de l'organisation dont la gouvernance et non uniquement de l'offre. Le portrait doit également inclure les besoins en mobilité.

(6) Que le MTMDET favorise la déclaration de compétence en transport collectif et en transport adapté par les gouvernements de proximité, dont les MRC ;

(7) Que la Loi sur le Transport soit modifiée par le MTMDET pour se lire ainsi :

Article 48.18 Section V3 de la Loi sur les transports, puisse se lire ainsi :

48.18 : Un gouvernement de proximité ou une MRC peut, par règlement dont copie doit être transmise au ministère, organiser un service de transport collectif de personnes sur le territoire d'un gouvernement de proximité ou une MRC. Le règlement doit décrire le service ;

(8) Notamment, que le code de sécurité routière tienne compte des régions et des territoires ruraux et que des règles soient établies pour les véhicules effectuant un service de transport de personnes sur les principaux axes routiers autres que les autoroutes, dans le but de rendre sécuritaires et légaux les différents arrêts pour les embarquements et les débarquements ;

Que le MTMDET adopte une politique visant l'élargissement de l'accotement lorsque possible, pour rendre plus sécuritaire les embarquements et les débarquements des personnes dans les circuits de transport de personnes en dehors des villes ; (Considérant que des mesures peuvent s'appliquer sans modifier le code de sécurité routière, les recommandations figurent sans faire référence au code de sécurité)

(9) Que le MTMDET soutienne financièrement l'implantation d'un STI (langage commun) incluant les régions et les territoires ruraux et que l'on s'assure de la mise en place d'un protocole d'interconnexion entre les différents systèmes (critères, langage)

(10) Que le MTMDET travaille avec les différents ministères dont leurs clientèles ont des besoins spécifiques en



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)

Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

transport de personnes et que les budgets associés par les autres ministères soient transférés aux gouvernements de proximité, dont les MRC qui ont fait une déclaration de compétence en transport collectif et en transport adapté ;

(11) Que le MTMDET soutienne des projets pilotes visant des manières novatrices pour dispenser des services de mobilité ;

(12) Qu'un ou qu'une gestionnaire d'une autorité municipale compétente soit désignée pour siéger sur le conseil d'administration d'une organisation mandataire pour dispenser les services de mobilité ;

(13) Que le plan de transport de personnes soit intégré au schéma d'aménagement et de développement ;

(14) Que le MTMDET propose des mesures financières favorisant le regroupement des organisations de mobilité sur un territoire et dans une région administrative et qu'un plafond inférieur au programme régulier soit fixé pour les territoires qui feront le choix de travailler en silo ;

Qu'un délai de 2 ans soit alloué par le MTMDET pour procéder au regroupement d'organisations sur un territoire de MRC ou d'une région administrative.

(15) Que le MTMDET implique individuellement les conducteurs de véhicules motorisés à l'amélioration de l'offre de transport collectif et d'offres de mobilités, en appliquant une taxe sur l'essence qui doit être versée au niveau d'un palier régional regroupant les élus et que les règles de versement soient fixées de manière équitable entre les territoires régionaux de manière équitable. Des règles précises doivent être énoncées pour s'assurer que les gouvernements de proximité dont les MRC, ainsi que le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports ne révisent pas à la baisse, les contributions.

Le fait de recevoir une contribution provenant spécifiquement de la taxe sur l'essence étant un apport financier supplémentaire pour développer des offres de transport collectif pour les gouvernements de proximité, dont les MRC, les règles, modalités ou critères du programme du MTMDET pour le transport collectif doivent être identiques.

Composition du comité :

- Fédération des transporteurs par autobus (FTA)
- Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)
- Union du transport adapté et collectif (UTACQ)
- Association des directeurs municipaux du Québec (ADMQ référence aux Municipalités membres de la FQM)
- Association des directeurs généraux municipaux du Québec (ADGMQ référence Aux municipalités membres de l'UMQ)
- Fédération québécoise des municipalités (FQM)
- Union des municipalités du Québec (UMQ)
- Association des directeurs généraux des MRC du Québec (ADGMRCQ)
- Trajectoire Québec (anciennement Transport 2000)
- Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports MTMDET)
- Association du transport collectif en milieu rural du Québec (ATCRQ)



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCRQ (819.552.8277)
Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca

ANNEXE 2 – Copie de la résolution adoptée pour la modification de la Loi sur le Transport

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 :

- 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.



118 Radisson, 6^e Étage
Trois-Rivières, Québec
G9A 2C4
Téléphone : 819.55ATCROQ (819.552.8277)
Courriel : atcrqtransport@atcrq.ca