

WEBINAIRE DU 24 FÉVRIER 2022

LE TRANSPORT COLLECTIF

Animation :

M. André Lavoie (Président à l'Association des transports collectifs ruraux du Québec- ATCRQ et DG, Roulons VERT, CGD Mauricie / Centre-du-Québec

Mme. Valérie Bellerose (Directrice générale, Corporation de transports collectifs de Maskinongé)

Mme. Marie-Andrée Pichette (DG de la Régie de transport de la Gaspésie-Îles de la Madeleine- RÉGIM)

Introduction

M. Lavoie explique, d'entrée de jeu, que les transports collectifs en région et dans les zones métropolitaines sont très différents. Pourtant les politiques nationales sont souvent réalisées en fonction de ce qui se passe en ville. En fait, les enjeux-besoins sont les mêmes qu'en ville mais les ressources, le territoire et la complexité sont très différentes pour ce qui est du milieu rural.

Plan de présentation

1. Constats
2. Responsabilité et gouvernance
3. Acteurs en transport de personnes
4. Étapes de mise en œuvre
5. Ressources nécessaires
6. Pièges à éviter et conditions gagnantes

1. Constats

Les enjeux sont les mêmes (ville-rurale) puisque les gens ont besoin de se déplacer pour aller à leur travail, à leurs activités ou à l'école. Ce sont plutôt les moyens et les ressources qui diffèrent grandement.

- Les régions regroupent le 1/3 de la population ;
- Une faible densité du fait des grands territoires donc un coût plus élevé pour le transport (particulièrement avec le prix de l'essence en augmentation) ;
- Un vieillissement de la population ;
- Une baisse ou un maintien de la population ;
- Un manque de ressources (RH, compétences, \$\$\$, logistique, informationnelle, etc.) ;
- Les enjeux en lien avec la mobilité (transport) sont de plus en plus reconnus mais à géométrie variable (certaines personnes pensent que le transport collectif c'est seulement pour ceux qui ne peuvent acheter une voiture) ;
- Il y a aussi une crise de main d'œuvre ;
- Une gouvernance en transport qui est marquée par un très grand nombre d'intervenants ;
- Une centralisation des services publics (Ex : en santé (CLSC, clinique) maintenant regroupée dans les grands centres ;
- Une augmentation de l'utilisation du transport collectif régional (cependant, la COVID a fait diminuer de 50% l'achalandage);
- Offre de service à géométrie variable;
- Un développement parfois déficient axé sur la clientèle occasionnelle.

Le transport collectif est une composante de la mobilité

La mobilité, c'est tout ce qui entoure les déplacements. On parle d'aménagement du territoire, on parle aussi de vélo, de marche, etc. C'est aussi un besoin essentiel pour la vitalité des milieux.

On développe par territoire un service qui n'a pas de frontière. Ce sont les MRC qui ont la compétence pour développer le transport collectif mais le monde ne s'arrête pas aux frontières des MRC. Les MRC ce sont des frontières administratives. En mobilité, on parle plutôt de territoires naturels de déplacements. C'est important pour éviter les développements parallèles de services. Parce que si on fait ça, on éparpille les ressources. Il vaut mieux bonifier une offre centralisée.

2. Responsabilité et gouvernance

Les lois, règlements, programmes et délégations de pouvoir

La responsabilité en transports collectifs est définie par les lois, les règlements et les programmes. (voir la présentation pour la liste des lois).

Souvent, dans les MRC, il y a une délégation de pouvoir. C'est important de comprendre qu'on peut déléguer une tâche mais pas une responsabilité. Donc, il y a des corporations/sociétés et aussi des régies.

- OMIT : Organisation municipale et intermunicipale de transport (ville moyenne)
- AOT : Autorité organisationnelle de transport (public ou indépendante)
- Régie : intermunicipale (intéressant, ils peuvent percevoir des taxes)

Dans la loi du transport ce sont les municipalités qui ont la responsabilité d'organiser les transports. Toutefois, les subventions sont versées aux MRC. Celle-ci peuvent déclarer compétence ou bien ils ont la possibilité de mandater un OBNL pour gérer le service. Il y a aussi une disposition dans la loi pour qu'une municipalité organise son propre transport.

78 sur 94 MRC organisent leurs transports collectifs.

Donc, ici la responsabilité conditionne le territoire de développement, parfois le développement se fait à l'intérieur de frontières MRC, mais les besoins sont souvent au-delà des frontières.

Transport adapté est la responsabilité des municipalités. Ils ont l'obligation de ce service. Ils peuvent néanmoins déléguer à un OBNL ou à une MRC.

Environnement présent

Présentation de MTQ, constat intéressant : « *S'il y a 12 organisations en transport collectif et adapté qui couvre + de 50% du transport de personnes, pourquoi y a-t-il 101 de nécessaires pour couvrir le reste de la population ?* »

Donc, TROP d'organisations, mais le regroupement sera inévitable dans l'avenir contenu du manque de main-d'œuvre.

Les autres organisations en dehors des sociétés de transports

Ce sont les autorités d'organisations de transports AOT et ce sont des OBNL.

- Ils peuvent faire juste du transport collectif
- Ils peuvent faire Juste du transport adapté
- Ou les deux

Paramunicipal (+50% du CA sont des élus et subventions muni.), ou indépendant (OBNL)

Les MRC

C'est un bureau à l'intérieur de la MRC, comme les autres services (Urbanisme, évaluation municipale, etc.) C'est très variable d'une MRC à une autre quant aux types de services offerts (collectif, adapté, transport pers.).

Donc, en ce qui concerne les structures et les organisations de gouvernance, c'est trop complexe pour en parler ici (un vrai zoo !). Quelle structure, organisation et gouvernance est la meilleure, ça dépend de ce que vous voulez faire.

Co-voiturage, vélos-services, autos-partage ou micro-transit

Qui est responsable ... personne.

3. Acteurs en transport de personnes

Valérie du CTC Maskinongé fait la présentation.

Malgré les compétences et responsabilités municipales, il y a beaucoup de gens et d'organisations qui veulent faire du transport car il y a toujours des gens qui se déplacent sur un territoire. À la CTC, on prend la demande en transport de la personne qu'on jumelle avec l'offre des transporteurs. Dans certaines régions, ils ont leur propre flotte, chez nous on a des ententes avec des transporteurs. Voir le graphique (Budget, demande, offre) dans la présentation *powerpoint*.

Les acteurs en transport sont multiples. Il y aussi beaucoup de types de véhicules. C'est important de connaître l'offre des transporteurs sur notre territoire pour être en mesure de bien répondre à la demande.

L'importance d'une organisation régionale est majeure en termes de connectivité. Par exemple, en Mauricie, il y a deux pôles urbains avec chacun leur transporteur et, entre ceux-ci, des milieux ruraux (3 MRC) donc on doit négocier et travailler à l'arrimage. André donne aussi l'exemple du développement intérieur MRC. Parfois les élus aimeraient garder leurs gens à l'intérieur de leur MRC, mais les besoins réels sont de se déplacer à l'extérieur du territoire.

De plus, il faut faire attention (au transport "illégal"). Il y a beaucoup de lois qui régissent le transport.

Fournisseurs de transport dédiés (sectoriels).

- Transport scolaire
- Transport adapté
- Service de santé (fondation hospitalier, fondation privée,)
- Service d'accompagnement (centre d'actions bénévoles,)
- Service nolisé

Territoire de services

- Service local (municipalité – transport adapté)
- Service inter-MRC (régional, transport collectif)
- Service inter-régional (Québec)

Les gens suivent les routes, ils ne s'arrêtent pas aux frontières administratives.

Attention au mot RÉGION. Parfois, dans certains programmes, le mot est utilisé pour désigner une MRC. Pour d'autres, c'est pour désigner une région administrative.

Clientèles cibles.

Il faut comprendre que tout part du besoin. Avoir une bonne connaissance de la population et d'où viennent nos gens, c'est essentiel. Le transport collectif s'adresse à l'ensemble de la population. Néanmoins, on peut répondre aussi à des besoins plus précis d'organismes communautaires par exemple. La clientèle-santé va augmenter. Ça implique beaucoup de transports qui se font sur de longue distance et qui parfois nécessitent de l'accompagnement.

Souvent dans les territoires, on travaille pour optimiser les services pour répondre au besoin de la population mais chacun de notre côté donc en « SILO ». D'où la nécessité de se concerter.

Le transport n'est pas une chasse-gardée de MRC parce que plusieurs acteurs sont impliqués. Ça intègre beaucoup de personnes pour le réaliser. C'est ensemble qu'on a la responsabilité partagée.

4. Étapes de mise en œuvre

L'œuf ou la poule ? Est-ce qu'on commence à développer un service et l'habitude (l'usage) puis on adapte. Ou, on valide l'habitude ou l'usage et on développe un service.

Valérie, souligne en rouge, que si vous n'instaurer pas de ligne de transport, les gens ne l'utiliseront pas. Donc, quand on instaure des lignes, on développe l'utilisation et le besoin. Il faut instaurer d'abord pour la masse critique (déplacements quotidiens) et ensuite pour les occasionnels. Il y a beaucoup de transport parallèle qui se développe (ex : navette pour les aînés, du transport solidaire pour les autres, etc ...).

Déterminer le besoin ou réagir à une situation. On analyse le besoin. C'est quoi l'ampleur réelle du besoin. Est-ce qu'il y a déjà un service qui peut y répondre. Qui sont les acteurs nécessaires ?

Élaborer les grandes lignes d'une organisation de service modulée aux caractéristiques des communautés et du territoire. Et avoir le bon mode (bus, taxi, mini-bus, autopartage etc.) au bon endroit.

Évaluation et obtention des ressources. (Humaine, logistique, financière, informationnelle.)

Ex : logistique- matériel (bus électrique, borne de recharge, etc).

Ex : informationnelle- les communications (faire connaître le service-important)

Vérifications légales et réglementaires. C'est quoi les contraintes et les autorisations qu'on doit avoir. Prévoir assez de temps pour ça. Ex : Instaurer une navette (micro-transit) sur le territoire (Ex : ville T-R) d'une société de transport, on doit avoir l'autorisation de la société de transport.

Évaluation du service. Puis faire des ajustements en cours de route.

Les étapes soulignées en **bleu** sont celles dont les acteurs en développement social peuvent le plus contribuer.

5. Ressources nécessaires

Financement du transport collectif régional.

PADTC 2021-2022 – Ne peut dépasser 75% des dépenses admissibles et est un montant maximum de (voir tableau selon l’achalandage- nombre de déplacements par année). Le 25% peut être déboursé par le milieu (MRC, partenaires, usagés).

Les coûts réels en transport.

Andrée insiste sur l’investissement à faire dans les Maas service de transport intelligent. On peut vraiment optimiser les transports et ça devient rentable.

Sources de financements.

Plusieurs subventions qui existent mais qui s’adressent aux MRC – monde municipal.

Les autres programmes comme (FQIS – SACAIS, nouveau horizon -aînés, ...) ce ne sont pas du \$ récurrent et c’est important en transport ça prend du permanent.

Cependant, ils peuvent permettent de développer la stratégie (mieux connaître les besoins), développer les communications, développer la technologie, évaluer les GES, etc.). Ils peuvent être très utiles en mobilité durable sur un territoire.

6. Pièges à éviter et conditions gagnantes

Les pièges

- Penser que le TC et TA ne sont pas de responsabilités municipales
- Penser que le TC c’est LA solution (il y a plusieurs modes en mobilité).
- Penser que le TC c’est juste des autobus
- Vérifier les besoins par des “études maisons” Facebook par exemple.

Conditions gagnantes

- Concertation (il y a des \$ pour des tables en transport-mobilité (multimodale);
- Tenir compte des régions limitrophes. Souvent dans les MRC rurales 50% de la population sort du territoire;
- Tarification sociale (Ex : passe moins cher pour les personnes sur l’aide sociale);
- Prévoir l’intermodalité et la multimodalité (Ex : pouvoir changer de mode de transport sur le trajet ou avoir plusieurs options);
- Très important d’avoir une vision régionale. (Ex : que les élus aient la même vision du déploiement du transport) et les différents acteurs présents;
- Planification des communications.

Question : Un participant pose une question concernant le déploiement d'un service sur 5 territoires de MRC dont l'enjeu de l'interconnectivité est important. Une communauté de pratique en transport est mise en place chez lui.

Réponse : André lui répond que ça va dépendre beaucoup de qui est autour de la table. Valérie indique qu'il faut regarder l'offre de services présente au sein des transporteurs du territoire. Qu'est-ce qui se fait déjà comme types de transport. Assoir tous les partenaires de la mobilité et les organisations qui génèrent des déplacements (Ex : entreprise Olymel, le domaine de la santé, ...). L'aspect politique est intéressant mais il peut aussi être un frein. Parfois, il faut tester et évaluer pour ensuite le présenter aux élus comme étant des résultats probants.

Question : Faire distinction entre parfois une opportunité ou parfois un piège concernant les clientèles occasionnelles. Sur son territoire, ils veulent mieux répondre à la clientèle aînée qui habite les milieux ruraux.

Réponse : Valérie indique qu'en réalité, pour organiser du transport, il faut penser à l'ensemble de la population. C'est la dualité du transport. On offre du transport pour l'ensemble de la population, créer un réseau de base pour des déplacements réguliers (travailleurs, étudiants, etc) une masse critique. Ensuite, on va vers des clientèles occasionnelles. C'est là qu'on a des besoins ou enjeux plus particuliers. On peut aller chercher ce financement là (Ex : Nou eaux Horizons pour les aînés) pour améliorer les services en fonction de ces clientèles particulières.

André ajoute que, par exemple, investir 25000\$ dans une ligne déjà existante pour ajouter 2-3 arrêts de bus de plus, cela peut être très utile.

RÉGIM – Régie intermunicipale de transport Gaspésie-Îles de la Madeleine

Le transport collectif rural

Marie-Andrée Pichette nous présente leur réseau en transport. Une régie intermunicipale c'est assez rare au Québec et c'est assez complexe à implanter. Il y a des défis, mais c'est quand même un beau modèle qui peut être soit en régie, en OBNL ou autre forme.

La régie est née d'un projet pilote en 2009 sous le nom de « *réseau de transport collectif* » financé sur 3 ans dans le cadre de la *Politique québécoise du transport collectif*. Celui-ci a démontré rapidement le besoin en transport dans la région (6 MRC). La 3^{ième} année, ils ont atteint un plateau de 66 000 déplacements par année sur un territoire qui est immense et dont la population est de 94 000 habitants.

Ainsi est venue la question : comment pérenniser le réseau et les services ? Le réseau engage une firme-conseil qui analyse les possibilités. La solution pourrait être une taxe à l'essence. Ça prend un fort consensus politique pour effectuer un travail de cette ampleur au plan régional – ainsi que la concertation, mobilisation de l'ensemble des acteurs. En ayant ce consensus, ils ont déposé une demande auprès du ministère des Finances en 2012 et puis elle a été acceptée.

Seules des organisations municipales ou des villes sont autorisées à percevoir des taxes. Donc, c'était la volonté de transformer le réseau en régie intermunicipale. La régie c'est une corporation au même titre qu'une municipalité. Elle a les mêmes pouvoirs généraux et particuliers et les mêmes obligations conférées dans la loi sur les cités et les villes. C'est une structure qui est intéressante, mais d'un autre côté très lourde. On a les mêmes obligations qu'une municipalité en termes de réglementations, les séances publiques, loi sur la transparence, etc.

Précision : la régie (RÉGIM) a la taxe mais un ne va pas nécessairement avec l'autre. C-a-d que si on est une régie on peut percevoir la taxe mais ce n'est pas parce qu'on est une régie qu'on va nécessairement être autorisé à la percevoir.

L'intérêt d'une structure comme une régie, c'est aussi l'implication des instances politiques municipales dans le développement de l'organisation. Une proximité avec le milieu politique. On se rappelle qu'avec une régie le CA est constitué que d'élus.

Il a aussi des avantages économiques à créer une régie. Particulièrement sur un grand territoire comme la Gaspésie. La régie couvre les 6 MRC. Il y a une économie en termes de logistique, de RH, etc.

Budget

Revenus; Taxe 52% (assuré et autonome), MTC 26%, services rendus 17%, quotes-parts municipales 5%

Dépenses; Administration générale 24%, transport 76%

Pour 3.5 millions par année (1.4 millions de taxes à l'essence.) Le MTC limite à 100 000 par territoire donc 600 000\$ peu importe l'achalandage. Donc, il n'y a pas incitatif économique pour l'augmentation l'achalandage.

La taxe à l'essence est une source de revenu intéressante mais difficile à budgéter puisque le prix fluctue, selon l'achalandage touristique, le transport, etc. L'électrification des transports en général va venir diminuer l'apport des taxes.

Quand il y a une bonne année (surplus) celui-ci est investie dans un fonds de développement qui permet d'investir dans des projets.

Carte du transport par la régie.

Autour de 80 000 déplacements, 21 trajets réguliers sur le territoire, horaire avec ou sans réservation, 5 jours semaine. Il y a aussi 3 MRC desservies par du transport adapté. Ils sont sous entente avec 5 transporteurs. (voir carte dans la présentation)

https://rqds.org/wp-content/uploads/2022/03/Pre%CC%81sentationRQDS2022_REGIM-1.pdf

Il y a de l'énergie mise sur le service à la clientèle et le développement de services. C'est important d'avoir une équipe qui connaît bien son territoire. Avec des réponses rapides et précises aux clients par appel, par messenger et avec des alertes texto. Un système de paiements de cartes en ligne. Wifi à bord. Support à vélo. Et un réseau d'abris bus (10 pour première phase).

Quand le réseau de base des déplacements réguliers est stabilisé, on peut aller investir dans des micro-projets. Ex : trajets spéciaux, ski-bus, navette, transport parascolaire ... C'est là que les acteurs du milieu en DS sont importants pour la connaissance fine des besoins. Et ceux-ci peuvent utiliser l'expertise de la régie.

En 2015, la régie réalise une planification stratégique avec une vision, une mission.

L'avenir sera de réaliser un plan de mobilité durable et d'électrification sur 5 ans pour l'ensemble du territoire. 6 stations de services en mobilité intégrée pour favoriser l'intermodalité des transports. Projet du réseau d'autopartage Tcité. Pour l'instant, 9 voitures en fonction. Réseau de vélo-électrique. Une plateforme unique dans l'offre de service de déplacement (maaS). Projet de co-voiturage et de voiturage (type Uber).

Question : Est-ce qu'il y a des moyens de travailler avec les services de traversier pour faciliter les liens entre les deux rives ?

Réponse : C'est géré par la société des traversiers du Québec. Bizarrement, en Gaspésie administrative, il n'y a pas de traversiers. Donc, pas de lien naturel de traverse entre Gaspésie et les îles. De plus, le traversier Matane -Baie-Comeau est sur le territoire du Bas-Saint-Laurent. Néanmoins, l'intermodalité se fait à tous les niveaux, il s'agit d'avoir les bonnes portes d'entrées.

Question : Pourquoi le choix a été de passer par la taxe sur l'essence et non via le compte de taxe municipal par exemple ?

Réponse : Pour ce qui est de la taxe sur l'essence, c'est une information que le municipal n'a pas, on passe par le provincial. À chaque fois qu'un gaspésien achète de l'essence, on reçoit 1 cent du litre. Ce n'est pas le coût de l'essence qui fait une différence, c'est vraiment la quantité d'essence consommée qui va faire une différence. On reçoit un chèque qui provient du ministère du revenu. Souvent les municipalités payent aussi une quote-part par personne sur son territoire. L'avantage avec la taxe sur l'essence, c'est que si on veut diminuer les GES et voitures sur la route plus l'essence coûte cher, moins les véhicules sont utilisés.

Question : Est-ce que la taxe sur l'essence s'applique aussi à l'industrie. À toute consommation d'essence ?

Réponse : Oui et non, par exemple les camions de Dicom achètent l'essence sur le territoire. Non, exemple : du Diesel souvent utilisé par l'industrie on ne retire pas de taxe. C'est vraiment l'essence vendue dans les stations-service " publiques".

Question : En Chaudière-Appalaches, on réfléchit à avoir des autobus électriques. Le territoire est grand. Est-ce qu'en Gaspésie dans votre plan d'électrification vous avez pensé à ajouter des autobus pour compenser le temps de recharge ?

Réponse : Oui et non. Il y a des enjeux. Présentement les bus électriques sont souvent développés pour le milieu urbain. Il y a des entreprises qui présentent des produits à venir dont l'autonomie serait plus intéressante pour le milieu rural. Donc, on n'aura probablement pas besoin d'ajouter des véhicules. Électrifier un réseau, ça implique d'avoir nos propres bornes de recharge. Donc, on devra être propriétaire des autobus aussi. Avant, on avait des ententes de services avec des transporteurs, maintenant les subventions en électrification vont aux sociétés-organisations de transport, on sera donc propriétaire.

Fin de la rencontre.

Merci de votre participation !

Lien : [Présentation ATCRQ](#)

Lien : [Présentation RÉGIM](#)

Lien vidéo : [Enregistrement](#)

Site web du RQDS : www.rqds.org