



Association des Transports Collectifs
Ruraux du Québec

CTE - 019M
C.P. – P.L. 76
Transport collectif
dans la région
métropolitaine
de Montréal

**RÉFLEXIONS ET RECOMMANDATIONS
DE L'ASSOCIATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS
RURAUX DU QUÉBEC**

**PROJET DE LOI 76
MODIFIANT L'ORGANISATION ET LA GOUVERNANCE DU
TRANSPORT COLLECTIF DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL**

**Document déposé le 26 novembre 2015
Pour la commission parlementaire sur le transport et
l'environnement**

Association des transports collectifs ruraux du Québec

30, rue Champagnat

Lévis, (QC) G6V 2A5

Téléphone : 819.552.8277

atcrqtransport@atcrq.ca

L'Association des transports collectifs ruraux du Québec existe depuis 2003 et regroupe plus de 40 membres corporatifs dédiés au transport collectif et des individus. Il y a des organisations locales, des MRC, des Centres de gestion de déplacements. L'ATCRQ travaille et collabore avec la Fédération québécoise des municipalités (FQM), l'Union des municipalités du Québec (UMQ), la Fédération des transporteurs par autobus (FTA) et le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT). L'Association des directeurs généraux des MRC du Québec est également partenaire du développement du transport collectif. Le travail exhaustif avec la Fédération des commissions scolaires du Québec permet d'avoir un projet d'entente adaptable à chaque territoire du Québec pour l'harmonisation du transport collectif.

La première question que vous pourriez soulever serait : pourquoi une organisation qui représente et intervient pour les régions et les territoires ruraux, se positionne sur un projet de Loi visant la modification de l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal?

Voici donc notre motivation :

Le projet de Loi 76 vient fixer des principes et en établir de nouveaux qui rendront difficiles la fluidité au niveau de la mobilité au Québec. Nous y retrouvons un nouveau découpage impliquant des communautés rurales dans un environnement d'offres de transport pour des communautés urbaines et semi-urbaines. Cette situation oblige de nouvelles ententes et vient réduire l'offre locale à du rabattement vers des horaires autres, que ceux répondant aux besoins de la population visée. La limite de l'offre pour les municipalités concernées repose sur le coût d'un tel service à l'intérieur de leur territoire. De plus, un élément majeur du projet de Loi : il est territorial et ne tient pas compte des corporations municipales ou autres qui le composent. Il n'y a pas de référence aux différents volets du transport collectif en fonction des clientèles (urbains, semi-urbains, régionaux et ruraux) et les MRC sont absentes du projet de loi.

Tout d'abord il est très intéressant de voir apparaître la gouvernance du transport collectif. Il y a trop de confusion dans l'appellation du transport de personnes, et il suffit d'appliquer l'appellation à l'ensemble des services et nous aurons fait un grand pas.

À l'ère de l'intermodalité et de l'utilisation maximale des offres de transport collectif, le principe visant à obliger la contribution financière de certains territoires à une offre globale basée sur la densité de population (principe qui fonctionne dans les grands centres), devient problématique et excessivement coûteux si l'on désire développer des services pour les besoins locaux dans les territoires ayant un profil rural.

Les offres proposées actuellement et celles qui le seront pour les nouvelles municipalités participant activement, seront limitées à du rabattement, considérant le coût du service. Il y a une inquiétude profonde, car la réalité de certaines municipalités est très différente. Pour se rendre à son point d'embarquement pour le rabattement, un citoyen d'une municipalité à profil rural, devra obligatoirement effectuer plusieurs kilomètres depuis son lieu de résidence. L'offre sera donc accessible uniquement pour celles et ceux qui possèdent un véhicule pour se rendre à ce point de rabattement. On élimine déjà ici un certain nombre de citoyen qui ne peuvent pas ou

ne veulent pas posséder de véhicule personnel et on vient aussi décourager la possibilité pour un ménage de ne fonctionner qu'avec un seul véhicule.

Le principe d'appliquer un cout à une municipalité à proximité des offres existantes ou en considérant que le seul fait de pouvoir utiliser un service de transport collectif exploiter par une organisation, ouvre une porte à un règlement qui ne permettrait plus aux municipalités rurales et aux territoires régionaux de développer des services de transport collectif basés sur les besoins de leurs populations concernées. Un seul but qui anime leur investissement pour un service de transport collectif : favoriser l'accès à des services, aux études, au travail, etc, et cette démarche n'oblige pas des déplacements à l'extérieur du territoire municipal.

Le principe que nous retrouvons dans le projet de loi doit être balisé et limité. Il ne doit pas s'appliquer à l'ensemble des territoires du Québec. Ce principe soulève le même questionnement que la situation des transporteurs interurbains. De plus, il faut y retrouver la possibilité pour les municipalités qui répondraient à des critères de la ruralité, de pouvoir se doter d'un service à l'intérieur de leur territoire, sans avoir à contracter avec l'Autorité. Il existe des organisations de transport collectif dans les MRC.

Le même principe s'applique avec l'harmonisation qui s'effectue dans plusieurs territoires du Québec avec le transport scolaire et le transport adapté. La partie qui nous concerne présentement est le transport adapté. Le principe était d'utiliser les places résiduelles déjà payées avec des fonds publics. Il ne faudrait pas que l'on exige un paiement supplémentaire pour l'utilisation des places résiduelles qui viendrait doubler le cout du déplacement pour la clientèle du transport collectif. Les règles d'une telle application ont été données par un ancien CIT et nous espérons que des balises viendront réduire la portée de l'interprétation.

Le projet de Loi 76 vise la mise en place d'un guichet unique pour l'ensemble des clientèles devant utiliser un moyen mécanique de déplacement. Le fait de tout regrouper et d'offrir la possibilité de développer, gérer, administrer, planifier, etc. pour toutes les clientèles et pour l'ensemble des besoins, est très intéressant et il est également un objectif à atteindre dans les régions et territoires ruraux du Québec. Cependant, si ce mode de fonctionnement est efficace pour le territoire de l'Autorité, imaginons l'importance et l'urgence de l'appliquer sur l'ensemble du territoire québécois. Les réalités locales et régionales obligent une telle organisation pour atteindre la viabilité et la pérennité des services.

Toutefois, le projet de Loi 76 permettra à l'Autorité d'offrir le transport scolaire sur son territoire considérant qu'elle peut acquérir des véhicules, d'offrir également le transport adapté, et du transport pour l'ensemble des clientèles ayant des besoins de loisirs et de sorties organisées. Nous pourrions donc conclure qu'elle effectuera des services de transport qui requiert des permis. Nous n'avons qu'à penser au transport nolisé.

RECOMMADATIONS :

- 1) L'ATCRQ recommande d'uniformiser l'appellation de transport collectif pour l'ensemble des éléments contenus dans le projet de Loi 76.**

Cette mesure permettra de régulariser le service sur l'ensemble du territoire québécois.

Pour l'ATCRQ, le transport collectif est une composante de la mobilité et lorsque nous introduisons une notion de transport en commun, les intervenants et usagers s'y perdent.

Nous retrouvons encore trop d'organisations au Québec qui utilisent des moyens non réglementaires pour dispenser un service en prétextant que le transport collectif diffère du transport en commun.

- 2) **L'ATCRQ recommande que les municipalités ayant un profil rural sur le territoire de l'Autorité, puissent offrir un service de transport collectif à l'intérieur de leurs paramètres géographiques en signant une entente avec le transport collectif existant sur le territoire de leur MRC.**

Cette option permet d'atteindre l'objectif du projet de Loi 76 en sollicitant la contribution financière des municipalités et des utilisateurs de proximité, pour l'utilisation des circuits qui se destinent vers le centre du territoire de l'Autorité.

Dans le but de reconnaître que cette contribution financière qui s'applique à l'ensemble des citoyens d'une municipalité à profil rural, se traduit par un faible pourcentage d'utilisateurs des services dispensés par l'Autorité. Il est important de permettre à cette même municipalité de signer une entente avec le service de transport collectif du territoire de la MRC et ce, pour répondre aux autres besoins de ses citoyens.

- 3) **Sans être une recommandation, l'ATCRQ espère vivement que la pratique qui vise à appliquer une taxe sur l'essence et un cout sur le droit d'immatriculation aux personnes qui peuvent utiliser un service de transport collectif par le biais d'un transfert ou d'un stationnement incitatif pour limiter l'utilisation de la voiture solo, ne s'appliquera pas à l'ensemble du Québec sans que les revenus générés (taxe sur l'essence et un cout sur immatriculation) ne soient versés aux territoires visés.**

L'ATCRQ est en accord avec le fait d'appliquer une taxe sur l'essence et un cout sur le droit d'immatriculation pour soutenir le développement d'un service de transport collectif de qualité pour l'ensemble du Québec. Cependant, il est nécessaire que les sommes perçues soient versées aux territoires concernés après l'établissement de balises.

- 4) **L'ATCRQ recommande que la composition du guichet unique identifié dans le projet de Loi 76 qui représente une gouvernance qui se veut efficace et efficiente, s'applique à l'ensemble du Québec.**

L'Association est consciente que le projet de loi ne vise pas l'ensemble du Québec en pratique, mais nous tenons à faire cette recommandation pour une future politique de mobilité ou transport de personnes.

5) L'ATCRQ recommande que les droits octroyés à l'Autorité concernant la possibilité d'offrir du transport adapté, du transport scolaire, du transport visant les sorties pour les loisirs et pour des sorties organisées avec leurs véhicules, s'appliquent également à l'ensemble du territoire québécois.

Cette recommandation est importante car le transport collectif représente deux (2) sphères différentes présentement en fonction des lois et des règlements.

Pendant que le ministère des Transports du Québec et des représentants du transport collectif travaillent à évaluer les modifications à apporter aux lois et règlements régissant l'industrie du transport régional et interurbain, et que les transporteurs interurbains et régionaux doivent revoir leur plan d'affaire, nous constatons la place importante qu'ils occupent dans l'offre à venir du transport collectif pour les régions et territoires ruraux.

Nous pourrions interpréter l'application de cette possibilité pour l'Autorité, qu'il revient aux régions et territoires ruraux de sauver le transport régional et interurbain.

Il faut reconnaître que l'ensemble des territoires de MRC ne procéderaient pas à l'achat de véhicules, mais tous auraient la même possibilité.

Association des transports collectifs ruraux du Québec

30, rue Champagnat

Lévis, (Qc) G6V 2A5

Téléphone : 819.552.8277

atcrqtransport@atcrq.ca