



Québec, le 9 février 2012

Monsieur Laurent Lessard
Ministre des Affaires municipales,
des Régions et de l'Occupation du territoire
10, rue Pierre-Olivier-Chauveau
Québec (Québec) G1R 4J3

Monsieur le ministre,

L'association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) célèbre cette année son 85^e anniversaire, ce qui fait d'elle la 2^e plus vieille association au Québec. Elle regroupe plus 175 entreprises privées en transport de personnes qui œuvrent dans différents secteurs comme l'urbain, le périurbain, l'interurbain, l'adapté et le transport médical, et ce, dans toutes les régions du Québec.

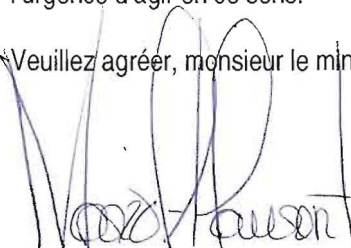
La mission de notre association consiste à valoriser le mode de transport par autobus comme un indispensable moyen de développement économique, social, éducatif et communautaire.

C'est à ce titre que nous sommes interpellés par l'objet du Projet de loi n°34 : *Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires*.

Nous saluons l'initiative du ministre d'obliger ainsi la concertation entre les différents ministères du Gouvernement du Québec et l'établissement d'indicateurs afin de maximiser le plein potentiel du développement du territoire québécois.

Toutefois, et c'est le message principal de notre mémoire, document que nous avons également transmis au ministère des Transports dans le cadre de sa réflexion sur la prochaine politique québécoise du transport collectif, le Gouvernement devra s'assurer, oui, d'une meilleure cohésion des actions gouvernementales au niveau local mais également au niveau intra et interrégional. Notre mémoire, joint à cette lettre, démontre l'urgence d'agir en ce sens.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Mario St-Laurent
Directeur général





*ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES
D'AUTOBUS DU QUÉBEC*



Dualité juridictionnelle en transport collectif au Québec



Septembre 2010



Table des matières

1.	INTRODUCTION	3
2.	MISE EN CONTEXTE	3
2.1	LA MISE EN PLACE DES NEUF RÉGIES PUBLIQUES EN MILIEU URBAIN	3
2.2	L'EFFRITEMENT ET L'ABANDON DE SERVICES EN MILIEUX RURAUX	5
2.2.1	Le financement croisé grâce au transport écolier (1965-1980)	5
2.2.2	Le financement croisé avec le transport nolisé (1975-1986)	5
2.3	UNE REMISE EN QUESTION FÉDÉRALE PERMANENTE	5
2.4	LA RÉINSTALLATION DE SERVICES MUNICIPAUX ET RÉGIONAUX	6
2.4.1	La création des CIT	6
2.4.2	La mise en place des services de transport collectif ruraux	7
2.5	LE PHÉNOMÈNE SOUS ÉTUDE	9
3.	ÉTABLISSEMENT DU CADRE DE RÉFÉRENCE	9
3.1	LA GESTION DU SERVICE	9
3.1.1	L'autorité responsable de la mise en place	9
3.1.2	L'exploitation du service	10
3.2	LA CIBLE DU TRANSPORT COLLECTIF	10
3.2.1	Le territoire desservi	10
3.2.2	La clientèle desservie	10
3.3	L'OFFRE DE TRANSPORT	11
4.	LES MODÈLES DE TRANSPORT COLLECTIF RURAL RÉGIONAL, ET INTERURBAIN ACTUELS AU QUÉBEC	11
4.1	LES PERMIS ÉMIS PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	11
4.2	LES SERVICES MIS EN PLACE PAR LES AUTORITÉS MUNICIPALES	14
5.	LES POINTS DE RENCONTRE ET LES MÉCANISMES DE GESTION DES RELATIONS	17
5.1	ACTIONS INITIÉES PAR UN TRANSPORTEUR À PERMIS INTERURBAIN	18
5.2	ACTIONS INITIÉES PAR UNE AUTORITÉ MUNICIPALE	18
5.2.1	À l'intérieur d'une municipalité pour du transport urbain	18
5.2.2	Au niveau régional	20
5.2.3	Constats sur l'impact possible sur le service offert	21
6.	DEUX ÉTUDES DE CAS	21
6.1	LE TRANSPORT COLLECTIF DANS LA RÉGION DES LAURENTIDES	21
6.2	LE TRANSPORT COLLECTIF ENTRE BERTHIER, LANORAIE, LAVALTRIE ET MONTRÉAL	24
7.	DISCUSSIONS ET ANALYSE DE L'INCIDENCE POSSIBLE DU PHÉNOMÈNE	26
7.1	INCIDENCE POSSIBLE DU PHÉNOMÈNE	27
8.	RECHERCHE D'INTÉGRATION DES ACTIONS	31
8.1	RECOMMANDATIONS	32
9.	CONCLUSION	33

Liste des figures

Figure 1	Historique de l'installation des neuf sociétés de transport	4
Figure 2	Progression du nombre de services 2007-2008	8
Figure 3	Contribution financière par partenaire-2007	8
Figure 4	Les 5 composantes fonctionnelles	11
Figure 5	Le réseau québécois exploité en vertu des permis interurbains (2009)	13
Figure 6	Caractérisation des déplacements interurbains	14
Figure 7	Contribution des divers modes (2007)	15
Figure 8	Acti-Bus de la région de Coaticook inc.	16
Figure 9	Caractérisation des services sous l'autorité municipale	17
Figure 10	Caractérisation des services sous l'autorité municipale : le cas d'un service urbain	19
Figure 11	Caractérisation des services sous l'autorité municipale : le cas de l'agrandissement d'une ville	20
Figure 12	Caractérisation des services sous l'autorité municipale : l'installation d'un service régional	20
Figure 13	L'offre globale de transport collectif dans les Laurentides	22
Figure 14	Le territoire du TCIL	22
Figure 15	Structure du service du TCIL	23
Figure 16	Services sous l'égide de la CTQ-région de Lanaudière	24
Figure 17	Service après intervention des acteurs municipaux	25
Figure 18	Exemples de prix pour un passage aller simple adulte	26
Figure 19	Écran présentant les polygones, les terminus et les services en Abitibi Témiscaminque	27
Figure 20	Croisement entre les réseaux interurbains (terminus) et les territoires avec services municipalisés	29-30

Annexes et bibliographie

Annexe 1	Permis (partie) de transport interurbain (2008-12-11) Galland Laurentides Ltée	34
Annexe 2	Grille horaire (2010-01-14) Galland Laurentides Ltée	37
Annexe 3	Illustration des écrans de croisement des réseaux et services	40
Bibliographie		43

1. Introduction

La *Loi sur les transports* établit deux mécanismes par lesquels des services de transport collectif peuvent être instaurés. D'une part, le pouvoir d'encadrer le transport interurbain est accordé à la Commission des transports du Québec (CTQ); d'autre part, les autorités municipales peuvent instaurer des services de transport collectif à l'intérieur de leur municipalité ainsi que de leur territoire pour relier des points à l'extérieur de celui-ci. Occasionnellement, ces deux juridictions entrent en concurrence l'une avec l'autre.

Ce document vise à identifier les effets de cette double juridiction sur l'évolution des services de transport collectifs au Québec :

- situer ce phénomène dans la perspective historique qui a permis son émergence,
- examiner dans quel contexte il peut survenir, ainsi qu'à identifier les acteurs en cause,
- illustrer à partir de deux cas documentés quels sont les effets de cette dualité au niveau du service offert à la population,
- décrire l'ampleur possible du phénomène dans le contexte actuel, et finalement,
- proposer des ajustements qui favoriseront la complémentarité entre les deux modes d'organisation.

Le terme de transport collectif exclut, dans ce document, le transport des élèves organisé par les commissions scolaires, le transport des personnes handicapées organisé par plus de 90 organismes de transport adapté et le transport des personnes malades ou en traitement organisé par les intervenants du domaine de la santé instauré afin de fournir des soins à leurs bénéficiaires.

En transport collectif, le passager accepte une proposition de mobilité qui lui est offerte. Il ne fait ni un choix politique, ni institutionnel, ni territorial. Il satisfait un besoin de mobilité et il profite d'opportunités. Les autorités en place ont la responsabilité de rendre les propositions alléchantes, intégratives et surtout cohérentes les unes par rapport aux autres.

2. Mise en contexte

Au Québec, du début du vingtième siècle jusqu'au tournant des années 1950, tous les services de transport collectif terrestres urbains, régionaux et interurbains étaient fournis par des entreprises privées. C'était le cas pour tous les types de services, qu'ils aient été sur une emprise ferrée (train interurbain, tramway urbain) ou qu'ils aient utilisé le réseau routier (autobus, trolley, ...). Toutes ces entreprises opéraient alors en vertu de permis émis par la Régie des services publics du Québec (désignée Régie des transports en 1942 et finalement, depuis 1982 la Commission des transports du Québec [la CTQ]). Le cas urbain le plus connu est sans contredit celui de la Montreal Tramways Company exploitant les services centraux de la ville de Montréal, entreprise privée opérant jusqu'au moment de son expropriation par la Commission de transport de Montréal en 1951.

Au moins deux éléments ont amené des changements fondamentaux à cette manière de produire les déplacements, tous les deux liés à la contrainte de rentabilité commerciale à laquelle sont assujetties les entreprises privées. Ils sont abordés sommairement ci-dessous.

2.1 La mise en place des neuf régies publiques en milieu urbain

Puisque les coûts encourus sont financés à même les revenus, les entreprises privées ajustent le niveau de service qu'elles offrent à celui de la demande exprimée. Ainsi, elles n'ont jamais pu proposer une offre de transport collectif incitative supérieure à la demande.

La stratégie d'accroître l'offre au-delà de ce que les revenus permettent est apparue nécessaire au développement des villes québécoises d'importance au tournant des années 1960. Ainsi, afin que le transport collectif urbain devienne un instrument des politiques urbaines, les entreprises privées fournissant les services de transport urbain (Montréal, Rive-nord, Rive-sud, Québec, et, plus tard, Lévis, Sherbrooke, Hull, Trois-Rivières et Chicoutimi) ont été expropriées et l'État (par voie législative) a installé des organismes publics de transport en commun. Ceux-ci sont maintenant au nombre de neuf et continuent, en 2010, à fournir la desserte de transport en commun en milieu urbain dans les grandes villes. Les revenus générés par les

usagers constituent généralement entre 35 % et 45 % des coûts totaux, le reste étant à la charge des municipalités desservies et du Gouvernement du Québec. Avec un tel niveau de revenu autonome, on déduit que les villes ont effectivement fait des choix d'investissements stratégiques dans leur réseau de transport en commun afin que celui-ci soit un levier stratégique soutenant et orientant leur développement.

Comme ces régies publiques n'étaient pas soumises à l'autorité de la CTQ, leur mise en place dans les neuf villes les plus importantes du Québec était donc une première transformation de la manière traditionnelle de produire les déplacements. C'était la première occasion pour des élus municipaux, siégeant sur des conseils d'administration de régie municipale de transport, d'assumer une responsabilité jusqu'alors reconnue uniquement à la régie provinciale.

Figure 1 HISTORIQUE DE L'INSTALLATION DES NEUF SOCIÉTÉS DE TRANSPORT

Désignation actuelle	Territoire actuel (généralement celui résultant des fusions municipales de 2002)	Année de certaines des actions constitutives
Société de transport de Montréal (STM)	Les villes de l'Île de Montréal	Création (1950) de la Commission de transport de Montréal, expropriation (1951) de la Montreal Tramways Company, (1966) du service de Ville d'Anjou, de Rivière-des-Prairies et de Longueuil (secteur Jacques-Cartier) Devenu Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (1970)
Réseau de transport de la Capitale (RTC)	L'Agglomération de Québec	Constitution (1970) de la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec qui expropriera graduellement 6 opérateurs privés par la suite
Société de transport de Laval (STL)	La Ville de Laval	Création (1972) de la Commission de transport de Laval, et expropriation de 3 opérateurs privés
Société de transport de Gatineau	La Ville de Gatineau	Création (1972) de la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais, expropriation de 2 opérateurs privés
Réseau de transport de Longueuil	La Ville de Longueuil	Création (1974) de la Commission de transport de la Rive-Sud de Montréal et expropriation de 2 opérateurs entre 1974 et 1978
Société de transport de Trois-Rivières	La Ville de Trois-Rivières	Démarrage d'un service urbain (1975) sans structure constituée à cette fin et création (1981) de la Corporation inter-municipale de transport des Forges
Société de transport de Saguenay	La Ville de Saguenay	Création (1979) de la Corporation inter-municipale de transport du Saguenay et expropriation d'un opérateur privé
Société de transport de Sherbrooke	La Ville de Sherbrooke	Création (1979) de la Corporation municipale de transport de Sherbrooke et expropriation d'un opérateur privé
Société de transport de Lévis	La Ville de Lévis	Création (1979) de la Corporation de transport de la Rive-Sud de Québec et expropriation d'un opérateur privé

À l'occasion de ces expropriations, et en particulier dans la périphérie montréalaise, de nombreux services non-urbains ont été transférés puisqu'ils étaient difficilement dissociables des opérations des services urbains expropriés. Par exemple, la desserte interurbaine de Saint-Jérôme à Montréal, ou encore celle entre Sorel et Montréal, ont été amenées sous l'autorité de la Société de transport de Montréal (alors CTCUM). Nous verrons plus loin (Sous-section 2.4.1) par quel mécanisme cette anomalie politique a été réglée plus tard.

Dans le cas spécifique du pourtour de la ville de Québec, les services hors-territoires ont été graduellement revendus à des opérateurs privés (Lac-St-Jean/Québec et Saguenay/Lac-St-Jean en 1971, Lac-Beauport, Saint-Augustin, Lac-St-Joseph, et Stoneham en 1973, Valcartier en 1975 et Camp Valcartier en 1978).

2.2 L'effritement et l'abandon de services en milieux ruraux

Tant qu'il est possible à une entreprise privée de produire rentablement un service de transport sur un territoire, elle continuera à le fournir. Pour ce faire, le *Règlement sur le transport par autobus* (c. T-12, r.21.2) prévoit qu'elle doit détenir un permis émis par la CTQ. Nous verrons plus loin dans ce document comment la CTQ encadre cette activité par l'émission et le maintien de permis d'exploitation.

En observant la toile actuelle des services offerts, nous pouvons constater que les services interurbains régionaux d'importance (ex : le tour du Lac-St-Jean, les services intérieurs abitibiens,...), de même que les services interrégionaux (ex : Rimouski-Québec, Sherbrooke-Montréal,...) ont été maintenus de manière commerciale sans financement extérieur, et donc dans le cadre de permis de la CTQ. Ces services comptent sur un achalandage suffisant et sont

établis à une tarification telle que les revenus générés excèdent les coûts engendrés. Certaines stratégies internes d'entreprises (inter-financement, diversification des types de services offerts, ...) peuvent survenir, mais, règle générale, les revenus et les coûts des services interurbains sont en équilibre.

Cet équilibre s'est toutefois avéré impossible à maintenir au niveau des services intra-régionaux et municipaux dans les villes de taille moyenne à faible (Ex : Shawinigan, Thedford Mines, Drummondville, Rimouski,...).

Nous avons donc assisté à la disparition graduelle d'un grand nombre de services régionaux de court rayon et de services urbains dans les villes de taille réduite au Québec.

2.2.1 Le financement croisé grâce au transport écolier (1965-1980)

Pour contrer cette tendance, le législateur a encouragé les entreprises consentantes à fournir ces services déficitaires en milieu urbain en leur attribuant, par préférence, des contrats de transport écolier. La mise en place du transport écolier fut réalisée dans la seconde moitié de la décennie 60. Ainsi, le transport collectif urbain était financé de l'intérieur même de l'entreprise, de manière croisée, par des revenus de transport écolier. Cette stratégie était possible tant que le ministère des Transports du Québec était le donneur d'ouvrage en transport écolier. Celui-ci cumulait alors les deux responsabilités.

L'organisation du transport écolier est maintenant dévolue aux commissions scolaires à même des budgets qui leur sont consentis par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. Celles-ci n'ont pas d'intérêts à maintenir ce genre de financement croisé en faveur d'activités de transport municipal. Leur contribution est toutefois encore sollicitée dans la réinstallation de certains services ruraux comme nous le verrons à la Sous-section 4.2.

2.2.2 Le financement croisé avec le transport nolisé (1975-1986)

Des services régionaux de courte distance ont par ailleurs été supportés par des privilèges de transport nolisé accordés par la CTQ aux entreprises qui exploitaient lesdits services régionaux. Ainsi, une entreprise qui exploitait un service de transport en commun interurbain ou régional bénéficiait d'un privilège exclusif d'effectuer les voyages de groupe provenant de ce territoire. Cette stratégie avait encore cours en 1986 au moment de l'édiction du *Règlement sur le transport par autobus*. Ce nouveau règlement dissociait les permis de transport en commun des

droits connexes de transport nolisé, pour créer une nouvelle catégorie de permis de transport nolisé totalement indépendante de la première. Le financement croisé était donc devenu une option pour l'entreprise car les droits de transport nolisé n'étaient plus liés à l'exercice d'une activité déficitaire de transport collectif régional. Évidemment, les règles du marché du transport nolisé, marché de plus en plus concurrentiel, ont fait en sorte que le cofinancement volontaire d'activités déficitaires de transport collectif n'a pu être maintenu.

2.3 Une remise en question fédérale permanente

Finalement, et pour donner une idée du contexte dans lequel les entreprises exploitent leurs services, rappelons ici que le gouvernement canadien a publié en 1981 une étude (Reschenthaler, 1981) dénonçant la gestion, par des permis économiques, des services publics de transport en autocar. Cette étude soutient que le libre marché serait plus efficace pour pourvoir un service dynamique et économique aux consommateurs.

Dans les années 70, un courant de remise en question de la réglementation économique entraîne une déréglementation du transport aux États-Unis et un effet important sur les politiques canadiennes. En 1985, le ministre canadien des Transports Don Mazankowski dépose un énoncé de politique, « Aller sans entraves », annonçant des réformes en profondeur de la réglementation canadienne.

La juridiction fédérale sur les transports se limite aux activités de transport interprovincial, au moins en ce qui concerne le transport routier. Les provinces assument quant à elles la responsabilité de la mobilité intra-provinciale des biens et des personnes. Ainsi, le transport aérien canadien et le transport interprovincial de marchandises ont été déréglementés. Les provinces, dont le Québec, ont choisi d'abolir à leur tour les réglementations applicables aux mouvements intra-provinciaux dans ces domaines.

Tel ne fut pas le cas en transport de personnes. Le transport interprovincial représente une part importante de l'activité économique dans le transport de marchandises. Il n'en va pas de même en transport de personnes par autocar. Les provinces ont donc résisté à la volonté fédérale exprimée. Les conséquences appréhendées sur la mobilité régionale enfermaient les provinces dans un processus de gestion des dommages liés à la déstabilisation anticipée de services au niveau canadien.

La dernière action au niveau canadien visant à provoquer la disparition de l'encadrement économique en transport par autocar revient au Comité sénatorial permanent des transports et des communications (2002). Les deux premières recommandations se lisent comme suit :

1. Le Comité recommande que la réglementation économique du transport extra-provincial par autocar soit modifiée et impose au plus une inversion du fardeau de la preuve pour l'accès au marché, à la manière du régime instauré pour le camionnage en 1987, et qu'on évalue après cinq ans la pertinence de poursuivre la déréglementation par un examen formel.

...

2. Le Comité recommande un modeste programme de subvention, peut-être de l'ordre de 30 millions de dollars par année, pendant la période de transition. Le programme, qui serait soumis à l'évaluation quinquennale formelle, servirait à créer des dessertes locales en région, avec de petits véhicules, à la condition de pouvoir en prouver le besoin et d'avoir l'aide de la collectivité, du gouvernement provincial ou d'une entreprise locale.

Puisque la juridiction fédérale se limite aux déplacements interprovinciaux, et que les conséquences d'une éventuelle déréglementation sont surtout au niveau des activités de transport intra-provincial, on comprend que les administrations provinciales n'ont pas appuyé le projet. Il aurait fallu que le fédéral propose clairement un programme dans le sens de la recommandation 2 et établisse d'où proviendraient les sommes en question et à qui elles seraient versées.

Il demeure tout de même que les entreprises exploitant des permis de transport interurbain de la CTQ et qui produisent la totalité des dessertes de longues et moyennes distances sont continuellement à l'affût de l'évolution de leur clientèle, qu'elles sont soumises à l'encadrement constant de la CTQ pour établir les modalités des services qu'elles produisent, et qu'elles surveillent constamment les velléités du gouvernement canadien pour modifier les règles d'affaire.

Le contexte décrit ci-dessus, bien qu'associé par certains à une situation confortable de monopole, est plutôt (pour les transporteurs concernés) un cadre d'opération extrêmement exigeant qui ne favorise ni l'innovation ni la planification d'une croissance à long terme.

2.4 La réinstallation de services municipaux et régionaux

Nous avons vu à la Sous-section 2.1 que les autorités municipales dans les neuf grandes villes du territoire québécois ont été responsabilisées à l'égard du transport collectif suite à des expropriations d'entreprises

privées et à la création de régies municipales. Deux autres démarches initiées par le gouvernement du Québec ont également favorisé la prise en charge par les municipalités du transport collectif.

2.4.1 La création des CIT

En 1983, la *Loi sur les conseils inter-municipaux dans la région de Montréal* (L.R.Q. C-60.1) est promulguée par l'Assemblée nationale et prévoit que des sociétés inter-municipales soient créées par des ententes entre les municipalités, et reconnues par décret du gouvernement. Ce régime est applicable à la région montréalaise exclusivement. Ces conseils... *auront pour objets d'organiser un service de transport en commun de personnes dans le territoire des municipalités parties à l'entente, lequel constitue son territoire, et d'assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de son territoire* (art. 3, Loi sur les CIT dans la région de Montréal).

La mise en place de cette structure nouvelle, sous l'autorité des élus municipaux, bénéficiant d'un programme de financement spécifique du gouvernement du Québec, visait à permettre l'organisation du transport collectif, alors surtout pendulaire entre la banlieue et la ville centrale. Une grande partie de ces services avaient été assurés par les trois régies de Montréal, Longueuil et Laval depuis les expropriations mentionnées à la Sous-section 2.1 (devenues depuis sociétés de transport).

Cette mise en place des CIT a permis de mettre un terme au débat incessant sur la mainmise des villes centrales sur les services de transport des villes périphériques, surtout que les villes centrales pouvaient prendre les décisions quant au niveau de service en périphérie et facturaient ces dernières pour les déficits ainsi engendrés.

C'est ainsi qu'entre 1984 et 1988, plus d'une douzaine de services hors-territoires furent transférés des trois sociétés de transport aux CIT. Nommons à titre d'exemple les services reliant le centre-ville de Montréal à Châteauguay, Rigaud, Joliette, Repentigny, Saint-Jérôme, Terrebonne, Saint-Eustache, Saint-Donat, Bedford, Sorel, Saint-Constant, Sainte-Julie, ...

Contrairement aux sociétés de transport mises en place dans les neuf grandes villes qui ont la possibilité d'exploiter elles-mêmes les services de transport (achat de véhicules et embauche de conducteurs), les CIT n'ont pas ce droit. Ils doivent recourir à des contrats d'approvisionnement auprès de fournisseurs. Donc, ils fixent les caractéristiques du service qui doit être fourni et s'assurent qu'un fournisseur mis en concurrence le produise adéquatement. Au moment de la mise en place de ce régime, les sociétés publiques de transport ont pu contracter à titre de fournisseur pour la production des déplacements, mais elles ont rapidement été supplantées par les entreprises privées du territoire qui ont rapidement développé cette compétence et l'ont proposée à coût compétitif.

2.4.2 La mise en place des services de transport collectif ruraux

À la Sous-section 2.2, il est statué que l'équilibre financier des services régionaux de transport collectif de courtes distances et des services urbains dans les villes de taille réduite n'a pas permis aux entreprises privées de continuer à fournir le service de manière autonome. Les revenus ne couvraient pas les dépenses, et ce, malgré l'effort de financement croisé consenti à partir des activités de transport scolaire ou de transport nolisé.

Le ministère des Transports du Québec a publié, en 1996, un état de situation intitulé « *Bilan et perspectives* ». Ce document exposait la situation du transport terrestre des personnes sur le territoire québécois et envisageait certaines avenues de solution. Il contenait d'abord un inventaire des services régionaux (en commun, scolaire, adapté, interurbain et par taxi) établi par région administrative, un exposé de l'état de financement de ces différents modes ainsi qu'une réflexion sur les perspectives de réorganisation de ces services dans un contexte de décentralisation.

Les pistes de réorganisation proposées étaient fondées sur le fait que le MTQ détenait alors l'ensemble des leviers de financement et de législation pour chacun de ces services. Malheureusement, le transfert de la responsabilité du financement du transport scolaire au ministère de l'Éducation du Québec (maintenant ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport [MELS]) et des coupures importantes des budgets alloués au transport scolaire en 1998 ont réduit à néant les visées de réorganisation du ministère des Transports d'alors.

Le ministère des Transports a relancé le développement du transport collectif régional et urbain dans les milieux peu denses en proposant un programme d'aide gouvernemental encourageant la mise en commun des services sous l'initiative de catalyseurs locaux et régionaux.

Finalement, le ministre des Transports du Québec a rendu publique, le 16 juin 2006, la *Politique québécoise sur le transport collectif* dotée de 130 millions de dollars annuellement pour une période de cinq ans. Ceci concrétisait la volonté du gouvernement du Québec de favoriser le transfert modal vers le transport collectif partout où cela est possible au Québec, et ce, comme un instrument de lutte aux changements climatiques. L'objectif établi est l'accroissement de l'offre de service de 16 % d'ici l'année 2012, permettant ainsi d'accroître l'achalandage du transport collectif de 8 %. Il s'agit d'un vaste programme s'adressant à toutes les organisations sur le territoire québécois, autant les sociétés de transport, les conseils inter-municipaux de transports que les MRC ou même les transporteurs privés à certaines conditions particulières.

Il s'agit d'un volet d'une politique environnementale plus globale intitulée *Plan d'action sur les changements climatiques* (15 juin 2006), et de la *Stratégie énergétique du Québec 2006-2011* (4 mai 2006), ces derniers découlant par ailleurs d'une volonté explicite d'agir dans le domaine environnemental exprimée par le législateur québécois dans la *Loi sur le développement durable* promulguée le 13 avril 2006.

Figure 2 PROGRESSION DU NOMBRE DE SERVICES 2007-2008



PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL (2007-2011)

⌘ Progression du nombre de services 2007 -2008 :

Organismes	2007	2008
Nombre de MRC subventionnées	51	56
Nombre de services	48	53
Nombre de regroupements	3	3

Source : MTQ 2009

La Figure 2 illustre la célérité du démarrage et de la progression du phénomène en 2007 et 2008.

La Figure 3 illustre la multiplicité des intervenants concernés par les projets locaux, et la valeur proportionnelle de leurs contributions financières en 2007.

Figure 3 CONTRIBUTION FINANCIÈRE PAR PARTENAIRE-2007



PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL (2007 -2011)

⌘ Contribution des partenaires en 2007

Subventions du MTQ	3,1 M\$
Investissement des MRC	1,1 M\$
Investissement des autres ministères et organismes	314 000 \$
Revenus des usagers	823 000 \$
Contribution du milieu (CRÉ, Caisses populaires, députés)	182 000 \$
Contribution totale	5,5 M\$

Source : MTQ 2009

De l'avis de la direction concernée au ministère des Transports du Québec, et après ajustements effectués au cours de l'année 2009, la subvention du ministère fut finalement plutôt de 2,6M\$, et non de 3,1M\$. La Figure 3 a toutefois été maintenue telle qu'elle nous a été fournie à l'origine.

2.5 Le phénomène sous étude

Les modifications survenues au cours des 50 dernières années illustrent bien l'importance croissante du modèle d'organisation du transport collectif local et régional courte distance sous l'autorité d'élus municipaux. Ce modèle a été encouragé par le gouvernement québécois par le biais d'un financement provincial, à la condition que les paliers locaux et régionaux s'impliquent et contribuent. Cette évolution témoigne également du fait que le transport collectif est considéré comme essentiel aux communautés locales et régionales. La forme de cette évolution est fondée sur l'admission que l'équilibre entre les dépenses et les revenus payés par les usagers est toujours déficitaire, et que le service de courte distance doit compter sur l'apport de fonds publics.

Ce n'est toutefois pas le cas du transport interurbain et interrégional puisque celui-ci continue à être fourni à risque commercial par les entreprises privées actives depuis des décennies au Québec, et toujours soumises à l'autorité de la CTQ.

L'objet de ce document est de décrire et de commenter comment ces deux modes d'organisation du transport collectif entrent maintenant en relation l'un avec l'autre.

3. Établissement du cadre de référence

Puisque deux types de services avec des caractéristiques différentes sont en cause, nous devons les comparer de manière structurée. Pour ce faire, nous allons décrire, à partir d'un modèle reconnu, les composantes d'un service de transport collectif offert à la population de même que leurs caractéristiques. Puis, nous comparerons les deux modèles en place à l'aide des composantes fonctionnelles identifiées.

Le modèle utilisé sera celui appliqué par Élodie Castex (2007) à son étude des services de transport à la demande (TAD) établissant cinq composantes fonctionnelles. Malgré que ce modèle ait été développé à des fins de caractérisation du transport à demande (TAD), il permet, tout de même, de bien décrire les modèles d'organisation du transport collectif appliqués au Québec.

C'est en référant à ce modèle, que les deux régimes de transport collectif régional prévus dans la *Loi sur les transports* seront décrits.

3.1 La gestion du service

Les fonctions de gestion du service public sont de deux niveaux. Le premier niveau englobe le fait de s'assurer qu'un service adapté aux

besoins et aux objectifs de la communauté soit disponible. Le second adresse la nécessité de gérer la production de ce service.

3.1.1 L'autorité responsable de la mise en place

Puisque le transport collectif est un service public, sa mise en place et son encadrement doivent relever d'une autorité publique. Celle-ci est chargée de l'organisation du transport public sur son territoire. C'est elle qui décide du mode d'exploitation des services, de la tarification applicable ainsi que du financement de ceux-ci. Elle voit également à la construction et à la gestion d'infrastructures ainsi qu'à la promotion de l'utilisation de ces services. Il s'agit de la mise en place d'un service public et de son adéquation aux besoins de la clientèle desservie. On la désigne généralement sous le terme autorité organisatrice de transport (AOT).

C'est au niveau de l'AOT que sont établis les objectifs à atteindre par la communauté à travers le transport collectif et que sont conciliés les divers enjeux liés à la mobilité, tels que : la sécurité, la complémentarité, le respect de l'environnement, la concurrence modale, le service aux démunis et la lutte à l'étalement urbain.

3.1.2 L'exploitation du service

La gestion du service inclut également la gestion de la production dudit service. Il s'agit de la composante exécutive du service de transport. L'exploitant assure la gestion opérationnelle du service. Ses activités incluent évidemment le fait de produire lesdits services conformément aux choix de l'AOT, mais de plus en plus, sa contribution en est aussi une d'aide à la gestion du service public. En effet, à la compétence de l'exploitant à produire adéquatement le service requis, s'ajoute de plus en plus sa capacité à accumuler des données significatives, à

proposer de nouvelles manières de produire les déplacements, à proposer l'ajout de services améliorés ou encore à faire bénéficier des innovations disponibles.

L'exploitation du service peut être une des activités de l'autorité organisatrice si celle-ci en a le pouvoir et si elle a fait le choix d'exploiter elle-même (en régie). L'exploitant peut aussi être une entreprise ayant passé une convention avec l'autorité compétente (sous-traitance).

3.2 La cible du transport collectif

Le sens de toute activité de transport collectif est de permettre le déplacement de clientèle sur un territoire. Le modèle intègre ces deux volets dans la notion de cible commerciale du transport collectif.

Elle est généralement composée d'un territoire à desservir qui délimite le périmètre du service de transport et d'une clientèle visée.

3.2.1 Le territoire desservi

Les services de transport collectif sont liés aux territoires qu'ils desservent.

Comme le service vise à permettre le déplacement d'un endroit à un autre, il est essentiel de le définir et de le situer par rapport au territoire. Le service de transport collectif a donc une emprise spatiale dotée d'un périmètre, d'une orientation, de points de rencontre, de centres et de périphéries. De plus, sa forme et la distribution spatiale de la (des) clientèle(s) à desservir vont aussi déterminer le moyen de production de déplacement qui sera retenu.

Les variables reliées au territoire sont, entre autres, la taille (distances, superficies), la densité d'occupation du sol, l'institution politique ou administrative à laquelle il est associé, l'organisation du territoire (urbain, rural, interurbain), l'existence d'infrastructures qui favorisent la concentration ou l'étalement, ou encore la localisation des lieux d'emploi et de résidence.

3.2.2 La clientèle desservie

Après avoir établi que la notion de cible du service de transport collectif est associée au territoire, il faut identifier les occupants de ce territoire comme la cible ultime à qui le service est proposé.

Nous pouvons d'abord établir que les occupants du territoire sont tous bénéficiaires du service de transport collectif. En effet, qu'ils soient utilisateurs ou non, l'existence dudit service sur le territoire contribue à l'atteinte d'objectifs collectifs tels que la fréquentation des services publics et des commerces, la diminution de la congestion routière, la possibilité de maintenir à domicile des clientèles sensibles, l'accès à l'emploi....

Plus précisément, la clientèle visée est généralement considérée comme les usagers des services. Ainsi, la composition de cette clientèle détermine en grande partie la qualité et la nature du service proposé. Ce sont les caractéristiques des besoins de cette clientèle qui déterminent le type de service à pourvoir.

La spécificité de la clientèle à desservir permet de distinguer les services de transport collectif offerts les uns des autres. En effet, si le service ne s'adresse qu'à une seule catégorie de personnes (personnes handicapées, étudiants, travailleurs,...), ses autres composantes seront automatiquement spécifiées. S'il s'agit d'un service rendu disponible à l'ensemble de la population, un nombre de variables beaucoup plus grand sera considéré et la mobilité proposée sera plutôt indéfinie.

3.3 L'offre de transport

Le service de transport peut être défini par l'offre proposée aux usagers; une offre qui doit satisfaire à une demande exprimée, mais qui peut aussi être plus élevée que la demande afin de la stimuler. Un grand nombre de caractéristiques de l'offre peut être étudié :

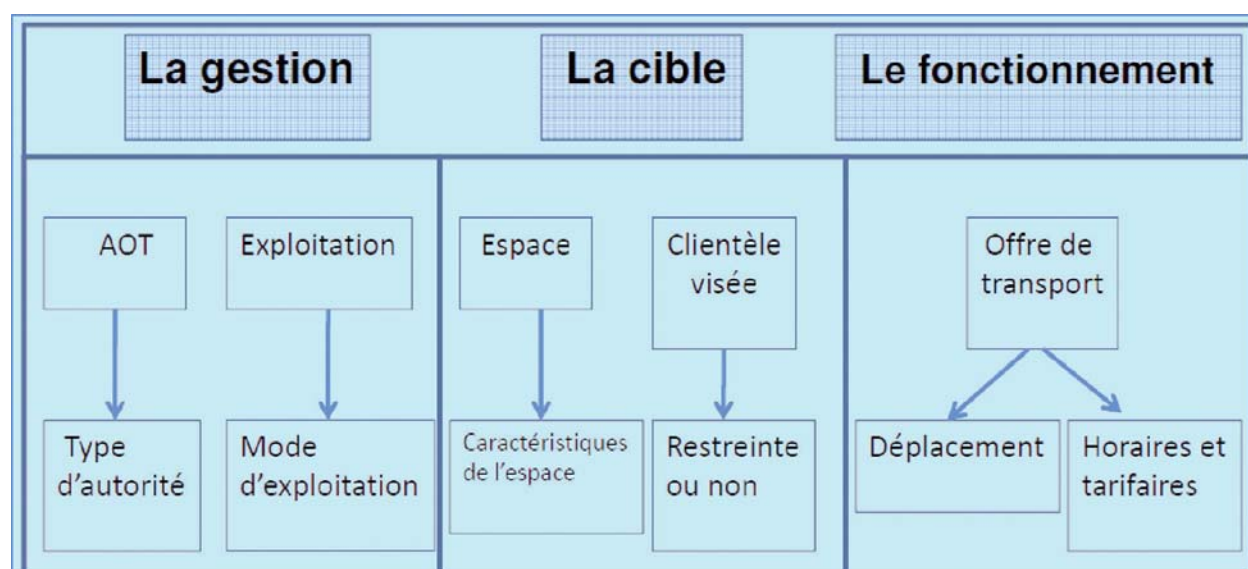
- service sur horaire de desserte ou à la demande,
- la fréquence de la desserte proposée,
- la tarification,
- le type de véhicule utilisé,

- avec itinéraire fixe ou selon les besoins,
- l'interconnexion avec d'autres services,
- les terminus, points d'embarquement et de débarquement.

Ces composantes de l'offre définissent le produit perçu par les utilisateurs potentiels. C'est en ajustant des stratégies fondées sur ces composantes de l'offre que l'on incite ou non à l'utilisation des services.

La Figure 4 présente le tableau synthèse. Nous nous en inspirerons pour la présentation des concepts et pour comparer les situations locales.

Figure 4 LES 5 COMPOSANTES FONCTIONNELLES



4. Les modèles de transport collectif rural régional, et interurbain actuels au Québec

À la Section 2, nous avons vu que deux types d'acteurs peuvent autoriser et enclencher la mise en place de services de transport par autobus : la Commission des transports du Québec par un régime de permis, et les élus municipaux, selon différentes formules. Dans les deux cas, les pouvoirs habilitants sont dans la *Loi sur les Transports* (L.R.Q., Chapitre T-12). Nous y référerons en détail dans la présente section.

4.1 Les permis émis par la Commission des transports du Québec

C'est à l'article 5 de la *Loi sur les transports* que sont énoncés les pouvoirs réglementaires du gouvernement du Québec en matière d'organisation du transport de personnes. La responsabilité de

mettre en place des services de transport par un régime de permis y est énoncée dans les termes suivants :

(L.R.Q., c. T-12, a.5, par c)

Le gouvernement peut par règlement :

déterminer les activités qui requièrent un permis pour le transport de personnes, prévoir des exceptions aux activités qui requièrent un permis eu égard à des types de personnes transportées, à des types de transporteurs et, le cas échéant, eu égard au lieu du principal établissement de ces transporteurs, à des types de services, aux moyens ou systèmes de transport utilisés et au territoire couvert ou à la distance parcourue et édicter des conditions pour l'exercice d'une telle activité ou pour bénéficier d'une telle exception, de même que la durée de cette exception.

Les alinéas subséquents de la Loi statuent que le mécanisme pour accomplir une telle tâche passe par la détermination des catégories de permis, et l'établissement des conditions applicables à la délivrance d'un permis; y incluant le fait de prévoir les conditions de maintien, de cession, de transfert entre autres en cas de changement de contrôle d'une société titulaire d'un tel permis.

Pour ce faire, la CTQ a un pouvoir discrétionnaire (art.5.1), qu'elle exerce selon des mécanismes de justice administrative auxquels sont soumis les requérants de permis et dans le cadre de règles de procédure qui sont établies par règlement du gouvernement du Québec.

Le cadre d'exercice de ces pouvoirs généraux de réglementation, en ce qui concerne le transport par autobus, est contenu dans le *Règlement sur le transport par autobus*. Ce règlement établit précisément quels sont les types de permis qui peuvent être émis selon les diverses clientèles possibles et leurs attributs.

Les huit types de permis établis visent le transport urbain, interurbain, aéroportuaire, touristique, par abonnement, nolisé, expérimental et pour les élèves. Dans ce document, seuls sont d'intérêt les permis urbains et interurbains.

Un permis de transport interurbain (incluant régional et interrégional) comporte cinq principaux éléments qui sont, en lien avec les composantes du modèle vu à la section précédente :

- Le parcours, c'est-à-dire l'itinéraire routier que doit utiliser un transporteur pour franchir la distance séparant le terminus d'origine du terminus de destination, les routes empruntées, les municipalités desservies lorsqu'elles sont situées en dehors de la route identifiée, et la possibilité, dans le cas de certains territoires municipaux, de prévoir que les parcours soient définis selon ententes avec les autorités municipales lorsqu'à l'intérieur des limites de ladite municipalité;
- La fréquence et la grille horaire spécifient les heures de passage par localités ou par points intermédiaires, ainsi que le nombre de passages quotidiens ou hebdomadaires (par exemple);
- La clientèle, qui (pour le transport interurbain) est « le public en général », mais qui peut être spécifiée selon la nature des autres permis, par exemple des permis pour travailleurs ou pour étudiants;
- La catégorie de véhicules utilisés, définis selon une typologie des véhicules selon leur construction, capacité ou attributs tels les éléments de confort ou encore les appareils permettant l'accessibilité aux personnes handicapées;
- Les droits additionnels et restrictions, qui peuvent, par exemple, limiter le droit de faire monter certains passagers à un endroit lorsqu'il existe un autre service spécifié pour ceux-ci. Nous parlerons alors de restriction au « service local » entre des points situés sur le parcours.

Un exemple d'un certificat de permis de transport interurbain est inséré à l'Annexe 1. L'Annexe 2 propose un exemple de grille horaire. Cet aspect plus spécifique sera abordé plus loin.

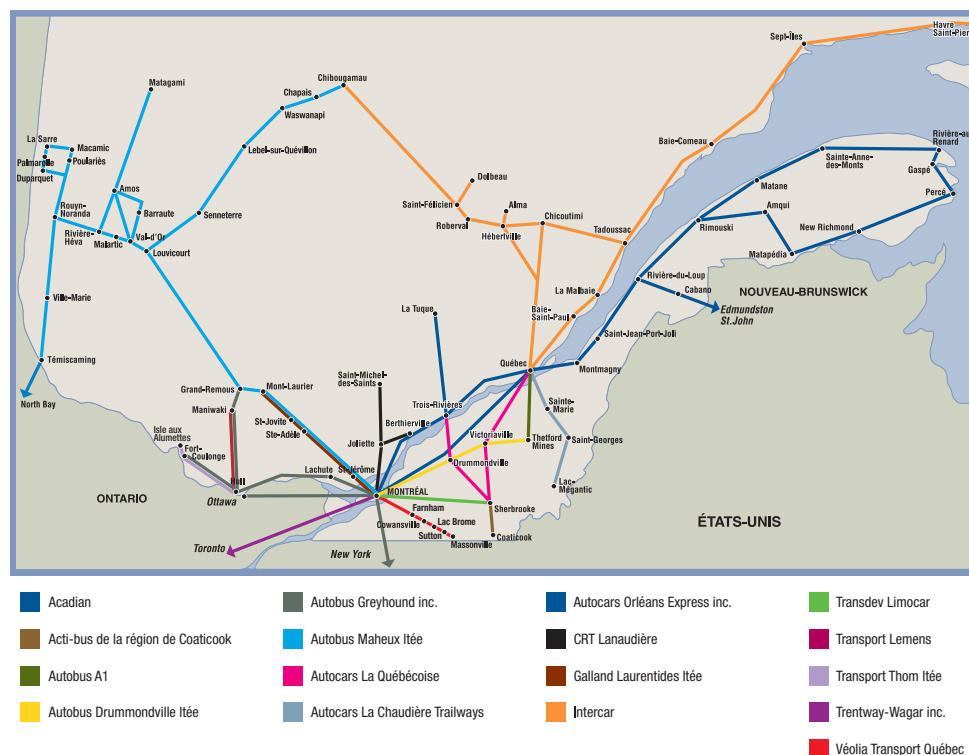
La description qui précède permet facilement d'installer, au moins dans ses grandes lignes, le transport à permis dans le modèle général présenté à la Section 3.

L'autorité responsable de la mise en place, habilitée par le législateur québécois, est la Commission des transports du Québec. Celle-ci établit, par un régime de permis d'exploitation, les permis de transport, leurs horaires, les territoires desservis, les itinéraires, la tarification et l'ensemble des modalités spécifiques des dessertes territoriales. C'est elle qui voit à l'adaptation du service public aux besoins du marché desservi tout en assurant l'adéquation entre les recettes (en fixant les tarifs qui seront chargés aux usagers) et le niveau de service offert ou imposé.

Sauf de très rares exceptions (deux cas rendus possibles par un volet spécifique de la *Politique d'aide au transport collectif*) la CTQ applique le principe de l'autofinancement des services à l'intérieur même des compagnies. Elle s'assure que les compagnies ont des revenus d'opération suffisants pour couvrir les coûts de production des services. Cette approche découle du fait que l'État (ou même les administrations municipales) verrait d'un mauvais œil l'aide financière directe aux entreprises privées opérant commercialement des activités de transport sur leur territoire. Les conséquences de cette position historique ont d'ailleurs été abordées à la Sous-section 2.2. De plus, il est évident que la fixation des tarifs par la CTQ doit tenir compte de l'élasticité de la demande par rapport au prix chargé, et du tarif des services concurrents (Ex : le train entre Québec et Montréal), et particulièrement du coût du déplacement en automobile.

Figure 5 LE RÉSEAU QUÉBÉCOIS EXPLOITÉ EN VERTU DES PERMIS INTERURBAINS (2009)

Le réseau de transport interurbain par autocar au Québec



Source : espacebus.ca

L'exploitation du service est assurée par des entreprises privées exerçant les activités prévues aux permis émis par la CTQ. La Figure 5 présente le réseau québécois tel qu'il était exploité en 2009. Ces entreprises opèrent généralement plusieurs types d'activités de transport dans leur(s) région(s) dont certaines en vertu de permis, mais souvent, pour d'autres, en vertu de contrats; par exemple des contrats de transport scolaire conclus avec des commissions scolaires. Ces exploitants assurent d'une part, la fourniture de véhicules, l'entretien et la conduite de ceux-ci ainsi que la répartition, et d'autre part, l'organisation technique sur le territoire tels que l'établissement des systèmes de billetterie, de points de vente et d'embarquement, et la promotion.

Selon l'équilibre des permis émis et le suivi de la CTQ sur ceux-ci, ces entreprises sont réputées opérer rentablement lesdits services. Les stratégies d'amélioration de leur rentabilité reposent sur l'interfinancement, les économies d'échelle, ou encore, l'implication dans divers secteurs d'affaires pour créer une synergie avantageuse.

Le territoire desservi est défini par la CTQ et est inscrit au permis. Il est généralement défini comme étant une combinaison de points répartis entre le point d'origine et la destination finale du permis.

Cependant, le territoire est plutôt une bande longitudinale englobant la description du parcours établi, et ce, au gré des intersections routières et des échanges intermodaux aux points de transfert avec des services provenant des territoires limitrophes.

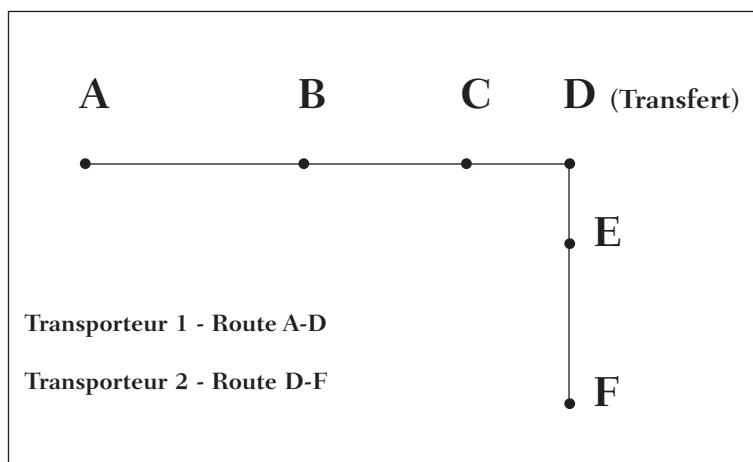
Il est établi par la CTQ que la clientèle des services de transport interurbain ou régionaux est le public en général. Il est donc clair que ce n'est pas un service spécialisé, et que l'utilisation générale est prévue. D'ailleurs, les transporteurs ventilent leurs tarifs selon certains segments de clientèles afin, justement, de tenir compte des différents attributs de chaque clientèle, et aussi pour en encourager l'usage par une tarification incitative.

En termes opérationnels, ces clients se distinguent en deux groupes selon leurs combinaisons origine-destination. D'une part, certains clients proviennent d'un des points desservis et descendent à un autre des points du même parcours; il sera alors question de service local, i.e. d'un passager interne (Ex: la combinaison AC dans la Figure 6). D'autre part, la clientèle qui pourrait être qualifiée d'externe (en partie du moins), utilise le service en question pour une portion de son déplacement. Que le client provienne d'un service en amont chez un autre transporteur et finisse sur le service concerné, ou le

contraire, cette partie de la clientèle est utilisatrice de plus d'un service offert et les utilise en complémentarité (Ex: la combinaison AD-DF). Il ne s'agit pas ici d'inter-modalité, mais bien, selon les termes consacrés dans l'industrie, d'un déplacement interligne. En effet, dans la Figure 6, le transporteur 1 exploite le service sur le parcours de A à D et le transporteur 2 exploite le service sur le parcours de D

à F. Donc, un déplacement de A à F est désigné interligne puisqu'il utilise deux lignes complémentaires, reliées ensemble au point D. Ces déplacements sont rendus possibles puisque les services mis en place par la CTQ sont organisés en arborescence autour de troncs communs de plus longue distance et que les transferts sont rendus possibles, ou assurés par la coordination des services des transporteurs.

Figure 6 CARACTÉRISATION DES DÉPLACEMENTS INTERURBAINS



Ce dernier énoncé nous amène à considérer l'offre de transport. En effet, la CTQ établit qu'un service est requis, en spécifie l'objectif d'autofinancement, établit qu'une entreprise doit le fournir, délimite le territoire et la clientèle ciblée, et, finalement, fixe les modalités d'organisation : horaire, fréquence, tarification, itinéraire, type de véhicule, modalités qui sont elles aussi inscrites au permis.

4.2 Les services mis en place par les autorités municipales

Pour les neuf territoires urbains desservis intensivement en transport urbain, ainsi que pour les territoires périphériques de la région montréalaise, le gouvernement du Québec a constitué par voie législative des organismes dédiés exclusivement à cette fin (*Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., chapitre S-30.01), *Loi sur les conseils inter-municipaux de transport dans la région de Montréal* (L.R.Q., chapitre C-60.1)). Contrairement à ces régimes, institués pour des territoires spécifiques, le transport collectif régional découle, pour sa part, des pouvoirs généraux accordés aux municipalités, aux municipalités régionales de comté (MRC) et aux conférences régionales des élus (CRÉ). Ces dernières peuvent ainsi exercer lesdits pouvoirs à travers des formules adaptées à leurs territoires. Ces organisations municipales voient dans le cadre de ces pouvoirs à mettre en place une structure adaptée (municipalité ou MRC elles-mêmes, ou encore des organisations à but non lucratif constituées à cette fin) à leurs besoins. Ces autorités ont ainsi accès aux programmes d'aide pour profiter des leviers mis en place par le gouvernement du Québec.

Les municipalités et les MRC peuvent organiser du transport collectif de personnes sur leur territoire, ou, sous certaines conditions, entre leur territoire et un territoire voisin. Les municipalités peuvent d'emblée se prévaloir de cette responsabilité puisqu'elle est prévue aux articles 48.18 à 48.31 de la *Loi sur les transports*. Quant à elles, les MRC peuvent établir leurs juridictions en se prévalant de leur pouvoir de déclarer le transport collectif d'intérêt régional, et ainsi contraindre sans droit de retrait les municipalités du territoire à y contribuer et à s'y impliquer sous l'autorité de la MRC. Ultiment, les MRC concernées par un projet de transport collectif qui déborde de leurs territoires peuvent choisir, par voie de résolution, de déléguer à la CRÉ la responsabilité de la coordination desdits services.

Il n'est pas nécessaire d'aller plus loin dans la définition des pouvoirs d'organisation de ces services. Retenons simplement que le programme d'aide au transport collectif rural du gouvernement du Québec reconnaît que des municipalités et des MRC peuvent bénéficier de soutien financier pour les assister dans la mise en place et l'exploitation de services urbains, de transport entre deux municipalités ou plus, de transport régional (MRC), ou même interrégional (entre deux MRC).

Le cadre d'organisation, et les modalités d'accès aux subventions sont contenus dans le *Décret 154-2007, du 14 février 2007*, présentant le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional*.

Au niveau de la gestion, l'autorité organisatrice, détentrice du pouvoir habilitant et apte à bénéficier d'aide gouvernementale est la municipalité (*art.4*), la MRC (*art.3*), une CRÉ (*art.6*) sous certaines réserves, ou encore une organisation mandatée à cette fin (*art.7 et 9*) par les organismes admissibles.

En reprenant le modèle introduit à la Section 3, nous pouvons établir que l'autorité organisatrice de ces services inter-municipaux ou interrégionaux est une entité relevant des élus du territoire. Même si les conférences régionales des élus ne sont pas strictement des

structures relevant d'élus, nous les intégrons tout de même puisque celles-ci peuvent agir uniquement lorsqu'elles sont désignées spécifiquement à cette fin par voie de résolution des MRC.

Comme elles ne peuvent exploiter elles-mêmes les services, (le programme d'aide ne le permet pas), les AOT doivent contracter la production des déplacements avec divers fournisseurs. Tant que le service est en démarrage et de petite taille, les déplacements sont produits grâce à des efforts de mise en commun (covoiturage, transport bénévole, taxi collectif), d'exploitation ou d'achat de places disponibles (dans le transport scolaire, le transport adapté, les services interurbains existants) ou encore en donnant des contrats pour des véhicules de petite taille en sous-traitance. Tant que le service est en développement, celui-ci est surtout apparenté à un service de type TAD (transport à demande).

Figure 7 CONTRIBUTION DES DIVERS MODES (2007)



PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL (2007 -2011)

✂ Nombre de déplacements par mode utilisé en 2007

Transport par autobus ou minibus	112 353
Transport scolaire	58 779
Taxi	20 946
Transport adapté	49 985
Transport bénévole	21 910
Covoiturage	31 930
Total de déplacements	295 903

Source: MTQ 2009

Le Figure 7 illustre comment, en 2007, a été rendue possible la production des déplacements. Dans la plupart des cas, le service a été pourvu par des ententes avec d'autres services existants (transport scolaire, adapté), en surplus de capacité occasionnelle, ou par la mise en place de services spécifiques de taille réduite.

Une variante est cependant possible bien que rare (seule la Régie de transport en commun de Shawinigan y recourt). La *Loi sur les transports* statue que la ... *municipalité locale peut louer ou acquérir des biens aux fins de l'organisation du service de transport en commun. Elle peut les confier au transporteur avec qui elle est liée par contrat. Elle peut aussi conclure des contrats de services* (art. 48.31, L.R.Q., Chapitre T-12).

La cible de territoire est évidemment multiforme, découle des besoins répertoriés, à l'intérieur et autour des municipalités ou des MRC accordant des contrats. Dans tous les cas, elle concerne le territoire sous juridiction des élus impliqués.

Quant aux autres caractéristiques constituant la base de l'offre, on peut les résumer à ce moment-ci aux mêmes composantes que celles d'un TAD, donc avec une volonté de demeurer disponible aux besoins individuels, à un tarif par usage qui est uniforme d'un utilisateur à l'autre à l'intérieur d'un même territoire.

La *Loi sur les transports* édicte que ces types de services ne sont pas soumis à la compétence de la CTQ (art.48.32).

Le site internet www.espacebus.ca répertorie et illustre à des fins d'information, l'ensemble de ces organisations municipales actives sur le territoire québécois (<http://www.espacebus.ca/fr/se-deplacer/transporteurs.aspx>). Son contenu illustre à quel point les organisations sont multiples, et surtout multiformes.

Ce site résulte d'un projet de mise en valeur des services de transport collectif réalisé par l'APAQ. Ce site réunit et présente aux internautes une grande diversité de services de transport en commun disponibles

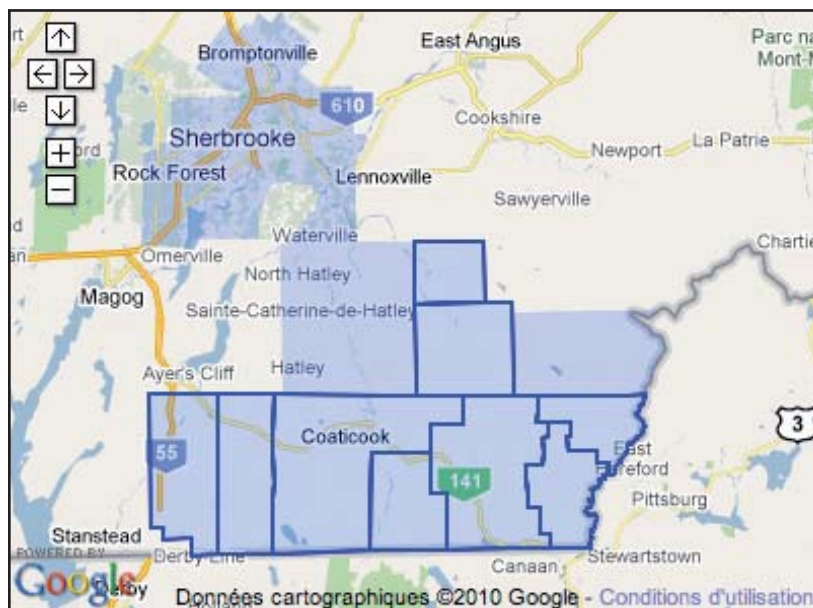
(urbains, ruraux, interurbains, adaptés) ainsi qu'un grand nombre de forfaits de voyages de groupe mis en place par les agences forfaitistes sur le territoire québécois. Le site est le résultat de la mise en commun de nombreuses sources d'information provenant de partenaires tels la Commission des transports du Québec, l'Office de protection du consommateur, le ministère des transports du Québec, le ministère du Tourisme du Québec, les organismes de transport et les transporteurs.

À titre d'exemple, des informations extraites du site en rapport avec l'organisme Acti-Bus de la région de Coaticook Inc., ont été insérées à la Figure 8. Celui-ci dessert le territoire sud de la région sherbrookoise. Il a été institué grâce à la volonté des élus du territoire, comme une société (financée en partie par les programmes d'économie sociale) fournissant à l'origine la desserte interurbaine entre Coaticook et Sherbrooke, puis élargie à d'autres localités. Il intègre maintenant du transport pendulaire, du transport collectif entre les municipalités satellites et du transport adapté pour le même territoire.

Figure 8 ACTI-BUS DE LA RÉGION DE COATICOOK INC.

Territoires desservis

- Tous
- Barnston Ouest
- Coaticook
- Compton
- Dixville
- East Hereford
- Martinville
- Sainte-Edwidge
- Saint-Herménégilde
- Saint-Malo
- Saint-Venant-de-Paquette
- Sherbrooke
- Stanstead Est
- Waterville



Les territoires des 55 organismes de transport collectif sont donc différents. Leurs formes et leurs étendues varient en fonction des partenariats municipaux instaurés.

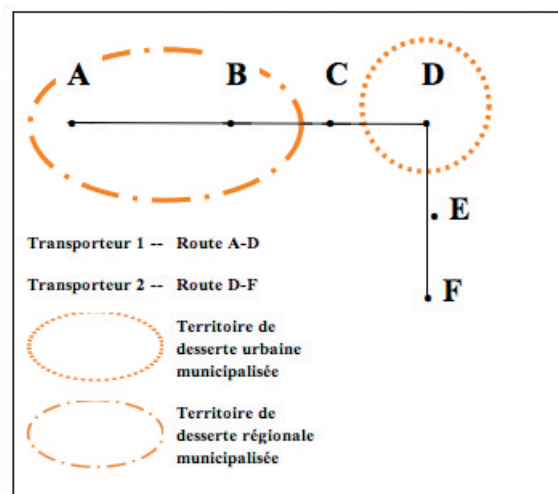
Ces territoires desservis par le transport collectif municipalisé le sont aussi par les services de transport interurbain opéré en vertu de permis émis par la CTQ. Il y a donc un croisement entre les deux types de services sur les territoires des municipalités. Les lignes continues du service de transport interurbain relient des points qui sont aussi desservis par l'organisme municipal. La prochaine section aborde ce phénomène en détail.

5. Les points de rencontre et les mécanismes de gestion des relations

Cette section porte sur les interférences produites lorsque les deux types de services cohabitent sur le territoire. Il s'agit d'une part, des services produits dans le cadre de permis émis par la CTQ et d'autre part, des services mis en place sous l'égide d'autorités organisatrices de transport (AOT).

Dans la Figure 9, les lignes continues représentent les parcours produits par deux transporteurs qui se recoupent à l'intersection D (voir Figure 6). Nous avons illustré deux périmètres de desserte de service organisés sous l'autorité de municipalités. Le périmètre autour du point D dessert exclusivement une municipalité (cas examiné à la Sous-section 5.2.1), alors que le périmètre englobant les points A et B est desservi par un AOT inter-municipal ou régional (cas examiné à la Sous-section 5.2.2).

Figure 9 CARACTÉRISATION DES SERVICES SOUS L'AUTORITÉ MUNICIPALE



De la manière dont nous l'avons décrit à la Section 4, nous avons pu laisser entendre que peu de conflits peuvent survenir entre les deux types de services. En effet, si aucun changement ne survient dans la position des acteurs, il n'y aura pas, ou peu de friction.

Certaines modifications peuvent toutefois être initiées à l'initiative d'un détenteur de permis, modifications qui peuvent affecter les services mis en place sous l'autorité municipale. Cette situation est peu fréquente et généralement dans une même direction, soit l'ajustement à la baisse de l'offre (horaire et parcours), tenant compte du niveau d'utilisation des services (la demande), conformément au contexte décrit à la Sous-section 2.2.

Par ailleurs, comme les actions municipales relatives au transport collectif sont maintenant encouragées par des programmes incitatifs, comme les territoires des municipalités se sont beaucoup agrandis à la faveur des fusions municipales et qu'en conséquence, les enjeux de l'accessibilité par les citoyens aux services sur les territoires étendus sont de plus en plus invoqués, et aussi par le phénomène de l'étalement urbain, les interventions relevant d'élus municipaux ou régionaux ont augmenté. De plus, elles sont de plus en plus interurbaines, ou inter-agglomérations. Ce faisant, elles empiètent de plus en plus sur les services pourvus jusqu'alors par les entreprises privées.

Dans les deux cas, des mécanismes sont prévus pour régir ces interactions. Examinons d'abord la situation de changements initiés par un titulaire de permis.

5.1 Actions initiées par un transporteur à permis interurbain

Lorsqu'un titulaire de permis interurbain entend modifier le service qu'il offre en vertu de permis émis par la CTQ (horaires, fréquence, parcours,...), il doit adresser à cette dernière une requête en ce sens. Les procédures à cet effet sont :

- Affichage public pendant 10 jours, dans les véhicules affectés au service, d'un avis de l'intention de modifier ledit service, incluant les modifications proposées,
- Demande selon les formulaires prescrits à cette fin à la CTQ, accompagné de la preuve d'affichage,
- Transmission par la CTQ de l'avis aux AOT dont le territoire est totalement ou partiellement affecté par la modification anticipée,
- Possibilité d'intervention en opposition par tout citoyen ou AOT qui considère être affecté par la modification,
- Examen de la situation par le commissaire désigné à la CTQ,
- Possibilité d'audition publique si requis pour permettre aux parties de démontrer le bien-fondé de leur position,
- Décision rendue par la CTQ,
- Mise en vigueur de la décision.

Les décisions rendues peuvent faire l'objet de contestation, ou même d'appel auprès d'instances supérieures en vertu du droit en vigueur. La CTQ a ainsi constitué au fil des ans une volumineuse jurisprudence, concernant l'ensemble du territoire. Celle-ci est publique.

Parmi les étapes énumérées ci-dessus, la transmission de l'avis aux AOT à l'effet qu'une modification est examinée pour le service interurbain du transporteur opérant sur le territoire permet à celles-ci

de s'assurer que leurs services ne seront pas concurrencés. Si tel est le cas, la CTQ doit agir de manière à l'éviter. En effet, ... *la commission ne peut délivrer un permis de transport par autobus, ni modifier le service qu'est autorisé à fournir le titulaire d'un permis de transport par autobus sur le territoire d'une municipalité, ... qui organise un service de transport en commun, sans l'autorisation préalable de cette municipalité, ...* (Art. 48.33, al.1). La municipalité, le regroupement dont elle fait partie, ou l'organisation constituée aux fins du transport collectif dispose de 60 jours pour signifier son avis.

Le texte des décisions rendues au terme de ce processus contient généralement une mention apparentée à la mention suivante : *Pour satisfaire aux prescriptions légales à l'égard des organismes publics de transport, les services administratifs de la Commission ont fait parvenir l'avis prescrit aux parties mises en cause.* (Extrait de la décision Galland Laurentides Ltée (30 mai 2007), no MPVC07-00065 (CTQ)).

En l'occurrence, dans cet exemple d'une modification d'horaire entre Mont-Tremblant et Montréal, six autorités organisatrices ont été saisies du projet de modification d'horaire. Cinq ont considéré que la demande n'affectait pas les services qu'ils opèrent sur leurs territoires respectifs (Société de transport de Montréal, Société de transport de Laval, C.I.T. des Laurentides, Conseil régional de transport de Lanaudière, O.M.I.T. de Mont-Tremblant) et une a exprimé des réserves (O.M.I.T. de la MRC des Laurentides), ce qui a enclenché une procédure d'audience publique. Nous reviendrons sur cet exemple au moment d'examiner certains cas de jurisprudence.

5.2 Actions initiées par une autorité municipale

Les actions des transporteurs opérant à permis pouvant affecter les autorités municipales et soumises à la procédure décrite ci-dessus, sont généralement interurbaines. Les actions initiées par les autorités

municipales peuvent être, pour leur part, autant à l'intérieur de la municipalité concernée qu'à partir de cette municipalité pour la relier à des points extérieurs, sous certaines modalités.

5.2.1 À l'intérieur d'une municipalité pour du transport urbain

Pour disposer de la situation la plus simple, examinons d'abord la situation d'une municipalité qui décide d'établir son propre service à l'intérieur de ses limites territoriales. Établissons qu'un transporteur privé y opère déjà un service en vertu de permis émis par la CTQ, mais que ce service est jugé insuffisant par les élus locaux. Depuis 2005, les étapes à suivre sont prévues à la *Loi sur les transports* aux articles 48.18 à 48.38. Ces articles sont généralement applicables à l'ensemble des situations envisageables. Elles étaient précédemment inscrites dans le *Code municipal* et dans la *Loi sur les cités et villes*, mais sont maintenant refondues.

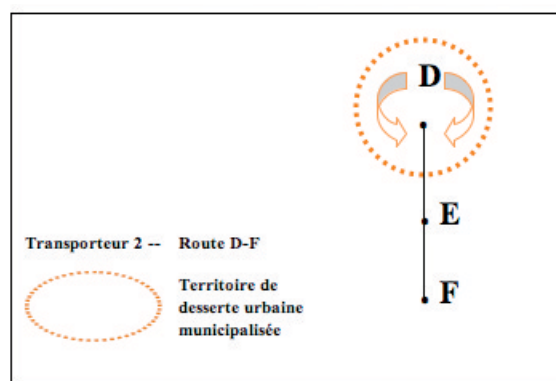
Les étapes sont les suivantes :

- Adoption d'un règlement de la municipalité décrivant le service projeté (Avis de motion et résolution),
- Transmission de l'avis à cet effet au ministre des Transports du Québec,
- Attribution en priorité, pour une période de 30 jours, au titulaire de permis en place, la possibilité de convenir de conditions de contrats (remise du cahier des charges),

- A défaut d'entente, la municipalité peut, pour une période de 90 jours, demander des soumissions,
- Pour les 30 jours suivant l'ouverture des soumissions déposées, la municipalité accorde au transporteur en place la possibilité de contracter au prix du plus bas soumissionnaire,
- Attribution du contrat par l'autorité municipale selon le résultat obtenu,
- Transmission par la municipalité de copies du contrat convenu au ministre des Transports et à la CTQ.

Que le contrat ait été accordé ou non au titulaire de permis en place, la CTQ doit annuler ledit permis, faisant en sorte que la municipalité soit dorénavant la seule à pouvoir modifier le service (horaires, parcours, tarifs), et qu'elle puisse renouveler le contrat d'exploitation à son terme comme les procédures municipales le prévoient, sans avoir à considérer l'ancien titulaire de permis.

Figure 10 CARACTÉRISATION DES SERVICES SOUS L'AUTORITÉ MUNICIPALE : LE CAS D'UN SERVICE URBAIN



La situation initiale mettait en cause un titulaire de permis (dans le cadre de notre exemple, celui-ci est différent du Transporteur 2 opérant la desserte à l'intérieur du territoire de la municipalité D conformément au permis urbain émis par la CTQ. Ceci excluait la possibilité d'une aide financière au transporteur titulaire de permis.

La situation résultante est qu'un service est maintenant fourni sous la responsabilité d'une autorité municipale, dont les caractéristiques du service sont établies par voie de résolution du conseil municipal. La municipalité peut compter sur l'aide financière du gouvernement du Québec, et l'exploitation est effectuée par une entreprise privée ayant obtenu le contrat selon le mécanisme décrit ci-dessus. Ce fournisseur peut, ou non, être l'ancien titulaire du permis urbain.

Soulignons que cette modification de l'offre à l'intérieur du périmètre de la municipalité n'affecte pas l'offre sur les parcours D-E, D-F et E-F.

L'exemple ci-dessus est fondé sur l'intention d'une municipalité d'instaurer un service municipalisé à l'intérieur de son territoire.

Avec un objectif en tout point comparable, mais dans le contexte particulier des fusions municipales plusieurs actions de remplacement du transporteur privé sont survenues à partir de 2002. En effet, des services qui jusque là étaient des services interurbains, puisqu'ils reliaient deux municipalités, sont devenus urbains, du fait que la nouvelle ville incluait dorénavant les deux villes voisines.

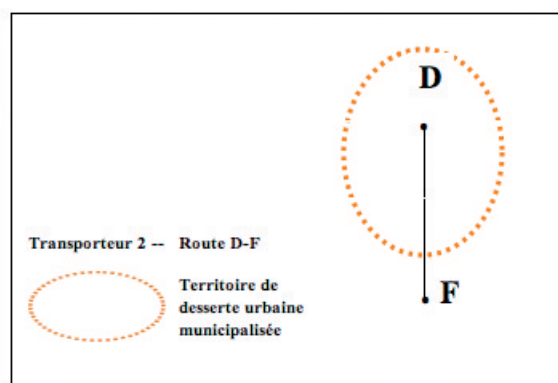
Un cas simple et bien documenté est le cas du service interurbain entre les villes de Laterrière et Chicoutimi. Ces deux villes furent fusionnées, avec plusieurs autres du territoire dont Arvida, Jonquière, Chicoutimi Nord pour constituer la ville de Saguenay. Un service de transport interurbain existait entre ces deux villes. Il était offert, depuis octobre 1963, par Autobus Laterrière Inc., grâce au permis 6-Q-000029-001-A. Celui-ci établissait le tarif, les horaires et l'itinéraire.

Plusieurs enjeux de nivellement des services furent soulevés par les citoyens du territoire lors des débats sur la pertinence de fusionner les municipalités. Comme les secteurs centraux de Jonquière-Arvida-Chicoutimi-La Baie étaient desservis par une société de transport en commun (Corporation inter-municipale de transport du Saguenay, maintenant la Société de transport de Saguenay), les citoyens de la ville de Laterrière ont aussi voulu profiter de l'amélioration des services (abribus, fréquence plus élevée,...) rendus possibles puisque, par l'intermédiaire de la société de transport, ils pouvaient bénéficier de subventions du gouvernement du Québec.

En l'occurrence, le transporteur en place auparavant n'a pu bénéficier de sous-contrat pour la production du service puisque la société de transport y a installé ses propres véhicules et conducteurs.

Le résultat est illustré sur la Figure 11. Alors qu'existaient un service régional interurbain D-E-F et un service urbain, au point D, qui se complétaient, la résultante est un service municipalisé d'envergure régionale qui inclut maintenant les points D et E faisant disparaître ce dernier du réseau interurbain du Transporteur 2.

Figure 11 CARACTÉRISATION DES SERVICES SOUS L'AUTORITÉ MUNICIPALE : LE CAS DE L'AGRANDISSEMENT D'UNE VILLE



Le service E-F est toujours disponible et inclus dans la désignation D-F. Cependant, la combinaison D-E fait maintenant partie du transport urbain. Nous verrons dans les cas particuliers discutés dans les prochaines sections les conséquences de cette situation.

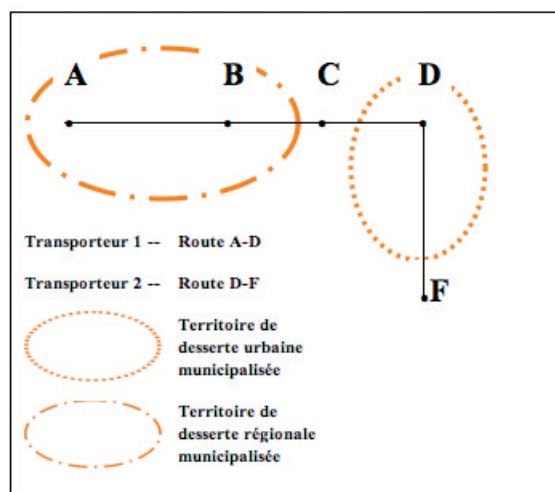
Cependant, la disparition de services interurbains (suburbains ou régionaux de courte distance) opérés préalablement en vertu de permis de la CTQ, due à l'étalement des territoires des villes (suite aux fusions ou simplement suite à l'élargissement du territoire d'influence) est fréquente et, comme nous le verrons dans un cas spécifique de jurisprudence, elle n'est pas sans conséquence.

5.2.2 Au niveau régional

Alors que la sous-section précédente permettait d'illustrer la prise en charge ou l'élargissement d'un service de transport municipalisé à l'intérieur de son territoire, cette section permettra de préciser

certains concepts liés à l'installation de services interurbains ou régionaux sous la responsabilité des municipalités.

Figure 12 CARACTÉRISATION DES SERVICES SOUS L'AUTORITÉ MUNICIPALE : L'INSTALLATION D'UN SERVICE RÉGIONAL



La Figure 12 illustre la situation du service interurbain du Transporteur 1 qui reliait, en vertu de permis, les points A à D en desservant les points intermédiaires B et C. Toutes les combinaisons de service local (A-B, B-C, C-D, A-C,...) étaient desservies. L'installation d'un service de desserte régionale sous l'autorité d'élus municipaux sur la portion du territoire englobant les villes A et B selon la procédure décrite à la Sous-section 5.2.1 est illustrée par l'ovale à bordure à ligne brisée.

Le résultat est que le service entre A et B est maintenant municipalisé, qu'il est fourni selon un mode de fonctionnement différent du modèle antérieur à permis interurbain.

5.2.3 Constats sur l'impact possible sur le service offert

Quatre aspects attirent notre attention à ce moment-ci :

- Puisqu'il faut protéger une continuité (une interconnexion) entre les services de transport collectif pour en favoriser l'usage, comment s'assurer que les déplacements en direction ou en provenance du point B sont toujours possibles et que celui-ci demeure lié aux autres points du parcours initial (C et D) ?
- Puisque les revenus associés aux déplacements A-B ne contribuent plus aux revenus du transporteur 1, celui-ci dispose-t-il encore des revenus suffisants pour assurer le service établi par la CTQ entre A et D ? Dans certaines situations, la perte de revenu du transporteur 1 peut être négligeable. Cependant, une accumulation de situations comparables sur un service interurbain aura certainement à terme un impact significatif et pourra provoquer une disparition de la desserte interurbaine;

- En tenant compte de l'ensemble de la Figure 12 et des deux interventions municipales effectuées, un déplacement B-E est devenu un déplacement intermodal mettant en cause trois entités, dont deux sont des autorités municipalisées autonomes l'une de l'autre, et la troisième le transporteur 1 soumis à l'autorité de la CTQ;
- Et finalement, comment s'assurer que les deux types de services coexistant sont fluides et complémentaires (Ex : le transfert des bagages, la possibilité d'acheter un seul billet (ou deux billets en un lien) pour utiliser deux services, les politiques d'accompagnement et l'intégration des escomptes, le transport des vélos,...).

C'est donc dire que l'action locale des responsables municipaux dans le transport collectif engendre des changements au-delà du territoire sur lesquels ils ont autorité. Et cette tendance est en hausse.

6. Deux études de cas

Dans cette section, nous allons examiner deux cas d'accroissement de l'offre municipalisée de services de transport en commun et l'incidence sur les services de transport interurbain opérés à permis. Ces deux cas ont été largement documentés dans le cadre des procédures entreprises devant la CTQ. Les informations pertinentes des dossiers soumis à la CTQ ont été extraites et mises en lien avec les situations modélisées de la section précédente.

6.1 Le transport collectif dans la région des Laurentides

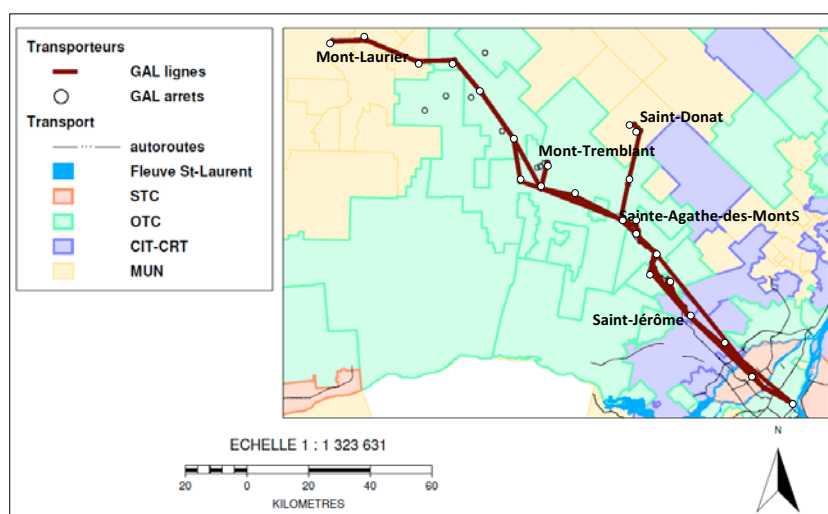
Un des cas largement documenté concerne des services fournis dans la région des Laurentides. Nous avons déjà cité à titre d'exemple une décision de la CTQ (Section 5.1) relative à ce territoire. En effet, les modifications d'horaire soumises à la CTQ par Galland Laurentides Ltée sont systématiquement soumises à six organisations municipales agissant sur le territoire desservi par ce transporteur afin de les assurer que les modifications proposées ne les affecteront pas négativement.

Dans la Figure 13, ces organismes sont représentés par les polygones rose, lilas et turquoise. Il apparaît clairement que seulement deux courtes portions des services de Galland Laurentides Ltée sont à l'extérieur des polygones et qu'en conséquence, la plus grande partie du service donné en vertu de permis « cohabite » avec des services municipaux.

Les dernières grilles-horaire en vigueur sont consignées dans une décision de codification administrative (14 janvier 2010) de la CTQ, aux certificats 6M001387-019A et 020A (Annexe 2).

Au cours des trois dernières années, trois demandes de modifications d'horaires et de services visant à diminuer la fréquence et les parcours des services de Galland Laurentides Ltée furent adressées à la CTQ et accordées par celle-ci.

Figure 13 L'OFFRE GLOBALE DE TRANSPORT COLLECTIF DANS LES LAURENTIDES



La situation actuelle peut être caractérisée de la manière suivante :

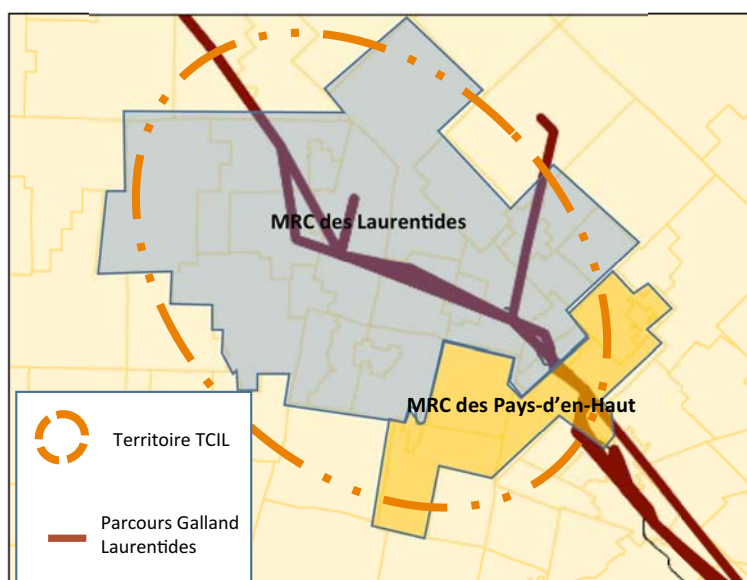
- A chaque semaine, 21 voyages sont offerts de Montréal en direction de Mont-Laurier, 16 vers Mont-Tremblant et 2 vers Saint-Donat,
- La distance la plus longue du parcours est de 235 kilomètres, soit Montréal-Mont-Laurier,
- Entre Saint-Jérôme et Sainte-Agathe (la portion la plus intensément desservie du territoire, elle l'est à chaque passage des trois itinéraires offerts), la CTQ identifie 16 points autorisés pour l'embarquement et le débarquement des passagers,

- Cinq points seulement peuvent être desservis lors des 39 passages hebdomadaires en direction nord,
- 11 points peuvent être desservis lors de 14 passages seulement (deux fois par jour), et
- moins de 15 % du kilométrage total effectué est en-dehors des limites territoriales des services municipalisés.

Parmi les services de transport municipalisés, certains sont de type urbain, (Montréal [STM], Laval [STL], Mont-Tremblant [OMIT]), et de types régionaux (Saint-Jérôme [CITL] ou les MRC des Laurentides et celle des Pays-d'en-Haut (Transport collectif interurbain des Laurentides [TCIL]).

La Figure 14 illustre le territoire du TCIL.

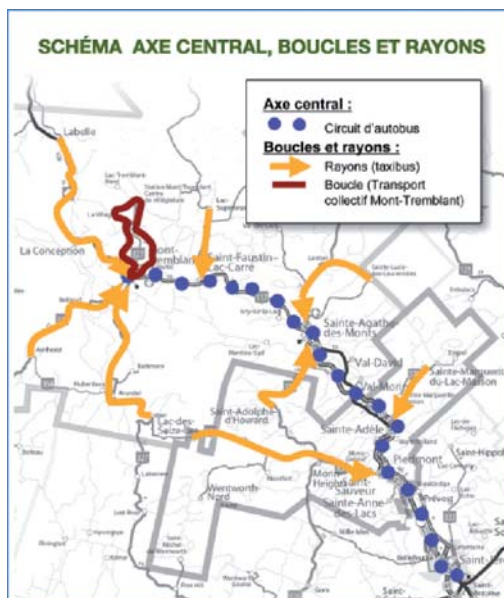
Figure 14 LE TERRITOIRE DU TCIL



TCIL fournit un service de rabattement sur le corridor central, par route régulière de taxi, en provenance de chaque côté du territoire. Un service sur horaire nord-sud, par autobus de catégorie intermédiaire, est offert pour assurer la mobilité le long de la Route 117 qui est l'axe principal.

C'est ce parcours nord-sud qui constitue l'élément principal de la concurrence-complémentarité entre les deux types de services offerts au public. En effet, c'est la fréquentation de ces services entre les deux MRC que le TCIL entend protéger lors de ses interventions devant la CTQ. Dans ce sens, Galland Laurentides Ltée se conforme depuis 2007 à son obligation, consignée dans la décision MPVC07-00065, d'interdire à ses terminus et agences de vente de vendre des billets sur Galland Laurentides Ltée qui pourrait par ailleurs être vendus par TCIL.

Figure 15 STRUCTURE DU SERVICE DU TCIL



(<http://www.mrclaurentides.qc.ca/fr/services/amenagement/pdf/Transport/CANDIDATURE>)

Il est bien évident que ces deux services sont sur le même parcours, et desservent les mêmes citoyens, et en partie, pour des déplacements identiques. Dans un tel contexte, la décroissance des activités de Galland Laurentides Ltée est inévitable et ses activités de transport ne conservent leur spécificité que pour les extrémités du parcours, et pour des déplacements express (sans arrêts à des points intermédiaires) entre la région métropolitaine et le nord des Laurentides.

Il est important de mentionner que l'éviction graduelle que subit Galland Laurentides Ltée du service local sur le territoire n'a pas fait l'objet de résistance ni de poursuite juridique en raison du fait que c'est une filiale du même propriétaire qui est le fournisseur exploitant les services à contrat que TCIL alloue (2 autobus opérant à horaire régulier sur la route 117). Ce contexte était d'ailleurs au cœur de la négociation que TCIL et Galland Laurentides Ltée ont menée pour convenir de la modification des horaires de 2007 devant la CTQ.

Qu'en est-il maintenant des éléments du fonctionnement à considérer ? Rappelons qu'il y a plusieurs années, le service était un service essentiellement interurbain fourni par un seul transporteur, que tous les services étaient de même nature et, tel qu'illustré à la Figure 6, ils étaient interligés et liés les uns aux autres.

Les services de transport collectif offerts aux citoyens du territoire sont maintenant de deux types et sont opérés sur des bases différentes avec un lien intermodal. Afin de fournir le meilleur service possible, il y a lieu de se questionner sur les aspects du service suivants :

- Est-ce que les services sont reliés efficacement ? Existence de points de transferts, horaires complémentaires, existence d'aller et de retour avec des portions courtes et longues distances dans les deux directions, ...
- Est-ce que les transactions entre les deux services sont possibles ? Achat de billets intégrant les deux services, traitement des escomptes et des taxes, répartition des recettes entre les deux opérateurs, ...
- Y a-t-il uniformité ? Type de véhicule utilisé, accessibilité et transfert pour les personnes handicapées, transport de bagages et de colis, embarquement ou prise en charge de vélos, ...

De la manière dont ces services cohabitent, ils peuvent se renforcer l'un l'autre dans l'intérêt de la communauté desservie. Cependant, l'évolution des dernières années révèle plutôt que le développement du service municipalisé se fait au détriment de la composante locale.

6.2 Le transport collectif entre Berthier, Lanoraie, Lavaltrie et Montréal

La mobilité sur le territoire de Lanaudière est, au même titre que celle dans les Laurentides, en évolution constante et le nombre d'acteurs y est en croissance.

Nous ne considérons pas ici l'ensemble du territoire ni la complexité de ses composantes. Seul le service reliant les municipalités de Saint-Ignace-de-Loyola, de l'Île Dupas et de Berthier à l'agglomération montréalaise est pris en compte. Ce service a fait l'objet d'une importante transformation au cours des quatre dernières années, autant dans sa structure que dans la manière de le produire.

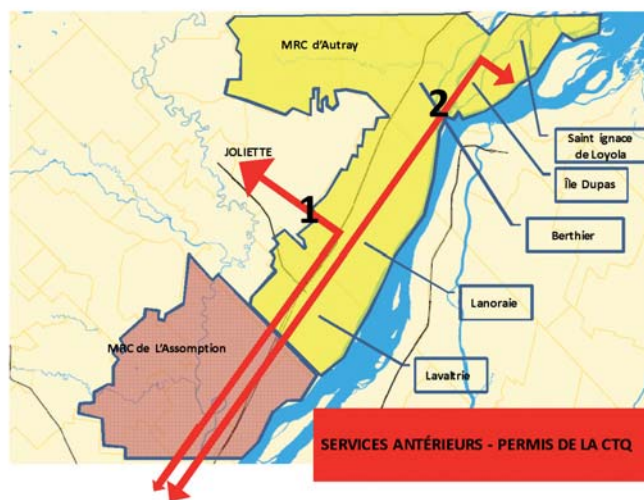
Pour préciser le point de départ historique, il faut rappeler qu'un des premiers permis de transport interurbain émis par la CTQ fut celui de Brandon Transport qui desservait le corridor interurbain entre Saint-Gabriel-de-Brandon et Montréal en desservant au passage la ville de Joliette. L'esquisse d'une partie de ce service Joliette-Montréal est identifiée en 1 dans la Figure 16. Au fil des transformations et des prises en charges successives par les autorités municipales, il ne subsiste aucun permis concernant ce corridor depuis 2006. La totalité des services intérieurs de la région ainsi que les services pendulaires vers Montréal sont municipalisés.

Pour sa part, le service reliant principalement Berthier à Montréal était encore assuré par un transporteur interurbain, Brissette & Frères Ltée, agissant en vertu du permis originalement émis en 1953. Il est identifié en 2 dans la Figure 16.

Ce service était un service d'abord pendulaire pour répondre aux besoins des usagers locaux allant travailler ou accomplir d'autres activités à Montréal. De plus, il était en lien interligne avec le reste du territoire québécois puisqu'il interconnectait à Montréal avec les autres services interurbains. De Berthier, des passagers et des colis pouvaient être pris en charge en direction de tous les autres points du Québec. Ses caractéristiques étaient en tous points conformes à la description générale qui en a été faite à la Sous-section 4.1. Une restriction quant au droit de service local était en vigueur pour les déplacements Repentigny-Montréal puisque ceux-ci étaient réservés à un autre exploitant.

Bien que non-illustré dans la Figure 16, le territoire est aussi desservi par le service interurbain reliant Trois-Rivières à Montréal pour permettre des embarquements et débarquements en direction de Trois-Rivières. Ce service ne fait l'objet d'aucune modification dans le cadre de la présente discussion et est toujours maintenu tel quel.

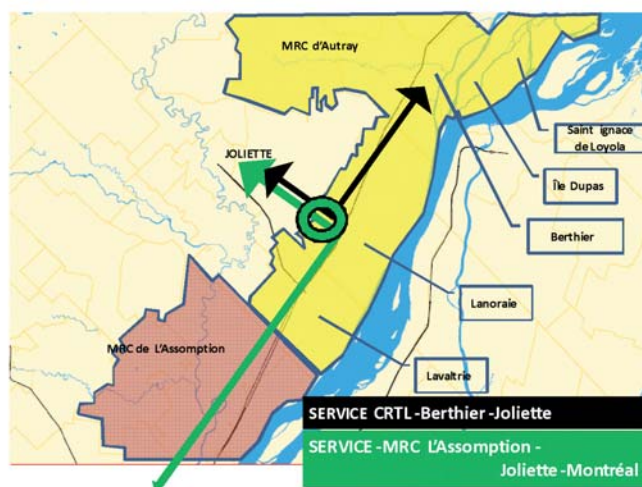
Figure 16 SERVICES SOUS L'ÉGIDE DE LA CTQ-RÉGION DE LANAUDIÈRE



Au terme d'un processus de transformation initié par les autorités municipales, le service est maintenant sous la juridiction du Conseil régional de transport de Lanaudière pour une portion et de la MRC L'Assomption pour l'autre partie. Une poursuite judiciaire est actuellement en instance devant les tribunaux supérieurs, afin de préciser la conformité de certaines des étapes du processus de substitution du transporteur opérant à permis, mais les éléments invoqués ne concernent pas notre propos. Ces deux organisations sont d'autorité municipale et ont transformé l'offre afin de favoriser les échanges entre Berthier et Joliette d'une part, et, d'autre part, afin d'économiser du kilométrage effectué en double sur la portion Lavaltrie-Montréal.

La Figure 17 illustre l'offre en place maintenant.

Figure 17 SERVICE APRÈS INTERVENTION DES ACTEURS MUNICIPAUX



Le Conseil régional de transport de Lanaudière (CRTL) englobe la MRC de L'Assomption et celles de Joliette, Les Moulins, D'Autray, de Montcalm et de Matawinie; toutes situées au nord-est de la ville de Montréal. Le CRTL assure une vision globale pour l'ensemble du territoire et assure directement certains services. La description du contexte général reproduite ci-dessous a été extraite du site web du CRTL :

Suite à la création du Conseil régional de transport, les MRC de la région Lanaudière ont chacune déclaré leur compétence en matière de gestion des opérations du transport en commun et du transport adapté sur leur territoire (article 678.0.2.1 du Code municipal).

Cette déclaration de compétence oblige chacune des MRC à mettre en place une structure leur permettant de gérer les opérations de transport collectif sur leur territoire. Cette structure peut varier d'une MRC à l'autre en fonction des contraintes propres à chacune d'elle.

Enfin, la structure organisationnelle de chacune des MRC pourra inclure le cas échéant, un comité consultatif tenant compte des commentaires et recommandations des divers intervenants des milieux à desservir. (<http://www.crtl.gouv.qc.ca/principale/principale.htm>)

Le CRTL et ses MRC participantes offrent donc maintenant des services locaux et des services régionaux produits par des transporteurs à contrat ajustés aux diverses réalités municipales.

En l'occurrence :

- il n'y a plus de services en amont (à l'est) de Berthier, soit, en direction et en provenance de l'Île Dupas et Saint-Ignace-de-Loyola,

- les services offerts de Berthier en direction de Montréal sont maintenant en partie offerts à l'occasion du service Berthier-Joliette, avec un transfert à Lavaltrie, pour continuer sur une portion du service Joliette-Montréal.

Les services sont maintenant harmonisés et intégrés dans une vision régionale et qui tient compte des juridictions de chacun des acteurs. Ils ne sont cependant plus en lien continu avec les services interurbains québécois.

Au sens des concepts présentés à la Section 5, nous pouvons considérer que le service de Berthier à Montréal relève maintenant d'une autorité régionale, et que le service interurbain n'est plus interligne avec le reste du territoire québécois, mais bien intermodal.

Un tel état de fait ne se résume pas à un simple changement de juridiction (de la CTQ à une AOT). Il engendre aussi de nombreuses autres conséquences telles :

- un transfert a été imposé à Lavaltrie pour les passagers anciennement desservis directement,
- il n'y a plus de connexion possible pour le transport de colis ou de vélos du passager avec le service interurbain du reste du territoire québécois,
- les billets pour les multiples portions des services consécutifs qu'un passager pourrait vouloir effectuer ne sont plus disponibles aux municipalités de départ que sont Berthier, Lanoraie, Lavaltrie.

Il y a donc eu une coupure entre le réseau local d'autorité municipale et le réseau interurbain existant à la grandeur du territoire québécois.

7. Discussions et analyse de l'incidence possible du phénomène

À la Figure 2, nous avons vu qu'en 2008, 56 MRC recevaient des subventions afin d'organiser 53 services de transport collectif en milieu rural. Ce nombre croît de manière continue. Le site de référence qu'est espacebus.ca présente 55 services de cette nature (en mai 2010). L'exploration des sites Internet de ces organismes permet de constater que la plus grande partie d'entre eux offrent actuellement des services de type TAD, et qu'ils ont des projets de développement. Un certain nombre, dont le TCIL examiné à la Sous-section 6.1, a commencé à offrir des services réguliers sur des corridors ruraux ou régionaux achalandés. Une synthèse est actuellement en voie de réalisation au MTQ. Elle couvrira plusieurs dizaines d'études réalisées au cours des dernières années à la demande des AOT pour les aider à orienter leur développement, à identifier de nouveaux besoins à satisfaire et à ajouter de nouveaux services en découlant.

Lorsqu'un service rural est en démarrage, que peu de déplacements sont produits, qu'ils le sont avec un haut niveau de subvention publique, qu'aucun coût fixe n'est engendré et que la mobilité est fournie à partir de covoiturage ou de place disponible dans les services déjà financés de transport scolaire (commissions scolaires) ou adapté (organismes de transport adapté), ces AOT ne voient pas de nuisance au fait qu'un service interurbain régulier (permis de la CTQ) croise leur territoire et y fournissent aussi un service local. Cependant, nous avons vu, à la Section 6, deux cas dans le nord et l'est de la région de Montréal où les responsables municipaux ont évincé les services à permis à partir du moment où des intérêts régionaux se sont précisés.

Il n'est pas surprenant que les deux situations décrites précédemment soient survenues dans la région montréalaise puisque la mise en place de services de transport collectif municipalisé a été initiée il y a plusieurs années à la faveur de la mise en place des CIT (Sous-section 2.4.1) et puisque la sensibilité des citoyens au transport collectif de ces territoires est très grande (élargissement du territoire des banlieues au nord de Montréal, accroissement des déplacements pendulaires et densification rapide des MRC avoisinantes).

Soutenu par des incitatifs gouvernementaux liés aux enjeux de l'accroissement de l'autonomie énergétique, de la diminution des émissions de gaz à effet de serre, et de l'amélioration des services publics, il est assuré que le transport collectif soutenu par des autorités municipales et associé à des organismes locaux du territoire va s'accroître. À la faveur de l'accroissement de la fréquentation, les élus locaux verront à accroître l'offre de déplacement, amélioreront la fiabilité et la prévisibilité des services en installant graduellement des services réguliers sur horaire, et continueront à soutenir financièrement les services. Cette tendance est favorable à l'atteinte des objectifs environnementaux, et permet une équité accrue entre un niveau de service élevé dans les villes et dans les banlieues montréalaises (CIT) par rapport au reste du territoire québécois.

La Figure 18 illustre les tarifs applicables pour certains déplacements offerts à la fois par un organisme de transport collectif (OTC) et par un titulaire de permis de la CTQ. Les écarts sont importants.

Figure 18 EXEMPLES DE PRIX POUR UN PASSAGE ALLER SIMPLE ADULTE

	Organisme de transport collectif rural (OTC) (exempt de taxes de vente)	Transporteur en vertu de permis (CTQ) (soumis aux deux taxes de vente)
Dolbeau/Roberval	3.00 \$ à 5.00 \$ Allo Transport	15.70 \$ Autocar Jasmin Inc.
La Malbaie/Baie-St-Paul	5.25 \$ Express-bus Charlevoix	10.35 \$ Intercar Côte-Nord Inc.
Saint-Jérôme/Sainte-Agathe	5.00 \$ TCIL (Transport collectif des Laurentides)	13.75 \$ Galland Laurentides Ltée

De nombreuses raisons peuvent justifier ces écarts dont notamment :

- Les frais encourus par les OTC ne sont souvent que des frais variables puisque la plupart de leurs coûts fixes sont assurés par des contributions municipales ou provinciales;
- Comme le service est généralement un service à demande, il n'y a pas de frais de maintien de services sur horaire tout au long de la semaine;
- Il n'y a pas non plus de frais associés au maintien de terminus assurant la vente de billets, l'accueil des passagers en attente avant leur départ ou après leur arrivée. Pour le transport interurbain ces frais sont assumés à même des commissions sur vente de billets accordées aux terminus et incluses dans le prix de vente;

- Et finalement, l'exemption fiscale accordée aux services municipalisés alors que les deux taxes de vente s'appliquent aux billets pour les services mis en place par la CTQ.

Donc, les services de transport collectif organisés en vertu des pouvoirs accordés aux municipalités par la *Loi sur les transports* vont se développer. Comme ce fut le cas dans les deux exemples cités à la Section 6, ceux-ci vont entrer en relation avec les services à permis et conformément aux mécanismes de gestion des relations décrits à la Section 5, ces derniers seront obligatoirement affectés à la baisse.

7.1 Incidence possible du phénomène

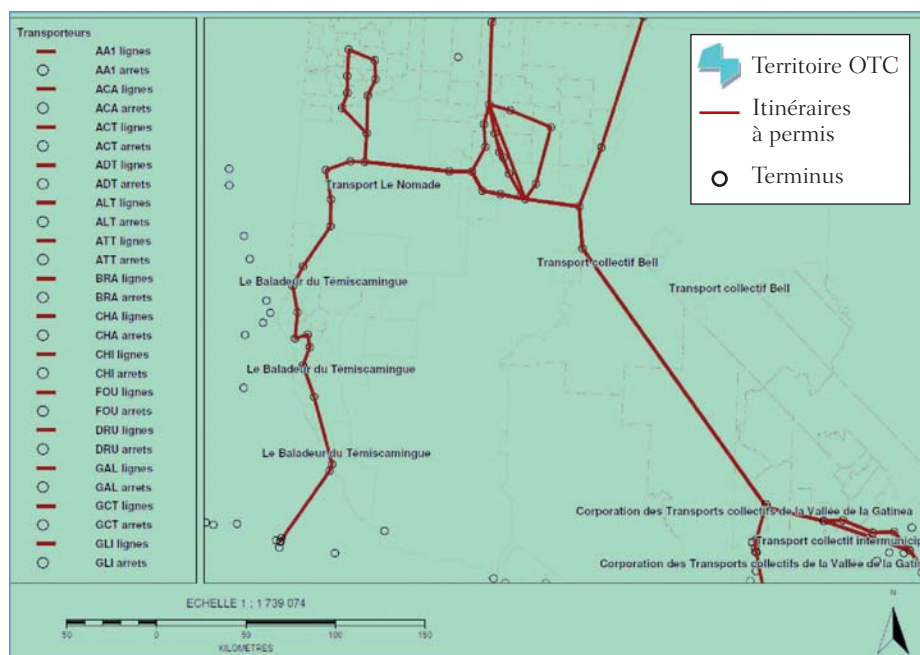
Afin de dégager un niveau d'incidence possible, nous avons utilisé la base de données constituée pour l'outil d'information qu'est espacebus.ca. Celle-ci contient à la fois les polygones des territoires des organismes de transport collectif (sociétés de transport urbain, conseils inter-municipaux de transport, conseils régionaux de transport, et organismes de transport collectif ruraux [locaux et régionaux]), les localisations des terminus et les parcours des services interurbains desservis en vertu de permis de la CTQ. Il fut donc possible de les croiser afin d'établir dans combien de situations les services

interurbains à permis risquent d'être affectés par l'action d'une autorité municipale ou régionale agissant en vertu de ses pouvoirs d'organisation du transport collectif.

D'abord, nous avons éliminé les superpositions sur les territoires de sociétés de transport urbain, des conseils inter-municipaux en transport et des conseils régionaux en transport. Ces territoires sont déjà organisés et la dynamique de substitution y est déjà avancée, sinon terminée.

La Figure 19 présente l'exemple d'un écran résultant de la présentation superposée des polygones de territoire, des terminus et des services opérés à permis pour la région d'Abitibi-Témiscamingue. Les pages-écran présentant la situation d'ensemble sont jointes en Annexe 3

Figure 19 ÉCRAN PRÉSENTANT LES POLYGONES, LES TERMINUS ET LES SERVICES EN ABITIBI TÉMISCAMINGUE



<http://132.207.98.209/apaq/apaq.mwf>

24 mai 2010 13:25

La Figure 19 illustre les polygones de territoire des OTC de la région du Nord du Québec et les traits rouges les parcours des services interurbains exploités en vertu de permis de la CTQ sur ce même territoire.

Le territoire québécois compte 252 terminus. Ceux-ci sont les points de liaison entre le service interurbain à permis et le territoire desservi. À ces endroits sont vendus les titres de transport pour tout le réseau québécois, autant intra-lignes qu'interlignes et où les usagers peuvent monter et descendre des autocars.

Sans être aptes à identifier précisément comment chacun des services sera affecté, nous pouvons identifier, à partir des deux cas examinés, quelles sont les transformations possibles :

- la suppression pure et simple d'un service à permis et sa transformation en un service municipalisé (cas Berthier-Montréal),
- l'interdiction de service local faite au transporteur à permis entre les municipalités du territoire de l'OTC et le maintien de l'autorisation de prise en charge de clients uniquement lorsque ceux-ci vont vers ou viennent d'un point à l'extérieur du territoire (généralement désigné : Pas de service local entre ... et ..., situation documentée dans le cas des Laurentides),
- effritement graduel de la rentabilité d'un service dans son ensemble et suppression partielle d'une portion du service puisque l'ensemble n'est plus rentable (cas Laurentides avec les 3 diminutions survenues au cours des 3 dernières années) ou même sa suppression totale,
- le désintéressement d'un transporteur interurbain pour le service local et sa spécialisation sur les express reliant les bouts de lignes (cas Laurentides),
- la transformation d'un service interligne en un service intermodal.

Ce dernier énoncé vise surtout à souligner le fait que lorsqu'un service est fourni par une autorité municipale, ce service n'est plus en lien avec l'ensemble du réseau interurbain québécois. Les conséquences de ce phénomène sont les suivantes :

- le transport de bagages de passagers dans les coffres à bagages, pour les bagages volumineux, les vélos ou les colis, n'est plus possible,
- l'achat de billets à multiples portions consécutives n'est plus possible (vente interlignes de billets),

- la discontinuité dans la logique de tarification et de taxation,
- la disponibilité du service selon un horaire défini à l'avance, publié et assuré n'est plus acquise également à tous les niveaux,
- les politiques d'accompagnement (enfants, personnes handicapées) et les politiques tarifaires (escomptes aller-retour, rabais étudiants) ne sont plus harmonisées,
- les points de service pour l'achat de billets ou l'obtention d'information ne sont pas les mêmes (hôtel de ville ou bureau de la MRC pour l'un, versus commerces de proximité pour l'autre), et finalement
- les transferts en un même lieu pour un passager voulant profiter en continu de 2 services ne sont pas nécessairement protégés.

Trois corridors desservis méritent toutefois d'être mentionnés quant à ce dernier aspect. En effet, le corridor Sorel-Varennes-Longueuil-Montréal, le corridor Saint-Gabriel-de-Brandon-Joliette-Montréal ainsi que celui entre Coaticook et Sherbrooke continuent à opérer avec des terminus conventionnels et des autocars avec coffres à bagages et sont en lien avec le terminus d'autobus (Station centrale de Montréal ou Terminus de Sherbrooke), et donc avec le reste du réseau pan-québécois, même s'ils sont maintenant opérés en vertu des pouvoirs accordés aux autorités municipales. Ces exceptions sont cependant surtout fondées sur le fait que ces deux services sont éminemment de nature interurbaine, et non rurale ou régionale comme le sont la plupart des autres services. D'ailleurs, sauf pour Acti-bus, ils ne font pas partie des 55 entités dont le territoire est examiné (voir Figure 20).

Le nombre de cas où il y a plus d'un terminus à l'intérieur du territoire d'un OTC a été relevé et, puisque les MRC peuvent établir des ententes pour des déplacements entre leurs territoires respectifs, quelques cas ont été soulevés où il peut raisonnablement y avoir des ententes entre territoires, illustrant ainsi le potentiel d'érosion des services fournis en vertu de permis de la CTQ.

Figure 20 CROISEMENT ENTRE LES RÉSEAUX INTERURBAINS (TERMINUS) ET LES TERRITOIRES AVEC SERVICES MUNICIPALISÉS

Nom du transporteur et caractéristiques sommaires de la situation (1)	Nombre de terminus sur le territoire d'un OTC (désigné ci-dessous par le nom du territoire ou celui de la MRC)	Nombre de points concernés par des dessertes hors-territoire municipalisées ou inter-OTC
Transport Thom Ltée Service interurbain opéré en vertu d'un permis de la CTQ et soutenu financièrement par un OTC du territoire (Outaouais)	• 11 (Pontiac) • 4 (Collines)	15
Autobus Maheux Ltée L'ensemble des services à l'intérieur d'Abitibi-Témiscamingue (la portion des services dans les Laurentides sur le parcours reliant Montréal a été exclue)	• 8 (Le Baladeur) • 8 (Le Nomade) • 8 (Bell)	24
Greyhound Canada Transportation Corp. Les services locaux à l'occasion des services reliant Gatineau et Ottawa à Montréal via la Province de Québec	• 3 (Argenteuil) • 8 (Papineau)	11
Autobus La Québécoise Inc. (Service auparavant fourni par Autocar Jordez Inc.) À l'occasion de son service local reliant Trois-Rivières/Sherbrooke et Québec/Sherbrooke, les services de ce transporteur traversent le territoire de 6 OTC.	• 2 (Arthabaska)	10
Autobus A1 Ltée Service interurbain opéré en vertu d'un permis de la CTQ et soutenu financièrement par la MRC des Appalaches. Le service croise le territoire de 2 OTC.	• Aucun des territoires des OTC ne contient plus d'un terminus	7
Autobus Drummondville Ltée Le service croise 6 OTC (2 urbaines: Victoriaville et Drummondville, et 4 rurales).	• 3 (Arthabaska) • 5 (Drummond) • 2 (Les Maskoutains) • 2 (L'Érable)	20
Galland Laurentides Ltée	• 16 (Laurentides)	22
Véolia Transport Inc.	• 13 (Brome Missisquoi)	15
Transdev Limocar Inc.	• 4 (Haute Yamaska)	4
Autocar La Chaudière Inc.	• 15	15
Autocars Fournier Inc. Les services sur le territoire du Lac-St-Jean sont traités sous le nom d'Autocars Jasmin Inc.	• 2 (Stoneham-et-Tewksbury)	2
Autocars Jasmin Inc. Service reliant le Saguenay au Lac-St-Jean	• 6 (Lac-Saint-Jean Ouest)	16

Figure 20 CROISEMENT ENTRE LES RÉSEAUX INTERURBAINS (TERMINUS) ET LES TERRITOIRES AVEC SERVICES MUNICIPALISÉS (SUITE)

Nom du transporteur et caractéristiques sommaires de la situation (1)	Nombre de terminus sur le territoire d'un OTC (désigné ci-dessous par le nom du territoire ou celui de la MRC)	Nombre de points concernés par des dessertes hors-territoire municipalisées ou inter-OTC
Intercar Côte-Nord Inc. et Intercar Inc. Une grande partie du parcours (26 municipalités à l'est de Charlevoix) n'est pas couvert par des OTC. Le service interurbain opéré en vertu d'un permis de la CTQ reliant les deux OTC fait l'objet d'une intégration municipalisée par le CLD du territoire	• 3 (Côte de Beaupré) • 8 (Charlevoix Est) • 3 (Charlevoix Ouest)	11
Autocar Acadien Inc. Seule la portion de service à l'intérieur du Québec a été considérée	• 5 (Témiscouata)	6
Orléans Express Inc. (à l'est de Québec) Une grande partie du parcours (17 municipalités au Bas-Saint-Laurent et 22 en Gaspésie) n'ont pas encore de service municipalisé. Sont considérés uniquement les services locaux du transporteur	• 10 (Bonaventure-Avignon) • 4 (Des Marées) • 5 (Matapédia) • 7 (Mitis) • 7 (Matane) • 2 (Bellechasse)	48 (2)
Orléans Express Inc. (à l'ouest de Québec) Sont considérés uniquement les services locaux, au nord du Fleuve Saint-Laurent	• 7 (Portneuf) • 2 (Maskinongé) • 3 (d'Autray) • 6 (Shawinigan)	26 (3)

1. Nous n'avons pas retenu les services des entreprises offrant des services interurbains express (reliant strictement 2 extrémités) tels que Saguenay-Québec, Québec-Montréal et Montréal-Sherbrooke. Nous n'avons pas retenu non plus les services hors-Québec des entreprises qui ne desservent pas significativement des localités au Québec tels que : Montréal-Toronto, Montréal-Ottawa, Montréal-New-York. Ont aussi été éliminés les entreprises offrant des services sur des territoires où il n'y a aucun OTC relié (St-Félicien-Chibougamau, Tadoussac-Saguenay, Gatineau-Grands-Remous, ...) et les services interurbains fournis par des OTC sans permis, soient Acti-bus (Coaticook) et CRTL (Lanaudière).

2. Nous avons estimé ce nombre à partir des déplacements potentiels à partir des territoires des OTC en direction des centres administratifs régionaux qui sont (Montmagny, Rivière-du-Loup, Rimouski et Matane).

3. Même que 2, mais pour Trois-Rivières, Québec et Montréal.

Au total, c'est 177 terminus, sur les 252 existants, qui sont disséminés en lots (dont la taille varie de 2 à 16) à l'intérieur de territoires des OTC. Pour chaque situation, la prise en charge par l'autorité municipalisée de déplacements interurbains, à l'intérieur du territoire sur lequel il exerce sa juridiction, affectera potentiellement la stabilité du réseau interurbain à permis, sa connectivité et son achalandage.

Le nombre est encore plus grand si on examine les possibilités d'extension des services à l'extérieur d'un territoire par l'initiative de la municipalité dans le cadre d'entente entre MRC ou entre municipalité. Cependant, le total est impossible à établir puisque certaines municipalités sont comptées en double selon les possibilités d'extra-territoire en provenance d'un OTC ou d'un autre dans sa direction. Donc, la dernière colonne du tableau doit être interprétée uniquement en examinant les lignes une à une et non pas dans son ensemble.

La conséquence inéluctable est donc évidente. Au fur et à mesure que les autorités municipales se doteront de services de transport collectif à l'intérieur des territoires sur lesquels ils ont autorisé, les

services interurbains opérés en vertu de permis de la CTQ déperiront. Le seul mécanisme régissant les relations entre ces deux niveaux de service en est un qui évince l'autorité interurbaine lorsque la préoccupation urbaine ou régionale est exprimée.

De fait, l'absence de coordination entre les deux juridictions fait en sorte que l'évolution du transport engendrée grâce à la mobilisation locale appauvrit ces mêmes localités des services interurbains qui les desservent à une échelle plus vaste. Ainsi, une action positive à l'intérieur d'une municipalité ou d'un regroupement de municipalité engendre des effets négatifs sur la connectivité de ce territoire avec les autres territoires.

Dans une situation idéale, les conséquences des actions positives et porteuses en terme de mobilité des personnes posées par des élus d'un territoire ne devraient pas engendrer des conséquences néfastes sur la mobilité de ces mêmes personnes lorsqu'elles veulent aller à l'extérieur de ce territoire ; surtout que la juridiction encadrant ces deux réseaux est inscrite dans une même loi, la *Loi sur les transports*.

8. Recherche d'intégration des actions

La *Loi sur les transports* établit ces deux régimes : le régime local et/ou régional confié aux élus des territoires (Art. 48.18 à 48.31) et soutenu par des programmes d'encouragement financiers nationaux, et le régime interurbain confié à la Commission des transports du Québec (Art.5 par.c) avec un mandat de subvenir au meilleur service public possible, par le biais de monopoles stratégiques et une approche d'inter-financement des services interurbains.

L'état québécois n'a pas voulu se substituer aux élus locaux quant à la provision de services de mobilité à l'intérieur des territoires municipaux et a, en conséquence, prévu que la CTQ procéderait à la réduction ou à l'annulation des permis en place lorsque ceux-ci entreraient en concurrence avec la volonté des élus locaux. Cependant, comme il a été démontré, l'action locale enclenchant l'action de la CTQ pour la diminution du réseau interurbain provoque l'effritement de ce dernier.

Comment concevoir des actions intégrées maintenant ?

Conceptuellement, les deux types de services sont des services complémentaires, non concurrents. L'un étant de nature locale, dont les liens avec la collectivité sont très serrés, disponibles aux besoins variés, sur mesure et comptant sur l'effort de tous; et l'autre de nature nationale reliant les territoires sur la base de services structurés, réguliers, fiables qui sont le lien entre les centres des territoires. L'un émerge et s'adapte aux besoins locaux exprimés, l'autre est d'intérêt territorial plus vaste et permet des échanges entre les territoires.

Le contexte historique qui a mené au réseau interurbain actuel a été longuement présenté. C'est le fruit d'une évolution de plusieurs décennies et le résultat d'une recherche d'équilibre national. Le contexte dans lequel le gouvernement du Québec a légiféré et mis sur pied des programmes pour favoriser la mobilité locale a également été rapporté. Ces deux démarches furent menées de manière parallèle, comme s'il n'avait pas été prévu que les deux régimes puissent se croiser ou se nuire à un moment donné. Pourtant, c'est maintenant le cas.

Le mécanisme d'arbitrage entre ces deux pouvoirs, c'est-à-dire l'obligation pour la CTQ d'annuler des permis ou des parties de permis qui entrent en concurrence avec des services relevant d'autorités municipales est fondé sur la présomption que l'action locale d'un service municipalisé sur une activité à permis n'a d'effet que sur l'activité de transport locale de ce permis. Il apparaissait d'ailleurs peu probable que de tels services municipalisés émergent à cette vitesse et en telle quantité (voir Figure 2) et qu'ils se développent hors-territoire.

C'est comme si le programme d'encouragement aux autorités locales avait atteint son objectif trop rapidement pour permettre aux autres niveaux de s'ajuster. En effet, le programme mis en place a eu beaucoup de popularité, a suscité l'implication de plusieurs acteurs municipaux et la mobilisation a été rapide. Les fusions municipales et l'agrandissement des zones d'influence des grandes agglomérations ont aussi encouragé l'accroissement de la revendication par les citoyens de services de transport collectifs accrus. Il reste maintenant à ajuster les autres composantes du modèle puisque la modification de l'une des couches entraîne nécessairement l'évolution de l'ensemble.

Il appert que dans les deux cas décrits (Section 6), certains bouleversements à l'échelle régionale sont survenus et que les leçons à en tirer de même que les projections qui en ont été faites au reste du territoire menacent d'engendrer des bouleversements à l'échelle nationale.

Or, la notion d'échelle n'est pas applicable qu'aux bouleversements. Le fait que des réseaux soient municipaux ou régionaux sous l'autorité d'élus, et qu'un autre réseau soit national est en soi un constat que des réseaux de différentes échelles sont en place.

Pour le percevoir, il est facile d'établir que le déplacement d'un passager en autocar interurbain entre Toronto et Drummondville relève d'une échelle et qu'il se réalise sur un réseau ayant des manières de faire adaptées à cette échelle (par exemple, l'arrivée en un lieu unique appelé terminus). Le déplacement de ce même passager du terminus jusqu'à sa résidence en banlieue est d'un autre niveau et exige d'autres conditions d'exploitation et d'autres légitimités, de transport urbain par exemple.

Il ne reste donc qu'à proposer des actions pour réunir ces deux échelles et ainsi, améliorer l'offre de mobilité à la population rurale québécoise dans son ensemble.

8.1 Recommandations

Les composantes fonctionnelles présentées par Élodie Castex au début du document sont de trois niveaux (Figure 4) :

- La gestion, regroupant l'autorité organisatrice et le mode d'exploitation retenu,
- La cible, ayant des caractéristiques d'espace (territoire) et de clientèle, et
- Le fonctionnement étant l'expression de l'offre en termes de déplacement proposé, d'horaires disponibles et de tarifs.

L'examen des deux situations (Laurentides et Berthier) a permis d'illustrer que les modifications apportées par des autorités municipales ont modifié à la hausse l'offre locale, et à la baisse l'offre interurbaine. Le problème étant finalement l'absence d'interconnexion entre les réseaux parce qu'ils sont à deux échelles différentes.

Les réseaux étant à deux échelles différentes, et ayant deux modes de fonctionnement différents ne sont pas interconnectés. Ceci en dépit du fait qu'ils partagent une cible de clientèle commune qui est la population en général, ainsi que le territoire desservi.

Les éléments de fonctionnement permettant l'interconnexion recherchée peuvent être listés comme suit :

- L'existence de points de transfert communs aux deux réseaux,
- Les caractéristiques de la tarification (rabais appariés par type de clientèle, escomptes pour aller-retour, gratuité pour enfants dont l'âge est inférieur à un niveau donné),
- La capacité de vendre des titres de transports des deux réseaux en un même point et en continuité pour éviter les interruptions pour acheter des titres en des points intermédiaires,
- L'appariement des horaires et la capacité de garantir la réalisation des transferts aux points intermédiaires,
- Le traitement des bagages et autres accessoires tels les vélos,
- L'accès égal pour les personnes handicapées ou ayant besoin d'assistance (accompagnateurs, chien-guide,...),
- La possibilité de trouver en un lieu l'ensemble des informations disponibles afin de simplifier la recherche d'information par l'utilisateur potentiel.

Il n'est pas question ici de vouloir uniformiser les éléments constituant de l'offre de service, mais plutôt d'une harmonisation et d'une collaboration entre les échelles pour favoriser la complémentarité des déplacements locaux, régionaux et interurbains. Les services peuvent être produits de manières différentes et le fonctionnement peut différer, mais il faut en faire un tout intégré et cohérent qui favorise la continuité et la complémentarité.

Tel qu'énoncé en introduction, la mobilité fait partie des ressources d'un territoire. La mise en relation des services est une condition essentielle à l'accroissement de la fréquentation et au développement de ladite ressource nationale. Il est aussi évident que ce n'est pas suffisant d'énoncer que les services doivent être mieux interconnectés. Il faut également convaincre, sinon contraindre, les autorités organisatrices et leurs gestionnaires pour qu'ils travaillent ensemble et se complètent au lieu de se concurrencer.

Puisque les pouvoirs habilitants instituant les deux régimes sont sous l'égide du législateur québécois et installés dans la même loi, il lui revient donc de statuer sur leur complémentarité et d'imposer aux institutions agissant sur le territoire d'aller en ce sens.

Les recommandations pour ce faire sont :

- Que le gouvernement du Québec, en vue de favoriser l'interconnexion entre les deux échelles se dote de pouvoirs nouveaux lui permettant d'agir dans des situations conflictuelles, tels que la possibilité d'imposer aux parties des activités de conciliation ou encore de permettre de modifier un permis interurbain ou un devis de service local;
- Qu'un mécanisme soit mis en place pour permettre aux titulaires de permis interurbains d'être informés de l'intention des instances municipales de mettre en place de nouveaux services municipalisés, afin d'évaluer à l'avance les impacts potentiels sur les services interurbains affectés;
- Que la mise en place de services interurbains par les instances municipales soit conditionnelle au maintien par celle-ci de la connectivité complète desdits services avec le reste du territoire québécois.

9. Conclusion

Ce document s'inscrit dans une volonté, exprimée dès le début, de favoriser le transport collectif sur le territoire québécois. Il aborde des aspects peu documentés et qui jusqu'à maintenant ont peu suscité l'intérêt des chercheurs. Le focus était surtout urbain; là sont les densités élevées, les budgets de recherche et les volumes de déplacement d'intérêt. Quant aux déplacements interurbains, la documentation qui les concerne est surtout de nature juridique et associée au régime de permis de transport mis en place par le législateur et arbitré par le tribunal qu'est la Commission des transports du Québec.

Deux types de réseaux, deux encadrements institutionnels, deux modes de fonctionnement sont en place, mais sur un même territoire et pour desservir la même population.

Il a été démontré dans ce document que la mobilité collective locale des personnes vivant en milieu rural et la mobilité interurbaine des personnes sur tout le territoire québécois sont liées.

Afin de ne pas biaiser la lecture du présent document et de favoriser que les recommandations s'inspirent des faits et non du droit, le fait que la *Loi sur les transports* crée une obligation en ce sens à son ministre des Transports n'a pas été mentionné. Cependant, il y (L.R.Q. c. T.12, art.3) est stipulé que :

Le ministre doit dresser un plan des systèmes de transport au Québec, faire la nomenclature des coûts, tarifs de transports et, sujet à l'approbation du gouvernement, prendre les mesures destinées à les améliorer en les coordonnant et en les intégrant

C'est bien de cet effort de coordination et d'intégration dont il a été question.

Nous espérons avoir clairement énoncé que le transport collectif municipalisé et le transport interurbain sont tous les deux essentiels. Puisqu'ils sont d'échelles différentes, ils sont différents dans leur légitimité et dans leur fonctionnement. Mais puisqu'ils s'adressent aux mêmes usagers et couvrent des territoires communs, ils doivent œuvrer ensemble à la meilleure proposition possible de mobilité.

ANNEXE 1

Permis (partie) de transport interurbain (2008-12-11)
Galland Laurentides Ltée

NEQ : 1163006043

GALLAND LAURENTIDES LTEE
3874, chemin du Souvenir
Laval QC H7V 1Y4

Nature du permis : Régulier
Date de début : 2005-07-15

Numéro de décision : MPVC05-00082
Décision en vigueur le : 2005-07-15

La date initiale du permis autorisant ce service est le : 1967-09-22

DESCRIPTION VÉHICULE(S) :

Catégorie 1: un autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours et muni des équipements suivants: un compartiment à bagages, un porte-bagages intérieur, des sièges à dossier inclinable, un système de climatisation et un cabinet de toilette
Catégorie 2: un autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours auquel il manque au moins un des équipements énumérés à la catégorie 1 prévue par le Règlement sur le transport par autobus
Catégorie 3: un autobus construit pour le transport urbain
Catégorie 4: un autobus construit sur un châssis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle et muni des équipements suivants: des sièges à dossier inclinable, un système de climatisation et un cabinet de toilette
Catégorie 5: un autobus construit sur un châssis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle auquel il manque au moins un des équipements énumérés à la catégorie 4 prévue par le Règlement sur le transport par autobus
Catégorie 6: un minibus ou un autobus de dimension réduite construit pour le transport de 8 à 15 personnes. Cependant, la capacité minimale est de 10 personnes lorsque le minibus utilisé a été construit après le 26 janvier 1995

TERRITOIRE(S) AUTORISÉ(S) :

De Montréal (66023) à Sainte-Agathe-des-Monts (78032)

PARCOURS:

- Dans Montréal: Suivant entente avec les autorités municipales.
- Autoroute 15: De Montréal à la sortie 41.
- Route 117: De Saint-Jérôme à Sainte-Agathe-des-Monts.
- Dans Saint-Jérôme et Sainte-Agathe-des-Monts: Suivant entente avec les autorités municipales.

PARCOURS ALTERNATIFS:

Page 1 de 2

-
- Route 364: De Piedmont à Morin-Heights.
 - Route 29: De Morin-Heights à Sainte-Agathe-des-Monts.

HORAIRE ET FRÉQUENCE:
Selon l'horaire autorisé au dossier.

CLIENTÈLE:
Public en général.

CONDITIONS ET RESTRICTIONS :
Le titulaire a le droit de desservir les municipalités situées sur son parcours, sauf,

- Pas de service local de Montréal (66023) à Saint-Jérôme (75017) y compris les municipalités intermédiaires.
- Le titulaire est autorisé à arrêter son service à Morin-Heights (77050) et Saint-Adolphe-d'Howard (77065).
- Le titulaire est autorisé à desservir Val-Morin (78005).
 - Le titulaire est autorisé à donner un service partiel de Saint-Adolphe-d'Howard (77065) à Sainte-Agathe-des-Monts (78032).
- Le titulaire est autorisé à donner un service partiel de Sainte-Agathe-des-Monts (78032) à Piedmont (77030).
- Le titulaire est autorisé à donner un service partiel de Saint-Jérôme (75017) à Sainte-Agathe-des-Monts (78032).

ANNEXE 2

**Grille horaire (2010-01-14)-
Galland Laurentides Ltée**

No parcours : 6M001387-P056

Titulaire : GALLAND LAURENTINES LTEE

No demande : 3-M-00000C-599-P

De : Montréal

De : Montréal

Date de début : 2010-01-14

No permis :

6M001387-019A

6M001387-020A

No décision/constat : MFVC10-00003

À : Mont-Laurier

À : Mont-Tremblant

No voyage :

No horaire :

Fréquence :

Direction :

Séq	Territoire : site	station	1 LMWJV aller	2 SD aller	3 SD aller	4 LMWJVSD aller	5 VD aller	6 LMWJVSD aller	7 LMWJVSD aller
1	Montréal : Station centrale / métro Berri-Uqam		7:30	8:00	8:30	13:00	16:15	16:15	17:30
2	Montréal : St-Denis et St-Joseph		—	—	—	—	—	—	—
3	Montréal : Jean-Talon et St-Denis		—	—	—	—	—	—	—
4	Montréal : Crémazie et St-Denis		—	—	—	—	—	—	—
5	Montréal : Lajeunesse		—	—	—	—	—	—	—
6	Montréal : Agent du nord		—	—	—	—	—	—	—
7	Laval : terminus "Cartier"		7:55	8:25	8:55	13:25	16:45	16:45	17:55
8	Saint-Jérôme : Gare intermodale		8:35	9:00	9:30	14:15	17:40	17:40	—
9	Saint-Jérôme :		8:40	9:05	9:35	14:20	17:45	17:45	—
10	Saint-Jérôme : Lafontaine (jct 117 & Bélanger)		—	—	9:45	—	17:55	17:55	—
11	Prévost : Station Filion		—	—	9:48	—	17:58	17:58	—
12	Prévost : Lesage (rte 117 / Lac Écho)		—	—	9:53	—	18:03	18:03	—
13	Prévost : Shawbrige (jct 117 & de la Station)		—	—	9:55	—	18:05	18:05	—
14	Saint-Sauveur : Avila (montagne en saison)		—	—	—	—	—	—	—
15	Saint-Sauveur : Saint-Sauveur		9:00	9:20	—	14:40	18:15	18:15	—
16	Piedmont : (jct 117 & chemin de la Gare)		—	—	10:05	—	18:20	18:20	—
17	Piedmont : ch. Mont Gabriel / rte 117		—	—	10:07	—	18:22	18:22	—
18	Sainte-Adèle : Mont-Roland, jct 117 / St-Joseph		—	—	10:11	—	18:26	18:26	—
19	Sainte-Adèle : jct 117 / Valiquette		9:10	9:30	10:15	14:50	18:30	18:30	—
20	Sainte-Adèle : Montée à Séraphin / rte 117		—	—	10:19	—	18:34	18:34	—
21	Sainte-Adèle : Lac Millette / rte 117		—	—	10:23	—	18:38	18:38	—
22	Val-Morin : jct 117 & rue Morin		—	—	10:27	—	18:42	18:42	—
23	Val-David : jct 117 & chemin de la Vallée Bleue		—	—	10:31	—	18:46	18:46	—
24	Sainte-Agathe-des-Monts :		9:30	9:50	10:35	15:10	18:50	18:50	19:05
25	Lanier : face à l'église		—	—	—	—	—	—	—
26	Saint-Donat : Jct routes 125 et 329		—	—	—	—	—	—	—
27	Saint-Donat : village		—	—	—	—	—	—	—
28	Saint-Donat : Manoir des Laurentides		—	—	—	—	19:25	—	—
29	Saint-Faustin - Lac-Carré : Principale		9:45	—	10:50	—	—	19:05	—

No voyage :

No horaire :

Fréquence :

Direction :

Séq	Territoire : site	station	1 LMWJV aller	2 SD aller	3 SD aller	4 LMWJVSD aller	5 VD aller	6 LMWJVSD aller	7 LMWJVSD aller
30	Saint-Faustin - Lac-Carré : Mont Blanc (en saison)		—	—	—	—	—	—	—
31	Mont-Tremblant : Saint-Jovite 111 Montée Ryan		10:10	10:25	11:00	15:40	—	19:20	19:45
32	Mont-Tremblant : Saint-Jovite		—	—	11:05	15:45	—	19:25	—
33	Mont-Tremblant : Lac Mercier		—	—	—	—	—	—	—
34	Mont-Tremblant : Auberge de Jeunesse		—	—	—	—	—	—	—
35	Mont-Tremblant : Lac Tremblant / ch. Pinoteau		—	—	—	—	—	—	—
36	Mont-Tremblant : montagne		—	—	11:20	16:00	—	19:40	—
37	La Conception : jct 117 & rue principale		—	—	—	—	—	—	—
38	Labelle : 7109 Curé Labelle		10:30	10:45	—	—	—	—	20:05
39	Labelle : Chemin La Minerve / rte 117		—	—	—	—	—	—	—
40	Rivière-Rouge : L'Annonciation		10:50	11:05	—	—	—	—	20:25
41	Rivière-Rouge : Ch. Lac-Nominingue Sud / rte 117		—	—	—	—	—	—	—
42	Rivière-Rouge : Ch. L'Ascension / rte 117		—	—	—	—	—	—	—
43	Nominingue :		—	—	—	—	—	—	—
44	Rivière-Rouge : Ch. Lac-Nominingue Nord / rte 117		—	—	—	—	—	—	—
45	Rivière-Rouge : Ch. Ste-Véronique / rte 117		11:05	11:20	—	—	—	—	20:40
46	Lac-Sagouay : 271 rte 117		11:15	11:30	—	—	—	—	20:50
47	Lac-des-Écorces : 265 boul. St-François sud		11:30	11:45	—	—	—	—	21:05
48	Mont-Laurier : 420 rue Albany-Paquette		11:40	11:55	—	—	—	—	21:15

Aucune remarque pour cette grille

Légende : L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi S : samedi D : dimanche
— : pas de service ***** : sur demande / / / / : autre —> : aller <— : retour

No parcours : 6M001387-P056
Titulaire : GALLAND LAURENTIDES LTEE
No demande : 3-M-00000C-599-P
De : Montréal
De : Montréal

À : Mont-Laurier
À : Mont-Tremblant

		No voyage :		8	9	10	11	12	13	14	15
		No horaire :		LMWJVSD	LMWJV	SD	LMWJVSD	LMWJVSD	VD	LMWJVSD	SD
		Fréquence :		aller	retour	retour	retour	retour	retour	retour	retour
		Direction :									
Séq	Territoire : site	station									
1	Montréal : Station centrale / métro Berri-Uqam			22:00	12:45	13:00	15:40	20:00	22:10	22:10	23:45
2	Montréal : St-Denis et St-Joseph			-----	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****
3	Montréal : Jean-Talon et St-Denis			-----	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****
4	Montréal : Crémazie et St-Denis			-----	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****
5	Montréal : Lajeunesse			-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
6	Montréal : Agent du nord			-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
7	Laval : terminus "Cartier"			-----	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****
8	Saint-Jérôme : Gare intermodale			22:55	11:30	11:45	14:25	18:45	21:00	21:00	22:40
9	Saint-Jérôme :			22:55	11:35	11:50	14:30	18:50	21:05	21:05	22:45
10	Saint-Jérôme : Lafontaine (jct 117 & Bélanger)			-----	-----	-----	-----	18:35	-----	-----	-----
11	Prévost : Station Filion			-----	-----	-----	-----	18:32	-----	-----	-----
12	Prévost : Lesage (rte 117 / Lac Écho)			-----	-----	-----	-----	18:27	-----	-----	-----
13	Prévost : Shawbrige (jct 117 & de la Station)			-----	-----	-----	-----	18:25	-----	-----	-----
14	Saint-Sauveur : Avila (montagne en saison)			-----	-----	-----	-----	18:17	-----	-----	*****
15	Saint-Sauveur : Saint-Sauveur			23:10	11:05	11:20	14:00	18:15	20:45	20:45	22:20
16	Piedmont : (jct 117 & chemin de la Gare)			-----	-----	-----	13:55	18:10	-----	-----	-----
17	Piedmont : ch. Mont Gabriel / rte 117			-----	-----	-----	13:50	18:05	-----	-----	-----
18	Sainte-Adèle : Mont-Roland, jct 117 / St-Joseph			-----	-----	-----	13:47	18:02	-----	-----	-----
19	Sainte-Adèle : jct 117 / Valiquette			23:25	10:55	11:10	13:45	18:00	20:35	20:35	22:10
20	Sainte-Adèle : Montée à Séraphin / rte 117			-----	-----	-----	13:40	17:55	-----	-----	-----
21	Sainte-Adèle : Lac Millette / rte 117			-----	-----	-----	13:35	17:50	-----	-----	-----
22	Val-Morin : jct 117 & rue Morin			-----	-----	-----	13:32	17:47	-----	-----	-----
23	Val-David : jct 117 & chemin de la Vallée Bleue			-----	-----	-----	13:30	17:45	-----	-----	-----
24	Sainte-Agathe-des-Monts :			00:30	10:35	10:50	13:20	17:35	20:15	20:15	21:50
25	Lantier : face à l'église			-----	-----	-----	-----	-----	19:50	-----	-----
26	Saint-Donat : Jct routes 125 et 329			-----	-----	-----	-----	-----	19:35	-----	-----
27	Saint-Donat : village			-----	-----	-----	-----	-----	19:32	-----	-----
28	Saint-Donat : Manoir des Laurentides			-----	-----	-----	-----	-----	19:30	-----	-----
29	Saint-Faustin - Lac-Carré : Principale			-----	-----	-----	-----	-----	-----	20:00	-----

		No voyage :		8	9	10	11	12	13	14	15
		No horaire :		LMWJVSD	LMWJV	SD	LMWJVSD	LMWJVSD	VD	LMWJVSD	SD
		Fréquence :		aller	retour	retour	retour	retour	retour	retour	retour
		Direction :									
Séq	Territoire : site	station									
30	Saint-Faustin - Lac-Carré : Mont Blanc (en saison)			-----	-----	-----	-----	17:20	-----	-----	-----
31	Mont-Tremblant : Saint-Jovite 111 Montée Ryan			0:50	10:10	10:25	12:50	17:05	-----	19:45	21:20
32	Mont-Tremblant : Saint-Jovite			-----	-----	10:15	12:45	17:00	-----	-----	21:15
33	Mont-Tremblant : Lac Mercier			-----	-----	-----	12:38	16:53	-----	-----	21:08
34	Mont-Tremblant : Auberge de Jeunesse			-----	-----	-----	12:35	16:50	-----	-----	21:05
35	Mont-Tremblant : Lac Tremblant / ch. Pinoteau			-----	-----	-----	12:32	16:47	-----	-----	21:02
36	Mont-Tremblant : montagne			-----	-----	-----	12:30	16:45	-----	-----	21:00
37	La Conception : jct 117 & rue principale			*****	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
38	Labelle : 7189 Curé Labelle			1:10	9:40	9:55	-----	-----	-----	19:10	-----
39	Labelle : Chemin La Minerve / rte 117			-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
40	Rivière-Rouge : L'Annonciation			1:25	9:20	9:35	-----	-----	-----	18:50	-----
41	Rivière-Rouge : Ch. Lac-Nominingue Sud / rte 117			-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
42	Rivière-Rouge : Ch. L'Ascension / rte 117			-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
43	Nominingue :			-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
44	Rivière-Rouge : Ch. Lac-Nominingue Nord / rte 117			-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
45	Rivière-Rouge : Ch. Ste-Véronique / rte 117			*****	9:05	9:20	-----	-----	-----	18:35	-----
46	Lac-Saguy : 271 rte 117			*****	8:55	9:10	-----	-----	-----	18:25	-----
47	Lac-des-Ecorces : 265 boul. St-François sud			*****	8:40	8:55	-----	-----	-----	18:10	-----
48	Mont-Laurier : 420 rue Albany-Paquette			2:15	8:30	8:45	-----	-----	-----	18:00	-----

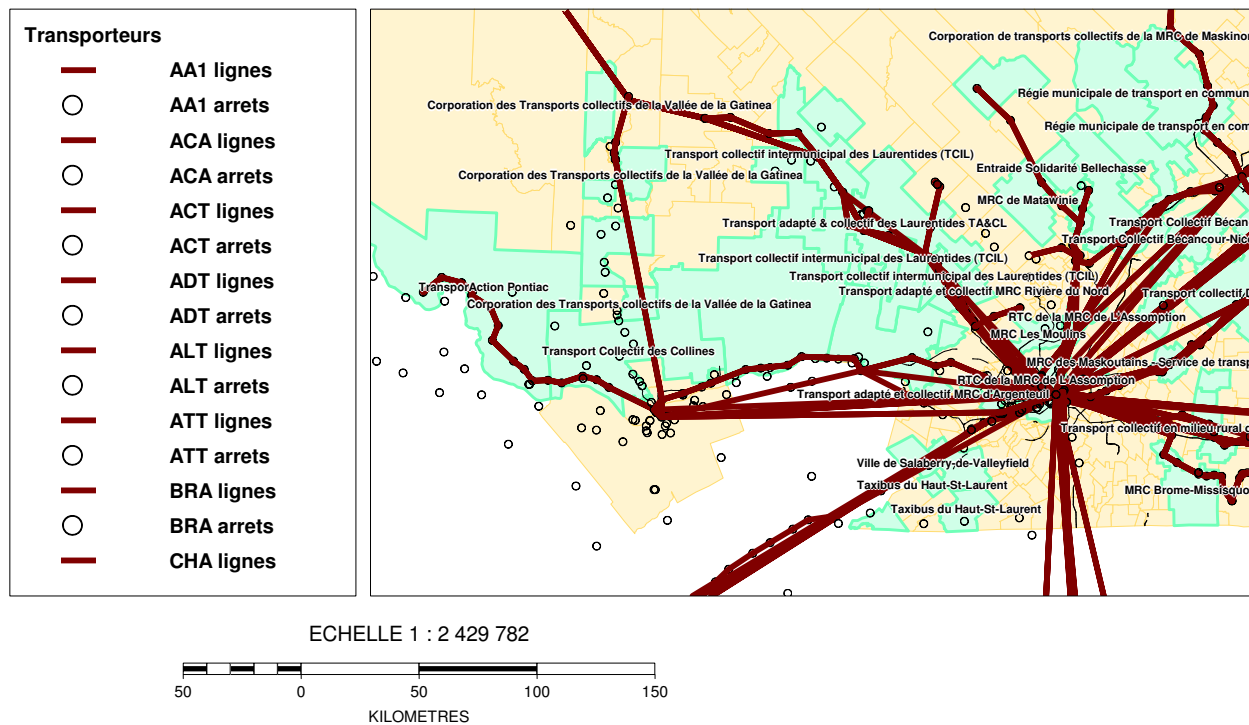
Aucune remarque pour cette grille

Légende : L : lundi M : mardi W : mercredi J : jeudi V : vendredi S : samedi D : dimanche
----- : pas de service ***** : sur demande / / / / : autre ----> : aller ----> : retour

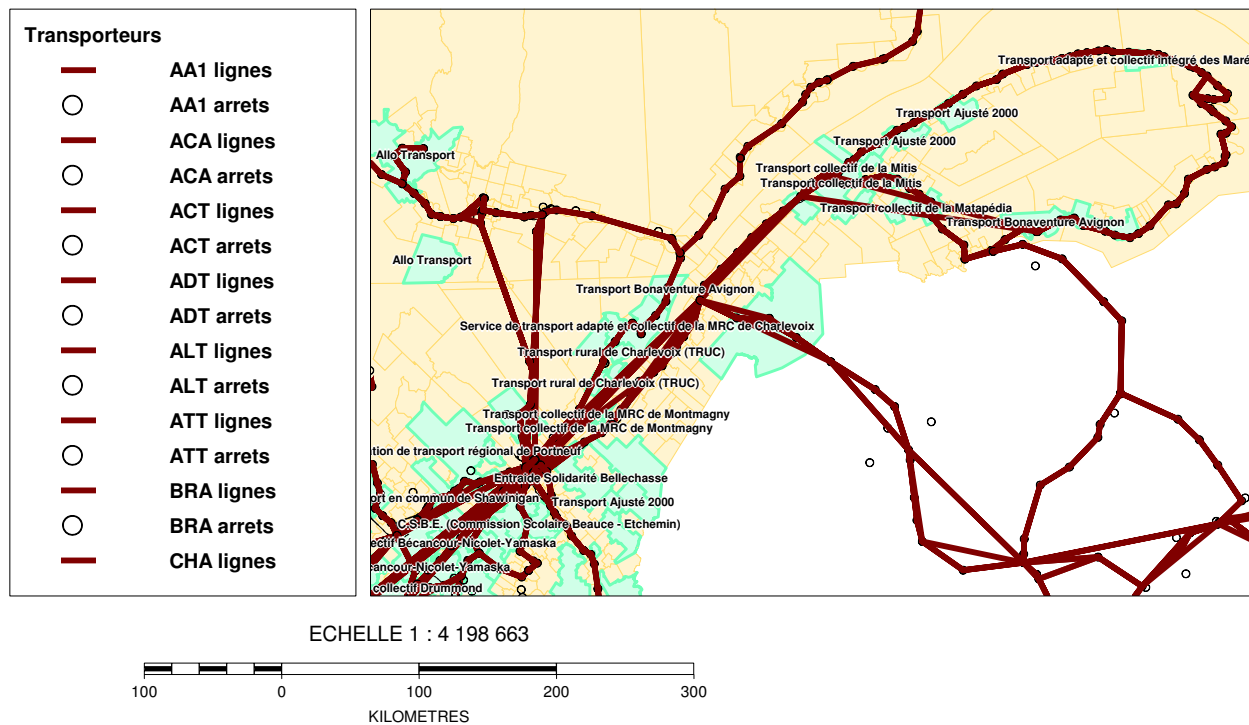
ANNEXE 3

Illustration des écrans de croisement des réseaux et services

Ouest du Québec



Est du Québec



<http://132.207.98.209/apaq/apaq.mwf>

24 mai 2010 13:22

BIBLIOGRAPHIE

CASTEX, Élodie. 2007. *Le Transport À la Demande (TAD) en France: de l'état des lieux à l'anticipation*. Thèse de doctorat, Avignon : Université d'Avignon et des pays de Vaucluse, 478 pages.

RESCENTHALER, G.B., 1981, *Performance et réglementation: le transport interurbain par autobus au Canada*, Consommation et Corporation Canada, Bureau de la politique de concurrence, Ottawa.

Comité sénatorial permanent des transports et des communications. 2002. *Le transport par autocar au Canada, Troisième rapport*. Sous la présidence de l'honorable Joan Fraser. Ottawa.

Ministère des Transports du Québec. 1996. *Bilan et perspectives*. Sous la coordination de Claude Martin. Direction des communications MTQ, Québec. 481 pages.