

La mise en commun des services de transport collectif

Premier bilan des projets pilotes



Parce que
le monde
bouge

Québec 

La mise en commun
des services de transport collectif

PREMIER BILAN DES PROJETS PILOTES

Table des Matières

Sommaire	1
Introduction	3
1. Mise sur pied des projets pilotes	5
1.1 Contexte	5
1.2 Objectifs visés	5
1.3 Organisation	6
1.4 Financement	6
2. Inventaire des projets pilotes depuis 1998	7
2.1 Répartition géographique	7
2.2 Répartition de la population	8
2.3 Répartition de l'aide financière	8
2.4 Commentaires	9
3. Analyse des projets selon l'avancement des travaux	11
3.1 Projets pilotes offrant des services de transport	11
3.1.1 Organisation	11
3.1.2 Financement	13
3.1.3 Clientèles	14
3.2 Projets pilotes n'offrant pas de services de transport	14
3.3 Projets en phase préparatoire	15
Conclusion	17
Recommandations	19
Tableau 1	20
Tableau 2	21
Tableau 3	21
Tableau 4	22
Tableau 5	22
Tableau 6	23

Sommaire

Depuis 1998, le ministère des Transports (MTQ) offre aux municipalités régionales de comté (MRC) un montant de 20 000 \$ pour examiner l'opportunité de la mise en commun de leurs ressources en matière de transport collectif, soit le transport adapté, scolaire, taxi, interurbain, covoiturage, etc.

Au 1^{er} mars 2002, et particulièrement depuis les deux dernières années, vingt-six projets pilotes ont reçu une aide financière du ministère des Transports pour la mise en commun des services de transport collectif, pour un montant total de 565 865 \$.

L'ensemble des régions du Québec participe aux expériences pilotes. Toutefois, 65 % d'entre elles se localisent dans l'est du Québec, principalement dans les régions du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, de la Chaudière-Appalaches et de Québec.

La répartition de l'aide financière de 20 000 \$ du MTQ reflète sensiblement la localisation géographique des projets. Ainsi, le Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine a reçu 140 000 \$ et la Chaudière-Appalaches 145 865 \$.

Sur les vingt-six projets ayant reçu une aide financière, douze organisent déjà des services de transport basés sur une mise en commun de leurs services.

Les places disponibles en transport adapté et scolaire de même que le taxi sont les services les plus utilisés, mais quelques municipalités régionales de comté sont parvenues à intégrer plusieurs autres types de services tels que transport bénévole, covoiturage, transport interurbain et transport du réseau de la santé.

L'organisation retenue est celle du guichet unique, habituellement sous la responsabilité d'un organisme créé à cette fin, et les services sont offerts sur une base de cinq jours par semaine avec réservation 24 heures à l'avance.

Outre le soutien du MTQ, les projets ont également obtenu de l'aide financière de différentes sources telles, entre autres, la MRC, le Centre local d'emploi (CLE) et le Fonds de lutte contre la pauvreté.

Étant donné que la plupart des services ont commencé leurs activités depuis peu de temps (entre 1 et 18 mois), il existe peu d'information sur leur fonctionnement, en particulier quant au nombre et aux types de clientèles transportées et aux revenus de transport.

Toutefois, selon les informations disponibles, on compte 10 334 déplacements sur l'ensemble du territoire, pour un budget total de 512 176 \$.

La contribution du MTQ au financement des douze expériences pilotes offrant des services basés sur la mise en commun est de 285 864 \$, celle des MRC est de 43 180 \$, des Fonds de lutte contre la pauvreté de 64 077 \$ et des Centres locaux d'emploi de 23 500 \$.

Quatorze autres expériences pilotes sont toujours en phase de développement, et cinq d'entre elles offriront des services de transport d'ici septembre 2002.

Enfin, plusieurs autres projets sont également en phase préparatoire dans les différentes régions du Québec, et le nombre d'expériences en cours pourrait rapidement atteindre la cinquantaine.

Il est recommandé :

- de maintenir le principe de la mise en commun des services lors de l'élaboration du nouveau programme d'aide dans le contexte de la Politique nationale de la ruralité, tout en examinant diverses avenues afin d'assurer un service répondant davantage aux besoins exprimés par la population;
- d'offrir un financement suffisant en priorité aux MRC à caractère rural et aux MRC de type rural-urbain, tout en laissant au milieu la souplesse et l'autonomie nécessaires à son développement;
- de s'assurer de la participation directe de la MRC dans l'organisation et le financement des projets de transport collectif, tout en tenant compte de sa capacité réelle de financement.

Introduction

En 1998, le ministère des Transports présentait une proposition destinée à élaborer des projets pilotes de transport basés sur une mise en commun volontaire des transports collectifs. Jusqu'au 1^{er} juin 2002, près de trente-cinq projets ont ainsi été approuvés dans les différentes régions administratives du Québec, pour un montant global de près de 650 000 \$. À noter cependant que, pour les fins de la présente étude, 26 projets seront examinés, soit les projets pour lesquels l'information est présentement disponible.

Parallèlement à cet exercice, le gouvernement du Québec a adopté, en décembre dernier, la Politique nationale de la ruralité qui permettra de reconnaître le caractère essentiel des régions dans le développement social et économique du Québec. À cet effet, le ministère des Transports a décidé d'accorder un montant global de 10 M\$ sur une période de cinq ans au développement du transport collectif en milieu rural.

Dans ce contexte, il paraît donc nécessaire, après quatre ans de fonctionnement, de dresser un bilan succinct des expériences en cours. En effet, ces informations pourront être utilisées lors de la préparation du Programme d'aide au transport rural qui sera élaboré au cours des prochaines semaines.

1. Mise sur pied des projets pilotes

1.1 Contexte

Le territoire québécois est relativement bien desservi par les différents services de transport collectif. On constate cependant que ces services se sont développés de manière séparée et selon des besoins liés à des demandes particulières. En effet, le développement du transport a répondu à des demandes ponctuelles de services plutôt qu'à une planification de l'ensemble de la problématique du transport terrestre des personnes. Ce type d'organisation impose une utilisation parallèle des services et un usage éclaté des ressources, au détriment des clientèles et des besoins de la population en général. Enfin, cette situation peut entraîner un dysfonctionnement dans l'organisation des systèmes et une augmentation des coûts.

C'est dans l'optique de sa volonté d'améliorer la gestion et la coordination de divers services de transport que le MTQ a tenté de créer un climat favorable de concertation entre les différents partenaires. L'objectif était de permettre une mise en commun des ressources financières, humaines et matérielles consacrées au transport collectif en favorisant la conclusion d'ententes entre les divers gestionnaires de transport. Pour ce faire, il a encouragé la mise sur pied de projets pilotes de mise en commun axée sur l'utilisation d'un guichet unique, responsable de l'offre et de la demande de transport. Un montant maximum de 20 000 \$ a été mis à la disposition des groupes et des organismes intéressés par ce type de projet.

1.2 Objectifs visés

Pour le ministère des Transports, la mise en commun des services de transport collectif se voulait une vision différente de l'organisation des services, afin de mieux répondre aux besoins de la population en cette matière en :

- accroissant la qualité de la gestion de différents services de transport collectif sur le territoire concerné;
- favorisant une plus grande prise en charge par le milieu des besoins en matière de transport collectif;
- améliorant la coordination entre les services;
- assurant le maintien de la qualité des services à la population;
- réduisant les coûts par une utilisation plus efficace des ressources humaines;
- établissant une meilleure équité entre les utilisateurs des programmes d'aide;
- favorisant la MRC comme territoire de base du développement de la mise en commun.

1.3 Organisation

Le projet pilote visait la mise en commun de l'ensemble des services de transport collectif sur le territoire, soit :

- le transport adapté pour les personnes handicapées;
- le transport scolaire;
- le transport par taxi;
- le transport interurbain par autocar;
- le transport affecté au réseau de la santé et des services sociaux;
- le transport en commun urbain et suburbain.

Il était donc impératif que l'ensemble des intervenants en matière de transport collectif soient consultés et participent directement à l'élaboration de la mise en commun des services de transport collectif. Enfin, le territoire visé devait également respecter celui des MRC, qui correspond davantage à la réalité socio-économique des différentes régions du Québec.

Enfin, les directions territoriales du ministère des Transports, par leur proximité et leur connaissance des particularités locales, avaient la responsabilité du suivi des projets pilotes mis en œuvre sur leur territoire respectif.

1.4 Financement

Depuis 1998, le ministère des Transports a offert une aide financière aux groupes et aux organismes désirant restructurer et coordonner leurs services de transport collectif. Il s'agissait principalement d'un financement d'aide au démarrage, limité à 20 000 \$ par projet. Le Ministère désirait avant tout faciliter la transformation et la coordination des services existants, c'est-à-dire inciter le milieu local à élaborer des propositions concrètes visant une utilisation plus efficace des différents modes de transport disponibles en les expérimentant directement dans la pratique quotidienne.

Ainsi, l'aide consentie constituait un soutien provisoire pour la restructuration et la coordination des services existants plutôt qu'une source de financement pour l'implantation de nouveaux services. Les montants attribués pouvaient donc être utilisés pour :

- le financement d'études sur l'offre et la demande en transport;
- le financement d'études sur l'élaboration d'un projet concret de mise en commun;
- l'achat du matériel nécessaire à la mise en place d'un guichet unique.

Volontairement, le Ministère désirait imposer le moins de contraintes possible à l'expérimentation de projets, afin de permettre l'émergence de propositions originales correspondant aux besoins particuliers du milieu local.

2. Inventaire des projets pilotes depuis 1998

Les derniers mois de l'année financière 1998-1999 marquent l'entrée en fonction des projets pilotes de mise en commun; au 1er mars 2002, plus de vingt-six projets ont reçu une aide financière et quatre autres sont actuellement en phase d'approbation. À noter que plusieurs projets, répartis sur le territoire, sont actuellement à l'étape de consolidation et d'élaboration dans le but d'être admissibles à une subvention du ministère des Transports.

Le tableau 1 illustre la situation actuelle, c'est-à-dire l'ensemble des projets, par direction administrative du MTQ, ayant reçu une subvention pour la préparation ou l'élaboration d'une expérience pilote de mise en commun. Signalons que treize de ces projets, soit la moitié, ont été approuvés au cours de l'année financière 2000-2001.

Ainsi, lors de la première année de mise en œuvre de l'initiative du Ministère (1998-1999), deux projets seulement ont été approuvés, et cinq autres l'année suivante (1999-2000). Cette année, six projets ont reçu l'aval du Ministère et quatre autres devraient être approuvés sous peu, pour un total de dix. Sur un total probable de trente projets, vingt-trois ont entrepris leurs travaux au cours des deux dernières années, soit 76 %. Il s'est donc écoulé un certain nombre de mois avant de voir le milieu s'informer sur le contenu de la proposition ministérielle, s'organiser et atteindre un certain rythme en ce qui concerne les demandes d'aide.

2.1 Répartition géographique

En examinant la répartition géographique des projets approuvés, nous constatons que plus de dix-sept projets, soit 65 %, sont concentrés dans l'est du Québec, soit six dans la région du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, également six projets dans la région de la Chaudière-Appalaches, trois dans la région de Québec et un projet sur la Côte-Nord ainsi qu'au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Les autres projets se répartissent sur le reste du territoire québécois. Nous en retrouvons quatre dans la région des Laurentides-Lanaudière et deux se situent en Abitibi-Témiscamingue. Nous remarquons également que la Montérégie, région la plus importante du Québec quant à sa population, est peu présente. En effet, un seul projet est actuellement en cours d'étude, dans la MRC de Brome-Missisquoi, et un autre est actuellement en phase d'approbation pour la MRC du Bas-Richelieu. Cette situation pourrait en partie s'expliquer par le niveau important d'urbanisation de plusieurs des MRC de cette région administrative et leur proximité avec Montréal où les services de transport sont davantage accessibles.

2.2 Répartition de la population

Le tableau 1 illustre la proportion de la population régionale touchée par les projets pilotes. Nous notons une légère divergence dans les données par rapport au nombre et à la répartition géographique des projets. En effet, la région du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine demeure la plus importante avec 42 % de la population régionale concernée. Toutefois, c'est la région des Laurentides-Lanaudière, avec 36 %, qui arrive au second rang, suivie de celle de la Chaudière-Appalaches avec 32 %. L'Abitibi-Témiscamingue, avec seulement deux projets, touche 28 % de la population régionale, et la Côte-Nord, avec seulement un projet, en vise plus de 31 %.

Quant à la région des Laurentides-Lanaudière, il s'agit d'un territoire en partie rural et en partie suburbain, une région située en périphérie immédiate de Montréal et en expansion démographique depuis plusieurs années. Nous sommes donc devant une problématique différente de transport, qui n'est pas nécessairement la même que pour un milieu rural et éloigné des grands centres urbains. C'est pour cette raison que trois projets pilotes, soit ceux des MRC de Montcalm, de D'Autray et de Matawinie, ont été englobés dans un projet plus vaste de transport régional (CRT).

Même si ces données paraissent peu significatives au départ, elles permettent tout de même de constater que les projets pilotes semblent susciter un intérêt certain dans les régions à caractère rural. En effet, il faut souligner, par exemple, que la Côte-Nord n'a qu'un seul projet pilote, mais 31 % de la population totale peut être concernée par les expériences d'harmonisation du transport collectif.

2.3 Répartition de l'aide financière

Le ministère des Transports a donc consacré un montant global de 565 865 \$ au développement d'expériences pilotes de mise en commun du transport collectif. Les régions de la Chaudière-Appalaches et du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine ont reçu respectivement 145 865 \$ et 140 000 \$, c'est-à-dire 50 % des sommes totales investies dans l'ensemble du territoire. Le tableau 1 montre la répartition géographique de l'aide financière accordée au Québec. La région des Laurentides-Lanaudière a obtenu 14,2 % de l'aide accordée, et celle de Québec 10,6 %. Enfin, la région de l'Abitibi-Témiscamingue a reçu 7,3 % de l'aide du MTQ, et les autres régions 3, 5 %.

Toutefois, même si le montant alloué est de 20 000 \$, non récurrent, le Ministère, pour des raisons exceptionnelles, a accordé des subventions supplémentaires à trois MRC, soit celles de Matane, Bellechasse et Les Etchemins. Les deux premières ont reçu une nouvelle aide de 20 000 \$. Quant à la MRC Les Etchemins, elle a obtenu un montant de 5 865 \$. À cet effet, il importe de spécifier qu'à la suite de ces premières demandes d'aide supplémentaire le Ministère exige dorénavant une participation financière du milieu municipal avant l'admissibilité à une seconde subvention.

Le tableau 1, en illustrant la répartition de l'aide financière accordée par le ministère des Transports par région administrative, vient confirmer les constats précédents, soit que la région de l'est du Québec bénéficie de la grande majorité de l'aide financière provenant du Ministère.

2.4 Commentaires

La plupart des projets ayant reçu une aide du MTQ résultent d'un consensus des régions quant à l'importance des services de transport collectif sur leur territoire respectif. En effet, même si le milieu municipal ne s'est pas toujours engagé financièrement dans le développement des projets pilotes, il est rare qu'il ait refusé de participer aux travaux d'élaboration. Un seul cas s'est présenté où la MRC a refusé de participer d'une manière ou d'une autre. Par ailleurs, nous ne pouvons tout de même que constater le peu d'empressement des MRC concernant un apport financier à la mise en œuvre des divers projets soumis.

Enfin, selon les informations disponibles, la grande majorité des projets se sont développés à peu près de manière similaire, soit, dans un premier temps, par le regroupement des intervenants concernés et par l'élaboration de différentes études de faisabilité concernant l'offre et la demande de transport, et l'apport de propositions concrètes visant à résoudre les divers problèmes d'organisation du transport. Ces études font l'objet de contrats attribués à des firmes de consultants ou sont exécutées par le comité organisateur des projets pilotes. Dans un second temps, les responsables et les intervenants se sont entendus à propos de la mise sur pied d'un système de guichet unique favorisant l'harmonisation des services de transport existants.

Il est particulièrement intéressant de constater que la totalité des études concluent aux besoins importants en matière de transport sur le territoire, particulièrement en milieu rural, et à la nécessité de mieux organiser ceux déjà existants. En ce sens et dans le contexte des difficultés structurelles vécues dans plusieurs régions du Québec, les projets pilotes mis de l'avant par le MTQ répondent à un besoin évident. En effet, la nécessité d'améliorer rapidement les services à la population paraît claire selon l'ensemble des projets analysés.

3. Analyse des projets selon l'avancement des travaux

Pour la suite de la présente étude, les projets seront divisés en deux grandes catégories, soit ceux des MRC où il y a une expérience concrète de mise en commun et ceux des MRC qui en sont encore au stade des études de faisabilité ou à d'autres étapes d'élaboration. Actuellement, onze projets pilotes régionaux offrent à leur population des services de transport, et une MRC a cessé ses activités après dix-huit mois de services, considérant avoir terminé son expérience pilote. À cet effet, pour les fins du présent bilan, nous considérons cette MRC comme opérationnelle, ce qui porte le nombre total à douze.

Pour les autres municipalités régionales de comté, la plupart sont actuellement en phase préparatoire, et plusieurs offriront bientôt des services concrets de transport à leur population. Quelques-unes ont abandonné, tandis que certaines autres viennent tout juste d'obtenir leur subvention et en sont au tout début du processus.

3.1 Projets pilotes offrant des services de transport

Les projets offrant actuellement des services de transport se situent en grande majorité dans l'est du Québec, soit dans les régions de la Chaudière-Appalaches et du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. On retrouve un autre projet dans la région du Centre-du-Québec et un dans l'Estrie.

En premier lieu, il importe de préciser que la plupart des projets offrant des services de transport collectif le font depuis peu de temps (tableau 3). Les données demeurent donc très fragmentaires et ne présentent qu'un aperçu des services qui sont, pour la plupart, toujours en phase de construction. Notons que les dates de début des activités se situent entre janvier 2000 et février 2002. De plus, on constate que seulement cinq projets sont opérationnels depuis douze mois ou plus.

3.1.1 Organisation

La volonté du MTQ de soutenir le démarrage de projets de mise en commun des services de transport collectif vise principalement une meilleure utilisation des ressources disponibles en matière de transport des personnes sur le territoire par l'instauration d'un guichet unique pouvant gérer l'utilisation des places disponibles, particulièrement dans les services de transport adapté et scolaire.

Toujours selon les indications fournies par les directions territoriales du MTQ, même si le lieu physique où sont offerts les services de guichet unique est habituellement situé dans les locaux des services de transport adapté, leur fonctionnement se trouve sous la responsabilité d'un organisme indépendant spécialement créé à cette fin. Ainsi, des douze projets, neuf fonctionnent

de cette manière; deux sont sous la responsabilité de la commission scolaire et un autre est géré par un organisme de covoiturage (tableau 2).

Les modes de transport concernés par une mise en commun des services sont principalement le transport adapté, sous la responsabilité des municipalités dans tous les cas, et le transport scolaire, à une exception près dans la MRC de Rivière-du-Loup. On peut donc affirmer que l'objectif d'engager en priorité le transport adapté dans ces projets a été facilement atteint, et le transport scolaire s'y est greffé naturellement. En effet, dans pratiquement tous les cas, les commissions scolaires ont participé aux divers comités et sont directement participantes à l'élaboration des projets pilotes.

Cependant, il est à noter que les services de transport adapté relevant du réseau de la santé sont associés à un seul projet pilote dans une seule MRC, soit celle de Bellechasse. Bien entendu, cela ne signifie pas que le transport adapté ne participe pas aux différents comités, mais sa participation directe dans l'offre de services semble, pour le moment, davantage problématique.

Dans 50 % des cas, le transport par taxi est également partie prenante à l'organisation de l'offre de transport. Ce mode de transport est habituellement utilisé comme service de soutien aux transports scolaire et adapté, lorsque ces derniers, par manque de place ou à cause de conflits d'horaire, ne peuvent offrir le service. Le taxi peut également servir comme taxibus en milieu urbain ou pour des fins de transport hors territoire.

Certains projets pilotes, particulièrement ceux des MRC de Lotbinière et de Bellechasse, ont réussi à intégrer plusieurs autres modes de transport tels le covoiturage, le transport bénévole et même les services de transport interurbain. Il est intéressant de constater l'éventail de possibilités offertes en matière de déplacements. On peut également avancer qu'avec une meilleure assise les différents projets pourront, à moyen terme, élargir sensiblement les types de déplacements disponibles afin de mieux répondre aux besoins des populations concernées, d'où l'importance de la flexibilité dans l'organisation des divers services de transport.

Pour ce qui est du fonctionnement, l'ensemble des services semblent fonctionner d'une manière identique, soit sur une base de cinq jours par semaine avec un délai de vingt-quatre heures pour les réservations. Ce système peut s'avérer contraignant pour des usagers qui désirent surtout un service de transport en commun qu'ils pourraient utiliser selon un horaire plus flexible et tous les jours de la semaine. Il importe de rappeler que le programme de mise en commun visait au départ une meilleure utilisation des services déjà disponibles, qui sont eux-mêmes destinés à des clientèles spécifiques. Ainsi, dans plusieurs cas, l'ajout d'un véhicule d'appoint servant d'appui aux autres modes de transport pourrait faciliter l'élaboration d'horaires plus souples.

Plusieurs ont également choisi de délivrer une carte de membre au coût de 5 \$. Le nombre de membres varie entre vingt et cent cinquante selon les projets. Quant au tarif, il peut varier selon la distance parcourue et se situe entre 1,75 \$ et 10,00 \$, mais les utilisateurs doivent généralement déboursier 2,00 \$.

PREMIER BILAN DES PROJETS PILOTES

De manière générale, la mise en œuvre de l'organisation de la mise en commun de services de transport collectif suit un cheminement similaire d'un projet à l'autre, soit le choix d'un guichet unique et la détermination des services participant aux projets. Les différences se trouvent dans le dynamisme et la capacité des intervenants de chacun des projets à convaincre le milieu de la nécessité d'une mise en commun la plus complète possible.

3.1.2 *Le financement*

Un des objectifs premiers des projets pilotes mis de l'avant par le MTQ était de favoriser une prise de conscience du milieu local concernant les possibilités qu'offraient les services existants. En effet, la présence du transport adapté dans la majorité des MRC et celle du transport scolaire sur l'ensemble du territoire constituent un potentiel intéressant pour le développement du transport collectif qui, par sa nature, a longtemps été compartimenté et ignoré par le milieu.

L'obligation de rassembler la totalité des participants concernés par le transport afin de faire le point sur les ressources disponibles et de déterminer les besoins a permis une prise de conscience de l'importance du transport collectif, tant sur le plan des structures existantes que sur celui des besoins.

À cet effet, l'aide de départ de 20 000 \$ offerte par le MTQ se voulait également un incitatif à découvrir des sources de financement originales venant du milieu local, et en particulier des municipalités, afin de favoriser une prise en main par le milieu de ses services de transport collectif.

Pour les douze projets actifs, le ministère des Transports a financé un montant global de 265 864 \$ sur un financement total de 512 176 \$, ce qui constitue à peu près 55 % des montants alloués. Le milieu municipal a accordé un total de 43 130 \$ pour une participation de 8,5 % (tableau 4). Il importe de noter que la MRC a, dans certains cas, fourni certains services et équipements nécessaires à la réalisation des projets, qui ne sont pas nécessairement comptabilisés. Bien sûr, dans ce cas, il s'agit de montants approximatifs.

Le reste du financement a été en grande partie comblé par différents programmes gouvernementaux tels le Fonds de lutte contre la pauvreté pour 64 077 \$, les Centres locaux d'emploi pour 23 500 \$, et 31 600 \$ par d'autres sources de financement. L'aide gouvernementale, incluant celle du MTQ, se chiffre à 441 621 \$¹, c'est-à-dire 86,2 % de l'aide totale. À noter que, dans un cas, le gouvernement fédéral a contribué dans la MRC de Lotbinière, pour un montant de 58 000 \$.

De plus, principalement à cause du caractère très récent de la majorité des services, la part des usagers est relativement faible : 5 955 \$, soit seulement 2 % du budget total. Cette situation ne pourra qu'évoluer, avec le temps, dans le sens d'une augmentation de la participation des usagers.

1. Le montant total de l'aide gouvernementale comprenant les sommes allouées par le MTQ, les Centres locaux d'emplois, les Fonds de lutte à la pauvreté et le Partenariat rural.

La contribution municipale est faible et paraît insuffisante pour assurer une viabilité des services. Le caractère expérimental des projets peut expliquer, en partie, cette situation. Cependant, dans un éventuel programme consacré au transport rural, la participation des municipalités devra nécessairement être plus substantielle.

Enfin, le caractère diversifié des sources du financement obtenu démontre le dynamisme des intervenants des milieux régional et local et leur capacité à s'organiser avec peu de moyens. Cela montre également l'importance accordée au transport collectif et à son utilité dans le maintien des acquis régionaux.

3.1.3 *Les clientèles*

Les clientèles visées font face aux mêmes problèmes. En effet, les citoyens ne disposent pas de moyens de transport leur permettant de répondre aux besoins usuels et aux exigences de la vie en société. Plusieurs régions du Québec sont, depuis quelques années, en phase de décroissance démographique, ce qui a des effets négatifs sur la situation socio-économique de ces territoires. L'implantation d'un système de transport collectif souple et efficace contribuera à maintenir des populations qui, en l'absence de moyens de transport, seront contraintes de se rapprocher de grands centres urbains afin de combler des besoins en santé, éducation, travail et loisir.

Étant donné le caractère récent des projets de mise en commun des services de transport collectif, nous disposons de peu d'information concernant la clientèle actuelle et potentielle. En effet, les données à cet égard, tout comme les moyens financiers qui y sont attachés, sont peu révélateurs. Pour les douze projets, 10 334 personnes ont utilisé les services de mise en commun.

Certains services, comme ceux des MRC de Matane, Les Etchemins et Lotbinière, affichent des déplacements respectivement de 3 434, 2 456 et 1 896 pour des périodes de douze à quatorze mois d'exploitation, ce qui pourrait être encourageant pour la suite des projets.

3.2 Projets pilotes n'offrant pas de services de transport

Des vingt-six projets examinés dans ce document, quatorze sont actuellement en phase d'analyse par le milieu. Certains de ces projets commencent à peine leurs travaux, tandis que d'autres semblent avoir un cheminement plus lent.

Par contre, il est important de noter que, selon les informations disponibles au 20 juin 2002, cinq de ces projets commenceront leurs activités d'ici septembre 2002 et offriront un service de transport basé sur la mise en commun des services de transport collectif. De plus, trois autres de ces projets, soit ceux des MRC de Montcalm, de D'Autray et de Matawinie, ont été intégrés dans un plan plus vaste de transport collectif régional dans la région des Laurentides-Lanaudière, soit le Conseil de transport régional (CRT) qui englobe l'ensemble des MRC de la région de Lanaudière et qui fera l'objet d'une expérience pilote au cours des trois prochaines années.

PREMIER BILAN DES PROJETS PILOTES

Quant à la MRC de Rouyn-Noranda, le processus des fusions municipales a retardé de plusieurs mois le développement du projet. Selon les informations fournies par la direction territoriale, les activités devraient bientôt reprendre et concrétiser l'offre de services de transport.

En principe, vingt projets sur un total de vingt-six seront opérationnels sous peu, soit près de 76 % de l'ensemble des expériences subventionnées. Le tableau 5 montre sommairement la situation de chaque projet et les perspectives d'avenir pour chacun d'eux.

Présentement et selon les informations disponibles, seulement deux projets semblent connaître quelques difficultés, soit ceux des MRC de Montmagny et de L'Islet. En effet, des problèmes d'organisation ont obligé les promoteurs à retarder la poursuite des activités. Cependant, selon la Direction de la Chaudière-Appalaches, des efforts sont actuellement en cours afin de relancer les discussions.

La MRC du Haut-Saint-François, dans la région administrative de l'Estrie, a cessé ses activités après dix-huit mois, mettant ainsi fin à l'expérience pilote. Malgré le bon déroulement du projet, les responsables constatent que le faible achalandage s'explique surtout par l'absence d'un système organisé de transport en commun en direction de Sherbrooke. Dans ce cas précis, le nombre de places disponibles dans les services de transport adapté et scolaire est insuffisant pour offrir un service efficace.

Par ailleurs, l'organisme constate avec satisfaction qu'à la suite de l'expérience certaines entreprises et des commerces ont implanté des systèmes de covoiturage afin d'améliorer la mobilité des personnes. L'organisme poursuit ses efforts de sensibilisation auprès de la population concernant la nécessité de services alternatifs de transport communautaire.

3.3 Projets en phase préparatoire

Lors des contacts avec les directions territoriales, nous avons constaté que plusieurs autres projets sont actuellement en phase préparatoire. De concert avec les intervenants en matière de transport, les directions sont à préparer des projets de mise en commun des services de transport collectif. Le tableau 6 signale ceux qui présenteront bientôt une demande d'aide en ce sens ou ceux dont le projet est en voie d'acceptation à la Direction du transport terrestre des personnes.

Au moins dix-sept autres projets devront bientôt recevoir une aide du MTQ. Deux d'entre eux agiront sur une base régionale, regroupant dans un cas cinq MRC dans la région de la Mauricie-Centre-du-Québec, et un autre projet régional regroupe deux MRC dans la région de la Chaudière-Appalaches.

Après quatre ans d'existence, le Programme d'aide au démarrage de projets pilotes continue à prendre de l'ampleur, et les demandes risquent d'augmenter davantage avec l'instauration, dans le contexte de la Politique nationale de la ruralité, d'un programme lié au développement du transport en milieu rural.

Conclusion

L'aspect exploratoire, la disponibilité et la nature des informations ne permettent pas de tracer un tableau exhaustif des projets pilotes de mise en commun des services de transport collectif. En effet, le caractère encore récent des expériences en cours ne donne pas le recul nécessaire qui permettrait de se prononcer directement sur l'efficacité et la rentabilité socio-économique des différents projets en cours.

L'augmentation croissante du nombre de projets au cours des années permet de constater que, malgré le peu de moyens disponibles, les promoteurs parviennent, dans la plupart des cas, à élaborer de manière concrète des projets de mise en commun qui mènent à l'organisation de services à la population, c'est-à-dire une offre de transport basée sur la mise en commun des services comprenant l'utilisation de places disponibles dans le transport adapté et le transport scolaire. En guise d'appoint, d'autres types de moyens de transport sont également utilisés, tels le transport par taxi et le covoiturage. Il est important de rappeler qu'au départ les expériences pilotes du MTQ étaient davantage orientées vers la faisabilité de l'harmonisation des ressources disponibles, et non nécessairement vers l'instauration des services.

Le dynamisme des régions et l'urgence d'agir expliquent que la très grande majorité des expériences pilotes en cours se sont rapidement orientées vers des résultats concrets de mise en commun et d'offre de services de transport. La variété des projets est également intéressante. En effet, même si la plupart du temps le transport adapté demeure la pierre angulaire des projets pilotes, d'autres solutions émergent, tels le transport scolaire, l'utilisation du taxi, le covoiturage et même le transport interurbain. Toutefois, selon les commentaires recueillis, le financement demeure insuffisant. Si l'expérience en cours peut servir de base à l'instauration d'un service de transport collectif rural, il importe maintenant de développer un programme permanent et souple qui répondra davantage aux besoins de la population et permettra de consolider et d'assurer la viabilité des projets.

La mise en commun des services de transport collectif vise une meilleure utilisation de services qui sont déjà dédiés à des clientèles spécifiques, comme les transports scolaire et adapté. Cela signifie avant tout l'utilisation de places disponibles selon des horaires et des contraintes propres à chaque type de transport utilisé. De par sa nature, ce système est limité, mais il doit obligatoirement servir d'appui à l'instauration d'un éventuel programme destiné au transport collectif en milieu rural. En effet, un tel système permettrait d'améliorer sensiblement l'offre de services aux communautés rurales qui pourront se doter ultérieurement de solutions complémentaires mieux adaptées à leur réalité.

Le succès des projets doit se mesurer avant tout par l'apport structurant de la disponibilité d'un service minimum de transport collectif. En effet, le transport collectif est avant tout un outil permettant à certaines catégories de la population, souvent les plus défavorisées, d'accéder aux services de base, tels ceux de la santé, de l'éducation, du travail et des loisirs. Il est impensable dans le contexte actuel que des communautés rurales puissent se maintenir sans aucun service de transport autre que l'automobile.

La popularité des expériences pilotes actuellement en cours illustre de manière concrète à la fois la nature des besoins exprimés par les communautés et la volonté de celles-ci d'élaborer en commun des solutions originales, efficaces et rapidement applicables sur le terrain. La souplesse et l'autonomie demeurent donc des facteurs déterminants dans le choix de solutions pour maintenir un minimum de services dans leur communauté respective.

Par ailleurs, il est trop tôt pour évaluer spécifiquement la collaboration du réseau de la santé à l'offre de transport dans le contexte de ces expériences pilotes. En effet, même si ce réseau est souvent le fer de lance de la mise sur pied de projets pilotes, il ne semble pas que sa contribution se concrétise par une participation directe aux services offerts.

Le Ministère devrait poursuivre son exercice de mise en commun des services de transport collectif en intégrant ces mesures dans le nouveau programme de transport en milieu rural actuellement en phase d'élaboration. La mise en commun des services constitue une méthode efficace de conciliation et de collaboration entre les intervenants. Toutefois, il semble assez clair que la mise en commun ne suffirait pas à assurer un système de transport viable, d'où la nécessité de prévoir des services alternatifs et complémentaires.

Cependant, même si les MRC, à quelques exceptions près, ont toujours accepté d'être les mandataires des projets pilotes, elles se sont peu engagées financièrement et leur position à cet égard devrait être reconsidérée. Ainsi, elles devront contribuer directement, mais dans la mesure de leurs moyens, au financement et à l'organisation de nouveaux systèmes de transport collectif en milieu rural.

Recommandations

La mise en commun des services de transport collectif, par son succès, illustre assez clairement le besoin des populations rurales en matière de transport. L'adoption de la Politique nationale de la ruralité et la décision du ministère des Transports d'élaborer un nouveau programme d'aide montrent nettement l'intérêt du gouvernement à mieux desservir la population en milieu rural

Des efforts doivent être consentis pour l'élaboration d'un programme d'aide souple et pouvant s'adapter le plus possible aux particularités rurales de chacune des régions du Québec. À cet égard, il est également important que le Ministère tienne compte de la capacité financière des MRC.

Il est recommandé :

- de maintenir le principe de la mise en commun des services lors de l'élaboration du nouveau programme d'aide dans le contexte de la Politique nationale de la ruralité, tout en examinant diverses avenues permettant d'assurer un service qui répondra davantage aux besoins exprimés par la population;
- d'offrir un financement suffisant aux MRC à caractère rural et aux MRC de type rural-urbain, tout en laissant au milieu la souplesse et l'autonomie nécessaires à leur développement;
- de responsabiliser les MRC et de s'assurer de leur participation directe à l'organisation et au financement des projets de transport collectif, tout en tenant compte de leur capacité réelle de financement.

TABEAU 1
INVENTAIRE DES PROJETS PILOTES

Région administrative	Nbre de MRC	Population totale	Population touchée	Nbre projets pilotes	Projets pilotes par MRC ayant reçu une aide financière du MTQ entre 1998 et 2002				Total de l'aide accordée
					1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	14	318 000	135 170 (42 %)	6		Matane	Matane Rivière-du-Loup Témiscouata Les Basques Kamouraska Matapédia	140 000 \$ (42 %)	
Chaudière-Appalaches	11	391 110	128 060 (32 %)	6	Montmagny L'Islet	Bellechasse	Lotbinière Les Etchemins Beauce-Sartigan	145 865 \$ (32 %)	
Laurentides-Lanaudières	10	432 338	155 629 (36 %)	4		Matawinie D'Autry	Montcalm Pays-d'en-Haut	80 000 \$ (36 %)	
Québec	3	586 000	84 242 (14 %)	3			Côte-de-Beaupré Portneuf Charlevoix-Est	60 000 \$ (14 %)	
Abitibi-Témiscamingue	5	153 905	43 315 (28 %)	2			Rouyn-Noranda Témiscamingue	40 000 \$ (28 %)	
Côte-Nord	6	105 856	33 268 (31 %)	1			Sept-Rivières	20 000 \$ (31 %)	
Mauricie–Centre-du-Québec	10	483 939	13 148 (3 %)	1			Mékinac	20 000 \$ (3 %)	
Estrie	7	290 497	21 930 (8 %)	1	Haut-Saint-François			20 000 \$ (8 %)	
Outaouais	4	310 000	21 074 (7 %)	1			Papineau	20 000 \$ (7 %)	
Saguenay–Lac-Saint-Jean	4	300 000	151 150 (50 %)	1			Société de transport du Saguenay	20 000 \$	
TOTAL		3 071 645	635 836 20 %	26	3	4	14	8	

PREMIER BILAN DES PROJETS PILOTES

TABLEAU 2

MRC AYANT UN GUICHET UNIQUE DE MISE EN COMMUN DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

MRC	Entrée en Service	Budget de fonctionnement	Services de transport mis en commun						
			Adapté	Scolaire	Taxi	Santé	Covoiturage	Interurbain	Bénévole
Rivière-du-Loup	Octobre 2001	37 029 \$	•						
Témiscouata	Avril 2001	20 000 \$	•	•					
Des Basques	2001	33 988 \$	•	•	•				
Matane	Janvier 2000	47 239 \$	•	•	•				
Matapédia	Septembre 2001	36 296 \$	•	•					
Kamouraska	Août 2001	45 363 \$	•	•					
Beauce-Sartigan	Janvier 2000	33 000 \$	•	•					
Les Etchemins	Février 2001	25 864 \$	•	•					
Lotbinière	Janvier 2001	78 000 \$	•	•	•		•		
Bellechasse	Février 2001	57 000 \$	•	•	•	•	•	•	•
Mékinac	Janvier 2002	20 000 \$	•	•	•				
Haut-Saint-François	Mars 2000 à 2001	37 000 \$	•	•	•		•	•	

TABLEAU 3

ORGANISATION

MRC	Municipalités / couvertes	Guichet / Organisme responsable	Horaire / Semaine	Réservation	Carte / Membre	Tarif / Déplacement
Rivière-du-Loup	7/14	Spécifique	5 jours	24 heures	5,00 \$	2,50 \$
Témiscouata	20/20	Spécifique	5 jours	24 heures	-	2,50 \$
Des Basques	11/12	Spécifique	5 jours	24 heures	5,00 \$	2,00 \$
Matane	11/10	Spécifique	5 jours	24 heures	5,00 \$	2,00 \$
Matapédia	14/18	Spécifique	7 jours	24 heures	5,00 \$	2,00 \$
Kamouraska	15/17	Spécifique	5 jours	24 heures	5,00 \$	2,50 \$
Beauce-Sartigan	17/17	Commission scolaire	5 jours		5,00 \$	2,00 \$/+Abon.
Les Etchemins	12/12	Commission scolaire	5 jours		5,00 \$	2,00 \$/+Abon.
Lotbinière	18/18	Organisme covoiturage	5 jours		5,00 \$	1,75 \$/3,25 \$
Bellechasse	20/20	Spécifique	5 jours		5,00 \$	3,00 \$/10,00 \$
Mékinac	10/10	Spécifique	5 jours	24 heures	-	2,50 \$ +men/50,00 \$
Haut-St-François	15/15	Spécifique	5 jours	24 heures	-	0,50 \$/2,00 \$

TABLEAU 4
CLIENTÈLE TRANSPORTÉE ET FINANCEMENT

MRC	Service/ Durée	Nb/ Membres	Nbre/ Dépl.	MTQ	MRC	FLP ¹	CLE ²	Fédéral	Opérations	Autres	Total
Rivière-du-Loup	4 mois	42	204	20 000 \$		16 201 \$			827 \$		37 028 \$
Témiscouata	4 mois	N/D	N/D	20 000 \$					N/D		20 000 \$
Des Basques	10 mois	20	280	20 000 \$		13 558 \$			430 \$		33 988 \$
Matane	14 mois	86	3 434	40 000 \$					4 107 \$		44 107 \$
Matapédia	5 mois	35	248	20 000 \$	5 750 \$	8 955 \$			591 \$	1 000 \$	36 296 \$
Kamouraska	6 mois	N/D	N/D	20 000 \$		25 363 \$			N/D		45 363 \$
Beauce-Sartigan	1 mois	88	N/D	20 000 \$			13 000 \$		N/D		33 000 \$
Les Etchemins	12 mois	30	2 456	25 864 \$	16 280 \$				N/D		42 144 \$
Lotbinière	12 mois	N/D	1 896	20 000 \$	1 000 \$			58 000 \$	N/D		79 000 \$
Bellechasse	7 mois	154	1 156	40 000 \$	19 150 \$					25 000 \$ ³	84 150 \$
Mékinac	12 mois	N/D	420	20 000 \$					N/D		20 000 \$
Haut-Saint-François	18 mois	N/D	240	20 000 \$	1 000 \$		10 500 \$		384 \$	5 600 \$	37 484 \$
Total			10 334	285 864 \$	43 180 \$	64 077 \$	23 500 \$	58 000 \$	5 955 \$	31 600 \$	512 176 \$

1. Fonds de lutte à la pauvreté

2. Centre local d'emploi

3. Partenariat rural

TABLEAU 5
SITUATION DES PROJETS PILOTES N'OFFRANT PAS DE SERVICES DE TRANSPORT

MRC	Commentaires	Situation au 1 ^{er} mars 2002
Montcalm D'Autray Matawanie	Les projets de ces trois MRC ont été intégrés au projet pilote de création d'un Conseil de transport régional (CRT).	Étude en cours.
Pays-d'en-Haut	Après plusieurs difficultés, la MRC s'est associée avec la MRC Les Laurentides.	Début du service en février 2002.
Montmagny L'Islet	Ces deux MRC se trouvent dans une situation similaire, après quelques mois de fonctionnement, les services sont actuellement inopérants.	Projets en difficulté, aucun service.
Sept-Rivières	Une première étape a été accomplie et les promoteurs désirent présenter une seconde demande.	Étude en cours.
Côte-de-Beaupré	Étude en cours, participation financière des municipalités et du CLD de 90 000 \$.	Début du service en septembre 2002.
Charlevoix-Est	Déjà un service de taxibus offert dans 6 municipalités de la MRC.	Étude sur la mise en commun en cours.
Portneuf	Projet qui a connu quelques difficultés à la suite du refus de la MRC de s'impliquer, mais cette dernière est revenue sur sa décision.	Les travaux et discussions ont repris.
Témiscamingue	Étude de faisabilité complétée.	Début du service en avril 2002.
Rouyn-Noranda	Étude toujours en cours, la mise en œuvre du projet retardée par le processus des fusions municipales.	En attente.
Papineau	Étude de faisabilité terminée, prévoit faire une demande de subvention dans le cadre de la Politique nationale de la ruralité.	Début des services en avril 2002.
Société de transport du Saguenay	Étude de faisabilité terminée. À noter qu'il s'agit de la seule expérience pilote en milieu urbain.	Début de l'expérience en juillet 2002.

TABLEAU 6
PROJETS EN PHASE PRÉPARATOIRE

Région administrative	Territoire de la MRC
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	La Haute-Gaspésie La Côte-de-Gaspé Les Îles-de-la-Madeleine D'Avignon ¹
Chaudière-Appalaches	Nouvelle-Beauce ^{1 et 2} Robert-Cliche
Laurentides-Lanaudière	Argenteuil ¹ Antoine-Labelle La Rivière-du-Nord Deux-Montagnes
Outaouais	Pontiac Vallée-de-la-Gatineau Collines-de-l'Outaouais
Abitibi-Témiscamingue	Abitibi ¹ Vallée-de-L'Or
Mauricie–Centre-du-Québec	D'athabaska ^{1 et 2} Bécancour Drummond L'Érable Nicolet-Yamaska
Montérégie	Brome-Missisquoi ¹ Bas-Richelieu
Québec	Charlevoix ¹

1. Récemment approuvé.

2. Il s'agit d'un projet régional incluant les MRC.

