

# Guide d'intervention

en transport collectif en milieu rural

Avec la collaboration financière du ministère des Transports du Québec

**Transports**  
**Québec** 

Réalisé par :



# Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural

---

Le Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural est une réalisation du Centre d'expertise en transport intermodal (CETI) Direction de la formation continue - Collège François-Xavier-Garneau.

Le CETI tient à remercier les membres du Comité de suivi qui ont supervisé son travail. Leur participation traduit leur conviction que ce guide permettra aux élus d'exercer leurs responsabilités en matière de transport collectif tant au niveau de son implantation, de son déploiement que de son développement, en respect des caractéristiques propres à chaque territoire et dans un esprit de concertation avec les ressources existantes.

**Les membres du comité sont :**

Sylvie Bellerose	SRQ
Claire R. Drolet	APAQ
Agnès Dupriez	FQM
Georges Letarte	Consultant
Micheline Verreault	ATCRQ

**À noter :**

La présence d'un mot en italique indique que sa signification se retrouve dans la section « Acronymes ». Il apparaît ainsi uniquement à sa première occurrence dans le document.

Pour faciliter sa lecture, le guide d'intervention se présente sous six thèmes. Une couleur déterminée et une pagination propre identifient notamment chaque section des thèmes et facilitent le repérage des informations.



# Guide d'intervention

en transport collectif en milieu rural

C'est avec plaisir que le ministère des Transports du Québec s'associe à la Fédération québécoise des municipalités, à l'Association des transports collectifs ruraux du Québec et à l'Association des propriétaires d'autobus du Québec dans la promotion du transport collectif en milieu rural.

S'adressant tout d'abord aux élus municipaux soucieux d'offrir à la population des services visant le maintien d'une qualité de vie, ce « Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural » vise également l'ensemble des intervenants sociaux et économiques œuvrant au développement de leur région. Ainsi, de la conception d'un projet de transport collectif à sa réalisation et à sa mise en valeur, ce guide illustre l'ensemble des étapes à franchir. Il permettra aux promoteurs d'un projet de transport collectif d'établir avec succès des systèmes efficaces adaptés aux particularités de leur milieu, d'en assurer la pérennité tout en tenant compte des ressources financières disponibles.

Il s'agit d'une réalisation importante qui répond à un besoin exprimé par le milieu local et qui s'inscrit dans la mise en œuvre de la première Politique québécoise du transport collectif rendue publique, en juin 2006, par le gouvernement du Québec. Cette politique a clairement réaffirmé la volonté gouvernementale d'appuyer les régions désirant se doter de services de transport correspondant aux besoins de leur population.

Je suis persuadée que le « Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural » deviendra un outil incontournable pour l'ensemble des partenaires convaincus par la nécessité d'offrir, et ce, sur l'ensemble du territoire, une alternative à l'utilisation de l'automobile.

***Julie Boulet***

# I ntroduction

## Vous trouverez...

- Contexte du transport collectif en milieu rural au Québec
- Objectifs du guide
- Les thèmes du guide

## 1

## Contexte du transport collectif en milieu rural au Québec

**L**e Québec, comme plusieurs autres provinces canadiennes ou états américains, a connu un développement inégal de son territoire, ne serait-ce que par la concentration des populations et le type et l'importance des activités économiques. Le territoire québécois est vaste et peu densément peuplé : 48 % de la population de la province est concentrée dans la région métropolitaine de Montréal, le long du Saint-Laurent.

Au cours des trente dernières années, le gouvernement du Québec, par différents types de mécanismes, s'est doté d'une vision et de services en matière de développement régional, notamment en transport. Ainsi, le transport en commun, le transport suburbain, le transport des écoliers, le transport adapté et le transport par taxi se sont développés sur l'ensemble du territoire.

Ce développement s'est cependant effectué en silos, sans vision d'ensemble et sans intégration. Présentement, le transport individuel par automobile augmente au détriment de l'utilisation du transport en commun. Simultanément, dans plusieurs territoires ruraux, diverses initiatives ont été prises pour mettre en place une infrastructure de base en transport de personnes. Aujourd'hui, dans les discours et les planifications des différents paliers de gouvernement, le transport des personnes est clairement identifié comme un axe structurant pour le développement des communautés.

En 1999, Solidarité rurale du Québec organisait, à Château-Richer, le Forum sur le transport collectif en milieu rural. Plus d'une centaine de personnes, représentant quarante-deux organismes, ont pu s'exprimer et entendre l'allocution<sup>▼</sup> de plusieurs responsables d'organisations à vocation régionale et de représentants de différents ministères. Une des conclusions visait à faire reconnaître, par l'État québécois, le transport collectif comme condition essentielle au développement de la ruralité.

En mai 2002, Solidarité rurale organisait, à l'Île aux Coudres, une rencontre nationale visant à identifier des actions pouvant soutenir les enjeux soulevés dans le document qu'elle avait produit<sup>2</sup> et qui portait sur la stratégie de transport collectif. Malgré l'existence de projets pilotes financés par le ministère des Transports du Québec, les conclusions de la rencontre indiquent qu'un grand pas reste à franchir pour assurer la mise en place de transports collectifs en milieu rural et que le décloisonnement des structures de transport actuellement actives sur le territoire et la sensibilisation des *MRC*<sup>3</sup> à cette question pourraient accélérer les choses.

Cette même année, la Politique nationale de la ruralité a été mise en place. Elle proposait de prendre en considération les particularités propres au monde rural, notamment en ce qui concerne l'amélioration des services de transport.

Les nouvelles données relatives à la protection de l'environnement, au coût de l'essence, à la remise en question du modèle de développement, au vieillissement et même à l'isolement de certaines populations entraînent la réévaluation du modèle de transport personnel par le recours à l'automobile au profit du transport collectif; elles contribuent à l'essor du transport collectif en milieu rural.

▼. *Actes du forum sur le transport en milieu rural*, 24 septembre 1999, page 2. Ces intervenants étaient des représentants de différentes fédérations, tels des commissions scolaires, des représentants de l'Association des régions du Québec, de l'UMRCQ – aujourd'hui Fédération des municipalités du Québec. Il y avait également des représentants de ministères tels celui des Transports, de la Solidarité sociale du Québec, des Régions, de l'Éducation, du Loisir et du Sport, et des représentants de la Fédération des commissions scolaires du Québec, etc.

2. Solidarité rurale du Québec. *Le transport collectif en milieu rural : vers une stratégie viable*, janvier 2002, 22 pages.

3. Proulx, Jacques. *Le transport collectif en milieu rural. Québec rural*, volume 11, no 5, juin 2002.

Dernièrement, les initiatives prises par des élus, par des organismes à but non lucratif (OSBL) et par des entrepreneurs privés se multiplient pour répondre aux besoins variés; elles visent le développement d'alternatives adaptées aux milieux ruraux, milieux caractérisés par la faible densité de la population et l'importance des distances. Toutefois, ce développement se fait dans un contexte où il existe encore une certaine confusion quant aux rôles des divers partenaires, et les programmes de soutien restent méconnus.

En juin 2006, la Politique québécoise du transport collectif a donné aux MRC les moyens d'accroître l'utilisation du transport collectif sur leur territoire dans le but d'augmenter l'offre de transport et de faciliter la mobilité des citoyens. Elle permet d'adapter le développement du transport collectif aux réalités locales et elle reconnaît la pertinence de répondre par une variété de moyens, à l'intérieur d'un même territoire, à des besoins variables de transport et en constante évolution dans une volonté de concertation et d'intégration.

En février 2007, le gouvernement du Québec adoptait le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional. Doté d'une enveloppe de 11 M\$ sur une période de cinq ans (2007-2012), il confirme la responsabilité municipale en matière d'organisation du transport. Dorénavant, les MRC peuvent exercer pleinement leurs responsabilités d'organisation et de financement en matière de transport collectif. Les CRÉ, pour leur part, peuvent expérimenter des projets d'optimisation et d'intégration du transport. À cet égard, la CRÉ Capitale-Nationale et celle du Centre-du-Québec ont signé une entente avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), alors que d'autres demandes en ce sens sont en cours.

En mai 2008, à Beaupré, la Fédération québécoise des municipalités (FQM), l'Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ) et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) organisaient le Colloque sur le transport collectif en milieu rural. Il a permis de constater la nécessité de regrouper autour d'une même table l'ensemble des intervenants en matière de transport collectif et de produire un guide à l'intention des décideurs. C'est ainsi qu'à l'automne 2008, la FQM, l'ATCRQ et l'APAQ ont présenté à la ministre des Transports du Québec, madame Julie Boulet, une demande en ce sens, laquelle fut acceptée. Les travaux du guide ont débuté à ce moment et se sont terminés en mai 2009.

La Table permanente sur le transport collectif en milieu rural a commencé ses travaux en novembre 2008. La coprésidence est assurée par le sous-ministre adjoint du ministère des Transports, monsieur Jean-Pierre Bastien<sup>4</sup>, et le deuxième vice-président élu de la FQM, monsieur Pierre Gaudet<sup>5</sup>.

Les objectifs poursuivis par la Table sont de regrouper des intervenants en transport collectif en milieu rural afin de répondre aux besoins des populations par le biais de la Politique québécoise du transport collectif et de favoriser le développement des services de transport correspondant aux besoins locaux, tout en soutenant leur mise en œuvre, et ce, de manière harmonieuse, complémentaire et intégrative par rapport à ce qui existe déjà.

4. Direction générale des politiques et de la sécurité en transport.

5. Maire, municipalité d'Aston-Jonction.



## Objectifs du guide

**E**n mai 2008, au colloque sur le transport collectif en milieu rural, organisé conjointement par la FQM (Fédération des municipalités du Québec), l'ATCRQ (Association des transports collectifs ruraux du Québec) et l'APAQ (Association des propriétaires d'autobus du Québec), les résultats du rapport d'une enquête commandée par la FQM et effectuée auprès des élus des MRC ont été dévoilés<sup>▼</sup>. Parmi ceux-ci, il est mentionné que :

- près de 71 % des élus reconnaissent leur responsabilité au regard du développement des services de transport collectif au sein de leur municipalité;
- presque la majorité des répondants reconnaissent qu'un service de transport collectif contribue de façon significative au développement des communautés;
- moins de 40 % des élus connaissent la Politique québécoise du transport collectif;
- moins de 30 % connaissent les programmes gouvernementaux relatifs à la Politique.

Ce rapport conclut que « la méconnaissance de la Politique québécoise du transport collectif, de même que des programmes gouvernementaux qui en découlent, est on ne peut plus frappante<sup>7</sup>. » Ce constat a renforcé l'utilité du guide.

Ce guide est un outil mis à la disposition des décideurs et des organismes mandataires en transport afin de les soutenir dans l'exercice de leurs responsabilités en matière de transport collectif en milieu rural. Il vise à

appuyer leurs démarches de mise en place et de développement de transport collectif dans le respect des objectifs de développement énoncés dans la Politique québécoise du transport collectif et avec les programmes d'aide connexes.

Véritable référence, il présente des informations d'ordre légal, réglementaire, financier et stratégique. Il fournit des outils d'analyse des milieux, des besoins en transport et d'estimation des coûts, des exemples d'expériences et de modèles d'organisation du transport en milieu rural. Enfin, il procure des moyens pour assurer les suivis et l'évaluation des services à l'échelle des MRC.

Conséquemment, il permettra à l'ensemble des acteurs du transport en milieu rural d'établir des relations de coopération reposant sur des mandats clairs et partagés, dans un esprit de complémentarité et de respect des compétences.

▼. Le questionnaire a été conçu par Axiome marketing et la Fédération québécoise des municipalités, avec la collaboration de ses partenaires de l'ATCRQ et de l'APAQ. Les réponses de cent sept élus de municipalités membres et non membres de la FQM ont permis ces conclusions.

7. Axiome Marketing. Rapport d'enquête. PowerPoint, diapositive 24.



## Thèmes du guide

**L**e guide s'adresse principalement aux décideurs ou aux organismes mandatés par le milieu, responsables de mettre en place, de gérer et de développer un réseau de transport collectif en milieu rural. Son contenu est, de ce fait, développé en fonction d'une clientèle dotée d'un pouvoir décisionnel. Il s'articule autour de six thèmes précis formulés sous forme de six questions.

### Thème 1: *Qui fait quoi en matière de transport collectif?*

L'exercice des responsabilités des décideurs en cette matière ne se limite pas à subventionner les services, mais consiste à exercer un choix en matière de niveau de services en réponse aux besoins de la population. En ce sens, une compréhension claire du rôle des différents acteurs facilitera la démarche des décideurs.

L'offre de transport s'étant d'abord développée en fonction de clientèles présentant des besoins spécifiques▼, plusieurs acteurs contribuent à l'organisation et à la prestation des services. C'est le cas des commissions scolaires, des établissements du secteur de la santé et des services sociaux, et des organismes offrant du transport bénévole. D'autres organisations, comme le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, financent le recours aux services de transporteurs pour leurs clientèles. La contribution planifiée et coordonnée de tous ouvre une avenue favorable pour le rehaussement et l'optimisation des services en milieu rural, particulièrement dans les régions où la dispersion de la population exige une grande souplesse du modèle d'organisation.

**Plus précisément, ce thème présente :**

- le modèle d'organisation du transport collectif;
- les acteurs publics – municipalités locales, MRC et CRÉ;
- les acteurs privés qui œuvrent directement dans le transport des personnes : organismes et transporteurs;
- les rôles et les responsabilités de chacun;
- les niveaux d'intervention▼ (décideurs, subventionnaires, gestionnaires, opérateurs);
- le niveau d'intervention dans le processus de développement du transport collectif;
- les compétences et les responsabilités du milieu municipal.

### Thème 2: *Pourquoi un système de transport collectif? Les éléments qui le justifient, l'analyse nécessaire et la modulation du service selon la population et le territoire.*

Les décideurs peuvent être interpellés par des groupes de citoyens, des organismes ou des transporteurs ayant élaboré des propositions ou des modèles de services. Bien que ces propositions puissent être formulées de bonne foi ou sur des bases solides, il est nécessaire d'exercer un jugement critique au regard de celles-ci. En ce sens, les décideurs doivent pouvoir se référer à un outil permettant de mieux connaître leur communauté, d'analyser leurs besoins, de tracer les grandes lignes d'une organisation de services ajustée aux caractéristiques du territoire et d'en estimer correctement les coûts.

**Plus précisément, ce thème fournit des éléments contribuant à une :**

- connaissance plus approfondie des communautés et du territoire;
- analyse de leurs besoins;
- élaboration des grandes lignes d'une organisation de services modulée aux caractéristiques des communautés et du territoire;
- évaluation du temps de réalisation;
- identification des sources d'information.

▼. Voir « Contexte » dans le présent thème.

▼. Le modèle organisationnel présenté est celui proposé par l'APAQ, lequel est reconnu et accepté par les autres partenaires.

### Thème 3: *Quels sont les cadres réglementaires et légaux qui encadrent les actions ?*

Le document résume la Politique québécoise du transport collectif. De plus, il rend compte des modalités d'application du programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional.

Dans ce thème, les compétences des municipalités, des MRC et des CRÉ en matière de transport sont identifiées.

Puisque les modèles d'organisation de transport peuvent faire appel à une gamme de services différents (covoiturage, taxisbus, minibus, transport scolaire, etc.) et à plusieurs types de transporteurs, les réglementations en lien avec ceux-ci sont exposées dans le but de favoriser la meilleure cohésion possible entre les services qui doivent s'ajuster à l'intérêt des collectivités. La connaissance des cadres réglementaires et de lois permet également de gérer les fonds attribués dans le respect des règles budgétaires.

### Thème 4: *Comment financer les services ?*

Ce thème identifie les programmes d'aide (subventions) en soutien à la mise en place et au développement du transport collectif de personnes dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif du ministère des Transports du Québec (2007-2012). La Politique présente clairement les moyens retenus pour accroître l'utilisation du transport collectif, les mesures pour y arriver et les organismes admissibles. Ainsi, les décisions quant aux modèles d'organisation pourront rapidement être analysées selon leur admissibilité aux subventions.

De plus, la clarification de certains termes contenus dans le programme d'aide tels que la part de l'utilisateur et la comptabilité distincte favorisera la compréhension de ce dernier.

### Thème 5: *Comment mettre en place les services ?*

Cette partie renseigne sur les étapes en lien avec la mise en place d'un réseau intégré de transport collectif. Redevables de l'utilisation des fonds publics devant la population, les décideurs doivent connaître les mécanismes d'entente, de suivi et de reddition de comptes. Ils doivent préciser les balises pour encadrer l'exercice des responsabilités des organismes de transport. Par ailleurs, ces derniers sont également en droit de connaître les attentes des décideurs afin d'assurer un suivi en fonction d'ententes négociées et de résultats à atteindre.

**Plus précisément, ce thème présente une démarche simple afin :**

- de mettre en place un réseau de transport et le développer
- d'évaluer l'offre de transport déjà en place sur leur territoire
- de conclure une entente avec des opérateurs ou des organismes de transport collectif pour la prolonger ou pour y mettre fin
- de faire un plan de communication
- de produire un plan promotionnel

Par ailleurs, des éléments qui constituent les appels de devis de proposition et les contrats avec les opérateurs de services (transporteurs) sont identifiés.

### Thème 6: *Comment s'inspirer des expériences québécoises et comment les adapter ?*

Des expériences d'implantation, de développement ou de consolidation de service sont présentées dans cette section du guide. Elles se veulent avant tout des pistes de réflexion puisqu'elles décrivent les forces et les

limites des modèles mis en place au Québec. Le bilan des régions pilotes est également exposé, mettant ainsi les décideurs au fait des réussites de concertation.



## retenir...

Le transport collectif constitue un outil structurant pour le développement des communautés rurales et l'investissement public qui y est consenti rapporte davantage en termes de bénéfices à la communauté. Le milieu municipal est imputable du développement du transport collectif; il lui revient d'en assumer le leadership.

En juin 2006, la Politique québécoise du transport a confirmé le rôle des MRC dans le développement du transport collectif, en tenant compte de la pertinence de répondre à des besoins variables et en constante évolution. La politique veut également favoriser la concertation des partenaires et l'intégration des différents services.

En février 2007, le gouvernement du Québec adoptait le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif :

- les MRC peuvent exercer pleinement leurs responsabilités en matière d'organisation et de financement du transport collectif;
- les CRÉ, pour leur part, peuvent planifier les services au niveau régional et expérimenter des projets d'optimisation et d'intégration du transport.

En 2008, la Table permanente sur le transport collectif en milieu rural est mise sur pied. Ces objectifs sont de :

- regrouper des intervenants en transport collectif rural afin de répondre aux besoins des populations par le biais de la Politique québécoise du transport collectif;
- favoriser le développement des services de transport correspondant aux besoins régionaux tout en soutenant leur mise en œuvre, et ce, de manière harmonieuse, complémentaire et intégrative par rapport à ce qui existe déjà.

# thème 1

Qui fait quoi en matière de transport collectif ?

## Vous trouverez...

- L'organisation du transport collectif de personnes au Québec
- Les acteurs, les rôles et les responsabilités
- Les compétences et les responsabilités du milieu municipal :
  - municipalités locales;
  - MRC;
  - CRÉ.

# 1

## Rôles et responsabilités dans le transport collectif de personnes au Québec

**C**ette fiche a pour objectif de présenter l'organisation du transport collectif en milieu rural au Québec, de dresser une liste des acteurs concernés par celui-ci et d'identifier les rôles et les responsabilités de chacun et les compétences du milieu municipal en cette matière.

### Organisation du transport collectif de personnes au Québec

Le transport collectif au Québec se divise en trois paliers de gouvernance, ayant chacun une vision et une mission différente dans la mise en place, la gestion ou l'organisation du transport collectif :

- Le palier de gouvernance « décisionnel »
- Le palier de gouvernance « organisationnel »
- Le palier de gouvernance « opérationnel »

#### Le palier « décisionnel »

Ce palier regroupe les instances qui prennent les décisions politiques, économiques et de planification du modèle de transport collectif retenu et implanté.

La mission de ce palier est de décider de la vision de la mobilité collective des personnes en prenant une décision et en rendant un financement possible et un niveau de service voulu pour le territoire concerné. Les acteurs de ce palier sont les instances gouvernementales comme le ministère des Transports du Québec, les élus d'organisations soit régionales (CRÉ), soit supralocales (MRC) ou soit locales (villes et municipalités) ou les organismes publics délégués par celles-ci, pour la mise en place d'une offre de mobilité des personnes.

Les acteurs de ce palier ont plusieurs rôles visant à encadrer l'offre de mobilité collective de personnes :

- Définir une vision et une mission
- Prendre une décision de planification et d'organisation
- Rendre disponible un financement du transport collectif
- Choisir et encadrer les organismes de gestion des réseaux (palier organisationnel)

#### Le palier « organisationnel »

Ce palier regroupe les instances qui mettent en œuvre et gèrent l'organisation de l'offre de mobilité de personnes. Il inclut les services de répartition et les organismes de gestion; généralement, ce sont des *OBNL* en milieu rural.

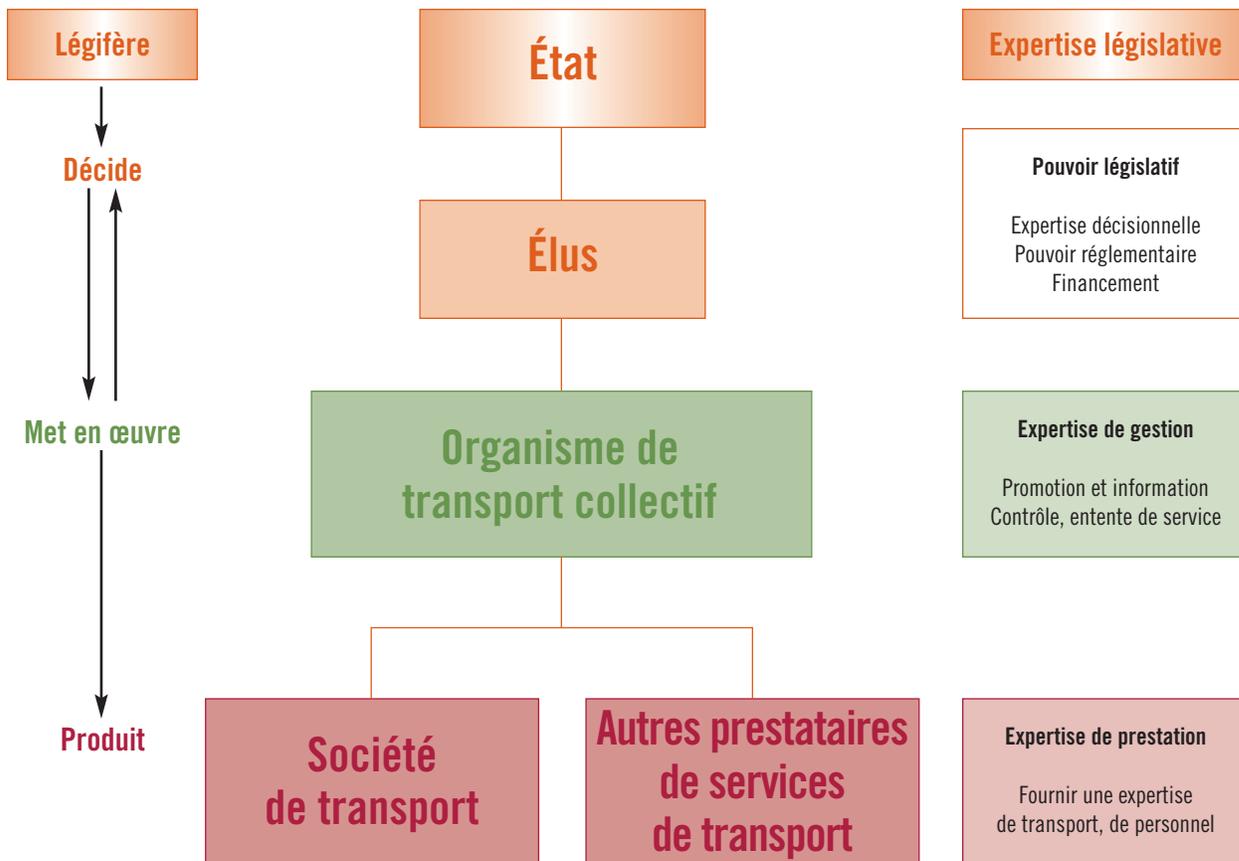
Les acteurs de ce palier ont plusieurs rôles visant à organiser l'offre de mobilité collective de personnes :

- Offrir une expertise d'organisation et de planification pour appuyer le palier « décisionnel »
- Développer une expertise de mise en place de l'offre
- Proposer les outils de production de l'offre de mobilité de personnes

#### Le palier « opérationnel »

Ce palier regroupe les instances qui produisent les outils et les services de prestation de transport relative à l'offre de mobilité de personnes.

# Organisation du transport collectif de personnes au Québec





## Description des acteurs, de leurs rôles et de leurs responsabilités

**Secteurs :** secteurs de travail dans lequel les acteurs cités évoluent.

**Acteurs :** identification des acteurs – institutions ou organismes publics ou parapublics, commissions scolaires, centres de santé et de services sociaux, etc. Les acteurs identifiés dans ce tableau interviennent dans la mobilité de personnes et le transport collectif.

**Niveaux :** précision du niveau d'intervention des acteurs identifiés.

**Rôles :** rôle d'intervention du ou des acteurs identifiés dans la mobilité de personnes; six rôles d'intervention ont été identifiés :

- Décisionnel : rôle dans la prise de décision politique, économique, sociale et dans la planification de la mobilité de personnes.
- Financement : rôle dans le financement de la mobilité de personnes, soit par les subventions de transport collectif, soit par l'implication ou le travail dans les comités de financement.
- Organisationnel : rôle dans l'organisation et la gestion de la mobilité des personnes.
- Législatif : rôle dans la rédaction ou l'application réglementaire des lois relatives aux transports.
- Informatif : source d'information pertinente sur le thème de la mobilité des personnes, et plus particulièrement dans l'identification des besoins en transport de personnes.
- Opérationnel : rôle dans la prestation de services de transport.

**Responsabilités :** précision sur les obligations des acteurs en lien avec leurs rôles.

Secteur	Acteurs	Niveaux	Rôles▼	Responsabilités
Organismes gouvernementaux	Gouvernement du Québec	National	Décisionnel Financement Législatif	Définit la vision provinciale du transport collectif. Définit le cadre législatif et budgétaire des différents modes de transport.
	Ministère des Transports du Québec	National	Décisionnel Financement	Définit les modalités des cadres de financement. Subventionne le développement du transport collectif. Réalise le suivi et l'évaluation des politiques et règlements.
	Autres ministères, dont celui de la Santé et des Services sociaux, des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et celui de l'Éducation, du Loisir et du Sport	National	Décisionnel Financement Organisationnel Informatif (partenaires ponctuels)	Offrent ponctuellement des places disponibles à partir de ses ressources internes de transport. Financent ponctuellement des cadres de projets de transport collectif.
	Commission des transports du Québec	National	Décisionnel Informatif	Propose une activité afin d'accroître la sécurité du public en matière de transport. Propose une activité de protection du patrimoine routier. Régit l'activité économique dans certains domaines du transport pour assurer la qualité des services proposés.
	Organismes locaux (CLD, SADC, CLÉ, CSSS)	Supralocal	Financement Informatif Opérationnel	Offrent ponctuellement des places disponibles à partir de ses ressources internes de transport. Financent ponctuellement des cadres de projets de transport collectif.

Secteur	Acteurs	Niveaux	Rôles▼	Responsabilités
Institutions régionales ou municipales	Municipalités et Municipalités régionales de comté (MRC)	Local Supralocal	Décisionnel Financement Organisationnel Informatif Opérationnel	Participent à la planification du transport collectif. Légifèrent par réglementation municipale. Proposent une concertation dans le cadre d'un regroupement entre municipalités ou dans le cadre d'une MRC. Participent au financement. Participent à la prise de décision sur les caractéristiques du réseau et sa mise en place. Participent à la planification urbaine pour le développement du transport collectif.
	Conférences régionales des élus (CRÉ)	Régional		Proposent une concertation et une planification régionale. Soutiennent le financement de projets de transport collectif.

▼. Il est à noter que les fonctions ou les rôles présentés sont basés sur des exemples existants au Québec et qu'ils peuvent être différents selon les régions et les organismes cités. En effet, des acteurs peuvent avoir des directions régionales qui décident (en l'absence de politiques nationales) de contribuer différemment au transport collectif.

▼. Id.

Secteur	Acteurs	Niveaux	Rôles	Responsabilités
Éducation	Commissions scolaires et institutions privées	Local	Financement Organisationnel Informatif	Offre des places disponibles. Participe à l'identification des besoins en mobilité des personnes. Planification et organisation du transport scolaire.

Secteur	Acteurs	Niveaux	Rôles▼	Responsabilités
Fédérations ou Organismes associatifs	Fédération québécoise des municipalités  Union des municipalités du Québec (UMQ)  Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ)  Solidarité rurale du Québec  Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ)  Regroupement des organismes de transport adapté du Québec (ROTAQ)  Alliance des services de transport adapté du Québec (ASTAQ)  Association des propriétaires d'autobus (APAQ)  Association du transport écolier du Québec (ATEQ)	National	Organisationnel Informatif	Représentent leurs membres.  Offrent des services-conseils aux membres : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur la planification de la mobilité des personnes.</li> <li>• Sur la gestion de la mobilité des personnes.</li> <li>• Sur la législation (support juridique) en mobilité des personnes.</li> </ul> Offrent des formations et des informations aux membres.  Font la promotion du transport collectif.

Secteur	Acteurs	Niveaux	Rôles▼	Responsabilités
Organismes de soutien à la communauté ou de services dans les municipalités	Organisations de loisirs Clubs de l'âge d'or Ateliers d'alphabétisation Cuisines collectives Associations d'insertion au travail Maisons d'hébergement	Local	Organisationnel Opérationnel Informatif	Font la promotion des besoins en transport des clientèles.  Organisent des transports collectifs spécifiques pour les clientèles.

▼. Il est à noter que les rôles ou les fonctions présentées sont basés sur des exemples existants au Québec et qu'ils peuvent être différents selon les régions et les organismes cités. En effet, des acteurs peuvent avoir des directions régionales qui décident (en l'absence de politiques nationales) de contribuer différemment au transport collectif.

▼. Idem.

Secteur	Acteurs	Niveaux	Rôles	Responsabilités
Autres partenaires	Employeurs publics ou privés et firmes-conseils	Local Ou Régional Ou National	Financement Organisationnel Informatif Opérationnel	Peuvent organiser des services de transport pour les employés. Participent au financement et à l'organisation comme partenaire. Développent de l'expertise : <ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse de besoins</li> <li>Évaluation de services de transport</li> </ul>

Secteur	Acteurs	Niveaux	Rôles	Responsabilités
Sociétés de transport ou transporteurs privés ou organismes de transport collectif	Toute société ou corporation de transport ou Transporteur	Local Ou Régional Ou National Ou Selon le permis	Organisationnel Informatif Opérationnel	Participent à la planification en siégeant aux tables de concertation locales. Développent une expertise d'organisation et de répartition. Gèrent le service de transport.



# Compétences et responsabilités des municipalités locales

## Contexte

Le premier code municipal vit le jour en 1870, la Loi sur les cités et villes fut promulguée en 1908, et le ministère des Affaires municipales fut créé en 1918. Le concept d'organisation municipale n'est donc pas récent, bien que les pouvoirs et les responsabilités, ainsi que les limites territoriales et le nombre aient évolué au fil du temps. Si les municipalités n'ont d'abord assumé que des services de proximité reliés directement à la population locale, elles ont vu leur champ de compétences s'agrandir. Le cadre législatif, composé d'une quarantaine de lois, a été récemment complété par la Loi sur les compétences municipales.

## Compétences et responsabilités

Les principales responsabilités qui incombent au monde municipal local sont :

- la salubrité, ce qui inclut les réseaux d'aqueducs et d'égouts, le traitement des matières résiduelles, etc.
- la sécurité publique, ce qui inclut les services policiers de premier niveau (qui peuvent être dispensés par la Sûreté du Québec par le biais d'une entente), la sécurité incendie, la sécurité civile, etc.
- l'urbanisme, le zonage et la mise en valeur du patrimoine, ce qui comprend les services d'inspection municipale, la gestion des permis, le schéma d'aménagement au niveau de la MRC.
- la culture, les loisirs, les activités communautaires et les parcs, ce qui comprend les bibliothèques, les terrains de jeu, le soutien aux musées, aux organismes religieux ou scolaires, etc.
- la protection contre les nuisances, par l'adoption de règlements sur la poussière, l'éclairage, les odeurs, le bruit, etc.
- la protection de l'environnement, par l'adoption de règlements sur les différentes formes de pollution, la mise en place de pistes cyclables.
- les transports, ce qui inclut autant la voirie locale que la gestion des aéroports locaux et le transport collectif.
- la production d'énergie et les systèmes communautaires de télécommunication, ce qui comprend les parcs éoliens et le branchement à Internet haute vitesse.
- le développement économique local, principalement par le biais des pactes ruraux et des CLD au niveau de la MRC.

## Compétences spécifiques en matière de transport collectif

Selon la Politique québécoise du transport collectif de juin 2006, les municipalités sont clairement identifiées comme responsables du transport collectif : « Le gouvernement identifie clairement les autorités municipales comme étant responsables de l'organisation du transport collectif. Avec l'aide de la réglementation locale et régionale en aménagement et en urbanisme, les municipalités ont le pouvoir de décrire et de planifier l'organisation du transport terrestre. »

# Compétences et responsabilités des municipalités régionales de comté (MRC)

## Contexte

En 1979, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) établissait les municipalités régionales de comté (MRC). De ce fait, des municipalités rurales et des municipalités urbaines étaient regroupées à l'intérieur d'une même structure.

Par la suite, entre 1987 et 2002, les Assises Québec-Municipalités sur l'avenir des MRC, le Livre blanc sur la réorganisation municipale, l'adoption, en 2001, de la Politique de la ruralité, l'attribution de la responsabilité des CLD aux MRC et, en 2005-2006, leur pouvoir en matière de production d'énergie hydroélectrique et éolienne ont élargi les pouvoirs des MRC.

## Compétences et responsabilités<sup>5</sup>

Les compétences▼ qui incombent aux municipalités régionales de comté sont non seulement nombreuses, mais elles sont attribuées en fonction de lois diverses▼.

Leurs compétences exclusives et obligatoires sont en lien avec les domaines suivants :

- aménagement et urbanisme (schéma d'aménagement et de développement);
- gestion des cours d'eau régionaux;
- plan de gestion des matières résiduelles;
- rôle d'évaluation foncière;
- schéma de couverture de risques (incendie);
- schéma de sécurité civile;
- soutien à l'emploi et aux entreprises (CLD)▼.

Elles exercent également des compétences facultatives au regard des domaines suivants :

- modification de son schéma et application de mesures de contrôle intérimaires;
- parcs régionaux;
- office régional d'habitation;
- fonds de développement du logement social (exemple).

## Compétences spécifiques en matière de transport collectif

Selon la Politique québécoise du transport collectif de juin 2006, les MRC sont responsables « de la coordination de l'utilisation des ressources déjà présentes en matière de transport collectif en région et en soutiennent le financement<sup>9</sup>. »

5. Le texte est inspiré de la présentation faite par le MAMR lors du congrès de l'APAQ de novembre 2006.

▼. Certaines compétences sont concurrentes avec celles d'une municipalité locale.

▼. Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, entre autres.

▼. Loi sur le ministère du Développement économique et régional et de la Recherche (LMDERR).

9. Politique québécoise du transport collectif, p. 21.

# Compétences et responsabilités des Conférences régionales des élus (CRÉ)

## Contexte

La Conférence régionale des élus<sup>10</sup> représente l'interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de développement régional. Elle est une personne morale au sens de la Loi.

## Compétences et responsabilités<sup>11</sup>

Relevant de la responsabilité du ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, les CRÉ concluent des ententes avec ce dernier.

Elles doivent :

- favoriser la concertation des partenaires de la région;
- donner des avis au ministre sur le développement de la région;
- évaluer les organismes de planification et de développement aux paliers local et régional, dont le financement provient en tout ou en partie du gouvernement;
- élaborer et mettre en œuvre un plan quinquennal de développement;
- conclure des ententes spécifiques avec des partenaires multiples gouvernementaux ou autres.

Le plan quinquennal permet d'établir des axes de développement relatifs aux questions de :

- développement économique et emploi;
- développement social et santé;
- protection de l'environnement, aménagement du territoire et transport;
- culture, loisirs et sport;
- éducation, recherche et science.

## Compétences spécifiques en matière de transport collectif

Selon la Politique québécoise du transport collectif de juin 2006, les CRÉ sont responsables « de l'élaboration et de la gestion des projets de transport collectif basées sur la mise en commun des ressources existantes sur son territoire<sup>13</sup>. »

10. Loi sur le ministère des Affaires municipales et des Régions, articles 21.5 et 21.6.

11. Ce texte est tiré du site suivant : [http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen\\_outi\\_acte\\_conf.asp](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen_outi_acte_conf.asp)

12. Loi sur le ministère des Affaires municipales et des Régions, articles 21.6 et 21.7.

13. Politique québécoise du transport collectif, p. 56.



retenir...

Trois paliers de gouvernance se partagent les responsabilités de façon complémentaire :

- décisionnel : gouvernement et municipalités;
- organisationnel : organismes de transport collectif;
- opérationnel : sociétés de transport et autres prestataires de services de transport.

Selon la Politique québécoise du transport collectif :

- les municipalités locales et les MRC ont le pouvoir de planifier l'organisation du transport terrestre et d'en soutenir le financement;
- les CRÉ peuvent coordonner les services à l'échelle régionale en misant sur la mise en commun des ressources existantes sur son territoire.

Plusieurs acteurs sont impliqués dans l'organisation du transport collectif au Québec. Il s'avère donc bien important de connaître le rôle de chacun pour identifier leur contribution au développement du transport dans un esprit de collaboration, de concertation et d'intégration des services. Ainsi, les besoins des communautés seront mieux servis.

# thème 2

Pourquoi un système de transport collectif?  
Les éléments qui le justifient, l'analyse nécessaire et la modulation du service selon la population et le territoire.

## Vous trouverez...

- L'étude de besoins
- Les étapes de la mise en place d'un réseau
- La contribution des transports au développement des communautés
- Les clients potentiels et les effets positifs d'un service de transport collectif en milieu rural

# 1

## Étude de besoins

**P**our mettre en place un service de transport collectif sur un territoire, on doit identifier les besoins et les clientèles<sup>▼</sup> afin d'obtenir des données réalistes qui permettront de dresser un portrait de la situation. Pour ce faire, il faut procéder à une étude de besoins et non à une étude d'intentions. Ce qui suit explique ce qui les différencie.

### Étude d'intentions

Les données d'une telle étude sont souvent recueillies à la suite de sondages téléphoniques qui veulent mesurer le « désir » des citoyens de faire quelque chose, mais les désirs peuvent changer selon les circonstances et ne peuvent servir de garantie de base et sont encore moins gage du succès d'un nouveau service. Les citoyens qui manifestent leur intention d'utiliser un tel service peuvent ne pas le faire alors que ceux qui mentionnent ne pas en avoir l'intention sont susceptibles de l'utiliser une fois mis en place. Les données de ces sondages sont donc insuffisantes pour prendre une décision éclairée qui tient compte de tous les aspects essentiels à la mise en place d'un réseau de transport.

### Étude de besoins

Pour sa part, l'étude de besoins s'intéresse aux besoins fondamentaux, indispensables générateurs des déplacements de la population. Ceux-ci sont liés à des raisons d'accès :

- au travail
- à l'éducation
- aux services de proximité
- aux soins de santé
- aux services ou organisations communautaires

Les données sont recueillies à la suite de sondages et d'entrevues réalisées afin de connaître les besoins de leur clientèle propre qui doit absolument se déplacer. Ces entrevues peuvent se faire avec :

- les décideurs
- les principaux employeurs du territoire
- les commissions scolaires, cégeps, universités
- les agents de développement
- les centres de santé et de services sociaux
- les centres locaux d'emploi, etc.

Les entrevues sont autant d'occasions de sillonner le territoire, d'en connaître les caractéristiques et de mieux cerner les enjeux liés aux déplacements. C'est entre autres sur cette base de clientèle assurée et de connaissance approfondie du territoire que l'étude fait ses analyses et émet ses recommandations. En conséquence, l'équilibre entre la mobilité voulue par le comité mis en place en démarche préalable, la mobilité proposée par la mise en place du service et la mobilité réelle sera favorisé.

Comme l'utilisation de l'automobile est devenue une habitude, on ne peut se contenter de mesurer les intentions pour penser changer le comportement. Changer un comportement prend du temps et dépend de nombreux facteurs.

Plus les citoyens peuvent associer des bénéfices importants au changement de leur comportement, plus ce changement a de chances de se manifester. De ce fait, pouvoir bénéficier d'un service de transport collectif pour combler les besoins fondamentaux d'une population représente des bénéfices majeurs.

▼. Voir « Étapes visant à la mise en place d'un réseau » dans le présent thème.



## Étapes visant à la mise en place d'un réseau intégré de transport collectif

**A**vant de commencer le travail de la mise en place d'un réseau de transport collectif, il est recommandé de former un groupe ou un comité de travail à qui l'instance officielle, soit la MRC ou la CRÉ, donnera par voie de résolution un mandat officiel qui légitime ses travaux.

Il est pertinent que les membres de ce comité représentent les instances municipales, les organismes communautaires et les ministères concernés par ces questions. Il est également approprié que des représentants des secteurs de la santé, de l'éducation, de l'emploi, des organismes et des agents de développement et des transporteurs en fassent partie. Ainsi, en plus de favoriser une approche de concertation, sa composition contribue à l'harmonisation du transport collectif et assure aux décideurs l'autonomie nécessaire pour exercer leurs responsabilités.

Le mandat de ce comité est d'identifier les besoins des personnes et des communautés en tenant compte des conditions démographiques, sanitaires, géographiques, territoriales, et de proposer un modèle de transport collectif en conséquence.

Bien que les étapes proposées soient communes à tous les projets, les données recueillies sont propres à chaque territoire et, en ce sens, la réalisation du projet est unique à chacun. Des données nécessaires à la réalisation de certaines étapes peuvent être déjà disponibles par le biais de ressources internes municipales, régionales, par celui des acteurs ou des clients des services de transport sur le territoire, ou encore par des études déjà réalisées. Un recensement d'informations doit être fait préalablement aux étapes présentées dans le tableau suivant afin de bâtir sur ce qui existe déjà. Il est possible qu'une actualisation de ces données puisse être nécessaire compte tenu de la date des relevés obtenus.

	Moyens	Actions	Sources	Temps de réalisation
<b>Étape 1 : Portrait et état de la situation</b>	Portrait des structures existantes de transport collectif et de leur intégration possible	Portrait des expériences locales existantes	Commissions scolaires, organismes déjà existants (transport adapté, organismes et associations communautaires, CLD, SADC, etc.)	1 à 2 mois
		Portrait de la situation des places disponibles en transport adapté, scolaire et autres contributeurs	Résolution du Conseil municipal de chaque municipalité locale concernée par le plan de transport Résolution du Conseil de maires (MRC) Résolution du conseil d'administration (CRÉ) Résolution des commissions scolaires francophones et anglophones	
		Estimation de la volonté des acteurs existant dans la mise en place d'un plan local (MRC) ou régional (CRÉ) de transport collectif	Commission scolaire du territoire, organisme de transport adapté du territoire, CSSS, CLD, etc.	
	Connaissance des spécificités du territoire local	Spécificités géographiques	Service de l'aménagement du territoire	15 jours à 1 mois
		Spécificités démographiques	Service de l'aménagement du territoire Commissions scolaires Organismes gouvernementaux de services statistiques, notamment Statistiques Canada <sup>2</sup> et l'Institut de la statistique du Québec <sup>3</sup>	
		Spécificités économiques et sociales	Service de l'aménagement du territoire Acteurs du milieu (CLD, SADC, CLE) Agents de développement	
	Connaissance des facteurs influençant le transport collectif	Identification des pôles générateurs de déplacements	Ressources internes à la MRC ou à la CRÉ avec le soutien des acteurs locaux ou régionaux, agents de développement Études préalables Données statistiques recueillies auprès de Statistiques Canada ou de l'Institut de la statistique du Québec	15 jours à 1 mois
		Identification des clientèles et de leurs besoins	Firme-conseil spécialisée	
		Identification des corridors de déplacements	Firme-conseil spécialisée	

2. <http://www.statcan.gc.ca>

3. <http://www.stat.gouv.qc.ca/default.htm>

Étapes 2 : Analyses des besoins locaux ou régionaux en transport	Moyens	Actions	Sources	Temps de réalisation
	Identification des clientèles potentielles et des corridors de déplacements	Choix des clientèles à desservir	Ressources internes à la municipalité locale, à la MRC, à la CRÉ ou firme-conseil et élus municipaux	1 à 2 mois
		Choix des corridors de déplacements		
	Réalisation de scénarios hypothétiques pour le plan de développement en transport	Choix des modes de transport et des corridors en fonction de la clientèle choisie	Ressources internes à la municipalité locale, à la MRC, à la CRÉ ou firme-conseil et élus municipaux	15 jours à 1 mois
	Identification des partenaires	Rencontres avec les partenaires identifiés	Ressources internes à la MRC ou à la CRÉ avec le soutien des acteurs locaux ou régionaux comme les commissions scolaires ou firme-conseil avec les mêmes acteurs	1 à 2 semaines
	Réalisation d'un budget <i>pro forma</i>	Identification et estimation des subventions recevables	Ressources internes à la municipalité locale ou à la MRC, ou à la CRÉ, ou à une firme-conseil	Environ 1 mois
		Estimation de la contribution municipale		
		Estimation des revenus du partenariat		
Estimation de la contribution des usagers				
Réalisation d'un échéancier de travail	Estimation des dépenses Choix des ressources Identification des tâches à réaliser Attribution des fonctions Calendrier d'activités	Ressources internes à la municipalité locale ou à la MRC, ou à la CRÉ, ou à une firme-conseil	Environ 1 semaine	
Choix définitif d'un plan local ou supralocal en transport collectif	Choix du scénario définitif	Ressources du CLD ou de la SADC ou firme-conseil	Environ 1 mois	
	Réalisation du budget d'opération définitif dans lequel le budget de mise en œuvre doit être pris en compte	Ressources internes à la municipalité locale ou à la MRC, ou à la CRÉ, ou à une firme-conseil		
	Réalisation d'un budget de fonctionnement sur trois à cinq ans qui tient compte des amortissements			
	Réalisation d'un plan de communication			

Étape 3 : Plan de mise en œuvre	Moyens	Actions	Sources	Temps de réalisation
	Réalisation des demandes de subventions	Consultation de la section du guide traitant des programmes d'aide	Ressources internes à la municipalité locale ou à la MRC ou à la CRÉ	Entre 1 semaine et 1 mois
	Mise en place de la structure de gestion du transport collectif	Choix de l'organisme gestionnaire Élaboration du cadre de fonctionnement	Municipalité locale, MRC ou CRÉ	Entre 1 semaine et 1 mois
	Identification des prestataires de services	Choix des prestataires présents sur le territoire sinon présents sur le territoire avoisinant		Entre 1 semaine et 1 mois
	Signature des ententes avec les partenaires	Consultation de la section du guide traitant des ententes contractuelles		Entre 1 et 2 semaines
	Mise en place « technique » du réseau	Choix des horaires, des trajets, des arrêts, etc.	Organisme gestionnaire qui peut faire appel à une firme-conseil	Entre 1 et 2 mois
	Promotion du service	Consultation de la section du guide traitant du plan de communication (exemple d'activités promotionnelles)	Organisme gestionnaire avec le soutien des organismes locaux et l'appui des instances politiques concernées	Opérations ponctuelles sur une période entre 1 et 3 mois
	Identification « structurelle » du réseau	Mise en place de panneau d'identification des arrêts Identification visuelle des véhicules▼	Organisme gestionnaire qui peut faire appel à une firme-conseil	Entre 1 semaine et 1 mois

Étape 4 : Démarrage du service	Moyens	Actions	Sources	Temps de réalisation
	Plan de communication à court, à moyen et à long terme	Consultation de la section du guide traitant du plan de communication	Organisme gestionnaire	Entre 1 à 2 mois avant la date de mise en service
Plan de suivi de l'organisme gestionnaire et du service	Consultation de la section du guide traitant de la reddition de comptes et du suivi annuel	MRC ou CRÉ	Opérations ponctuelles durant l'année d'exploitation	

▼. Le règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves, au chapitre III, prescrit les obligations quant à l'identification. Ce règlement est le seul dont on doit tenir compte advenant l'utilisation des places disponibles dans le cadre du transport collectif.



## Contribution des transports au développement des communautés

**A**u Québec, les programmes de soutien au développement du transport des personnes existent depuis les années 60. Leur mise en place témoignait alors de la préoccupation de permettre l'accessibilité aux services et de réduire les inégalités sociales. Ainsi, le transport scolaire a été institué sur le territoire québécois, puis le transport adapté. En ce qui concerne le transport collectif, ce sont les organismes locaux, et pour une grande part les organismes communautaires, qui ont pris le leadership dans la mise en place des modèles de développement, et ils les ont adaptés à leur clientèle propre. Les taxis aussi ont été mis à contribution pour assurer le transport collectif, alors que le contexte du virage ambulatoire a favorisé l'émergence du transport pour motif médical. Si cette approche sectorielle avait le mérite de répondre aux besoins de chacun en particulier, elle compartimentait, par ailleurs, « (...) les services aux bénéficiaires dans différents ministères<sup>5</sup> », freinant ainsi la possibilité d'un développement du transport collectif axé sur la concertation et l'intégration.

Depuis presque dix ans, le transport collectif est reconnu par le gouvernement québécois comme une condition essentielle au développement rural. Cette reconnaissance favorise une approche territoriale réelle en cette matière, ce qui encourage la mise en commun de toutes les ressources de transport disponibles sur le territoire, dans le respect des lois et des règlements en vigueur. Elle contribue à définir et à valider les compétences en cette matière et les rattache aux différentes instances municipales locales et municipales régionales de comté (MRC). Entre 1998 et 2003, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a encouragé la mise sur pied d'expériences pilotes de mise en commun des services de transport collectif tant en transport scolaire, en transport adapté, en transport du réseau de la santé, en taxi, en transport interurbain, etc. Enfin, les acteurs locaux impliqués dans le transport collectif rural ont à

leur disposition les outils pour concilier le transport collectif et le développement durable, pour développer des initiatives dans une optique d'intégration et de concertation des différents services de transport développés jusque-là.

Plus récemment, en 2006, le Comité ministériel à la décentralisation et aux régions a approuvé une expérimentation en transport collectif au sein des régions de la Capitale-Nationale et du Centre-du-Québec. Plus que jamais, le transport collectif rural devient un outil d'intégration et de participation sociale. En rendant possible l'accessibilité aux services de proximité et aux services communautaires, il contribue à l'amélioration de la qualité de la vie et de la santé des communautés rurales tout en assurant l'occupation dynamique du territoire.

### Investir dans le transport collectif rapporte

Sur le plan économique, le transport collectif rural a été très peu étudié au Canada, comparativement aux États-Unis ou en Europe. Ce constat peut s'expliquer par le fait que les initiatives en cette matière, au Québec et dans le reste du Canada, sont relativement jeunes (généralement moins de cinq ans).

Une étude américaine<sup>6</sup> réalisée en 1998 a permis, au niveau national, de démontrer que les comtés ruraux américains ayant un service de transport collectif ont une croissance économique nette de 11 % supérieure à ceux qui n'en possèdent pas. Sur l'ensemble des territoires étudiés, l'étude rapporte une variation du ratio avantages-coûts se

5. Solidarité rurale. *Le transport collectif en milieu rural vers une stratégie viable. Des pistes soulevées sur la base d'expérimentations en cours*, janvier 2002, page 4.

6. TCRP (1998) report 34, *Assessment of the economic impacts of rural public transportation*, 198 pages.

situant entre 1,67 \$ et 4,22 \$ pour une variation moyenne de 3,35 \$. Ainsi, un dollar investi dans le transport collectif rural permet d'économiser ou de rapporter 3,35 \$ à la société. Cela signifie que chaque dollar investi en transport par les pouvoirs publics rapporte davantage à la communauté en termes de bénéfices sociaux et économiques.

Au Québec, une première étude portant sur la santé des bénéficiaires du transport collectif sur le territoire de l'Outaouais<sup>7</sup> a confirmé que « (...) le transport collectif a eu un impact positif sur la santé et la qualité de vie de l'ensemble des usagers. En effet, les conclusions de l'étude affirment que ces derniers ont vu une amélioration de leur environnement socioéconomique, de leur réseau de soutien social et de leur environnement social. Presque la moitié des répondants disent vivre moins de solitude depuis qu'ils utilisent le transport collectif. Ce phénomène est important quand on sait que les gens qui souffrent de solitude sont plus enclins à développer des problèmes de santé mentale<sup>8</sup>. »

La première, et toujours la seule enquête au Canada portant sur les impacts sociaux et économiques du transport collectif, a été réalisée sur le territoire de la Capitale-Nationale en 2007<sup>9</sup> par la firme Génivar. Son apport original tient au fait qu'elle mesure les bénéfices financiers des investissements réalisés dans le transport collectif.

Les résultats ont permis de situer ce **ratio-avantages-coûts moyen à 2,01 \$** (variation de 0,73 \$ à 5,47 \$ sur l'ensemble des territoires étudiés).

**Selon cette étude, les principaux bénéfices mesurables d'un réseau de transport collectif rural se regroupent sous quatre types :**

- **Bénéfices directs :** bénéfices tirés par les usagers du service et par les exploitants (ex. : les emplois soutenus par l'exploitation du service).
- **Bénéfices indirects :** bénéfices tirés par des tiers par l'opération du service. Par exemple, les employeurs régionaux retirent des avantages dans le fait que leurs employés ont accès à un mode de transport fiable et ponctuel.
- **Bénéfices induits :** bénéfices tirés par les bénéficiaires directs ou indirects du fait d'avoir ce genre de service. Ces bénéfices sont généralement ressentis à long terme (ex. : coûts évités pour la société si des individus âgés maintiennent leur autonomie plutôt que de vivre en centre d'hébergement, attraction d'entreprises ou de centres de formation).
- **Bénéfices pour la communauté :** bénéfices tirés par l'ensemble d'une collectivité par la présence du service (ex. : soutien au développement économique local – facteur multiplicateur de l'économie, diminution des émissions de gaz à effet de serre)<sup>10</sup>.

Il y a plusieurs facteurs qui génèrent plus d'économies ou de bénéfices économiques, et sur lesquels le transport collectif rural a un impact majeur. La présence d'un réseau de transport collectif en milieu rural influence positivement la vie des communautés.

## Bénéfices mesurables d'un réseau de transport en milieu rural

Une économie stimulée

**Accès à l'emploi** La présence de moyens de transport sur un territoire est un facteur qui influence positivement la décision des entreprises et des personnes lorsque vient le temps de décider pour les unes d'un site d'implantation et pour les autres d'un milieu de travail. Une industrie choisit un site, entre autres, en fonction du bassin de main-d'œuvre dont elle pourra disposer et des facilités de transport mises au service de celle-ci pour accéder au site. Aussi, la présence de moyens de transport permet aux personnes qui désirent continuer à vivre dans leur communauté rurale de bénéficier de l'égalité des chances dans l'emploi.

**Accès à la formation professionnelle, continue et des adultes** C'est un facteur contributif à l'emploi, et la présence d'un transport collectif facilitera l'accès aux travailleurs ou aux personnes sans emploi à une formation qui les mènera à intégrer le marché du travail, ce qui permet conséquemment au milieu de réaliser des économies sociales.

**Liberté de choix** Comme les distances entre les lieux de résidence en milieu rural et les pôles générateurs d'emplois ou ceux générateurs de formation professionnelle sont souvent importantes, la présence d'un transport collectif permet à plusieurs personnes qui ne disposent pas d'une voiture ou qui choisissent de ne pas en acheter d'accéder au marché du travail.

**Circulation plus fluide** Dans certaines régions rurales, le transport collectif favorise le développement harmonieux entre le développement commercial et industriel, et les déplacements de la population : il permet à plus de gens de se déplacer en utilisant moins de véhicules. Une plus grande efficacité dans les déplacements contribue au bilan environnemental et l'améliore.

**Achalantage dans les commerces de détail** La présence d'un service de transport collectif dans une région rurale accroît la mobilité des consommateurs et des touristes vers les pivots d'activités ou les commerces de détail. Cela permet d'augmenter considérablement les revenus annuels des commerces et d'accroître le développement économique de la région.

7. Labrecque, Monique, pour la Corporation de transport adapté de la Petite-Nation. *Évaluation des effets de la mise en application d'un système de transport collectif en milieu rural sur la santé des usagers des MRC de Papineau de la Vallée-de-Gatineau et du Pontiac*. Février 2004.

8. *Idem.*, p. 86.

9. Conférence régionale des Élus de la Capitale-Nationale/Génivar, *Étude d'impacts socioéconomiques du transport des personnes en milieu rural dans la région de la Capitale-Nationale*, nov. 2007, 62 pages.

10. *Idem.*, p. 5.

### Une communauté en meilleure santé

#### **Accessibilité aux services de santé et aux services alimentaires**

Un service de transport collectif permet aux usagers de se déplacer de manière autonome vers les services médicaux et, par voie de conséquence, donne un répit aux personnes qui, sans la présence de ce type de transport, doivent conduire les usagers. Ces derniers sont en mesure de mieux respecter leurs rendez-vous médicaux, ce qui favorise leur santé. Le transport collectif favorise également le sentiment de sécurité, brise l'isolement et diminue la consommation de médicaments liée au stress. Comme la santé passe également par une meilleure nutrition, l'accès aux ressources alimentaires contribue au mieux-être de la population.

**Maintien de l'autonomie** Le fait que les personnes âgées soient capables de vivre de manière autonome en utilisant le transport collectif dans leurs allers-retours vers des services de proximité généralement situés dans les villes centres permet des économies considérables pour la société, ce qui évite ainsi des frais d'hébergement dans les centres d'accueil ou des frais d'administration reliés aux soins à domicile. Ainsi, toute une population d'aînés en milieu rural vit plus longtemps dans sa communauté.

**Intégration des personnes à mobilité réduite** Les enquêtes américaines et québécoises sur le transport collectif rural (précédemment citées) permettent d'affirmer que les services de transport collectif accessibles semblent être bénéfiques aux gens à mobilité réduite.

### Une occupation dynamique du territoire

**Augmentation du taux de rétention de la population** Comme le transport collectif assure l'accès aux services de toutes natures, dont ceux d'éducation, de loisirs, de santé et de proximité souvent plus disponibles dans les villes centres, les communautés rurales, souvent très attachées à leur municipalité, peuvent y demeurer longtemps. Les enfants ont également la possibilité de visiter leurs amis. Les populations sont susceptibles de découvrir certains coins de leur région jusque-là inexplorés faute de transport adéquat.

**Attraction de populations de tous les groupes d'âge** Plusieurs personnes désirent s'installer en région, mais rebutées par les distances souvent considérables entre les services des villes centres et les pôles d'emploi, seraient susceptibles de réviser leur choix de milieu de vie vu la présence d'un réseau de transport collectif en milieu rural.

**Développement territorial** La présence d'un service de transport permet d'attirer de nouvelles familles en milieu rural en leur proposant un accès aux transports collectifs. Cela s'accompagne souvent d'une augmentation de construction d'habitations ou d'une mise en place de nouveaux services pour satisfaire cette nouvelle population. Ainsi, la croissance du milieu rural s'en trouve accélérée.

De façon plus générale, le transport collectif en milieu rural assure le maintien de la vitalité des communautés, contribue à la revitalisation des collectivités et développe le sentiment d'appartenance.

### Une vie socioculturelle animée

La présence d'un service de transport collectif dans les régions rurales peut favoriser une plus grande participation de la communauté à des activités sociales ou récréatives. À son tour, cette participation favorise la diversité de l'offre socioculturelle et peut contribuer à une réelle mobilisation citoyenne autour de projets collectifs et structurants. De plus, l'offre diversifiée peut attirer des touristes qui, sans la présence de transport collectif, ne pourraient se déplacer dans la région.

### Un environnement de meilleure qualité

**Réduction de l'émission des gaz à effet de serre (GES)** Au Québec, près de 40 % des émissions de GES sont attribuables au secteur des transports et 90 % du parc de véhicules routiers québécois est composé de véhicules légers<sup>11</sup>. La contribution du transport collectif à un environnement de meilleure qualité se mesure moins par le mode de transport que par le nombre de personnes qui l'utilisent donc au nombre de voitures solo qu'il sort de la route.

**« En conclusion, le transport collectif en milieu rural apporte aux communautés desservies des bénéfices ou des économies tangibles qui varient cependant d'un endroit à l'autre. Ces bénéfices ou économies dépendent principalement des particularités de chaque milieu rural, de l'offre, du motif de déplacement et de la solution de rechange qu'un usager devrait utiliser si le service cessait<sup>12</sup>. »**

11. En référence aux informations sur le site de Ressources naturelles Canada. <http://oee.nrcan.gc.ca/publications/statistiques/evc05/chapitre2.cfm?attr=0>

12. Conférence régionale des Élus de la Capitale-Nationale/Génivar, *Étude d'impacts socioéconomiques du transport des personnes en milieu rural dans la région de la Capitale-Nationale*, nov. 2007, p. 62.



## Clients potentiels et effets positifs d'un service de transport collectif en milieu rural

Secteur	Clients potentiels	Effets positifs sur l'ensemble de la communauté vivant en milieu rural
Éducation	Citoyen(nes) Municipalités  Enseignement public  Enseignement privé  Enseignement supérieur  Formation professionnelle, continue et aux adultes  Formations pour le développement personnel  Organismes de soutien à la population	<b>Permettre un accès équitable et généralisé aux services d'éducation.</b>
		Maximiser l'accès aux niveaux d'études pour lesquels le transport scolaire est inexistant.
		Favoriser l'accessibilité à des : <ul style="list-style-type: none"> <li>• formations d'alphabétisation</li> <li>• formations non régulières et non obligatoires (en soirée, complémentaires)</li> <li>• formations personnelles</li> <li>• formations orientées vers l'intégration sur le marché du travail</li> </ul>
		Combattre le décrochage scolaire.
		Faciliter l'accès à l'enseignement privé sur le territoire.

Secteur	Clients potentiels	Effets positifs sur l'ensemble de la communauté vivant en milieu rural
Sports et socioculturel	Citoyens(nes)  Organismes de services dans les municipalités  Organismes de soutien à la communauté	<b>Permettre un accès équitable et généralisé aux services de loisirs, de sport, de plein air et aux activités culturelles et touristiques.</b>
		Encourager l'utilisation des services et des infrastructures municipales ou scolaires de loisirs et de sport selon leur disponibilité.
		Permettre l'accès à des activités parascolaires locales ou extérieures.
		Soutenir la participation de la population et des touristes à des activités diverses organisées autour des atouts touristiques du territoire.
		Favoriser la mobilisation citoyenne autour de projets de développement culturel et renforcer le sentiment d'appartenance.

Secteur	Clients potentiels	Effets positifs sur l'ensemble de la communauté vivant en milieu rural
Emploi	Citoyens(nes)  Organismes de soutien à la communauté  Organismes publics  Entreprises	<b>Permettre un accès équitable et généralisé aux emplois.</b>
		Pour l'entreprise : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Donner accès à un bassin d'employés localisés dans la MRC ou dans la région.</li> <li>• Faciliter le transport en fonction des quarts de travail.</li> <li>• Augmenter les retombées profitables.</li> </ul>
		Pour la communauté : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser la participation aux activités d'insertion ou de préparation à l'emploi (formations professionnelles, entre autres)</li> <li>• Soutenir l'accès au premier emploi</li> <li>• Favoriser l'accessibilité :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- aux emplois précaires (horaires irréguliers, temps partiel, etc.).</li> <li>- aux emplois d'été ou aux emplois occasionnels pour les jeunes, les adolescents et les aînés.</li> </ul> </li> </ul>
		Permettre aux CLD et à Emploi-Québec de réaliser des économies dans leurs subventions aux personnes ayant à se déplacer pour bénéficier de leurs ressources respectives.
		Répondre aux besoins de main-d'œuvre.

Secteur	Clients potentiels	Effets positifs sur l'ensemble de la communauté vivant en milieu rural
Développement des collectivités rurales	Citoyens(nes)  Municipalité	<b>Favoriser le maintien des communautés en milieu rural en offrant des possibilités de déplacements alternatifs à l'automobile.</b>
		Soutenir la participation sociale des citoyens. Rendre attractif le milieu rural aux nouvelles familles en offrant des possibilités de déplacements autres que l'automobile.
		Répondre aux besoins de déplacements des jeunes familles, des familles monoparentales ou composées d'une seule personne qui n'ont pas de véhicule, qui ne peuvent pas ou ne veulent pas faire l'achat d'un deuxième véhicule.
		Répondre aux besoins des ménages qui veulent rester dans leur municipalité natale.
		Faciliter l'accessibilité aux logements moins chers situés dans les municipalités rurales.

<b>Secteur</b>	<b>Clients potentiels</b>	<b>Effets positifs sur l'ensemble de la communauté vivant en milieu rural</b>	
<b>Santé et services de proximité</b>	Citoyens(nes)	<b>Permettre l'accès équitable et généralisé aux services de santé et de proximité.</b>	
	Municipalité	Permettre l'accès à un bien collectif.	
	Organismes de services dans les municipalités		Organiser des déplacements ponctuels.
		<p>Maintenir la communauté en milieu rural en lui permettant d'avoir accès aux services :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• disponibles dans les villes centres</li> <li>• offerts par différents organismes et différentes ressources communautaires (réinsertion sociale, cuisines collectives, etc.)</li> <li>• dits d'urgence (maison d'hébergement, etc.)</li> <li>• centralisés d'Emploi-Québec, tels que les services de formation et d'emploi</li> </ul>	
		Favoriser l'intégration sociale des aînés vivant en milieu rural.	
		Développer l'autonomie des personnes.	
		<p>Briser l'isolement des clientèles en manque d'accessibilité (femmes, jeunes, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) et de celles qui n'ont pas accès à un véhicule ou qui sont insécures au volant de leur véhicule.</p> <p>Permettre aux personnes sans permis de conduire (après l'avoir perdu ou en raison de l'âge) de continuer d'avoir accès aux différents services, au travail, aux loisirs, aux soins de santé, notamment.</p>	



## retenir...

Avant de commencer le travail de la mise en place d'un réseau de transport collectif, il est recommandé de former un groupe ou un comité de travail dont le mandat est :

- de favoriser une approche de concertation;
- de contribuer à l'harmonisation du transport collectif;
- d'assurer aux décideurs l'autonomie nécessaire pour exercer leurs responsabilités.

Le territoire impose le modèle d'organisation de transport et non l'inverse, d'où l'importance :

- de faire le portrait des structures de transport existantes;
- de connaître les spécificités du territoire local;
- d'identifier les facteurs qui influencent le transport collectif;
- de procéder à des analyses de besoins;
- d'élaborer un plan de mise en œuvre.

Les données nécessaires à la réalisation de certaines étapes sont souvent disponibles soit par le biais de ressources internes municipales, régionales, soit par celui des acteurs ou des clients des services de transport sur le territoire, soit par des études déjà réalisées.

Seule l'étude de besoins permet l'équilibre entre la mobilité voulue, la mobilité proposée et la mobilité réelle, car elle se base sur des données de déplacements assurées et non projetées.

Chaque dollar investi en transport collectif par les pouvoirs publics rapporte, selon un ratio moyen, 2,01 \$ à la communauté en termes de bénéfices sociaux et économiques, soit :

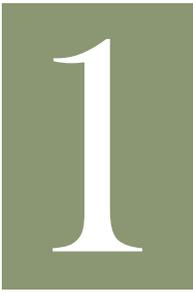
- une économie stimulée;
- une communauté en meilleure santé;
- un maintien ou un retour aux études;
- le maintien à domicile;
- une occupation dynamique du territoire;
- une vie socioculturelle animée;
- un environnement de meilleure qualité.

# thème 3

Quels sont les cadres réglementaires et légaux qui encadrent les actions ?

## Vous trouverez...

- Le résumé de la Politique québécoise du transport collectif
- Les compétences du milieu municipal et les responsabilités en lien avec le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional
- Le cadre légal et réglementaire des différents modes de transport



# La Politique québécoise du transport collectif<sup>▼</sup>

## Contexte

Depuis sa mise en place en 2003 et jusqu'en 2006, la Politique québécoise du transport collectif a profité à près de 61 MRC sur une possibilité de 81, totalisant ainsi près de 2,5 M\$ en aide gouvernementale. Plus de la moitié des MRC du Québec ont également organisé un guichet de transport collectif.

Malgré cet engouement, entre 2003 et 2004, l'achalandage du transport collectif a diminué de 1 % au Québec, alors qu'il augmentait dans les autres provinces canadiennes. Cette décroissance a été constatée dans les milieux urbains, les milieux ruraux sont plutôt en mode de développement de services. La part du transport collectif sur l'ensemble des modes motorisés est en déclin dans les principales régions du Québec. Afin d'inverser cette tendance et de répondre aux demandes croissantes des CRÉ qui souhaitent proposer diverses formules de transport modulées à l'échelle locale, le gouvernement a mis en place, en 2006, la Politique québécoise du transport collectif.

Identifiée par le gouvernement comme une clef de voûte permettant de contribuer au développement social, économique et environnemental de tout le Québec, la Politique bonifie les programmes d'aide et renforce l'aide aux immobilisations.

En adoptant cette politique, le gouvernement du Québec reconnaît le rôle majeur que joue le transport collectif. Il réitère également son implication dans le développement local par sa volonté de contribuer au développement et à l'organisation des réseaux de transport collectif. Cette implication prend plusieurs formes, dont des aides financières ciblées et une aide technique.

## Quelles clientèles et quels secteurs sont concernés ?

### Clientèles

Les clientèles visées par la politique en région rurale et en région urbaine sont les suivantes :

- les utilisateurs des modes de transports collectifs existants : autobus, métros, trains de banlieue, taxis et autocars;
- les piétons et les cyclistes;
- les personnes à mobilité réduite, y compris celles en fauteuil roulant.

### Secteurs

Cette politique vise essentiellement les modes de transport terrestre des personnes et des personnes à mobilité réduite<sup>▼</sup>, et s'applique non seulement aux initiatives pour offrir d'autres alternatives à l'automobile, mais aussi au :

- transport collectif en milieu urbain;
- transport collectif en milieu rural;
- transport interrégional en autocar.

## Quels sont ses objectifs et ses cibles ?

L'objectif est d'accroître l'utilisation du transport collectif partout au Québec, tant en milieu urbain qu'en milieu rural.

La cible est une augmentation de l'offre de service de 16 % et de l'achalandage de 8 % d'ici 2012.

## Quels sont ses moyens d'action ?

L'atteinte des objectifs de la politique passe par quatre moyens :

- répartir de façon équitable les efforts de chacun;
- améliorer les services offerts à la population;
- moderniser et développer les infrastructures et les équipements;
- appuyer les autres options à l'automobile.

▼. Le texte est tiré directement de la Politique.

▼. Elle est indépendante du programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, qui est toujours en vigueur.

### Répartir de façon équitable les efforts de chacun

Le gouvernement identifie clairement les autorités municipales comme responsables de l'organisation des services et par là du transport collectif; chacune d'elles doit :

- nommer les membres du conseil d'administration<sup>▼</sup> de son autorité organisatrice de transport<sup>▼</sup>, lorsqu'une telle autorité est constituée.
- s'assurer que cette autorité dispose des ressources financières nécessaires pour fournir des services de qualité et en quantité suffisante.

Avec l'aide de la réglementation en aménagement et en urbanisme, les municipalités locales et les MRC ont le pouvoir de décrire et de planifier l'organisation du transport terrestre. Avec les moyens mis en œuvre par la Politique, les CRÉ, quant à elles, auront à jouer un rôle de premier plan dans l'organisation et la gestion régionale des services.

Enfin, les usagers, les automobilistes, les employeurs et le gouvernement fédéral, un nouveau partenaire, seront mis à contribution pour atteindre ces objectifs.

Quant à lui, le gouvernement confirme son rôle de coordonnateur et d'accompagnateur en assumant, entre autres, la majeure partie des coûts de développement et d'entretien des infrastructures et des équipements.

### Améliorer les services offerts à la population

Le gouvernement dédiera une partie du Fonds vert créé dans le cadre de la Loi sur le développement durable<sup>5</sup> pour développer le transport collectif, notamment pour :

- améliorer les services offerts à la population;
- lutter contre les changements climatiques;
- augmenter l'offre de transport de 16 %.

Pour atteindre sa cible, le gouvernement financera, par le biais de différents programmes et de mesures fiscales ciblées, une partie des investissements nécessaires (50 % des coûts additionnels d'exploitation).

### Lien utile

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand\\_public/transport\\_collectif/politique\\_quebecoise\\_transport\\_collectif](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand_public/transport_collectif/politique_quebecoise_transport_collectif)

De plus, il met en place ou il bonifie certains programmes d'aide financière ayant un effet de levier complémentaire aux investissements locaux (subvention à la promotion du transport collectif).

### Moderniser et développer les infrastructures et les équipements

Le gouvernement compte assurer la modernisation et le développement des infrastructures et des équipements, notamment les parcs d'autobus et leurs équipements afférents. Pour ce faire, un certain nombre de mesures sont offertes comme le renforcement de l'aide gouvernementale aux immobilisations avec la mise en place de la Société de financement des infrastructures locales au Québec (SOFIL), et la bonification du programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. Ces mesures ajoutent de nouvelles dépenses admissibles, rendent éligibles les municipalités de moins de 20 000 habitants et favorisent l'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite. De plus, elles intègrent un volet innovation et un cadre financier triennal.

### Appuyer les alternatives à l'automobile

En plus des mesures en faveur du transport collectif, le gouvernement souhaite soutenir des alternatives à l'utilisation de l'automobile. Pour ce faire, il consacre une enveloppe annuelle de 30 M\$ provenant du Fonds vert (dont un million pour la promotion nationale).

Ce volet vise cinq situations particulières :

- les municipalités peu peuplées (moins de 20 000 habitants) où les alternatives à l'automobile sont peu nombreuses;
- les institutions publiques, les entreprises et les parcs industriels où des initiatives prometteuses doivent être encouragées;
- le transport interrégional par autocar et l'accessibilité des autocars et des taxis<sup>6</sup> pour les personnes en fauteuil roulant;
- l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier de personnes;
- la marche et le vélo.

▼. Le conseil d'administration comprend également deux représentants des usagers, dont un du transport adapté aux personnes handicapées.

▼. Les sociétés de transport, les conseils intermunicipaux de transport, les organismes municipaux et intermunicipaux de transport et l'ensemble des autorités organisatrices chargées d'offrir des services de transport en commun.

5. [http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/D\\_8\\_1\\_1/D8\\_1\\_1.html](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/D_8_1_1/D8_1_1.html)

6. Voir « Autres programmes d'aide gouvernementale » au thème 4.



## Compétences du milieu municipal

**E**n premier lieu, cette fiche traite des compétences du monde municipal en lien avec le transport et le pouvoir de délégation de celles-ci en cette matière. Par la suite, elle situe ses responsabilités, ses obligations ou celles des organismes mandataires en transport collectif en lien avec le Programme d'aide. Enfin, elle présente aux décideurs les cadres réglementaires et législatifs propres aux divers modes de transport composant les modèles d'organisation de transport collectif▼.

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
<b>Des compétences générales du milieu municipal</b>						
Compétence territoriale	Confirmation d'une compétence sur un territoire défini	Loi sur l'organisation territoriale municipale L.R.Q., chapitre O-9	31	Municipalité locale	s/o	s/o
Compétences	En matière de transport	Loi sur les compétences municipales, L.R.Q., chapitre C-47.1	4	Municipalité locale	s/o	s/o
Délégation de pouvoirs par le gouvernement	Accepter une délégation de pouvoirs	Code municipal, L.R.Q. ch. 27.1	10	Gouvernement du Québec	Municipalité locale MRC	Non précisé
	Déclarer son intention d'accepter un pouvoir			MRC	Municipalités locales incluses dans le territoire	Résolution
Désaccord à l'exercice de la compétence déléguée par le gouvernement	Exprimer son désaccord		10.1	Municipalité locale	MRC	Résolution
Assujettissement à la compétence de la MRC	Exprimer son accord		10.2	Municipalité locale	MRC	Résolution

▼. Cette fiche présente l'essentiel des informations légales et réglementaires en soutien à l'exercice de la responsabilité des décideurs en matière de transport collectif.

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
Modalités et conditions administratives et financières	Définir et déterminer ces modalités ainsi que les définitions		10.3	MRC	Municipalités locales	Règlement
Déclaration de compétence à l'égard d'une compétence du domaine local	Déclarer sa compétence relativement à tout ou partie d'un domaine de compétence municipale, dont le transport collectif		678.0.1 et ss.	MRC	Municipalités locales de la MRC concernée	Résolutions et règlements
Entente intermunicipale entre municipalités et la MRC	Négocier et conclure une entente		569 et ss.	Municipalités locales du territoire de la MRC concernée	MRC	Résolutions et entente intermunicipale
Régie intermunicipale	Constituer une régie intermunicipale	Code municipal L.R.Q. ch. 27.1	579 et ss. 621 et ss.	MRC et municipalités locales	MRC et municipalités locales	Résolutions et entente
Entente intermunicipale	Conclure une entente entre municipalités touchant tout ou partie d'un domaine de leur compétence	Loi sur les cités et villes L.R.Q., chapitre C-19	468 et ss.	Municipalités locales	Autres municipalités	Entente

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
Planification quinquennale de développement socioéconomique d'une région	Réaliser un plan quinquennal de développement	Loi sur le ministère des Affaires municipales et des Régions L.R.Q., chapitre M-22.1	21.7	Conférence régionale des élus (CRÉ)	MRC, municipalités locales et autres organismes partenaires	Plan quinquennal de développement
Ententes spécifiques	Négocier et conclure des ententes dans l'exercice de ses pouvoirs et de ses responsabilités					Entente spécifique
Ententes	Conclure des ententes avec une autre municipalité, un établissement public visé à l'article 29, une commission scolaire, un établissement d'enseignement ou un organisme à but non lucratif	Loi sur les cités et villes L.R.Q., chapitre C-19 Code municipal Loi sur l'instruction publique	29.5	Municipalité locale	Organismes concernés MRC Commission scolaire CÉGEP Université	Entente de services
Adjudication des contrats	Règles applicables	Loi sur les cités et villes L.R.Q., chapitre C-19	29.7	Municipalité locale	Organismes concernés	s/o
Élément de contenu du schéma d'aménagement	Planification de l'organisation du transport terrestre	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme L.R.Q., chapitre A-19.	5	MRC	Municipalités locales du territoire	Schéma d'aménagement
Élément du plan d'urbanisme	Planification projetée des principales voies de circulation	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme L.R.Q., chapitre A-19.	83	Municipalité locale	MRC	Plan d'urbanisme et les règlements de lotissement, de zonage et de construction

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
Planification du développement local	Élaboration d'un plan local pour l'économie et l'emploi	Loi sur le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation L.R.Q., chapitre M-30.01	91	MRC / CLD	Municipalités locales	<p>Une MRC peut confier à un CLD l'exercice de sa compétence en matière de développement local et d'entrepreneuriat.</p> <p>De plus, elle peut lui confier un mandat découlant de l'une de ses compétences.</p> <p>CLD est un organisme sans but lucratif constitué en vertu de la partie III de la Loi sur les compagnies.</p>
Accès à un transport pour personnes handicapées	Assurer l'accès à des moyens de transport adaptés pour personnes handicapées dans un territoire municipal non desservi par une société de transport Tarification	Loi sur les transports L.R.Q., ch. T-12	48.39 et ss.	Municipalité locale	Ministère	Résolution qui décrit la nature des mesures

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
Subvention à un titulaire de permis de transport pour personne handicapée	Accorder une subvention à un titulaire par une municipalité	Loi sur les transports L.R.Q., ch. T-12	48.43	Municipalité locale	Titulaire de permis	Entente de subvention
<b>Responsabilités ou obligations des décideurs ou des organismes mandataires en lien avec le Programme d'aide gouvernementale</b>						
Admissibilité à la subvention prévue à l'article 13 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional	Acquiescer des organismes admissibles des résolutions de consentement unanime	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional	7, 13, 22	CRÉ	MRC admissibles du territoire régional Municipalité hors MRC du territoire régional concerné Administration régionale de Kativik Administration régionale crie	Résolution
Mandat pour l'organisation d'un service de transport collectif	Donner un mandat en faisant appel à un transporteur	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional	14, 16	CRÉ MRC admissibles du territoire régional concerné Municipalité hors MRC du territoire régional concerné Administration régionale de Kativik Administration régionale crie	Commission scolaire Organisme de transport adapté Établissement de santé et de services sociaux	Non précisé
Délégation à un organisme mandataire responsable de l'organisation de la gestion et du fonctionnement du transport collectif	Déléguer par résolution la responsabilité	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional	9	CRÉ MRC admissibles du territoire régional concerné Municipalité hors MRC du territoire régional concerné	Organisme mandataire responsable	Résolution
Subvention pour la planification et la coordination à l'échelle régionale des services de transport collectif, ainsi que pour la mise en place de liens de transport entre les MRC et les municipalités hors MRC	Négocier et conclure une entente	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional	12	Tout organisme admissible ayant reçu un consentement unanime en vertu de l'art. 7	<i>MTQ</i>	Entente

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
Conditions de versement des subventions	Responsabilité des surplus et des déficits	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional	15	Organismes admissibles	MTQ	n/a
	Obligation de faire appel aux transporteurs disponibles pour l'exploitation d'un système de transport par autobus, minibus ou par taxi  Interdiction de posséder leurs propres véhicules			Organismes admissibles aux articles 10,11 et 12	Transporteurs <sup>8</sup>	Contrat avec les transporteurs
Conditions de versement des subventions	Pouvoir de mandater pour l'organisation d'un service de transport collectif des organismes présents sur le territoire pour l'utilisation des places disponibles	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional	17		Commission scolaire  Organisme de transport collectif  Établissement de santé et des services sociaux	Entente de services
	Obligation lors de l'utilisation des transporteurs en dehors des heures régulières de service		17			Contrat de services
	Coordination des activités de covoiturage et de transport bénévole		19	MRC CRÉ		Supervision de ces activités en respect des lois et règlements qui les encadrent
	Reddition de comptes		25	MRC	MTQ	Rapport faisant état des données opérationnelles et financières
Les demandes de subvention	Transport interrégional		13	CRÉ	MTQ	Résolution

8. La Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds, L.R.Q., chapitre P-30.3.

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
Aide au transport alternatif à l'automobile	Présentation des sommes disponibles	Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile c. T-12, r.13.1.1	1	MTQ	Employeurs	Soutien d'initiatives et de changement
Aide au transport alternatif à l'automobile, notamment	Admissibilité et modalités de l'octroi	Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile c. T-12, r.13.1.1	3 et ss.	MTQ	Municipalités locales Villages nordiques Villages Cris et Naskapi Organisme à but non lucratif	Cadre opératoire
Aide au transport alternatif à l'automobile, notamment	Modalités de l'octroi de subvention pour favoriser l'utilisation de transport en commun et autres formes communes de déplacement	Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile c. T-12, r.13.1.1	7 et ss.	MTQ	Organismes admissibles concernés	Subvention
Reddition de comptes	Modalités visant les données à transmettre	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional	25	MRC	MTQ	Rapport faisant état des données opérationnelles et financières



## Cadre légal **et réglementaire**

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
<b>Le transport adapté (intégration de personnes handicapées)</b>						
Permis de transport par autobus	Catégories de permis	Règlement sur le transport par autobus c. T-12, r.21.2	9	Transporteur concerné	Commission des transports <sup>9</sup> du Québec	Permis
Restriction à l'application de convention collective	Une convention collective d'un organisme public de transport ne peut restreindre ce dernier à contracter pour offrir un service de transport pour personne handicapée	Loi concernant les services de transport par taxi, L.R.Q., ch. S-06.01	148	Organisme public de transport	Salariés représentés par un syndicat	Peut être soumis à un arbitrage selon le Code du travail
Pouvoir de l'Office des personnes handicapées à la demande des personnes handicapées	Représentations de l'Office pour assurer l'exercice des droits des personnes handicapées	Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale L.R.Q., ch. E-20.1	26 et ss.	Office des personnes handicapées	Organisme public Municipalité locale Commission scolaire Établissement d'enseignement	Entente

9. La Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds, L.R.Q., chapitre P-30.3.

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
Plan de développement du transport en commun des personnes handicapées	Faire approuver un plan de développement visant à assurer le transport en commun de personnes handicapées par le ministre des Transports	Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale L.R.Q., ch. E-20.1	67 et ss.	Société de transport Organisme municipal, intermunicipal ou régional de transport	MTQ	Plan de développement
Expérimentation en matière de biens et de services	Pouvoir de l'Office d'effectuer ou de faire effectuer une expérimentation pour favoriser l'intégration scolaire, professionnelle et sociale de personnes handicapées	Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale L.R.Q., ch. E-20.1	44.1	Office des personnes handicapées	Organisme concerné	Entente de subvention
<b>Transport du réseau des centres de santé et des services sociaux</b>						
Permis de transport par autobus	Catégories de permis	Règlement sur le transport par autobus c. T-12, r.21.2	9	Transporteur concerné	Commission des transports du Québec	Permis
Exemption de l'obligation d'être titulaire d'un permis	Conditions d'exemption pour service de transport appliquées par contrat en vertu de la loi sur les services de santé et les services sociaux	Règlement sur le transport par autobus c. T-12, r.21.2	7	Transporteur concerné	Organisme responsable de l'application du règlement	s/o
Délivrance, renouvellement et transfert des permis de transport par autobus	Les conditions	Règlement sur le transport par autobus c. T-12, r.21.2	10 et ss.	Transporteur concerné	Commission des transports du Québec	s/o

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
Aide financière pour le transport d'une personne	Permission à un établissement ou à un organisme de fournir une aide financière à une personne	Loi sur les services de santé et les services sociaux L.R.Q., chapitre S-4.2	478	Ministre/Ministère	Agence, établissement, organisme	Assistance financière pour transport
<b>Transport du réseau des centres de santé et des services sociaux</b>						
Permis de transport par autobus	Catégories de permis	Règlement sur le transport par autobus c. T-12, r.21.2	9	Transporteur concerné	Commission des transports du Québec	Permis
Délivrance, renouvellement et transfert des permis de transports par autobus	Les conditions	Règlement sur le transport par autobus c. T-12, r.21.2	10 et ss.	Transporteur concerné	Commission des transports du Québec	s/o
Titulaire d'un permis	Pour effectuer un transport rémunéré de personnes par autobus	Règlement sur le transport par autobus c. T-12, r.21.2	1	Individu	Commission des transports du Québec	Obtention du permis
Catégories d'autobus	Caractérisation des catégories d'autobus pour fin d'application du règlement	Règlement sur le transport par autobus c. T-12, r.21.2	2	Organismes concernés	Organisme responsable de l'application du règlement	s/o

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
Exception à l'exigence d'un permis de transport de personnes	Description des modes de transport où n'est exigé aucun permis	Règlement sur le transport par autobus c. T-12, r.21.2	3	Organismes concernés	Organisme responsable de l'application du règlement	s/o
<b>Transport scolaire<sup>10</sup></b>						
Organiser un transport scolaire	Pouvoir d'organiser le transport scolaire	Loi sur l'instruction publique L.R.Q., chapitre I-13.3	291 à 301	Commission scolaire	Transporteurs	Rédaction d'un contrat <sup>11</sup>
Délivrance, renouvellement et transfert des permis de transport par autobus	Les conditions	Règlement sur le transport par autobus c. T-12, r.21.2	11 à 21.	Transporteur concerné	Commission des transports du Québec	s/o
Exemption de l'obligation d'être titulaire d'un permis	Conditions d'exemption pour service de transport nolisé fourni par un transporteur scolaire	Règlement sur le transport par autobus c. T-12, r.21.2	5	Transporteur concerné	Organisme responsable de l'application du règlement	s/o
Permis de transport	Autorisations particulières	Règlement sur le transport par autobus c. T-12, r.21.2	32	Titulaire de permis	Commission des transports du Québec	Autorisation sur permis
Permis de transport par autobus	Catégories de permis	Règlement sur le transport par autobus c. T-12, r.21.2	9	Transporteur concerné	Commission des transports du Québec	Permis

10. Loi sur l'instruction publique, L.R.Q., chapitre I-13.3, articles 291 à 301 et 721.

11. Modèle de contrat disponible à : <http://www.fcsq.qc.ca/dossiers/Transport-Scolaire/Securite.html>

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
Places disponibles autres que pour les élèves	Permission d'offrir des places disponibles à d'autres personnes	Loi sur l'instruction publique L.R.Q., chapitre I-13.3	298	Commission scolaire	Transporteurs	Clause à inclure dans un contrat
Règles budgétaires	Détermination des montants de subventions au transport scolaire	Loi sur l'instruction publique L.R.Q., chapitre I-13.3	300 et 301	Ministre	Conseil du trésor	Approbation du Conseil du trésor
Pouvoir de réglementer le transport	Étendu du pouvoir du gouvernement de réglementer	Loi sur l'instruction publique L.R.Q., chapitre I-13.3	453	Gouvernement	Commission scolaire	Règlement dictant des normes d'attribution et autres conditions
Comité consultatif de transport	Commission scolaire et mise en place d'un comité consultatif sur le transport	Loi sur l'instruction publique L.R.Q., chapitre I-13.3	188	Commission scolaire	Gouvernement	Comité
Comité consultatif de transport	Étendu du pouvoir du gouvernement de réglementer	Loi sur l'instruction publique L.R.Q., chapitre I-13.3	454	Gouvernement	Commission scolaire	Règlement
Antécédents judiciaires	Déclaration d'antécédents judiciaires pour toute personne en contact avec des élèves	Loi sur l'instruction publique L.R.Q., chapitre I-13.3	261.0.2 à 261.0.7	Commission scolaire	Corps de police municipale ou Sûreté du Québec Personnes concernées	Déclaration d'antécédents judiciaires

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
Certificat de compétence de conduite d'autobus ou de minibus affectés au transport d'écoliers	Être titulaire d'un certificat de compétence Cours de formation	Loi sur les Transports L.R.Q., ch. T-12	48.12 à 48.17	Personne concernée	s/o	Posséder un certificat
Négociation et octroi de contrats pour transport d'élèves	Obligation d'offrir la possibilité d'assurer le service de transport d'élèves avant procédure d'appel d'offres public	Loi sur l'instruction publique, L.R.Q., chapitre I-13.3, articles 291, 292 et 297 Règlement sur le transport des élèves c. I-13.3, r.12, articles 13 à 20 et 31 à 34	13	Commission scolaire	Organisme public de transport en commun Conseil intermunicipal de transport (CIT) Titulaire de permis de transport par autobus urbain ou interurbain Transporteur qui fournit un service municipal ou intermunicipal de transport pour personnes handicapées Transporteur scolaire	Contrat
Soumissions publiques pour des services de transport d'élèves	Contenu et procédure de soumission	Loi sur l'instruction publique, L.R.Q., chapitre I-13.3, article 297. Règlement sur le transport des élèves c. I-13.3, r.12, articles 21 à 30	21 et ss.	Commission scolaire	Organismes Transport scolaire	Document de soumission Contrat
Stipulations minimales d'un contrat de transport d'élèves	Énumérations des conditions	Règlement sur le transport des élèves c. I-13.3, r.12	31	Commission scolaire	Organismes Transport scolaire	Document de soumission Contrat

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
<b>Transport par taxi</b>						
Offre de service de transport collectif	Permise par contrat avec une autorité compétente	Loi concernant les services de transport par taxi, L.R.Q., ch. S-06.01	7	Propriétaire de taxi	Autorité municipale ou MRC	Contrat à établir, notamment, selon le territoire du contractant et le territoire de desserte
Conditions de la pratique du taxi	Condition relative au nombre de permis, aux droits, au territoire d'agglomération, et ce, en fonction des équipements à desservir	Loi concernant les services de transport par taxi, L.R.Q., ch. S-06.01	88	Gouvernement	Propriétaire de permis de taxi	Règlement
<b>Autres</b>						
Type de transporteurs	Qui peut assurer ce mode de transport Type de contrats Cahier des charges Modification de service	Loi sur les transports L.R.Q., ch. T-12	48.19 et ss.	Municipalité locale	Organisme public de transport en commun Titulaire de permis de transport par autobus Titulaire de permis de taxi Regroupement de titulaires de permis de taxi Transporteur scolaire lié par contrat avec la municipalité	Titulaire d'un permis
Subvention à un titulaire de permis de transport par autobus	Accorder une subvention à un titulaire par une municipalité	Loi sur les transports L.R.Q., ch. T-12	48.36	Municipalité locale	Titulaire de permis	Subvention

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
Tarification pour transport collectif	Prix fixé par contrat	Loi concernant les services de transport par taxi, L.R.Q., ch. S-06.01	63	Autorité contractuelle	Propriétaire de permis de taxi	Règlement ou contrat
Service de transport collectif	Détermination par règlement des endroits où des services de transport collectif peuvent être assurés	Loi concernant les services de transport par taxi, L.R.Q., ch. S-06.01	88	Gouvernement	Propriétaire de permis de taxi	Règlement
Infraction et amende	Offrir un service de transport collectif sans être lié par contrat à une autorité municipale locale ou à une MRC, ou à une autre personne	Loi concernant les services de transport par taxi, L.R.Q., ch. S-06.01	91	Titulaire d'un permis de propriétaire de taxi	Autorité municipale, MRC et autre personne	Amende
Infraction et amende	Offrir un service de transport collectif en contravention des conditions prévues au contrat	Loi concernant les services de transport par taxi, L.R.Q., ch. S-06.01	92	Titulaire d'un permis de propriétaire de taxi	Autorité municipale, MRC et autre personne	Amende
Infraction et amende	Offrir un service de transport collectif sans que le taxi soit autorisé par une autorité municipale, locale ou une MRC	Loi concernant les services de transport par taxi, L.R.Q., ch. S-06.01	107	Titulaire d'un permis de propriétaire de taxi	Autorité municipale, MRC et autre personne	Amende
Infraction et amende	Offrir un service de transport collectif à un prix autre que celui autorisé par contrat	Loi concernant les services de transport par taxi, L.R.Q., ch. S-06.01	110	Titulaire d'un permis de propriétaire de taxi	Autorité contractuelle	Amende

Objets	Principales thématiques	Lois ou règlements de référence	Articles	Organismes responsables	Organismes concernés	Produits
Restriction à l'application de convention collective	Une convention collective d'un organisme public de transport ne peut restreindre ce dernier à contracter pour offrir un service de transport collectif	Loi concernant les services de transport par taxi, L.R.Q., ch. S-06.01	148	Organisme public de transport	Salariés représentés par un syndicat	Peut être soumis à un arbitrage selon le Code du travail
<b>Transport par covoiturage et mode alternatif</b>						
Exception d'une application d'un permis obligatoire	Non-exigibilité d'un permis d'application pour agir comme transporteur ou fournir des services de transports	Loi sur les transports L.R.Q., ch. T-12	36	Organisme public qui offre un service  Personne qui offre un service de covoiturage	s/o	s/o
Non-application	Non-application de cette loi (nommée ci-après) en matière de covoiturage	Loi concernant les services de transport par taxi, L.R.Q., ch. S-06.01	3	s/o	s/o	s/o



## retenir...

L'objectif de la Politique québécoise du transport collectif est d'accroître l'utilisation du transport collectif partout au Québec, tant en milieu urbain qu'en milieu rural. La cible est une augmentation de l'offre de service de 16 % et de l'achalandage de 8 % d'ici 2012.

On note que les municipalités peu peuplées (moins de 20 000 habitants) et le transport interrégional par autocar sont maintenant pris en compte dans la Politique.

Bien que les municipalités locales aient compétence en matière de transport collectif, elles peuvent convenir de l'exercer en commun au sein de la MRC ou de la déléguer formellement aux MRC.

Le programme d'aide donne des responsabilités et des obligations aux décideurs ou aux organismes de transport collectif.

Bien que le transport collectif puisse avoir recours à plusieurs modes de transport, leur utilisation doit toujours se faire dans le respect des lois et des règlements qui les régissent et du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif.

# thème 4

Comment financer les services ?

Vous trouverez...

- La présentation du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional
- La part de l'utilisateur
- La comptabilité distincte
- Les autres programmes d'aide

# 1

## Présentation du Programme d'aide

**C**ette section du guide renseigne sur l'ensemble des volets du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, mais également sur d'autres sources de financement récurrentes ou non en lien direct ou parfois indirect avec le transport collectif.

Puisque le Programme d'aide gouvernementale est la source de financement majeure, il est exposé de façon élaborée. Pour chacun des autres programmes, le guide en donnera le nom, le décrira sommairement et en identifiera :

- La clientèle cible
- Les activités admissibles en lien avec le transport
- L'aide financière (enveloppe)
- La façon de placer une demande
  - Le ministère responsable de l'administrer
  - Les conditions à rencontrer
  - Le contenu
- Le délai
  - L'admissibilité
  - L'approbation
  - Les échéances
- Les sources d'information

### Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (2007 - 2011)<sup>1</sup>

En 2006, le gouvernement affirmait sa volonté d'être un chef de file dans le développement durable en adoptant :

- La Loi sur le développement durable<sup>2</sup>
- La stratégie énergétique du Québec 2006-2015
- Le Plan d'action sur les changements climatiques<sup>3</sup>
- La Politique québécoise du transport collectif

Pour soutenir cette dernière politique, il<sup>4</sup> a mis en place un programme d'aide<sup>5</sup> qui encourage « les initiatives d'organisation et de mise en place de services de transport collectif en milieu rural et de dessertes interrégionales par autocars et ainsi accroître l'utilisation du transport collectif ». Les présentes modalités ont pris effet rétroactivement au 1<sup>er</sup> janvier 2007.

---

1. L'ensemble des informations présentées provient du site du MTQ.  
[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/programmes\\_aide/praide\\_transpcoll\\_nov07.pdf](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/programmes_aide/praide_transpcoll_nov07.pdf)

2. Loi sur le développement durable, article 13.

3. Décret n° 543-2006.

4. Loi sur les transports, article 4.

5. Décret n° 154-2007 du 14 février 2007 qui remplace le décret n° 1358-2002 du 20 novembre 2002.  
[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/programmes\\_aide/decret\\_154\\_2008\\_140207.pdf](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/programmes_aide/decret_154_2008_140207.pdf)

## Principes généraux du programme<sup>6</sup>

Le gouvernement voulait que les modalités d'application du programme reflètent sa volonté de :

- respecter les besoins en fonction des particularités régionales;
- reconnaître la nécessaire implication des MRC et des CRÉ;
- pérenniser et d'améliorer le financement par :
  - la durée du programme – il est de cinq ans (2007-2011)
  - l'amélioration de l'aide financière jusqu'à un montant maximal de 100 000 \$
  - la part du MTQ – elle double ou équivaut à celle du milieu

### Nature des subventions accordées au transport collectif en milieu rural

Le programme se divise en trois volets et il dispose d'une enveloppe annuelle de 11 millions de dollars pour cinq ans. L'enveloppe totale se répartit comme suit :

- Volet 1. Il concerne le transport collectif en milieu rural, et une enveloppe de 8 M\$ lui est dédiée.
- Volet 2. Il vise la planification du transport collectif sur le territoire des conférences régionales des élus (CRÉ), et une enveloppe de 1 M\$ lui est consacrée.
- Volet 3. Il est destiné au transport interrégional par autocar, et il dispose d'une enveloppe de 2 M\$.

## Volet 1: Le transport collectif en milieu rural

Ce volet vise à soutenir le développement du transport collectif en milieu rural. Dans ce cadre, le guide :

- présente les organismes admissibles et exclus;
- précise le champ de responsabilité des organismes admissibles;
- identifie les subventions gouvernementales dont ils peuvent bénéficier;
- précise leurs modalités d'application;
- décrit les éléments nécessaires à la première demande de subvention :
  - de l'étude de besoins et de faisabilité
  - du plan de développement

### Organismes admissibles

Les organismes admissibles sont les :

- 82 municipalités régionales de comté (MRC).
- Certaines MRC situées sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal (CUM)▼.
- 15 municipalités hors MRC suivantes : Îles-de-la-Madeleine, les municipalités de la Basse-Côte-Nord▼, du Nord-du-Québec▼, Rouyn-Noranda, La Tuque, La Bostonnais, Lac-Édouard.

L'administration régionale crie et l'administration régionale Kativik sont également admissibles.

### Organismes exclus

- Les MRC situées sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, sauf celles qui sont admissibles.
- Les municipalités exerçant certaines compétences de MRC, sauf celles qui sont admissibles.

6. Martin, Claude. Direction du transport terrestre des personnes, MTQ. Allocution donnée lors du congrès de l'APAQ. Château Bonne Entente, 27 mars 2009.

▼. Les MRC Deux-Montagnes, Rouville, Vaudreuil-Soulanges, Beauharnois-Salaberry et La Vallée-du-Richelieu.

▼. Blanc-Sablon, Bonne-Espérance, Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent, Gros-Mécatina, Saint-Augustin.

▼. Baie-James, Chapais, Chibougamau, Lebel-sur-Quévillon et Matagami.

## Subventions gouvernementales

Les organismes admissibles sont responsables de l'élaboration de projets de transport collectif et de leur gestion sur le territoire. La subvention gouvernementale vise à couvrir une partie des frais d'organisation et d'exploitation de services de transport engagés sur le territoire de ces organismes.

La subvention gouvernementale est accordée sur le principe d'une enveloppe budgétaire de type fermé. Les MRC sont responsables des surplus et des déficits<sup>10</sup>. Tout surplus doit être obligatoirement réinvesti dans les services de transport visés par les modalités relatives au volet 1 au cours des années suivantes.

Une association avec d'autres partenaires financiers▼, bien que souhaitable, n'est pas obligatoire.

Le MTQ se réserve le droit, en fonction des besoins et des demandes, de procéder à des arbitrages en fin d'année de façon à respecter son enveloppe budgétaire.

## Études des besoins et de faisabilité et plan de développement

### Objectifs des études et du plan de développement

Ces deux éléments sont essentiels pour démontrer que le projet tient compte des besoins et des particularités territoriales, et pour témoigner de la participation de l'ensemble des intervenants concernés tout en tenant compte des responsabilités en matière de transport collectif de l'organisme admissible.

Ils doivent accompagner la première demande de subvention à l'exploitation d'un service de transport collectif dans le cadre de ce programme d'aide ou en vertu du programme antérieur. Lors des années subséquentes, l'organisme devra transmettre la mise à jour de son plan de développement.

### Aide aux études

#### Organismes admissibles

Seules les MRC n'ayant jamais reçu d'aide financière pour effectuer de telles études dans le cadre de projets pilotes de mises en commun des services de transport collectif en milieu rural et du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural sont admissibles.

#### Subvention

Les organismes admissibles pourront se prévaloir, **une fois seulement**, d'une aide de 10 000 \$ pour effectuer les études de besoins et de faisabilité.

#### Éléments préalables aux études

Pour s'assurer de l'organisation efficace d'un service de transport collectif, certains éléments préalables doivent être pris en compte :

- l'état des ressources existantes;
- les besoins de la population;
- la faisabilité des scénarios mis de l'avant par les partenaires associés au projet.

Ce faisant, l'utilisation maximale des places disponibles des ressources existantes est assurée. Toutefois, celle-ci ne doit pas se faire au détriment des clientèles spécifiques que chacune des ressources doit servir en priorité<sup>12</sup>. Il faut entendre par « ressources » les véhicules assurant le transport scolaire, le transport adapté et le transport des établissements de santé et des services sociaux

Si l'organisme admissible utilise ces ressources dans un cadre autre que l'utilisation des places disponibles et le fait en dehors des heures régulières de services, il devra signer un contrat de service avec les transporteurs▼.

Bien que l'organisme admissible soit responsable de l'étude de faisabilité, il peut toutefois nommer un organisme mandataire pour en assurer la réalisation. L'organisme admissible a également le pouvoir de lui confier la mise en place du service de transport collectif sur son territoire.

#### Éléments constitutifs des études

- la description de la situation actuelle du transport collectif sur le territoire des organismes admissibles;
- la problématique locale concernant le transport de personnes;
- la détermination des besoins de la population en matière de transport collectif et des usagers potentiels pour un système de transport collectif;
- la définition des objectifs du projet de transport;
- la description des avantages et les résultats escomptés, notamment en matière d'achalandage, d'offre de service, etc., par la mise en place de services de transport;
- la prévision des revenus et des dépenses;
- la présentation de l'organisme le plus apte à assurer la coordination des demandes de transport ainsi que le fonctionnement des services sur le territoire;
- la désignation des autres partenaires financiers nécessaires au financement de l'étude.

10. Décret 154-2007, 14 février 2007, article 15. Voir « Reddition de comptes et suivi annuel » au thème 5.

▼. Il peut s'agir d'organismes publics ou privés. Voir « Acteurs, rôles et responsabilités » au thème 1.

12. Décret 154-2007, 14 février 2007, article 18.

▼. Voir « Ententes contractuelles » au thème 5.

## Plan de développement

### Organismes admissibles

Les mêmes MRC que celles admissibles à l'aide aux études.

### Subvention

La subvention versée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) est le double de la contribution financière des MRC admissibles, et ce, jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année. Pour obtenir la subvention maximale, les MRC admissibles devront :

- contribuer pour un montant annuel de 50 000 \$ incluant les contributions souhaitables du milieu qui peuvent inclure la part des usagers<sup>▼</sup>;
- confirmer le montant de leur participation par l'adoption d'une résolution.

Si la contribution des organismes inclut la part des usagers, celle-ci devra être inscrite à la résolution adoptée par l'organisme admissible lors de la **confirmation** de la participation financière de ce dernier. Dans ce cas, la fixation du tarif exigé des usagers demeure le choix des organismes admissibles.

### Éléments constitutifs

- La liste des partenaires associés à l'organisation des services de transport collectif. Celle-ci passe par l'établissement d'une table de concertation régionale regroupant les acteurs concernés par les questions de transport des personnes :
  - La ou les MRC
  - La CRÉ
  - La ou les commissions scolaires
  - La ou les organismes municipaux de transport adapté
  - Le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS)
  - L'Agence régionale de la santé
  - Le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MESS)
  - Le ministère des Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire (*MAMROT*)
  - Les établissements de santé
  - Les entreprises de taxi et leur association
  - Les entreprises de transport nolisé et interurbain
  - L'Office des personnes handicapées du Québec
  - Les organismes communautaires
  - Les entreprises de transport scolaire
  - Les centres locaux de développement (CLD)
- L'étude de besoins et de faisabilité.

- Les services de transport déjà existants sur le territoire de la MRC et ceux impliqués dans le fonctionnement de la mise en commun des services :
  - Le transport scolaire
  - Le transport adapté
  - Le transport adapté sous la responsabilité du réseau de la santé et des services sociaux
  - Le transport interurbain
  - Le covoiturage (défini par la Loi sur les transports)
  - Le transport bénévole (défini par la Loi concernant les services de transport par taxi)
- Lorsque la mise en commun exclut un type de service, ce choix doit être justifié au plan de développement.
- Lorsque les systèmes de transport existants ne peuvent répondre à l'ensemble des besoins exprimés, l'organisme admissible peut avoir recours à un système de transport par taxi, par minibus ou par autobus, afin d'appuyer la mise en commun des ressources existantes. L'organisme doit alors fournir les renseignements suivants concernant les services offerts :
  - Les ententes de services avec les transporteurs disponibles pour les activités de mise en commun
  - Les contrats avec les transporteurs
  - Le type de véhicules utilisés
  - Les horaires de réservation et de transport
  - Le territoire desservi et les circuits
  - La clientèle visée
  - La politique d'abonnement
  - Les tarifs
  - Toute autre information pertinente à l'organisation du système de transport
- Le dépôt d'un budget de fonctionnement se fait lors de la première demande d'adhésion au programme ainsi qu'à son renouvellement annuel.

**Note : Les organismes admissibles ne pourront posséder leurs propres véhicules<sup>15</sup>.**

▼. Voir « Part de l'utilisateur » dans le présent thème.

15. Décret 154-2007, 14 février 2007, article 16.

## Volet 2 : La planification régionale du transport collectif

Ce volet contribue à la mise en place d'une vision régionale en matière de transport collectif sur le territoire des organismes admissibles, soit les CRÉ situées en milieu rural. Pour ce faire, il encourage :

- La réalisation de projets de planification de services de transport collectif sur l'ensemble de leur territoire par :
  - L'optimisation des investissements
  - L'utilisation des équipements de transport financés par les fonds publics
  - La mise en place de guichets uniques responsables de gérer l'offre et la demande de l'ensemble des services de transport collectif sur le territoire
- La mise en place, au besoin, de systèmes de transport assurant la desserte des points de service sur le territoire régional
- La coordination de l'ensemble du transport collectif sur leur territoire respectif avec l'accord des MRC▼ comprises dans ce dernier

Dans ce cadre, le guide :

- présente les organismes admissibles et exclus.
- précise le champ de responsabilité des organismes admissibles.
- identifie les subventions gouvernementales dont ils peuvent bénéficier.
- décrit l'entente de transport entre les transporteurs et les organismes admissibles.

### Organismes admissibles

Dix-huit CRÉ situées en milieu rural sont admissibles à une subvention. Dans le cas d'une CRÉ incluant une communauté urbaine, seuls les territoires ruraux seront considérés par le présent programme.

Par voie de résolution, les organismes admissibles peuvent déléguer à un organisme mandataire l'organisation, la gestion et la planification du transport régional sur leur territoire respectif.

### Organismes exclus

Les CRÉ de Laval et de Montréal.

### Subvention

La contribution du MTQ est équivalente à celle des organismes admissibles jusqu'à concurrence de 100 000 \$. Ces derniers sont responsables des surplus et des déficits. Lorsqu'il y a surplus, ils doivent être obligatoirement réinvestis les années subséquentes dans le cadre du volet 2 des présentes modalités.

Ces derniers devront conclure une entente avec le MTQ illustrant les termes du projet et s'assurer de l'accord de l'ensemble des organismes situés sur son territoire inscrits au volet 1 (MRC) des présentes modalités. **Ces derniers devront appuyer formellement la démarche de la CRÉ par voie de résolution.**

L'utilisation des fonds est à la discrétion de chacune des CRÉ pour autant qu'elle respecte l'entente signée avec le MTQ.

### Projet d'entente de transport

Préalablement à l'obtention d'une subvention gouvernementale, les organismes admissibles devront préparer un projet d'entente :

- faisant la preuve de l'intégration régionale des services de transport collectif, et ce, sur l'ensemble du territoire.
- décrivant, s'il y a lieu, les services qui seront offerts.

Pour ce faire, ils peuvent s'inspirer de l'étude de faisabilité et du plan de développement tels que traités au thème 2.

▼. Les MRC admissibles au volet 1.

## Volet 3: Le transport interrégional par autocar

Il poursuit trois objectifs :

- maintenir les services d'autocars interurbains qui assurent la liaison entre les petits centres urbains et les agglomérations plus importantes;
- soutenir les efforts des gouvernements locaux pour accroître, sur leur territoire, l'offre de transport par autocar<sup>17</sup>;
- rétablir des lignes abandonnées ou établir un nouveau service de transport par autocar interurbain pour lequel existe une demande suffisante<sup>18</sup>.

Dans ce cadre, le guide :

- fait état des modalités d'application et du calcul des subventions selon la nature des projets :
  - Maintien de parcours
  - Amélioration du service
  - Rétablissement du service

### Organismes admissibles

Les MRC et les CRÉ, sur accord unanime des MRC et des municipalités hors MRC concernées de leur territoire.

Par ailleurs, même si le transport par autocar est régi par un règlement du gouvernement, son organisation reste étroitement liée à l'entreprise privée. Les autorités régionales devront donc agir de concert avec les transporteurs en place en respectant les principes de transparence administrative et de rationalité économique.

### Subvention

#### *Aux organismes admissibles*

Sur résolution de son conseil, une MRC ou une CRÉ peut recevoir pour chaque projet une somme égale au double de la contribution du milieu local jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année.

Une aide financière maximale de 10 000 \$ est également accordée pour la production préalable d'une étude des besoins et de faisabilité d'un projet.

#### *Aux transporteurs*

Une subvention ne pouvant excéder 50 000 \$ peut être accordée à un transporteur, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour lui permettre de faire face à une situation imminente d'abandon de services. Cette subvention est accordée de façon transitoire pour une période ne pouvant excéder douze mois afin que les autorités régionales puissent se concerter et se prononcer sur le maintien ou l'abandon du service.

## Entente entre les transporteurs et les organismes admissibles

Pour tous les projets, les transporteurs sont soumis à l'autorité de la Commission des transports du Québec (CTQ) et au respect de la réglementation touchant l'exploitation d'un service de transport par autocar interurbain, au sens du règlement sur le transport par autobus<sup>19</sup>. Tous les projets doivent faire l'objet d'une entente entre le transporteur et les organismes admissibles. La durée minimale de cette entente est de trois ans.

Toute entente doit comporter les informations suivantes :

- le parcours désigné avec :
  - Points d'origine et de destination
  - Routes empruntées
  - Parcours alternatifs
- le niveau de service défini par :
  - Nombre quotidien de départs
  - Fréquence hebdomadaire
  - Catégorie d'autobus utilisé dans le sens du Règlement sur le transport par autobus
- le coût du service par kilomètre établi à l'aide d'une estimation des dépenses validées auprès de la CTQ;
- la tarification des services▼;
- la durée du contrat (durée minimale de trois ans), incluant une clause de rajustement selon la demande réelle.

17. Martin, Claude, Direction du transport terrestre des personnes, MTQ. Allocution donnée lors du congrès de l'APAQ. Château Bonne Entente, 27 mars 2009.

18. *Id.*

19. Décret n° 1991-86 du 19 décembre 1986 et ses modifications subséquentes.

▼. Les tarifs sont déterminés par le transporteur et approuvés par la CTQ selon la procédure habituelle de dépôt. Ils doivent refléter autant que possible le coût de revient du service et être comparables à ceux qui s'appliquent pour des services semblables sur le territoire québécois.

## Modalités d'application selon les projets

### Maintien de parcours

#### Subvention aux organismes admissibles

Si un transporteur souhaite réduire ou mettre fin à un service d'autocar interurbain, il doit adresser une requête en ce sens à la CTQ. Cette dernière déterminera, à partir des résultats financiers de cette activité, le niveau de rentabilité du service. Si la Commission convient que les revenus du transporteur sont insuffisants, elle en avisera les organismes admissibles (MRC ou CRÉ) concernés. Ces derniers pourront alors recourir au Programme d'aide pour aider le transporteur à maintenir son service.

#### Subvention au transporteur

En cas d'abandon imminent ou appréhendé d'un service, la CTQ avisera le MTQ, qui pourra verser directement au transporteur une subvention pour assurer le maintien du service en attendant sa réorganisation par la MRC ou la CRÉ concernée.

#### Calcul de la subvention

Elle est calculée à partir des états financiers du transporteur pour le parcours visé. Elle doit servir à combler son déficit d'exploitation.

La part du MTQ sera égale au double de la contribution des organismes admissibles jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année pour la durée de l'entente.

#### Conditions d'obtention

Le transporteur dépose une requête en diminution ou en suppression de service à la CTQ selon la procédure habituelle. La CTQ analyse la requête et fait parvenir un avis à l'organisme municipal concerné et au MTQ.

Les organismes admissibles s'entendent avec le transporteur sur le niveau de service à maintenir et le montant de la subvention à verser selon les modalités prévues au programme.

La Commission rend sa décision en tenant compte, s'il y a lieu, de l'entente entre le transporteur et les organismes.

### Amélioration du service

#### Subvention au transporteur

L'aide accordée par le MTQ servira à indemniser le transporteur pour les coûts supplémentaires (déficitaires) occasionnés par l'augmentation du niveau de service.

#### Calcul de la subvention

La part du MTQ sera égale au double de la contribution des organismes admissibles jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année pour la durée de l'entente.

### Lien utile

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/programmes\\_aide/transport\\_milieu\\_rural](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/programmes_aide/transport_milieu_rural)

#### Conditions d'obtention

Afin de bénéficier de cette subvention, les MRC ou les CRÉ admissibles devront :

- réaliser une étude des besoins en transport par l'organisme municipal;
- établir le niveau de service admissible par l'augmentation de la fréquence ou l'allongement des parcours;
- signer une entente de service prévue dans les conditions générales entre le transporteur et l'organisme municipal;
- obtenir une autorisation de la CTQ avec les nouvelles conditions et les restrictions inscrites dans les permis du transporteur.

### Rétablissement de service et nouveau service

#### Subvention aux organismes admissibles

Cette subvention vise à permettre aux MRC et aux CRÉ admissibles de rétablir un service abandonné au cours des dernières années ou pour tout autre projet cherchant à établir un nouveau service de transport par autocar interurbain.

#### Calcul de la subvention

La subvention est calculée sur la base du coût moyen au kilomètre du service projeté et doit servir à combler l'éventuel déficit d'exploitation ou le manque à gagner pour rentabiliser le service. La part du MTQ sera égale au double de la contribution de l'organisme municipal jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année pour la durée de l'entente.

#### Conditions d'obtention

Pour ce faire, et à partir d'une étude de besoins en transport et de faisabilité du projet, les organismes municipaux admissibles devront conclure une entente avec un transporteur qui exploite déjà une partie du service ou exploite à proximité du service visé par le projet.

Si une entente s'avère impossible dans ces deux cas de figure, ils pourront sélectionner un transporteur de leur choix. Dans ce cas, il leur faudra fournir :

- une étude de besoins en transport par les organismes admissibles;
- un parcours et un niveau de service admissible;
- une entente de service signée comme prévue dans les conditions générales entre le transporteur et les MRC ou les CRÉ;
- une demande par le transporteur à la CTQ d'un permis pour le service de transport interurbain selon la procédure prévue par la Commission.



## Part de l'utilisateur

Le projet d'expérimentation de la CRÉCN<sup>▼</sup>, a permis d'identifier que les modalités d'application de la part de l'utilisateur dans la contribution du milieu donnaient lieu à plusieurs interprétations. À la demande de ceux-ci, le ministère des Transports du Québec, dans une lettre<sup>▼</sup> qu'il leur adressait, a interprété ces modalités au regard des informations en lien avec l'utilisation des places disponibles du transport adapté ou du transport scolaire, du transport bénévole et du covoiturage.

Les précisions apportées par le MTQ font l'objet des modalités particulières qui sont traitées dans cette fiche.

### Considération générale

Si la contribution financière de l'organisme admissible peut contenir la part de l'utilisateur qui utilise les services de transport, par ailleurs, elle ne doit pas donner lieu à un désengagement des responsabilités de l'organisme municipal face au financement des services de transport. Il faut voir cette modalité comme une volonté du MTQ d'améliorer les capacités financières des organismes dans le but d'augmenter les services aux communautés.

### Part de l'utilisateur pouvant être comptabilisée

#### Utilisation des places disponibles

L'utilisation des places disponibles dans les véhicules dédiés au transport adapté ou au transport scolaire peut être comptabilisée en tant que part des usagers. Toutefois, il s'agit strictement de l'utilisation des places disponibles dans le cadre de services habituels de ces deux modes de transport. Dans le cas où une utilisation spécifique d'un véhicule scolaire ou d'un véhicule adapté est faite pour assurer des services de transport collectif, il doit y avoir un contrat entre les parties impliquées, qui décrit les termes de l'entente de service. La part des usagers devra alors être inscrite à la résolution adoptée par l'organisme admissible lors de sa confirmation de participation financière. La fixation du tarif exigé des usagers demeure le choix de l'organisme admissible.

#### Utilisation du transport bénévole

L'article 3<sup>23</sup> de la Loi concernant les services de transport par taxi (L.R.Q., chapitre S-6.01) précise que le transport bénévole en est exclu.

Puisque la rémunération perçue pour le déplacement est considérée comme une contribution aux frais d'utilisation d'une automobile, l'utilisation du transport bénévole peut être prise en compte dans la part de l'utilisateur.

Présentement, les frais d'utilisation ne sont pas soumis à un montant maximal.

### Part de l'utilisateur ne pouvant être comptabilisée

#### Utilisation du covoiturage

Le covoiturage constitue également un mode de transport pouvant être exploité dans l'organisation d'un service de transport collectif. À cet effet, l'article 36<sup>24</sup> de la Loi sur les transports (L.R.Q., chapitre T-12) stipule que

lorsqu'une personne effectue du covoiturage sur un même trajet et que les frais d'utilisation sont partagés entre l'utilisateur du véhicule et son passager, il n'y a pas de rémunération. La part de l'utilisateur, comme contribution financière de la MRC, ne peut être applicable.

▼. Voir « projet pilote des régions d'expérimentation » au thème 6.

▼. Courrier CRÉCN concernant l'information sur l'application de Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional en date du 4 juin 2008.

23. « La présente loi ne s'applique pas au transport effectué par un conducteur bénévole œuvrant sous le contrôle d'un organisme humanitaire reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien, lorsque la rémunération totale, pour un tel transport, ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile et que l'organisme maintient un registre permanent des transports de personnes qu'il a effectués. »

24. Loi sur les transports, article 36 : « Nonobstant toute disposition inconciliable d'une loi générale ou spéciale, nul ne peut agir comme transporteur ou fournir des services à l'aide d'un moyen ou d'un système de transport contre une rémunération directe ou indirecte s'il n'est titulaire du permis prescrit à cette fin par règlement. »



## Comptabilité **distincte**

### Contexte

Il se peut que, lors de la mise en place d'un nouveau service de transport collectif sur un territoire rural, la gestion du service de transport collectif soit confiée à l'organisme de transport adapté (OTA) déjà en place ou à l'organisme de transport collectif (OTC) qui, dans le cadre de sa gestion, utilise les places disponibles de l'OTA.

### Comptabilité distincte

Malgré le fait qu'au Québec on observe une tendance claire à intégrer les services de transport collectif et ceux du transport adapté, l'existence actuelle de programmes distincts du MTQ fait en sorte qu'il faut maintenir une comptabilité distincte pour les deux modes de transport. En effet, les deux organismes sont subventionnés dans le cadre de programmes distincts : le transport collectif l'est en fonction du présent Programme d'aide gouvernementale au transport régional, alors que le transport adapté l'est dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées.

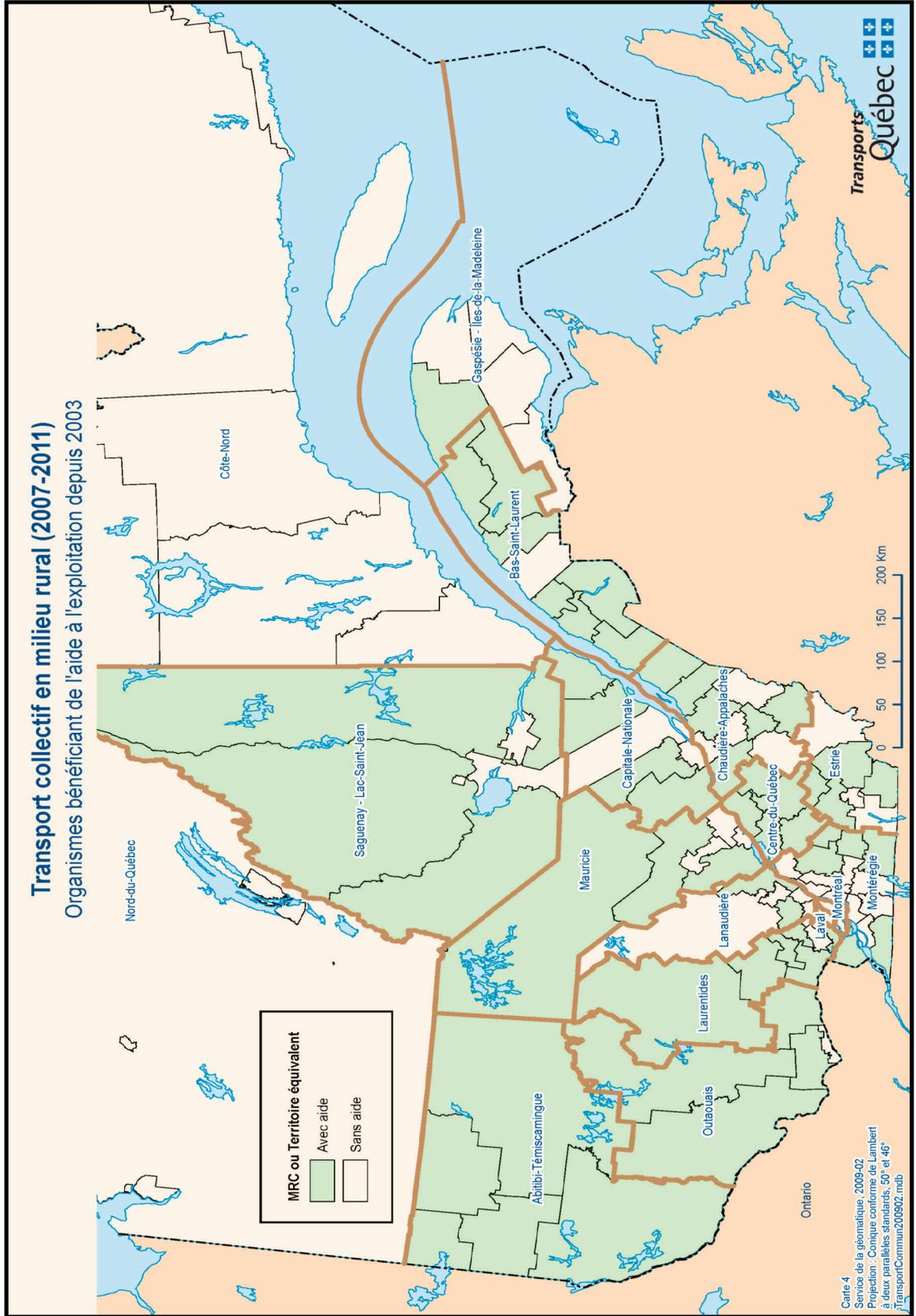
Non seulement la comptabilité doit-elle être distincte, mais le rapport d'exploitation doit également faire état de cette distinction, notamment en ce qui a trait au calcul de l'achalandage.

### Calcul de l'achalandage

Selon le volet 1 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, les organismes admissibles doivent, après leur première année d'exploitation et les années subséquentes, fournir un rapport d'exploitation comprenant les données financières dûment vérifiées par une firme spécialisée. Les renseignements de base relatifs à ses activités de transport portent sur :

- les clientèles;
- le type de services offerts;
- l'état des revenus et des dépenses;
- le fonctionnement du service de transport.

À cet effet, il doit y avoir une comptabilité différente de l'achalandage dans le rapport d'exploitation annuel pour ne pas que la clientèle soit comptabilisée dans deux programmes d'aide gouvernementale différents. La prise en compte de chaque clientèle de l'organisme de transport collectif doit se faire conformément aux règles le régissant.





## Programmes

### **Programme d'aide à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains (Renouvelable jusqu'à l'échéance de la politique actuelle 2011)**

#### Volet 1 **Taxis**

##### **Clientèle cible**

Un titulaire d'un permis de taxi approprié qui s'engage à exploiter le taxi adapté subventionné en vertu de ce permis. Les associations de service sont admissibles au programme pourvu qu'elles soient également titulaires du permis de taxi approprié. Le véhicule qui sera adapté doit être neuf, de type minifourgonnette, version allongée lorsqu'elle est disponible, et comprenant quatre portes latérales.

##### **Objectif**

Doter l'ensemble des régions du Québec d'un parc comprenant un minimum de 4 % des taxis adaptés et assurer la disponibilité d'au moins un taxi adapté par MRC. De plus, améliorer le service déjà offert et aider au renouvellement du parc existant.

##### **Aide financière**

Une subvention versée pouvant aller jusqu'à 20 000 \$ par véhicule modifié.

#### Volet 2 **Autocars interurbains**

##### **Clientèle cible**

Un titulaire d'un permis de transport par autobus des catégories interurbain, nolisé ou touristique, émis par la Commission des transports du Québec. Le propriétaire d'un terminus d'autocars ou d'un commerce, qui agit à titre d'agent d'une entreprise de transport par autocar.

##### **Objectif**

Rendre accessible aux personnes en fauteuil roulant l'ensemble du réseau d'autocars interurbains en lien avec le réseau de transport adapté. Également, éliminer les obstacles qui empêchent ces personnes d'avoir accès aux terminus d'autocars et accroître la capacité d'accueil et de transport des touristes à mobilité réduite.

##### **Aide financière**

Une subvention est accordée pour l'achat et l'installation, sur un autocar, d'un élévateur, d'une rampe d'accès, des aménagements intérieurs ainsi que des dispositifs d'immobilisation des fauteuils roulants. Cette subvention ne peut excéder de 25 000 \$ à 50 000 \$ selon la catégorie d'autobus.

Une subvention peut également être accordée pour le coût des travaux et des frais admissibles jusqu'à concurrence de 50 000 \$ pour adapter, aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, un terminus existant qui reçoit des autocars d'une ligne régulière.

## Placer **une demande**

---

### Où placer une demande ?

Le ministère des Transports du Québec est responsable de recevoir les demandes.

### Condition pour placer une demande

Être en mesure de contribuer financièrement pour sa part requise du financement d'un projet.

### Contenu d'une demande

La demande doit comprendre le formulaire de demande de subvention ainsi qu'une résolution de l'organisme demandeur.

## Délais

---

### Admissibilité

La demande est tributaire des sommes disponibles provenant du Fonds vert.

### Approbation

Les subventions sont accordées annuellement sur la base d'une enveloppe budgétaire limitée et sont donc soumises à un arbitrage du MTQ en cas de rationnement.

### Échéances

Le programme s'échelonne sur une période de cinq ans, soit de 2007 jusqu'au 31 décembre 2011.

## Administration **du programme**

---

### Ministère des Transports du Québec

Il faut s'adresser à la direction territoriale et à la Direction du transport terrestre des personnes du ministère des Transports.

<http://www.mtq.gouv.qc.ca>

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes\\_aide/volet\\_taxi](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes_aide/volet_taxi)

## **Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (Renouvelable jusqu'à l'échéance de la politique actuelle 2011)**

### Description sommaire du programme

Dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif, ce programme vise à soutenir les initiatives favorisant les déplacements à pied et à vélo, à aider les employeurs à mettre en place des mesures encourageant leurs employés à opter pour des modes de transport autres que l'automobile en solo et à faire la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile. Doté d'une enveloppe annuelle de 11 millions de dollars, puisée à même les subsides du *FV*, il comprend trois volets qui permettent le versement de subventions qui seront payées comptant, selon les modalités établies par le MTQ et suivant l'autorisation du projet par lui. Les volets 2 et 3 s'avèrent particulièrement intéressants pour le milieu municipal.

### Clientèle cible

Les municipalités, les villages nordiques, les villages cris, villages naskapi, les établissements indiens, les réserves indiennes, les organismes à but non lucratif.

### Volet 1 Transport actif 8 M\$

#### Objectif

Une subvention, égale à 50 % des dépenses admissibles, est accordée jusqu'à concurrence des montants autorisés pour la mise en place de différentes infrastructures favorisant le transport à pied, à vélo ou visant

à ralentir la circulation. Une subvention, égale à 50 % des dépenses admissibles, peut également être accordée pour différentes études ou activités visant à faire la promotion de la marche ou du vélo.

### Volet 2 Programmes employeurs 2 M\$

#### Objectif

Une subvention est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés par le MTQ, pour la mise en place de mesures visant à réduire l'usage individuel de l'automobile en favorisant l'utilisation des services de transport en commun et d'autres formes de transport comme le covoiturage, la bicyclette, la marche, les systèmes de navettes pour les déplacements de personnes à des fins de travail et d'études.

#### Aide financière

- 50 % des dépenses admissibles pour l'évaluation des besoins, le développement, la promotion, la mise en place et l'évaluation des mesures facilitant les déplacements. Cette aide est versée aux entreprises, aux organismes municipaux, aux organismes scolaires et aux établissements de santé ou de services sociaux, et ne peut excéder 35 000 \$.

- 75 % des dépenses admissibles pour les organismes à but non lucratif agissant comme promoteur et conseiller en mobilité auprès des employeurs afin de favoriser le développement du transport en commun et sa complémentarité avec d'autres formes de transport. Cette aide est autorisée annuellement et versée sur présentation d'un plan d'affaires d'une durée de trois ans. L'aide ne peut excéder 300 000 \$ pour la période de trois ans.
- Jusqu'à 100 % des dépenses admissibles, versées à une AOT ou à un organisme à but non lucratif, pour le développement d'outils d'intervention, de gestion, de formation et de promotion à l'intention des intervenants en transport durable.
- Pour les maisons d'enseignement collégial et universitaire, 50 % des dépenses admissibles pour la planification, la cueillette d'information, la promotion, la production d'une étude de faisabilité, la tenue d'un sondage ou d'un référendum au démarrage d'un service ou au déploiement d'un laissez-passer mensuel.

## Volet 3 **Promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile 1 M\$**

---

### Objectif

Une subvention égale à 50 % des dépenses admissibles peut être accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour toute activité à l'échelle nationale, visant à éduquer, sensibiliser ou faire la promotion, auprès de la population, des modes de transport alternatifs à l'automobile.

## Placer **une demande**

---

### Où placer une demande ?

Le ministère des Transports du Québec est responsable de recevoir les demandes.

### Condition pour placer une demande

Être en mesure de contribuer financièrement pour sa part requise du financement d'un projet.

### Contenu d'une demande

La demande doit comprendre le formulaire de demande de subvention ainsi qu'une résolution de l'organisme demandeur.

## Délais

---

### Admissibilité

La demande est tributaire des sommes provenant du Fonds vert et de celles toujours disponibles pour chacun des trois volets du programme.

### Approbation

Les subventions sont accordées annuellement sur la base d'une enveloppe budgétaire limitée et sont donc soumises à un arbitrage du MTQ en cas de rationnement.

### Échéances

Le programme s'échelonne sur une période de cinq ans, soit de 2007 jusqu'au 31 décembre 2011.

## Administration **du programme**

---

### Ministère des Transports du Québec

Il faut s'adresser à la direction territoriale.

<http://www.mtq.gouv.qc.ca>

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes\\_aide/modes\\_transpt\\_altern](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes_aide/modes_transpt_altern)

# Programmes

## **Pacte rural**

*(Renouvelable jusqu'à l'échéance de la Politique nationale de la ruralité)*

### Description sommaire du programme

Dans le cadre de la Politique nationale de la ruralité<sup>25</sup> (PNR) adoptée en décembre 2001 et renouvelée pour 2007-2014, le gouvernement a conclu des ententes de partenariats ruraux avec les MRC appelées Pactes ruraux. De par sa souplesse et son autonomie de gestion, le Pacte peut intervenir dans une vaste gamme de projets en lien avec les objectifs de la PNR.

Sur une période de sept ans, un montant de 213 M\$ est réservé à la mise en œuvre de 91 pactes ruraux. L'aide financière est versée par la MRC à même les fonds qui lui ont été octroyés par le Ministère. L'utilisation des sommes doit correspondre aux priorités identifiées dans le plan de travail qui aura été présenté au Ministère, par la MRC, dans les 90 jours suivants une entente de partenariat rural. Ce plan de travail doit être actualisé à chaque année pour tenir compte des priorités de la MRC.

### Organismes admissibles

Les MRC, les municipalités locales, les conseils de bande ainsi que des organismes en éducation, en santé et en services sociaux. Également, les organismes à but non lucratif et les coopératives de solidarité et de consommateurs.

### Orientations

- Promouvoir le renouvellement et l'intégration des populations.
- Favoriser la mise en valeur des ressources humaines, culturelles et physiques du territoire.
- Assurer la pérennité des communautés rurales.
- Maintenir un équilibre entre la qualité de vie, le cadre de vie, l'environnement naturel et les activités économiques.

### Placer une demande

Pour profiter de l'aide financière disponible dans le cadre de cette mesure, il faut communiquer avec la MRC signataire de l'entente de partenariat rural avec le ministère sur votre territoire.

### Délais

#### Approbation

Les montants admissibles sont versés annuellement à la MRC, par le gouvernement, et ce, selon un montant fixe établi lors de la signature de l'entente de partenariat rural. Chaque MRC établit ses critères et son processus de sélection des projets à financés.

#### Échéance

La deuxième génération du Pacte rural prendra fin en 2014.

### Administration du programme

#### MRC et organismes territoriaux

<http://www.regions.mamr.gouv.qc.ca/ruralite/coffret/contacts.asp>

#### Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

[http://www.mamrot.gouv.qc.ca/regions/regi\\_prog\\_rura.asp](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/regions/regi_prog_rura.asp)

25. [http://www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/regions/ruralite/ruralite\\_politique.pdf](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/regions/ruralite/ruralite_politique.pdf)

## **Fonds municipal vert** **(Programme récurrent)**

### Description sommaire du programme

Doté d'une enveloppe de 550 millions de dollars, le Fonds vert a été créé en 2000 à partir d'une dotation du gouvernement fédéral visant le versement de subventions et de prêts dans le but de soutenir des projets environnementaux. Il soutient les initiatives visant à améliorer la qualité de l'air, des eaux, des sols et à aborder les changements climatiques. Il comprend un volet dédié aux projets en transport durable.

### Organismes admissibles

Toute administration municipale ou corporation appartenant entièrement à une administration municipale ou tout partenaire municipal ayant une garantie d'emprunt d'une municipalité.

### Volet Transport

Vise à financer des projets dont l'objectif est de faciliter la transition vers des modes de transport durable, c'est-à-dire ceux qui encouragent l'intégration modale et le développement de vastes réseaux de transport, et ceux qui visent à améliorer les options de transport utilitaire (plutôt que les options principalement récréatives).

#### Trois types d'activités admissibles

##### Plans

Subvention pour l'élaboration de plans de développement durable de collectivités.

##### Études

Subvention pour la réalisation d'études de faisabilité et essais sur le terrain.

##### Projets

Subvention et prêt pour la mise en œuvre de projets d'immobilisation.

Ces activités doivent être des exemples de leadership municipal en matière de développement durable, et dont les résultats pourront être utilisés par d'autres municipalités.

### Aide financière

Pour le volet transport, tous les projets approuvés peuvent bénéficier d'un prêt couvrant jusqu'à 50 % des coûts admissibles du projet, et ce, jusqu'à concurrence de 4 millions de dollars. Ils peuvent également bénéficier d'une subvention de 200 000 \$, et cette dernière ne dépassera pas 5 % de la valeur du prêt.

Les projets jugés exceptionnels<sup>26</sup> peuvent bénéficier d'un financement couvrant jusqu'à 80 % des coûts admissibles du projet, et ce, en combinant un prêt maximal de 4 millions de dollars et une subvention de 400 000 \$. Cette dernière ne dépassera pas 10 % de la valeur du prêt, et ce, pour les projets jugés exceptionnels.

Pour les organismes municipaux, les prêts offrent un taux d'intérêt inférieur de 1,5 % à celui des obligations du gouvernement du Canada. Une subvention sera uniquement offerte en combinaison avec un prêt.

Tous les bénéficiaires de financement devront rendre compte des avantages environnementaux et des leçons tirées de la mise en œuvre de leur projet financé par le FV.

26. Voir le document *Lignes directrices* publié par la FCM pour le FV, afin de connaître les caractéristiques des projets classés exceptionnels.

## Placer **une demande**

---

### Où placer une demande ?

Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire est responsable de recevoir les demandes.

### Condition pour placer une demande

Avoir réalisé et avoir présenté, avec sa demande, une étude de faisabilité et un plan de transport durable (ou l'équivalent).

### Contenu d'une demande

La demande doit prendre la forme du document Word fourni par le FV. Le demandeur doit répondre intégralement à chacune des questions posées.

## Délais

---

### Admissibilité

Pour être admissible, un projet doit pouvoir débuter dans les 18 mois suivants la date d'approbation de la demande.

### Approbation

Dans les 4 à 5 mois suivant la réception de la demande.

### Échéances

Ces conditions demeurent en vigueur jusqu'au 31 mars 2010.

## Administration **du programme**

---

### Fédération canadienne des municipalités

613 907-6357

<http://fmv.fcm.ca/fr/home/>

### Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/>

[fondsverts@mamr.gouv.qc.ca](mailto:fondsverts@mamr.gouv.qc.ca)

## **Fonds local d'investissement (FLI)** **(Programme récurrent)**

### Description sommaire du programme

Mesure financière gérée par les centres locaux de développement (CLD), qui vise à soutenir les entreprises en démarrage ou en expansion.

#### Clientèle cible

Toute entreprise en démarrage ou en expansion, y compris celles de l'économie sociale, dont les objectifs s'inscrivent dans les orientations de la politique d'investissement du CLD.

#### Aide financière

L'aide financière prend la forme de prêt, de prêt participatif, de garantie de prêt, de cautionnement, d'acquisition d'obligations ou autres titres d'emprunt, de participation au capital-actions, au capital social ou autres.

Le montant de l'aide financière est déterminé par le CLD. Les aides financières combinées venant du CLD, du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral ne pourront excéder 50 % de la valeur des coûts du projet. Dans le cas des projets d'entreprises d'économie sociale, toutefois, l'aide pourrait s'élever jusqu'à 80 % des dépenses admises.

L'aide financière ne peut servir au fonctionnement d'un organisme, au financement de son service de la dette, au remboursement d'emprunts à venir ou au financement d'un projet déjà réalisé. Elle ne peut non plus aider à financer les dépenses affectées à la réalisation d'un projet effectué avant la date de la réception de la demande d'aide officielle par le CLD.

### Placer une demande

#### Où placer une demande?

S'adresser au Centre local de développement (CLD) du territoire.

#### Conditions pour placer une demande

Les conditions ainsi que les secteurs prioritaires d'intervention sont définis par le CLD, et ce, en fonction des particularités et des besoins du milieu.

### Délais

#### Approbation

Seul le CLD, en accord avec ses partenaires, est responsable de l'enveloppe budgétaire allouée à ce programme.

#### Échéances

Il n'y a pas de date déterminée pour la fin du programme.

### Information complémentaire

Les CLD offrent parfois des fonds complémentaires d'aide au développement des entreprises d'économie sociale. Ces programmes consistent principalement en une subvention versée aux organismes à but non lucratif pour l'exploitation d'un projet qui génère des revenus autonomes s'appuyant sur la participation financière de l'utilisateur. Le projet doit créer des emplois durables et de qualité.

### Administration du programme

#### Centre local de développement du territoire

<http://www.mdeie.gouv.qc.ca/index.php?id=2436#cld>

#### Ministère du Développement économique de l'Innovation et de l'Exportation

<http://www.mdeie.gouv.qc.ca/index.php?id=7>

## ***Nouveaux Horizons pour les aînés*** ***(Programme fédéral non récurrent)***

### Description sommaire du programme

---

Ce programme comprend trois volets, dont deux seulement peuvent s'appliquer au transport collectif. Dans leur demande, les organismes doivent tenir compte d'au moins une des priorités de financement. Ces dernières sont annoncées dans l'appel à projets.

### Volet 1 **La participation communautaire et le leadership**

---

#### Objectif

Ce volet vise à encourager les aînés à jouer un rôle plus important dans la collectivité, notamment en réduisant leur isolement et en les encourageant à jouer un rôle actif dans la société. Dans le cadre de ce volet, des projets visant à organiser une tournée régionale afin de faire découvrir les actions et les réalisations des aînés ou encore à permettre le réseautage entre les organismes sur le territoire pourraient être admissibles.

Pour être admissible, un projet doit être principalement conçu, mené et exécuté par les aînés, et doit viser une nouvelle activité qui n'est pas encore offerte dans la collectivité. De plus, les projets qui mobilisent les membres de groupes actifs dans la collectivité et qui mettent en place des partenariats avec ces groupes seront privilégiés.

#### Aide financière

Seuls les projets d'une durée maximale de 12 mois sont admissibles au financement. Un projet ne pouvant être financé qu'une seule fois, l'organisme admissible doit donc prévoir une stratégie de financement à long terme.

Le montant maximal accordé pour chaque projet est de 25 000 \$. Les frais d'administration ne doivent pas dépasser 25 % du montant total demandé. Également, le montant maximal accordé à titre de coût en immobilisation est de 10 000 \$.

### Organismes admissibles

---

Les organismes à but non lucratif, les coalitions communautaires, les réseaux et les comités spéciaux, les administrations municipales, les conseils de bandes, les conseils tribaux et les autres organismes autochtones. Sur accord du gouvernement provincial, les établissements d'enseignement postsecondaire, de services sociaux ou de santé publique pourront également être admissibles.

### Volet 2 **L'aide à l'immobilisation**

---

#### Objectif

Ce volet ne vise pas directement le transport collectif régional et son organisation, mais peut servir, dans les cas applicables, à apporter des améliorations aux immobilisations existantes.

#### Aide financière

Seuls les projets d'une durée maximale de 12 mois sont admissibles au financement. Les projets ne pouvant être financés qu'une seule fois, l'organisme admissible doit donc prévoir une stratégie de financement à long terme.

Le montant maximal accordé pour chaque projet est de 25 000 \$, dont un maximum de 10 000 \$ pour le remplacement de meubles et de biens d'équipement.

## Organismes **admissibles**

---

Les organismes à but non lucratif qui réalisent des activités et exécutent des programmes communautaires destinés aux aînés depuis au moins deux ans.

## Placer **une demande**

---

### Où placer une demande ?

Le formulaire de demande doit être envoyé au Centre de Service Canada Nord de Montréal. Il faut consulter le site Internet du gouvernement du Canada afin d'être mis au courant du lancement des appels à projets et d'avoir accès au formulaire.

### Condition pour placer une demande

Il faut respecter au moins une des priorités de financement de la province lorsque l'appel à projets est lancé ainsi que la date limite de dépôt. Ces informations sont dévoilées lors de l'ouverture de l'appel à projets.

### Contenu d'une demande

La demande doit comprendre le formulaire de demande de subvention disponible lorsque l'appel à projets est lancé.

## Délais

---

### Admissibilité

Dans les huit semaines suivant la date de clôture de l'appel, un accusé de réception est envoyé.

### Approbation

Une lettre est transmise dans les cinq mois suivant la date de clôture de l'appel à projets indiquant si le projet a été approuvé.

### Échéances

La date limite de dépôt d'une demande est connue au moment de l'ouverture de l'appel à projets.

## Administration **du programme**

---

### Programme Nouveaux Horizons pour les aînés

Centre de Service Canada Nord de Montréal  
300 – 1415, rue Jarry Est  
Montréal (Québec) H2E 3B2  
[http://www.hrsdc.gc.ca/fra/parteneriats\\_communautaires/aines/index.shtml](http://www.hrsdc.gc.ca/fra/parteneriats_communautaires/aines/index.shtml)



## retenir...

Le programme se divise en trois volets et certains organismes ou transporteurs sont admissibles :

**Volet 1** Le transport collectif en milieu rural dont les organismes admissibles sont les 82 MRC, certaines MRC situées sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal<sup>▼</sup>, 15 municipalités hors MRC, l'Administration régionale cri et l'Administration régionale Kativik.

**Volet 2** La planification régionale du transport collectif dont les organismes admissibles sont les Conférences régionales des élus (CRÉ) en milieu rural.

**Volet 3** Le transport interrégional par autocar dont les organismes admissibles sont les MRC et les CRÉ, sur accord unanime des MRC et des municipalités hors MRC concernées de leur territoire. Les transporteurs en situation éminente d'abandon de service le sont également.

Dans le volet 1, la contribution du ministère vient appuyer celle des municipalités, et la part des usagers peut être comptabilisée. Cette contribution est cependant balisée. D'autre part, dans le cas où l'organisation du transport collectif est confiée à l'organisme de transport adapté déjà en place, une comptabilité distincte doit être tenue et le rapport d'exploitation doit en faire état, notamment dans le calcul de l'achalandage

D'autres programmes d'aide gouvernementale existent :

- Programme d'aide à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains, administré par le MTQ;
- Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile, administré par le MTQ.

D'autres programmes de soutien financier sont disponibles :

- Pacte rural, administré par les MRC, les organismes territoriaux ainsi que le MAMROT;
- Fonds municipal vert (FV), administré conjointement par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et le MAMROT;
- Fonds local d'investissement (FLI), administré par le MDEIE;
- Nouveaux Horizons pour les aînés, administré par le Centre de Service Canada Nord de Montréal.

▼. Voir « Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional » dans le présent thème.

# thème 5

Comment mettre en place les services ?

## Vous trouverez...

- Grille d'évaluation des offres de services
- Le cadre d'élaboration d'un devis
- Les ententes contractuelles relatives au transport collectif
- La reddition de comptes et le suivi annuel
- Le plan de communication et le plan promotionnel

## 1

## Devis d'appel de propositions – généralités et contenu

**I**l se peut qu'avant qu'une municipalité fasse un appel de propositions<sup>1</sup> une compagnie lui propose un projet clé en main. Avant de lui octroyer le contrat, il faudra s'assurer qu'elle complète toutes les étapes de la mise en place d'un réseau de transport▼. Le piège courant de cette proposition dite « clé en main » est que souvent le service proposé est construit seulement en fonction du modèle d'organisation privilégié par la firme et non pas en fonction des besoins propres au territoire.

Les décideurs doivent en tout temps exercer un jugement critique par rapport à cette offre alléchante. Ils doivent veiller à ce que la firme présente une offre modulée en fonction des caractéristiques sociodémographiques et géographiques du territoire, qu'ils suivent l'évolution de la réalisation des étapes et qu'ils exercent des suivis périodiques de celle-ci. Ils doivent également garder le contrôle sur l'enveloppe budgétaire affectée à chaque étape de réalisation.

Cette fiche présente les éléments pouvant se retrouver dans un devis d'appel de propositions pour des services-conseils de firmes spécialisées en matière de transport ou de communication. Leur expertise peut être utilisée dans les étapes de mise en place d'un réseau de transport▼.

Un devis d'appel de propositions décrit pour les firmes-conseils potentielles les services que les requérants recherchent. Il peut comporter des renseignements sur les éléments énumérés plus loin ou tout autre élément qu'ils jugent pertinent afin de personnaliser leur devis. Ce document sert également de référence aux requérants pour évaluer les offres de services afin de choisir celle qui s'approche le plus de leurs besoins.

Dans certains cas, le devis d'appel de propositions et l'offre de service retenue peuvent servir de référence lors de litiges entre les parties.

1. Le lien suivant permet de consulter le Régime général concernant l'adjudication des contrats municipaux.  
[http://www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/legislation/regime\\_general\\_adj.pdf](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/legislation/regime_general_adj.pdf)

▼. Voir « Étapes visant à la mise en place d'un réseau » au thème 2.

▼. *Id.*

## Éléments pouvant constituer un devis d'appel de propositions<sup>4</sup>

Sections	Éléments
Instructions aux soumissionnaires	Demande d'information au requérant
	Adresse du soumissionnaire
	Présentation et envoi des offres « Les offres doivent être dactylographiées et présentées en x nombres de copies. Les offres de prix doivent être présentées dans une enveloppe scellée. Cette dernière sera ouverte uniquement si le document d'offre de service a atteint un pointage intérimaire de 70 points. »
	Signature de l'offre
	Prix total (éléments inclus) « Les prix soumis au bordereau de soumission doivent être en monnaie légale du Canada. Les prix soumis pour les services professionnels doivent inclure, sans s'y limiter, le personnel, l'équipement, le matériel, les frais directs et indirects, les profits, les frais généraux, les frais de déplacement et d'envoi et toute autre dépense nécessaire à la réalisation du contrat, conformément aux exigences des documents requis. Les prix excluent la taxe sur les produits et services (TPS) et la taxe de vente du Québec (TVQ). »
	Période de validité des soumissions
	Ouverture des offres « Les offres seront ouvertes publiquement au bureau du requérant.- donner l'adresse »
	Acceptation ou rejet des offres « Toute offre sera rejetée advenant qu'elle ne contienne pas tous les documents requis dans le cahier de charges. »
Octroi du mandat « À la lumière des propositions du consultant, le mandataire se garde le droit d'accorder des parties du mandat, sans nécessairement accorder le mandat entier au même adjudicataire. Le requérant ne s'engage à accorder le mandat au plus bas soumissionnaire ni à quiconque soumissionnaire advenant l'éventualité où aucune offre de service ne répond à ses attentes. »	
Clauses administratives générales	Définitions des termes
	Communication et suivi
	Lois, réglementation, permis et assurances « L'adjudicataire doit respecter toutes les lois et tous les règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en vigueur au moment de l'exécution de son contrat et y ayant trait; les prix soumis sont fermes, ceux-ci doivent inclure, entre autres, le paiement de tous les permis et de toutes taxes fédérale sur les produits et services (TPS) et la taxe de vente du Québec (TVQ). »
	Modifications au contrat « Aucune modification ou addition au mandat n'est valide à moins qu'elle ne soit faite par écrit et dûment signée par les représentants autorisés des deux parties. »

4. Ministère des Affaires municipales et Régions. *Régime général concernat l'adjudication des contrats municipaux*. Document révisé le 21 février 2005. p.2

Sections	Éléments
	Droits d'auteur <sup>4</sup>
	Confidentialité « L'adjudicataire s'engage à ce que ni lui ni aucun de ses employés ne divulguent, sans y être dûment autorisés par le requérant, les données, les analyses ou résultats inclus dans les rapports réalisés en vertu du contrat ou, généralement, quoi que ce soit dont il aurait eu connaissance dans l'exécution du contrat. »
	Cession du contrat ou de sous-contrats
	Responsabilité
	Paieement
	Suspension et/ou résiliation du mandat « Le mandataire, sur préavis écrit de 60 jours, se réserve le droit de résilier unilatéralement et de façon discrétionnaire le présent contrat, et ce, dans les cas suivants (les préciser). En cas de résiliation du contrat, le mandataire paiera à l'adjudicataire, sur remise de tous les documents en sa possession et étant la propriété du mandataire, la valeur des travaux ou services exécutés à la date de résiliation. »
Clauses administratives particulières▼	Précisions sur les documents demandés
	Méthode d'évaluation des offres Si l'évaluation des offres de prix présentées à l'égard des offres de service acceptables, la méthode de calcul de la note finale doit être indiquée. Voici un exemple: $(\text{Pointage intérimaire} + 50) \times 10\,000 / \text{Prix total considéré} = \text{Note finale}$
	Critères de sélection et pondération de chacun
Devis technique	Objet du mandat « Le requérant se réserve le droit de suspendre le mandat, en totalité ou en partie, et ce, en tout temps. Toute suspension est notifiée à l'adjudicataire par écrit. En l'absence d'une telle notification, nulle situation ne peut être considérée comme une suspension. »
	Contextes général et spécifique
	Étapes de travail et tâches à réaliser
	Biens livrables
	Réunions et présentations
	Présence sur les lieux du soumissionnaire
	Échéanciers (général et particulier)
	Informations disponibles (études, plan de transport...)
	Personne-ressource dans l'organisme du requérant

La section suivante reprend les éléments du devis technique et donne davantage de précisions.

4. Loi sur le droit d'auteur (L.R.C., c. C-42)

▼. Ces clauses sont propres à la nature du devis et du requérant. Les éléments sont donnés à titre d'exemples.

## Objet du mandat

Cette section précise ce sur quoi porte le mandat. Elle souligne l'orientation souhaitée (transport régional, local, interurbain, etc.) et énumère de façon détaillée les éléments sur lesquels doit porter l'analyse du soumissionnaire.

## Contexte

Cette section du devis comporte une présentation des éléments contextuels généraux et spécifiques dans lesquels l'objectif de l'appel s'inscrit et fournit au soumissionnaire des informations portant sur le milieu et la problématique du transport faisant l'objet du devis.

## Contexte général

Il peut comporter les éléments suivants :

- bref historique ou rappel du cadre législatif du transport des personnes au Québec et de la volonté politique dans laquelle s'inscrit l'objectif de l'étude souhaitée;
- présentation géographique succincte du milieu dans lequel l'étude va s'effectuer (localisation, superficie, nombre de collectivités locales présentes, démographie, etc.);
- réalisations actuelles en transport;
- résultats d'enquêtes déjà réalisées;
- énumération de tout élément ou de toute problématique pertinente à la réalisation de l'objet du mandat;
- portrait des structures existantes en transport des personnes au sein du territoire de l'étude. Ce peut être les lignes d'autobus, de taxibus, le transport scolaire ou le transport adapté (avec, par exemple, les renseignements sur l'année d'implantation, les statistiques, etc.);
- présentation de/des organisme(s) gestionnaire(s) du transport collectif de personnes (comité en transport de la MRC, gestionnaire du transport adapté, etc.) travaillant sur le territoire concerné;
- énumération des partenaires en transport collectif de personnes coopérant sur le territoire de l'étude;
- énumération des particularités pertinentes du milieu étudié dans le cadre du transport collectif de personnes.

## Contexte spécifique

Cette partie du document a pour but d'informer le soumissionnaire des différentes étapes de travail par lesquelles l'objet du mandat se réalisera.

## Étapes de travail et tâches à réaliser

Ici, les éléments constituant chaque étape de travail sont précisés; on peut y retrouver, par exemple :

- la réunion de démarrage;
- la collecte d'information;
- l'étude de besoins;
- les rencontres avec un comité consultatif;

- la remise de rapports préliminaires;
- les rencontres avec les élus;
- la présentation au conseil municipal;
- la remise du rapport final.

## Bien livrable

Un bien livrable est l'« ensemble des résultats attendus dans le cadre d'un projet et qui seront matérialisés par un produit ou une activité<sup>6</sup> ». Dans cette section, le requérant peut préciser leur quantité ainsi que la forme qu'ils doivent prendre (trois exemplaires papier et des versions électroniques, dont deux en version PDF et une en version Word).

## Réunions et prestations

Le requérant précise le nombre de réunions auquel le soumissionnaire, s'il est choisi, devra assister ou le nombre de présentations qu'il devra faire et devant qui elles se feront.

## Présence sur les lieux

Le requérant peut trouver important que le soumissionnaire soit présent sur le territoire à l'étude pendant un certain temps afin d'approfondir sa connaissance du milieu et de mieux en saisir les problématiques.

## Échéancier général

Dans cette section, la date du début du mandat et celle de fin souhaitée sont mentionnées. Le plus souvent, on retrouve uniquement la date de début.

## Échéancier particulier

Le requérant peut préciser les dates souhaitées pour la réalisation des étapes majeures du mandat et celles de la remise des rapports préliminaires ou des biens livrables. Il est assez rare que cet élément soit présent dans un devis.

## Informations disponibles

Toute la documentation (sous toutes formes) qui sera mise à la disposition du soumissionnaire choisi est énumérée.

## Personne-ressource

Le requérant identifie une personne-ressource ou un comité consultatif qui validera les biens livrables et donnera l'aval pour la poursuite des travaux. Ainsi, une clause pourrait se lire comme suit :

« Le soumissionnaire choisi devra travailler en constante et étroite collaboration avec les membres du comité. Le soumissionnaire choisi devra lui rendre compte de l'avancement des travaux, devra lui soumettre tous les biens livrables, suivre les orientations ou recommandations de ce comité et attendre son aval pour la continuation des travaux. »

6. [http://www.granddictionnaire.com/btml/fra/r\\_motclef/index800\\_1.asp](http://www.granddictionnaire.com/btml/fra/r_motclef/index800_1.asp)



## Grille d'évaluation des offres de services

Cette section propose des axes de réflexion visant l'évaluation des offres de service. Tout autre élément jugé pertinent par le requérant peut être ajouté à la grille d'évaluation proposée selon le contexte régional ou local auquel le mandat s'applique.

Il est souhaitable que l'évaluation des offres de services ne se fasse pas uniquement sur des bases quantitatives (coûts), mais également sur des éléments qualitatifs, et ainsi elle tiendrait compte des nouvelles méthodologies développées dans le milieu des transports collectifs de personnes. Le facteur qualitatif des offres de services est très pertinent et devrait davantage être pris en compte dans l'évaluation des offres.

À cette étape, il est impossible pour le requérant d'évaluer le contenu éventuel des biens livrables (qui n'ont pas été produits). Néanmoins, il peut percevoir la pertinence du contenu des axes de travail proposés par les soumissionnaires en se posant les questions suivantes :

- Est-ce que le contenu qui m'est proposé me permettra de répondre aux questionnements posés ?
- Est-ce que les axes de travaux me permettront d'atteindre les objectifs fixés ou éventuellement de me proposer de nouvelles pistes pertinentes de travail ?

### Axes de réflexion pour une évaluation quantitative et qualitative des offres de service

Les éléments présentés ici le sont à titre d'exemples uniquement.

Thématiques	Axes d'évaluation	Indice de pondération/100	Note
Soumissionnaire	Expérience dans ce genre de mandat	10 points	
	Solidité financière et réputation		
	Connaissance du milieu d'étude et de sa localisation		
	Assurances		
Équipe	Multidisciplinarité	20 points	
	Expérience des membres dans ce genre de mandat		
	Présence sur le terrain		
Échéancier	Pertinence	10 points	
Méthodologie	Clarté	30 points	
	Adéquation aux problématiques du milieu		
	Explication au regard de chaque élément du mandat		
	Intégration de la problématique dans un milieu rural		
Compréhension	Compréhension du mandat par le soumissionnaire (adjudicataire)	15 points	
	Connaissance du territoire		
Présentation	Qualité générale	15 points	
	Clarté et qualité du texte		
	Facilité d'utilisation des biens livrables une fois le mandat terminé		



## Ententes **contractuelles**

**U**ne entente contractuelle est un accord de volonté par lequel une ou plusieurs personnes s'obligent envers une ou plusieurs autres à exécuter une prestation de service en échange de rétribution.

Selon le modèle d'organisation choisi, l'organisme de transport collectif peut être à la fois le client de services de transport et le fournisseur de tels services; l'organisme de transport peut jouer deux rôles. En effet, si le modèle d'organisation choisi utilise des places disponibles dans les services de transport présents sur son territoire, il devient un client de ces services. Par contre, il devient un fournisseur de services s'il dispense des services de transport collectif à des organismes publics▼ ou privés.

Les éléments d'ententes contractuelles présentés dans cette fiche peuvent se retrouver dans chacun des rôles que l'organisme de transport est appelé à jouer▼.

La nécessité de conclure de telles ententes est importante étant donné l'obligation de reddition de comptes de la MRC vis-à-vis le MTQ.

### Entente contractuelle : l'organisme de transport utilise les places disponibles

- Identification des parties liées
  - Identification du transporteur
- Nom, adresse, téléphone, télécopieur, courriel, représentant
  - Identification de l'organisme de transport collectif, ici client du transporteur
- Nom, adresse, téléphone, télécopieur, courriel, représentant
- Cadre législatif encadrant l'entente▼
- Description de l'esprit de l'entente▼
- Description de l'entente
  - Initiateur, municipalités participantes, type de clientèle, points d'embarquement ou de débarquement, promotion, etc.
- Durée du contrat
  - Détermination du début et de la fin du contrat
- Avis de renouvellement
  - Obligation pour les parties de s'informer mutuellement de leurs intentions, dans un délai raisonnable et déterminé, de renouveler ou non le contrat
- Avis en cas de résiliation
  - Obligation, dans le cas où l'une des parties désire mettre fin au contrat, d'informer l'autre partie dans un délai raisonnable et déterminé
- Modification au contrat
  - Clause permettant la modification du contrat pendant sa réalisation avec l'accord des parties

▼. CLD, par exemple, ou une compagnie privée.

▼. Ces éléments ne sont que des exemples qui en aucun cas ne doivent être limitatifs.

▼. Par exemple, si le transporteur est une commission scolaire, l'entente invoquera l'article 298 de la Loi sur l'instruction publique prévoyant l'utilisation des places disponibles par le transport collectif.

▼. Afin d'encourager l'intégration sociale et de permettre aux communautés vivant en milieu rural d'avoir accès aux services de proximité, l'organisme x accepte de mettre à la disposition de l'organisme de transport collectif, dénommé x, ses places disponibles.

- Description des responsabilités propres
- Règles et modalités de fonctionnement
  - Description des activités admissibles à l'entente
  - Conditions d'admissibilité de la clientèle à desservir ou liste des clients admissibles
  - Quote-part du coût de déplacement
- Quote-part du client
- Quote-part des parties liées par l'entente
  - Modalités de paiement
  - Description des règles d'application
  - Conditions et modalités de modification de l'entente ou du service
- Condition et modalités de retrait d'une ou des parties liées par l'entente
- Horaire de desserte
- Engagements particuliers relatifs à l'entente
  - Descriptif d'engagements particuliers entre les parties liées
- Conditions d'inscription des nouveaux membres, plan de promotion, annulation de déplacements, par exemple.
- Signature
  - Nom et signature de chaque représentant des parties liées
  - Date de signature

### Entente contractuelle : l'organisme de transport fournit des services de transport

- Identification des parties liées
  - Identification du transport collectif
- Nom, adresse, téléphone, télécopieur, courriel, représentant
  - Identification du fournisseur de services (transporteur)
- Nom, adresse, téléphone, télécopieur, courriel, représentant
- Description du service requis
  - Description des termes et des conditions des services (par secteur de desserte, navette spéciale, transport occasionnel, parcours fixe, horaires, etc.)
- Durée du contrat
  - Détermination du début et de la fin du contrat
- Avis de renouvellement
- Obligation pour les parties de s'informer mutuellement de leurs intentions, dans un délai raisonnable et déterminé, de renouveler ou non le contrat
- Avis en cas de résiliation
  - Obligation, dans le cas où l'une des parties désire mettre fin au contrat, d'informer l'autre partie dans un délai raisonnable et déterminé
- Modification au contrat
  - Clause permettant la modification du contrat pendant sa réalisation avec l'accord des parties
- Conditions relatives à la gestion des appels
  - Conditions de réservation de véhicule
  - Conditions d'annulation de trajet
  - Transmission de listes de réservations téléphoniques
- Assurances
  - Preuve d'assurabilité de responsabilité civile générale pour dommages corporels et matériels
- Numéro d'identification au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds<sup>11</sup> (*N/R*)<sup>12</sup>
- Permis de transport<sup>13</sup> de la CTQ
- Attestation de la cote de sécurité<sup>14</sup>
- Tarification
  - Conditions de tarification d'un déplacement
  - Conditions de tarification excédentaire
  - Conditions de tarification des autres trajets
- Perception et facturation
  - Identification des personnes effectuant la perception
  - Conditions de facturation
  - Tarif des courses chargées et effectuées
  - Délais de paiement des services
  - Conditions de facturation (fournir un coupon de transport)
- Indicateurs de performance
  - Mesure du taux de satisfaction de la clientèle, de la gestion des coûts et du prix de revient
- Confidentialité
  - Conditions s'appliquant aux conducteurs
- Signature
  - Nom et signature de chaque représentant des parties liées
  - Date de la signature

11. Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (L.R.Q., chapitre P-30.3). L'article 3 précise la nature des véhicules considérés « lourds ».

12. En vertu de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (L.R.Q., chapitre P-30.3), article 5.

13. Les transporteurs scolaires à forfait avec les commissions scolaires n'ont pas à détenir un permis de la CTQ en vertu de l'article 5 du Règlement sur le transport par autobus. [http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=%2F%2FT\\_12%2FT12R21\\_2.htm](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=%2F%2FT_12%2FT12R21_2.htm)

14. L'identification et la nature des cotes de sécurité sont mentionnées dans la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (L.R.Q., chapitre P-30.3), article 12. Pour consulter la cote : <http://www.ctq.gouv.qc.ca/>

## Entente contractuelle propre à certains modes de transport

### Transport d'appoint▼

#### Description du service requis

- Nom du service
- Date d'entrée en vigueur du service
- Identification des points de service sur le territoire et hors du territoire
- Description des activités admissibles
- Demandes spéciales, particularités de la clientèle
- Description générale du projet
- Description des caractéristiques des véhicules
- Conditions particulières d'exploitation

#### Communication

- Condition de visibilité du transport collectif

### Transport nolisé<sup>16</sup>

#### Description du service requis

- Date et durée du voyage
- Point de départ et destination du voyage
- Nombre de passagers à cueillir à chaque endroit
- Nombre de kilomètres à parcourir
- Prix du voyage

### Transport adapté

#### Territoire couvert par le contrat

- Description du territoire
- Identification des arrêts
- Identification des trajets prédéterminés
- Conditions de modification de trajet

#### Modalités de service

- Description du service
- Conditions du service

#### Services requis

- Mise à disposition de places disponibles dans le secteur, déplacements occasionnels et parcours fixes

#### Dispositions

- Mise à disposition sans nuire au transport adapté
- Priorité à la clientèle du transport adapté

### Transport scolaire

#### Territoire couvert par le contrat

- Description du territoire
- Identification des arrêts
- Identification des trajets prédéterminés
- Conditions de modification de trajet

#### Modalités de service

- Description du service
- Conditions du service

#### Services requis

- Mise à disposition de places disponibles dans le secteur, déplacements occasionnels et parcours fixes

#### Dispositions

- Mise à disposition sans nuire au transport scolaire
- Priorité à la clientèle du transport scolaire

▼. Sert à faire du rabattement et utilise les taxibus, les taxis, les minibus, le covoiturage, les transporteurs locaux et interurbains.

16. Règlement sur le transport par autobus, article 52.

# 4

## Reddition de comptes **et suivi annuel**

**C**ette fiche présente les notions d'imputabilité et de reddition de comptes en matière de transport des organismes admissibles au Programme d'aide envers le MTQ. Elle fournit également des informations sur la réalisation du plan de suivi de l'organisme de transport collectif pour la municipalité régionale de comté (MRC).

### Définitions

L'imputabilité est l'attribution des responsabilités des organismes admissibles et l'obligation d'en rendre compte au bailleur de fonds. Il faut avant tout mettre au cœur de l'imputabilité, l'obligation de rendre compte de ce qui a été réalisé, c'est-à-dire passer d'une obligation de moyens à une obligation de résultats. Elle implique donc une responsabilité de la part des gestionnaires et l'engagement des élus et exige la mise en place de mécanismes de reddition de comptes.

La reddition de comptes se base sur deux éléments. Le premier consiste à rapporter ce que l'on a accompli d'une façon précise et le deuxième à effectuer des changements qui s'imposent en fonction des résultats obtenus. Afin de faciliter cette reddition de comptes, on doit préalablement identifier :

- Les rôles et les responsabilités des parties en relation d'imputabilité
- Des objectifs de rendement clairs
- Des attentes réalistes
- La nature des rapports à fournir en temps opportun
- Les procédés raisonnables d'évaluation et d'ajustement

Le schéma suivant illustre la nature du lien d'imputabilité qui relie les parties concernées, notamment les MRC<sup>17</sup> et les organismes de transport collectif<sup>18</sup>.

### Schéma de reddition de comptes et de suivi annuel



Dans le cas où le transport scolaire est utilisé, il faudra prévoir la reddition de comptes auprès des commissions scolaires concernées.

17. Décret 154-2007, 14 février 2007. Article 25.

18. Selon le chapitre 5 du Manuel de présentation de l'information financière municipale (MPIFM) le périmètre comptable des organismes municipaux doit comprendre l'ensemble des organismes qui sont sous son contrôle, et ce, même si les organismes en question sont des entités juridiques ou organisationnelles distinctes, comme c'est le cas pour les organismes gestionnaires de transport collectif. Direction générale des finances municipales du ministère des Affaires municipales et des Régions. *Manuel de la présentation de l'information financière municipale*, décembre 2008, 688 p. et plus particulièrement la définition du contrôle, p. 73.

### Reddition de comptes liée au Programme d'aide collectif régional (volet 1)

Les MRC recevant la subvention du Programme d'aide en transport collectif régional, après leur première année d'exploitation et pour les années subséquentes, doivent fournir un rapport d'exploitation comprenant les données financières dûment vérifiées par une firme spécialisée et les renseignements de base relatifs aux activités de transport (les clientèles, les revenus et les dépenses, et le fonctionnement du transport), comme mentionné dans les modalités d'application de ce programme<sup>19</sup>, afin de voir leur subvention reconduite pour une année supplémentaire.

À cet effet, elles doivent remplir le formulaire V-3078 et le transmettre à l'agent du MTQ de leur région. Les informations demandées couvrent six grands thèmes :

- Les MRC et les organismes responsables de la répartition
  - Nom de la (des) MRC, et nom et coordonnées téléphoniques de la personne-ressource
  - Nom de l'organisme mandataire avec les coordonnées de la personne-ressource
  - Date du début des opérations et identification de l'organisme responsable de la répartition s'il y a lieu
- La clientèle
  - Nombre d'utilisateurs par municipalité
  - Nombre d'utilisateurs par groupe d'âge (0 – 18 ans, 19 – 40 ans, 41 – 64 ans, 65 ans et plus)
  - Nombre de cartes de membre
  - Nombre d'utilisateurs par sexe
- Les déplacements
  - Type de déplacements (transport d'appoint ou places disponibles)
  - Identification du mode de transport ou du transport d'appoint (minibus-autobus, taxi ou taxi adapté, covoiturage ou bénévolat, transporteurs locaux et interurbains)
  - Identification du mode de transport des places disponibles (autobus scolaire, transport adapté, réseau de la Santé et des Services sociaux)
  - Identification du déplacement (intra-MRC ou hors-MRC)
  - Motifs de déplacements (travail, éducation, santé, loisirs)
- Le fonctionnement
  - Délais de réservation
  - Horaires et jours de la semaine où le service est en fonction
  - Tarification (déplacements intra-MRC et hors MRC, cartes de membres)
- Ententes et contrats
  - Les ententes et les contrats de service doivent être annexés au rapport d'exploitation
- Données financières
  - Provenance des revenus
    - ❖ usagers
    - ❖ cartes de membres
    - ❖ contributions des organismes publics ou autres
  - Provenance des revenus
    - ❖ contribution des MRC
    - ❖ subvention du MTQ
  - Provenance des dépenses
    - ❖ la masse salariale
    - ❖ les achats de places disponibles
    - ❖ les contrats (taxis, autobus et minibus)
    - ❖ le bénévolat
    - ❖ le covoiturage
    - ❖ les études de besoins ou de faisabilité
    - ❖ l'administration générale
    - ❖ les autres dépenses

19. Le texte complet des modalités d'application de ce programme peut être consulté à cette adresse : [http://www.formulaire.gouv.qc.ca/cgi/affiche\\_doc.cgi?dossier=10923&table=0](http://www.formulaire.gouv.qc.ca/cgi/affiche_doc.cgi?dossier=10923&table=0)

### Suivi annuel de l'organisme de transport collectif envers les MRC

Le contenu de ce suivi annuel n'est pas documenté et il varie selon l'entente ou le contrat que les MRC signent avec l'organisme de transport collectif, mais il doit comprendre une analyse financière de l'organisme et une évaluation de son service. Les MRC ont tout intérêt à définir le plus précisément possible les éléments qui doivent constituer le rapport de suivi annuel dans l'entente ou le contrat qu'elle signe avec l'organisme gestionnaire. En effet, ces éléments constituent une partie importante des informations que la MRC doit transmettre au MTQ et ce faisant, elle assume ainsi ses responsabilités en matière de transport collectif.

Le suivi annuel permet à la MRC d'affirmer son leadership en matière de transport puisqu'il est l'occasion pour elle :

- De juger du travail accompli par l'organisme de transport
- De demander des informations supplémentaires
- D'émettre des recommandations ou de proposer des orientations à l'organisme

Il est souhaitable que les MRC se dotent d'un service de gestion des plaintes en vue d'assurer l'amélioration continue des services et de faire en sorte que sa notoriété soit positive. Ainsi, les clients voulant formuler une plainte se sentiront plus libres de le faire en s'adressant à la municipalité locale ou à la MRC plutôt qu'à l'organisme de transport lui-même.

### Suivi annuel des MRC envers leurs partenaires financiers

Les MRC peuvent conclure une entente de partenariat avec des organismes privés, publics ou parapublics▼ pouvant contribuer au financement du réseau de transport collectif. À cet effet, une entente, pouvant faire état de l'information à transmettre aux partenaires, est signée entre les parties.

---

▼. MESS, MSSS, CSSS, CLD, CLE



## Plan de **communication**

Les acteurs œuvrant dans le domaine du transport collectif de personnes sont unanimes quant à l'importance stratégique d'un plan de communication pour assurer la pérennité du transport collectif. Les objectifs généraux poursuivis par un plan de communication peuvent être, entre autres :

- susciter la mobilisation citoyenne autour du projet;
- sensibiliser les communautés à la culture du transport collectif;
- encourager l'adhésion des usagers potentiels;
- accroître le nombre d'usagers actuels.

Cette fiche présente le canevas d'un plan de communication pour chaque étape de la mise en place d'un réseau intégré de transport collectif tel que présenté dans le thème 2 du présent guide :

- Étape 1 : portrait et état de la situation
- Étape 2 : analyse des besoins locaux et régionaux en transport
- Étape 3 : plan de mise en œuvre
- Étape 4 : démarrage du service

Elle identifie les différentes phases du plan, les rattache aux quatre questions clés, lesquelles sont elles-mêmes liées à des activités et à des ressources.

### Phases du plan

#### Cinq phases

Nous avons identifié cinq phases<sup>21</sup> du plan de communication :

- L'éveil
- L'intérêt
- L'évaluation
- L'essai
- L'adoption

Les deux premières phases sont en lien avec l'étape 1 « Portrait et état de la situation ». Elles devront être de courte durée puisqu'elles suscitent des émotions de toutes sortes autour d'un changement possible.

#### L'éveil

Dans un premier temps, la population doit voir son intérêt attiré par le bruit ambiant. La rumeur doit courir à l'effet que, sur le territoire, la possibilité qu'un réseau de transport collectif s'implante sur le territoire. Évidemment, il faut ici contrôler le message, même s'il s'agit d'éveiller l'intérêt plus que de communiquer ou d'informer la population. Le choix des diffuseurs est crucial puisqu'ils sont responsables de la transmission de l'information.

#### L'intérêt

Alors que la curiosité de la population a été piquée, elle veut en savoir plus. La rumeur a créé de l'intérêt pour le projet et elle se manifeste par des questions :

- Les rumeurs sont-elles fondées ?
- Qu'est-ce qu'un transport collectif ?
- Ce projet verra-t-il le jour bientôt ?
- Quel territoire ce transport collectif couvrira-t-il ?
- Quelles sont les personnes qui pourront en bénéficier ?
- Combien cela coûtera-t-il ?
- Quel impact cela aura-t-il sur les taxes ?

La population cherchera à se renseigner. Il convient de choisir les diffuseurs et de les informer sur le message à passer afin de le maîtriser le plus possible. On cherchera plus à communiquer qu'à informer. On cherche à créer des alliés dans la population qui seront peut-être, plus tard, des partenaires et des défenseurs du projet.

21. Herbert F. Lionberger, *Adoption of new ideas and practices*, Ames, Iowa State University Press, 1960, p. 32.

**L'évaluation**

Cette phase est en lien avec les étapes 2 et 3 soit « Analyses des besoins locaux ou régionaux en transport » et « Plan de mise en œuvre ».

C'est une phase cruciale pendant laquelle la population est officiellement informée des tenants et des aboutissants du projet. Les communications doivent être régulières et fréquentes, car le défi de cette étape est de faire taire les fausses rumeurs dans la mesure du possible.

Le message doit être complet, clairement exprimé. Tout dans le message doit démontrer qu'il est bien adapté à la population cible identifiée.

Le contrôle du message est ici stratégique, car c'est à partir de l'information qui sera donnée que la population exprimera ses différents points de vue. À partir de là, le message devient incontrôlable puisque les avantages et les inconvénients identifiés par les uns et par les autres seront transmis à l'occasion de rencontres amicales, familiales ou sportives ou dans le cadre de rencontres associatives.

Le diffuseur principal doit rester vigilant afin de récupérer les informations imprécises véhiculées lors de ces dernières et préciser à nouveau son message ou bien corriger le tir.

Ici, la population se mobilise ici en faveur ou en défaveur du projet.

**L'essai**

Cette phase est en lien avec l'étape 4 « Démarrage du service ».

Le démarrage du service se fait. Une partie du public cible commencera probablement à utiliser le service sans trop de conviction, juste pour l'expérimenter. On ne l'utilisera peut-être pas régulièrement au début,

mais avec du renforcement promotionnel, l'habitude se créera. Une autre partie attendra peut-être que le service fasse ses preuves avant de l'utiliser, alors que certains se montreront plus intéressés au départ par les impacts environnementaux positifs qu'il aura plutôt que de l'emprunter.

Ici, on vise à ce que le public cible modifie son statut d'usager ponctuel pour celui de client.

**L'adoption**

C'est dans cette phase que l'adhésion se manifeste réellement. La population n'imagine plus qu'elle pourrait se passer de transport collectif pour assurer ses déplacements; un sentiment d'appartenance est créé. Malgré tout, il faudra continuer à communiquer et à informer.

**Questions clés**

Dans cette section de la fiche, un tableau identifie cinq questions clés qui doivent être posées à chaque phase du plan de communication :

- Comment le dire ?
- Quoi dire ?
- À qui le dire ?
- Quoi faire ?
- Quoi penser ?

De plus, chacune de ces questions est mise en lien avec des activités à réaliser et des canaux de diffusion.

Phase 1 du plan : L'éveil	Activités	Canaux de diffusion
Comment le dire ?	Avoir déjà travaillé en amont pour fixer la stratégie de communication et avoir choisi les messages, en avoir déterminé les objectifs, etc. Message accrocheur et dynamique.	Les personnes identifiées dans la stratégie – les décideurs et quelques employés municipaux déjà impliqués dans le projet, par exemple.
Quoi dire et à qui ?	Choisir les meilleures techniques pour diffuser les messages et diffuseurs appropriés.	Bouche à oreille
	Choisir les diffuseurs appropriés.	Les employés municipaux qui ont été sommairement informés d'un éventuel projet.
Quoi faire ?	Être à l'écoute des rumeurs. Évaluer l'importance des commentaires afin de mieux moduler le message de l'étape 2.	La population en général Les industriels Les employés municipaux
Quoi penser ?	S'ajuster à la rétroaction.	Les décideurs, le groupe de travail le cas échéant.

Phase 2 du plan : L'intérêt	Activités	Canaux de diffusion
<p>Comment le dire ? Élaborer le message.</p>	<p>Choisir les mots en fonction de l'action de renseigner et d'informer.</p> <p>Choisir les meilleures techniques pour diffuser les messages et identifier les diffuseurs appropriés.</p>	<p>Les décideurs ou d'autres ressources jugées, par eux, compétentes.</p> <p>Les employés municipaux qui ont été formellement, mais succinctement informés qu'un projet de transport collectif se met en place sur le territoire.</p> <p>Les décideurs à l'occasion des rencontres formelles ou informelles de lancement du projet.</p> <p>Certains acteurs déjà sensibilisés aux facteurs contributifs du projet.</p>
<p>Quoi dire et à qui ?</p>	<p>Annoncer les grandes lignes du projet.</p> <p>Identifier le public cible.</p>	<p>Les décideurs ou d'autres ressources jugées, par eux, compétentes.</p>
<p>Quoi faire ?</p>	<p>Fixer les objectifs du message.</p> <p>Choisir les éléments du contenu du message.</p> <p>Rédiger le message.</p> <p>Identifier les étapes stratégiques.</p> <p>Faire un calendrier d'activités pour chaque étape.</p> <p>Produire une liste de vérification des étapes à faire et de celles qui sont faites.</p> <p>Attribuer les tâches.</p> <p>Gérer les activités.</p> <p>Établir des critères de performance.</p> <p>Faire un bilan.</p>	<p>Lettre de lancement du projet et de bilan de l'avancement des activités envoyée au ministre des Transports, aux députés du territoire, aux principaux acteurs du territoire, aux organismes et aux associations communautaires.</p> <p>Rencontre privée avec un journaliste à l'occasion d'un déjeuner, par exemple.</p> <p>Article dans le journal local.</p> <p>Rencontre d'information avec les employés municipaux, les agents de développement, et d'autres acteurs locaux identifiés par les décideurs.</p> <p>Point à l'agenda de l'assemblée municipale ou du Conseil des maires.</p> <p>Fournir, à l'organisme chargé de rencontrer les acteurs ou la population dans le cadre de l'étude de besoins, une lettre officielle expliquant la démarche poursuivie et incitant à collaborer.</p>
<p>Quoi penser ?</p>	<p>Réévaluer la stratégie de communication si les retours sont négatifs.</p> <p>Dynamiser la stratégie en cas d'absence de retours.</p> <p>Évaluer la performance aux phases stratégiques identifiées.</p> <p>Revenir sur les activités à la lecture du rapport.</p>	<p>Ressources internes et organisme de transport.</p>

Phase 3 du plan : L'évaluation	Activités	Canaux de diffusion
<p>Comment le dire ? Élaborer le message.</p>	<p>Choisir les mots en fonction de l'action de mobiliser, de générer l'enthousiasme.</p>	<p>Décideurs ou d'autres ressources jugées, par eux, compétentes.</p>
<p>Quoi dire et à qui ?</p>	<p>Annoncer la date officielle du début des opérations et des activités liées au lancement du service.</p>	<p>Journal local Petit déjeuner avec un journaliste, le même qu'à l'étape 1. Lettre envoyée aux mêmes personnes que lors de la phase de l'intérêt.</p>
<p>Quoi faire ?</p>	<p>Faire du bruit pour la promotion du service. Fixer les objectifs. Déterminer les étapes. Faire un calendrier d'activités pour chaque étape. Attribuer les tâches. Produire une liste de vérification des étapes à faire et de celles qui le sont. Gérer les activités. Établir des critères de performance. Faire un bilan. Commencer les activités une semaine avant le début des opérations. Évaluer le nombre de personnes ayant assisté aux diverses activités entourant le lancement.</p>	<p>Communiqué de presse annonçant la mise en opération du service, ses modalités (horaire, localisation des arrêts, numéro de téléphone, tarif, réservations nécessaires, etc.) et le nom du responsable de sa coordination. Grande célébration officielle en présence des représentants gouvernementaux, des employés municipaux, des médias et de la population. Tous les modes de modes de transport du modèle retenu feront un rallye sur le territoire en compagnie des décideurs et de partenaires. Prise de photos. Offrir l'accessibilité gratuite pour la première semaine de mise en service. Distribution de brochures dans les points de services, dans les points de vente des billets ou éventuellement par un envoi postal à la population. Ces brochures informeront la population sur les trajets, les horaires et la date de démarrage du service. Distribution d'affiches promotionnelles présentant le réseau dans les points de services du milieu et les futurs points de ventes de billets. Ouverture du site Internet de promotion. Rédaction et publication d'une lettre officielle de remerciements adressée au ministre des Transports, aux députés, à tous les acteurs et partenaires ainsi qu'à la population. Distribution d'aimants promotionnels avec le numéro de téléphone du service, les heures et les trajets.</p>
<p>Quoi penser ?</p>	<p>Évaluer la couverture de presse. Évaluer la pertinence des informations diffusées dans les médias. Mesurer la performance.</p>	<p>Évaluer le nombre de personnes ayant assisté aux diverses activités entourant le lancement. Évaluer la couverture de presse. Évaluer la pertinence des informations diffusées dans les médias.</p>

# Exemple d'un communiqué de presse

## Logo de l'organisme

**COMMUNIQUÉ**  
Pour diffusion immédiate

### LE TITRE

Le titre doit être accrocheur et doit tout dire en peu de mots.  
Le titre doit occuper une seule ligne si possible

## LA MRC DE LA VOILURE MET EN PLACE SON TRANSPORT COLLECTIF

**Québec, le 6 avril 200X-** La population de la MRC de la Voilure pourra, à compter de ce matin, utiliser le service de transport collectif nommé « Le transport de mon coin » sur l'ensemble de son territoire.

**NOTE:** Le premier paragraphe doit être court et faire l'objet de l'annonce. Le journaliste peut, dans une seule ligne, prendre connaissance de l'objet du communiqué de presse.

Les autres paragraphes peuvent faire état des éléments suivants :

- le nom des partenaires;
- la période consacrée à la mise en place d'un tel service;
- les études qui ont permis d'organiser un transport collectif selon les besoins identifiés mais de manière succincte. Ce sujet pourra être élaboré lors de la conférence de presse;
- un paragraphe pourra être consacré pour identifier le gestionnaire, le répartiteur, les divers transporteurs à contrats et les détails de réservation et le numéro de téléphone;
- la vision de la MRC en matière de services à la population.

Le dernier paragraphe est un court texte qui définit la MRC, son année de mise en place, le nombre de populations, le territoire, etc.

-30-

Tout communiqué de presse se termine avec le chiffre 30 entre deux traits.  
Ainsi, le journaliste comprend que le communiqué de presse est terminé.

### Source

À cette étape, on retrouve le nom de la personne responsable auprès des médias (ce ne doit pas être le porte-parole; il aura autre chose à faire que la gestion de la presse).

Les numéros de téléphone, de cellulaire et adresse courriel. Cette personne doit être disponible en tout temps auprès des médias.

**Madame Louise Bijou, conseillère aux communications de la MRC de la Voilure**

**Téléphone :**

**Cellulaire :**

**Courriel :**



# Plan promotionnel

**L**a promotion du service de transport collectif est un élément fondamental pour en assurer sa viabilité.

Le plan promotionnel doit permettre :

- de véhiculer l'information relative au transport;
- d'informer directement la clientèle sur l'existence du service dans la région;
- d'inciter la population à s'approprier le service;
- d'augmenter l'achalandage.

Il est fort probable que plusieurs organismes de transport utilisent déjà un plan promotionnel pour valoriser leurs services de transport. Vous trouverez ci-dessous un exemple de plan promotionnel qui a eu des retombées importantes sur l'achalandage. Il s'agit de l'organisme de transport collectif de La Mitis. Entre 2007 et 2008, alors que l'organisme réalisait ce plan de promotion ses déplacements sont passés de 1374 à 3555, pour une augmentation de 158,7%.

Le plan promotionnel est aussi l'occasion pour les décideurs de démontrer clairement leur soutien au service de transport.

## Une bonne promotion des services de transport collectif permettra d'atteindre plus rapidement les objectifs financiers et d'achalandage.

Moyens promotionnels	Contenu	Occasions d'utilisation	Fréquence	Lieux
Journal local Radio et télévision communautaires – moyens d'information les plus accessibles pour rejoindre le plus de citoyens possible	Slogans percutants qui suscitent une prise de conscience, tel que « On ne peut apporter tous les services chez vous, mais, on peut vous y amener ! »	Lancement du projet	2 ou 3 campagnes par année. Une campagne efficace dans ces médias est souvent chère	
Publicité télévisée de 30 secondes	Brève description du projet Images Modes de transport utilisés Heures, tarifs, territoire desservi Conditions d'utilisation Numéro de téléphone pour information et réservation			
Publicité radiophonique de 15 secondes	Texte lu par un animateur expressif Texte aiguisant la curiosité			

Moyens promotionnels	Contenu	Occasions d'utilisation	Fréquence	Lieux
<p>Dépliants, affiches attrayantes et accrocheuses – belles couleurs, illustrations des moyens de transport utilisés, carte du territoire, etc.</p>	<p>Coordonnées de l'organisme de transport collectif</p> <p>Brève description de l'organisme</p> <p>Illustrations des modes de transport utilisés</p> <p>Conditions d'utilisations du service</p> <p>Fonctionnement</p> <p>Exemples de types de déplacements</p> <p>Réglementation</p> <p>Fiabilité du service</p> <p>Tarifcation</p> <p>Processus de réservation</p> <p>Heures du bureau</p> <p>Heures de transport</p> <p>Heures de réservation</p> <p>Territoire – carte couleurs</p>	<p>Dès le lancement</p>	<p>De façon permanente</p>	<p>Les outils promotionnels seront placés bien en vue dans les organismes, les lieux publics, les CLE, SADC et CLD, bref tous les endroits identifiés préalablement où le service est susceptible d'être utilisé</p>
<p>Journal municipal afin de rejoindre régulièrement le plus de citoyens possible</p>	<p>Court article d'information</p>		<p>À chaque parution</p>	
<p>Rencontres d'information</p>	<p>Représentants de l'organisme de transport collectif qui auront créé des liens de partenariat avec les organismes visités</p>	<p>Rencontres ou activités spéciales des organismes</p>	<p>Selon le calendrier des rencontres de chaque organisme</p>	<p>Lieux propres à chaque organisme</p>

Moyens promotionnels	Contenu	Occasions d'utilisation	Fréquence	Lieux
Vidéo – il met à contribution tous les sens nécessaires à la compréhension	<p>Tout ce qui est susceptible de susciter la curiosité, la compréhension du mode de fonctionnement et l'adhésion au service</p> <p><b>Contenu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programme d'aide gouvernementale et budget de fonctionnement</li> <li>• Identification des ressources de la région qui sont impliquées</li> <li>• Cartes de membres</li> <li>• Lettres d'appui à la réalisation du projet</li> <li>• Orchestration (points d'embarquement et de débarquement, etc.)</li> <li>• Types de déplacements</li> <li>• Avantages</li> <li>• Description des moyens de transport utilisés</li> <li>• Identification des besoins révélés dans l'étude de besoins</li> <li>• Clientèle visée</li> <li>• Protocoles d'entente</li> <li>• Objectifs</li> <li>• Satisfaction de la clientèle</li> <li>• Viabilité du projet</li> </ul>	Conférences et salons dans la région	Selon le calendrier des événements	Salon de l'emploi, Salon de la maternité paternité enfants, etc.

# Plan promotionnel à moins de 4 000 \$

## Ce que vous pouvez réaliser\*

- Impression des dépliants et de divers outils promotionnels (implication du milieu) .....0\$
- Distribution des dépliants dans les organismes, etc. ....100\$
- Visibilité dans les bulletins des municipalités .....0\$
- Publicité à la télévision communautaire (17 semaines) / année .....800\$
- Service annuaire 1 .....230\$
- Publicité radio communautaire (240 messages) .....1 600\$
- Présence (avoir un kiosque) lors d'inscription ex. : pour les loisirs ou autres .....200\$
- Quelques parutions dans le journal local .....100\$

**+ / - 3 930 \$ par année**

\*Les tarifs varient selon les régions et les produits demandés.



## retenir...

Les élus doivent en tout temps garder le contrôle sur l'ensemble des activités qu'ils confient à un organisme de transport ou à une firme-conseil.

Dans le cas où un devis d'appel de propositions est nécessaire, il est important de prévoir une grille d'évaluation des offres de services qui mesure la qualité de l'offre et son prix.

Dans le respect des objectifs de la Politique québécoise du transport collectif, l'utilisation des ressources de transport existantes sur le territoire doivent être mises à contribution pour le développement du transport collectif. Ainsi, des ententes contractuelles sont prises entre ces ressources existantes et l'organisme de transport collectif et plusieurs éléments importants doivent s'y retrouver.

Les MRC doivent rendre des comptes au MTQ comprenant des données financières et des renseignements relatifs aux activités de transport sur leur territoire.

Le plan de communication et le plan promotionnel jouent un rôle stratégique pour assurer la viabilité et la pérennité d'un service de transport. Ils sont également l'occasion pour les élus de démontrer leur engagement envers le projet de transport collectif.

Les objectifs du plan de communication sont :

- de susciter la mobilisation citoyenne autour du projet;
- de sensibiliser les communautés à la culture du transport collectif;
- d'encourager l'adhésion des usagers potentiels;
- d'accroître le nombre d'usagers actuels.

Le plan promotionnel, quant à lui, sert à :

- véhiculer l'information relative au transport;
- informer directement la clientèle sur l'existence du service dans leur région;
- inciter la population à s'approprier le service;
- augmenter l'achalandage.

# thème 6

Comment s'inspirer des expériences québécoises et comment les adapter ?

## Vous trouverez...

- Les expériences de transport collectif au Québec
- Les projets pilotes des régions d'expérimentation
- Les pistes de réflexion et d'intervention pour le développement des services

# 1

## Expériences de transport collectif au Québec

Cette section regroupe des projets structurants et innovants sur l'ensemble du territoire du Québec. Quatre modèles distincts font l'objet d'un portrait plus détaillé puisqu'ils regroupent l'ensemble des expériences existantes. Il s'agit des suivants :

- Allô Transport – un modèle d'intégration de places disponibles.
- INTER-Taxi-bus – un modèle basé sur le taxi-bus.
- Municar – un modèle centré sur le multimodal.
- Transport adapté et collectif de la MRC de Montmagny – un modèle d'intégration du transport adapté au transport collectif et l'intégration des autres modes disponibles sur le territoire.

Ce faisant, cette section démontre que chaque modèle d'organisation doit être élaboré :

- en fonction des caractéristiques géographiques et sociodémographiques du territoire;
- en concertation avec les acteurs qui connaissent bien les besoins des communautés;

- en esprit d'harmonisation et d'intégration avec les transports déjà en place.

Les bilans des expériences pilotes confiées aux CRÉ du Centre-du-Québec et de la Capitale-Nationale par le MTQ à l'automne 2006 sont présentés dans ce guide. Ces expériences sont distinctes tant dans leurs modalités de mise en œuvre que dans leurs recommandations formulés en raison des caractéristiques géographiques, sociales et organisationnelles des deux régions.

### Répertoire

Ce répertoire se veut le plus complet possible mais il se peut que certains organismes ne soient pas représentés. Son objectif est de mettre à la disposition des décideurs un réseau d'information apte à les renseigner sur les bénéfices mesurables<sup>▼</sup> du transport collectif. Il fournit le nom des organismes de transport collectif, le type de réseau en place, les spécificités et les coordonnées des responsables

Nom des organismes de transport	Type de réseau	Spécificités	Coordonnées des responsables <sup>2</sup>
Allo Transport (Comté de Roberval)	Intégration des places disponibles existantes	Voir fiche détaillée Interrégional	Coordonnateur : Michel Simard <a href="http://www.allotransport.com/asp/accueil.aspx">http://www.allotransport.com/asp/accueil.aspx</a> Téléphone : 418 679-0333
Corporation Taxibus de Val-d'Or (MRC de Val-d'Or)	Taxibus	Mixité du territoire (urbain et rural)	Coordonnatrice : Jacqueline Gallardeau <a href="http://www.taxibusvaldor.qc.ca/bienvenue.php">http://www.taxibusvaldor.qc.ca/bienvenue.php</a> Téléphone : 819 824-7777
Corporation transport adapté Mékinac (MRC de Mékinac)	Intégration des places disponibles existantes	Transport collectif intégré	Responsable : Gisèle Renaud <a href="http://pages.globetrotter.net/ctam/collectif_le_service.html">http://pages.globetrotter.net/ctam/collectif_le_service.html</a> Téléphone : 418 289-3723

▼. Voir « Contribution des transports au développement des communautés » et « Clients potentiels et effets positifs d'un service de transport collectif en milieu rural » au thème 2.

▼. Les coordonnées des responsables sont les plus récentes à ce jour, soit le 27 avril 2009. Pour des mises à jour, il faut se référer au site [www.espacebus.ca](http://www.espacebus.ca).

Nom des organismes de transport	Type de réseau	Spécificités	Coordonnées des responsables <sup>2</sup>
Corporation Transport régional de Portneuf (MRC Portneuf)	Multimodal	Présence service interMRC	Présidente : Guylaine Bédard <a href="http://www.transportportneuf.com/index.php">http://www.transportportneuf.com/index.php</a> Téléphone : 418 337-3686
Centre de bénévolat de Port-Cartier	Intégration des places disponibles existantes	Initiative municipale	Directrice : Laurencia Bond Téléphone : 418 766-3202
Éco-voiturage (MRC Lotbinière)	Covoiturage	Utilisation de taxibus en 2009	Directeur : Michel Lemay <a href="http://www.eco-voiturage.org/">http://www.eco-voiturage.org/</a> Téléphone : 418 728-4988
Inter-Taxibus (Ville de Rimouski)	Taxibus	Voir fiche détaillée	Directeur : André Arseneault <a href="http://www.ville.rimouski.qc.ca/citoyens/circulation/adapte.asp">http://www.ville.rimouski.qc.ca/citoyens/circulation/adapte.asp</a> Téléphone : 418 723-5555
Le baladeur du Témiscamingue (MRC Abitibi-Témiscamingue)	Covoiturage		Coordonnatrice : Thérèse Larochelle <a href="http://www.lebaladeur.com/">http://www.lebaladeur.com/</a> Téléphone : 819 622-1488
Municar (MRC d'Arthabaska)	Multimodal	Voir fiche détaillée	Responsable du développement : Thérèse Domingue <a href="http://www.municar.com/">http://www.municar.com/</a> Téléphone : 819 758-6868
STI - Service de transport interurbain (MRC de Coaticook)	Transport interurbain par autobus	Transport collectif intégré	Directrice : Jocelyne Gagnon Téléphone : 819 849-3024
TAC - Transport adapté et collectif (MRC Argenteuil)	Taxibus et minibus	Transport collectif intégré	Directeur : Alain Painchaud <a href="http://www.argenteuil.qc.ca/accueil/affichage.asp?langue=1&amp;B=99">http://www.argenteuil.qc.ca/accueil/affichage.asp?langue=1&amp;B=99</a> Téléphone : 450 562-6199
TAC – TransporAction Pontiac (MRC Pontiac)	Intégration des places disponibles existantes	Surtout clientèle de la santé	Directeur : Robert Dupuis <a href="http://www.messources.org/veille/prix-excellence-innovation-transporaction-pontiac">http://www.messources.org/veille/prix-excellence-innovation-transporaction-pontiac</a> Téléphone : 819 648-2223
Transport ajusté 2000 (MRC de Matane)	Intégration des places disponibles existantes	Transport d'appoint	Directrice : Micheline Verreault <a href="http://www.atcrq.ca/TA2000.html">http://www.atcrq.ca/TA2000.html</a> Téléphone : 418 566-2001
Transport collectif (MRC Maskinongé)	Intégration des places disponibles existantes	Projet pilote ligne interMRC	Directrice : Valérie Bellerose <a href="http://www.cdc-maski.qc.ca/transport.htm">http://www.cdc-maski.qc.ca/transport.htm</a> Téléphone : 819 840-0603
Transport collectif Bell (Ville de Senneterre)	Transport minibus accessible	Initiative municipale de transport collectif intégré	Coordonnateur : Égide Jalbert <a href="http://transportcollectifbell.com/">http://transportcollectifbell.com/</a> Téléphone : 819 737-3017

Nom des organismes de transport	Type de réseau	Spécificités	Coordonnées des responsables <sup>2</sup>
Transport collectif de la MRC de la Haute-Yamaska	Intégration des places disponibles existantes	MRC Gestionnaire	Coordonnatrice : Manon Bessette <a href="http://www.haute-yamaska.ca/cgi-cs/cs.waframe.content?topic=32738&amp;lang=1">http://www.haute-yamaska.ca/cgi-cs/cs.waframe.content?topic=32738&amp;lang=1</a> Téléphone : 450 539-4515
Transport collectif MRC des Érables (MRC des Érables)	Multimodal	MRC Gestionnaire	Coordonnatrice : Manon Cartier <a href="http://www.mrc-erable.qc.ca/transport/transport.html">http://www.mrc-erable.qc.ca/transport/transport.html</a> Téléphone : 819 362-2333, poste 244
Transport collectif de la MRC de Montcalm	Multimodal	Circuit interrégional	Coordonnatrice : Lyne Larrivée <a href="http://mrcmontcalm.com/trans_collectif.htm">http://mrcmontcalm.com/trans_collectif.htm</a> Téléphone : 450 831-2182
Transport Le Nomade (Ville de Rouyn-Noranda)	Intégration des places disponibles existantes	Initiative municipale	Coordonnatrice : Suzie Duquette Téléphone : 819 762-3247
Transport NCRB (MRC Robert-Cliche et MRC Nouvelle-Beauce)	Multimodal	Initiative de plusieurs MRC	Directeur : Pierrot Lagueur <a href="http://www.transportrcnb.com/">http://www.transportrcnb.com/</a> Téléphone : 418 397-6666
TRUC – Transport rural de Charlevoix (MRC de Charlevoix)	Multimodal	Transport collectif intégré	Directrice : Jacinthe Bouchard <a href="http://www.mrc-charlevoix.com/direction_generale/truc.html">http://www.mrc-charlevoix.com/direction_generale/truc.html</a> Téléphone : 418 435-5488
Transport Sans frontière (MRC Haute-Gaspésie)	Intégration des places disponibles existantes	Transport collectif intégré	Directrice : Denise Beaudoin <a href="http://pages.globetrotter.net/trsf/">http://pages.globetrotter.net/trsf/</a> Téléphone : 418 763-7232
Vas-Y (MRC de Rivière-du-Loup)	Intégration des places disponibles existantes	Transport collectif intégré	Directrice : Estelle Bérubé Téléphone : 418 862-8005 <a href="http://www.transportvasy.qc.ca/">http://www.transportvasy.qc.ca/</a>
Transport collectif et adapté de la MRC de Montmagny (TCAMM)	Intégration du transport adapté au transport collectif et des autres modes de transport	Transport collectif intégré basé sur l'utilisation des places disponibles	Coordonnatrice : Christiane Fillion Téléphone : 418 248-0445

# Modèles détaillés

## Modèle d'intégration des places disponibles : exemple Allo transport (comté de Roberval)▼

### Historique et bénéfices liés au modèle (objectifs poursuivis)

Allo Transport a été mis en place en juillet 2004. Il offre à la population du comté de Roberval une alternative communautaire et peu coûteuse à l'automobile solo. Il est administré par la Corporation du transport collectif, comté Roberval inc., un organisme sans but lucratif (OSBL).

Les bénéfices▼ liés à ce service de transport collectif et de covoiturage, selon la Corporation, sont :

- Favoriser la santé de sa population
  - en encourageant l'accessibilité aux services de santé aux personnes non admissibles au transport d'accompagnement
  - en offrant un meilleur environnement
- Stimuler l'économie
  - en facilitant l'accès au marché du travail ou à des stages
  - en attirant par son bassin d'emplois et ses facilités de transport de nouvelles entreprises sur son territoire
- Rendre possible une occupation dynamique du territoire
  - en attirant de nouvelles populations sur son territoire tout en favorisant le maintien des populations déjà présentes par une vie socioculturelle animée et par un accès aux services de proximité

### Modèle

Le territoire de desserte du transport collectif s'étend sur 5 300 km<sup>2</sup>. Dix-huit municipalités rurales, trois pôles urbains et 58 000 habitants bénéficient de ses services.

Allo Transport a choisi de maximiser l'utilisation des places disponibles des véhicules de transport scolaire et de transport adapté circulant déjà dans le comté de Roberval. Il met également à disposition des automobiles de particuliers soit pour du transport sur le territoire soit pour du transport vers l'extérieur de celui-ci.

Ce modèle a été développé à partir des résultats d'une étude et des informations recueillies auprès de divers organismes communautaires au fait des besoins.

### Gestionnaire de transport

À titre de gestionnaire de transport, il répartit les places disponibles des réseaux de transport collectif existants, gère l'offre de transport du covoiturage et signe des ententes avec les organismes de transport.

Pour profiter des services, la clientèle doit :

- rencontrer les critères d'admissibilité;
- se procurer une carte de membre annuelle;
- régler les coûts du transport utilisé, lesquels varient selon le mode de transport.

Le service est disponible seulement sur réservation 24 heures à l'avance. Seules les populations des MRC de Maria-Chapelaine et du Domaine-du-Roy, désignées également comme le comté de Roberval, situé au nord-ouest du Lac Saint-Jean, peuvent en bénéficier.

Les usagers doivent se présenter aux points d'embarquement et de débarquement régulier des transports dont ils occupent les places disponibles.

### Forces du modèle

- L'utilisation des places disponibles favorise l'optimisation des réseaux existants tout en fournissant aux organismes transporteurs un revenu supplémentaire non négligeable.
- Des clientèles nouvellement desservies par cette offre de mobilité disponible à coût avantageux.
- La concertation active des acteurs en transport pour la réalisation d'un plan régional en transport collectif.

### Limites du modèle

- L'harmonisation rencontre des limites.
- La variabilité du taux d'occupation en fonction de l'offre ponctuelle et irrégulière liée au covoiturage et aux places résiduelles des organismes de transport en place.
- Les points d'embarquement et de débarquement limitent l'utilisation des services par la population habitant un territoire très rural et qui, en majorité, ne possède pas de voiture. La distance entre la résidence et ceux-ci est trop importante.
- L'instauration de la culture du transport collectif se fait lentement.
- La problématique quant à la mixité des clientèles est réelle en fonction des places disponibles en transport adapté seulement▼.

▼. L'organisme est membre de l'ATCRQ. Les informations proviennent d'Allo Transport.

▼. Voir « Contribution des transports au développement des communautés » et « Clients potentiels et effets positifs d'un service de transport collectif en milieu rural » au thème 2.

▼. Voir « Pistes de réflexion et d'intervention » dans le présent thème.

## Bilan

Le nombre de déplacements annuels réalisés est en constante croissance. En effet, en 2008, 16 000 déplacements ont été effectués, ce qui représente un taux de croissance annuelle de 60 % par rapport à la première année d'opération. On note également une augmentation relative des places résiduelles et de celles mises à la disposition des usagers par le covoiturage.

## Coordonnées de l'organisme

Coordonnateur : Michel Simard  
 Site internet : <http://www.allotransport.com/aspx/accueil.aspx>  
 Courriel : [info@allotransport.com](mailto:info@allotransport.com)  
 Adresse : 825, boulevard Sacré-Cœur, Saint-Félicien (Québec) G8K 1S7  
 Téléphone : 418 679-0333  
 Téléphone sans frais : 1 866 326-2556

## Modèle centré sur le taxibus : exemple INTER-taxibus (Ville de Rimouski)<sup>6</sup>

### Historique et bénéfices liés au modèle (objectifs poursuivis)

Au milieu des années 80, l'exploitant privé de transport en commun à Rimouski a mis fin à ses opérations. La Ville a longtemps recherché un moyen de transport collectif efficace capable de desservir l'ensemble de son territoire à l'époque. En 1993, celle-ci optait pour l'utilisation des taxis privés. Le service Taxibus commençait ses activités.

En 1999, un service supplémentaire desservant les communautés rurales adjacentes était créé, appelé INTER-Taxibus. En 2003, le regroupement municipal annexait de nouveaux territoires, pour l'un à l'est de la ville, et pour l'autre au sud de celle-ci. Pour desservir ces nouveaux territoires, une version « améliorée » de ce même service a permis le développement de la zone de service en milieu rural (secteurs Est et Sud).

Les bénéfices rattachés à ce modèle de transport sont :

- Rendre possible une occupation dynamique du territoire :
  - en attirant de nouvelles populations sur le territoire tout en favorisant la rétention des populations déjà présentes par une vie socioculturelle animée et par un accès aux services de proximité.
- Permettre et faciliter l'accès de la population aux services offerts par la ville centre, services relatifs à la santé, à l'éducation, aux services sociaux, entre autres.
- Stimuler l'économie :
  - en attirant, par son bassin d'emplois et ses facilités de transport, de nouvelles entreprises sur son territoire ou en le consolidant.

La Ville de Rimouski a négocié des ententes avec les établissements d'enseignement quant aux modalités de leur participation financière au transport collectif sur la base des déplacements réels. Comme les étudiants bénéficient d'une tarification spéciale, les partenaires ont accepté de payer une quote-part pour assumer le manque à gagner généré par cette tarification.

### Gestionnaire de transport

À titre de gestionnaire de transport, il s'assure de donner une réponse adéquate à la demande en fonction des limites de l'organisation.

Il s'agit d'un transport sur demande qui opère six jours par semaine. Les réservations doivent être faites une heure à l'avance.

La nouvelle organisation fait en sorte qu'on peut se véhiculer d'un point à l'autre du territoire, ce qui n'était pas possible avant.

Pour profiter des services, la clientèle doit :

- Se procurer une carte de membre
- Régler les coûts du transport utilisé, lesquels varient selon le service de transport

### Bilan de l'organisme

Entre 2000 et 2002, la clientèle connaît un accroissement de 20 % pour atteindre 77 000 déplacements. En 2008, les 4 606 usagers des services ont généré 114 064 déplacements (accroissement annuel de 21 %), dont 15 % se localisent dans les secteurs ruraux. Ces derniers connaissent une forte demande, et la Ville de Rimouski vient de lancer une étude pour développer un plan quinquennal de transport.

### Modèle

Le territoire de desserte du transport collectif s'étend sur 255 km<sup>2</sup> dont 205 km<sup>2</sup> de territoire agricole et forestier. Dix districts, une ville centre et 42 000 habitants, bénéficient de ses services.

Considérant les besoins de la population de ces nouveaux territoires et tenant compte des particularités géographiques et démographiques de ceux-ci, il fallait développer un modèle souple. Ainsi, le service INTER-Taxibus relie les secteurs Est et Sud du territoire aux trois cents arrêts Taxis-bus de la ville centre. Plus récemment les déplacements des usagers peuvent se faire à l'intérieur du réseau INTER-Taxibus reliant les secteurs Est et Sud entre eux.

En 2008, INTER-Taxibus a effectué 19 756 déplacements, dont 7 938 pour le secteur Est et 11 818 pour le secteur Sud.

6. Rimouski-Est et Pointe-au-Père. Secteur Sud : districts Sainte-Odile, Sainte-Blondine / Mont-Label.

### Forces du modèle

- La souplesse du modèle engendre une forte demande.
- La flexibilité du modèle est liée à la multitude de trajets offerts et aux horaires étendus.
- L'adaptabilité du mode de transport permet de desservir des secteurs de faible densité de population et de cibler facilement des clientèles particulières.
- Les frais d'exploitation du réseau correspondent aux déplacements réels.
- L'empreinte environnementale est contrôlée puisqu'aucun déplacement ne se fait à vide.

### Limites du modèle

- La demande importante des usagers impose une forte pression sur la disponibilité des équipements de transport.
- Mode de transport coûteux quand le réseau prend de l'expansion, surtout si la clientèle se concentre sur certains axes, notamment ceux où les distances sont grandes.

### Coordonnées de l'organisme

Directeur : André Arseneault  
 Site internet : <http://www.taxibus.qc.ca>  
 Courriel : [strim@globetrotter.net](mailto:strim@globetrotter.net)  
 Adresse : 380, avenue de la Cathédrale, Rimouski (Québec) G5L 5K9  
 Téléphone : 418 723-5555

## Modèle centré sur le multimodal : exemple Municar<sup>▼</sup> (MRC d'Arthabaska)

### Historique et bénéfices liés au modèle (objectifs poursuivis)

En 2007, Municar, un organisme à but non lucratif, se voit confier par la MRC d'Arthabaska la responsabilité des activités de gestion, de promotion, de développement et de coordination des activités de transport collectif.

Les bénéfices rattachés à ce modèle de transport sont, selon Municar :

- Soutenir l'occupation dynamique du territoire :
  - attirer de nouvelles populations sur le territoire tout en favorisant le maintien des populations déjà présentes par une vie socioculturelle animée et par un accès aux services de proximité
- Permettre et faciliter l'accès de la population aux services offerts par la ville centre<sup>8</sup>, services relatifs à la santé, à l'éducation, aux services sociaux, entre autres.
- Stimuler l'économie :
  - en attirant, par son bassin d'emplois et ses facilités de transport, de nouvelles entreprises sur son territoire

Il utilise également les places disponibles mises à disposition par le CSSS et par les transports scolaire et adapté.

Les services de taxibus et de covoiturage sont utilisés pour les transports d'appoint. De ce fait, le nombre de destinations et de trajets est augmenté.

De plus, Municar vient d'adhérer au service d'Auto-Partage basé sur le modèle de Communauto, qui existe déjà à Montréal et à Québec<sup>9</sup>. Les municipalités deviennent des partenaires promotionnels en relayant l'information aux citoyens.

### Modèle

Le territoire de desserte du transport collectif s'étend sur 1 900 km<sup>2</sup>. Vingt-trois municipalités dont deux de plus de 2 000 habitants ont accès à ses services.

Le modèle est caractérisé par une offre de transport multimodal fondée sur un service régulier non exclusivement basé sur les places disponibles. MUNICAR travaille avec :

- les taxis pour le taxi collectif;
- le transport de grande ligne pour le volet interrégional.

### Gestionnaire de transport

Municar, une entreprise d'économie sociale, est un organisme gestionnaire de transport qui travaille avec des partenaires et la communauté afin d'ajuster son modèle organisationnel aux besoins de tous.

Elle offre un service de liaison en transport collectif en milieu rural; elle gère l'offre de transport dans un esprit d'harmonisation des services de transport présents sur le territoire.

Elle effectue elle-même la répartition ainsi que celle d'Auto-Partage.

▼. L'organisme est membre de l'ATCRQ. Les informations proviennent de Municar.

8. La municipalité de Victoriaville possède son propre service de transport collectif avec taxi-bus. Les membres de ce service sont automatiquement membres de Municar. En ce sens, ils peuvent utiliser les transports d'appoint de Municar. Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1), article 1,9,1.

9. <http://www.communauto.com/>

## Bilan de l'organisme

Le succès de cet organisme s'explique par le développement d'une vision multimodale répondant à toutes sortes de demandes.

## Forces du modèle

- L'utilisation d'un guichet unique permet une simplification de la répartition et une réduction des coûts de gestion.
- L'utilisation de différents modes de transport (taxibus, covoiturage, places disponibles) répond aux besoins des différentes clientèles.
- La conclusion de partenariats avec les acteurs du milieu permet de mettre à disposition une offre de transport ajustée aux clientèles et de s'assurer que le développement se fait dans un esprit de concertation.

## Limites du modèle

- L'intégration de la gestion du transport adapté et du transport collectif doit se faire en adéquation avec un plan de gestion pertinent pour chacun des services, puisque le MTQ oblige de maintenir des comptabilités distinctes.

- L'instauration de la culture du transport collectif se fait lentement.
- La vérification des antécédents judiciaires des usagers de places disponibles en transport scolaire augmente le délai d'accessibilité au service.
- L'insuffisance de circuits réguliers : des besoins ne peuvent encore être comblés.
- La gestion administrative d'un modèle multimodal et sa répartition sont complexes, et les choix stratégiques de développement le sont également si le réseau connaît un accroissement important.

## Coordonnées de l'organisme

Responsable du développement : Thérèse Domingue

Site internet : <http://www.municar.com/>

Courriel : [tfdomingue@municar.com](mailto:tfdomingue@municar.com)

Adresse : 426, rue de Bigarré, Victoriaville (Québec) G6T 1L8

Téléphone : 819 758-6868

Téléphone sans frais : 1 866 679-6868

## Modèle centré sur l'intégration du transport adapté au transport collectif et sur l'utilisation des places disponibles : transport collectif et adapté (MRC de Montmagny)<sup>10</sup>

### Historique et bénéfices liés au modèle (objectifs poursuivis)

En 2003, la MRC de Montmagny mandatait le Transport collectif de la MRC de Montmagny (TCMM) pour gérer le transport collectif sur son territoire par la mise en commun des services existants. La mise en commun s'avérant insuffisante pour répondre efficacement à la demande, la MRC s'est prévalu d'un système de transport d'appoint assuré par les taxis et les places disponibles en transport scolaire.

En 2008, la MRC demande que l'organisme de transport augmente à nouveau l'offre de transport. Pour ce faire, il développe le service de transport adapté dans les huit municipalités au sud du territoire<sup>▼</sup>, lesquelles n'étaient pas couvertes par ce service. Ce faisant, l'ensemble de la communauté a maintenant un accès cinq jours semaine. L'organisme de transport se nomme Transport collectif et adapté de la MRC de Montmagny (TCAMM).

Selon l'organisme, voici les bénéfices rattachés à ce modèle de transport :

- Soutenir l'occupation dynamique du territoire :
  - attirer de nouvelles populations sur le territoire tout en favorisant le maintien des populations déjà présentes par une vie socioculturelle animée et par un accès aux services de proximité
- Permettre et faciliter l'accès de la population aux services offerts par la ville centre<sup>12</sup>, services relatifs à la santé, à l'éducation, aux différents services publics, aux loisirs.
- Stimuler l'économie :
  - si on favorise le transport, les personnes participent à la vie commerciale de leur région
- Offrir un environnement plus sain

### Modèle

Le territoire de desserte du transport collectif s'étend sur 1 713,15 km<sup>2</sup>. Quatorze municipalités, dont neuf de moins de 1 000 habitants, ont accès aux services.

Le modèle est caractérisé par une offre de transport fondée sur un service régulier, cinq jours semaine, non exclusivement basé sur les places disponibles.

10. L'Organisme est membre de l'ATCRQ. Ce texte est inspiré de documents fournis par l'ATCRQ et des informations présentées dans le site Web. [http://www.chaudiere-appalaches.qc.ca/upload/chaudiere-appalaches/editor/asset/CRE\\_CA\\_Aînés%20-%20Portrait%20Montmagny.pdf](http://www.chaudiere-appalaches.qc.ca/upload/chaudiere-appalaches/editor/asset/CRE_CA_Aînés%20-%20Portrait%20Montmagny.pdf). Il a été validé par l'organisme.

▼. Saint-Fabien-de-Panet, Lac-Frontière, Sainte-Euphémie sur Rivière-du-Sud, Saint-Paul-de-Montminy, Notre-Dame-du-Rosaire, Sainte-Apolline-de-Patton, Saint-Just-de-Bretenières, Sainte-Lucie-de-Beauregard.

12. Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1), article 1,9,1.

Le TCAMM offre des services de transport d'appoint via le service de taxi. Il utilise également les places disponibles du :

- transport scolaire;
- transport adapté sur le territoire couvert par Transport adapté Transbelimont<sup>▼</sup>;
- transport adapté couvrant les municipalités au sud du territoire;
- transport d'accompagnement bénévole pour les besoins liés aux soins de santé spécialisés non disponibles sur le territoire.

Il utilise les services réguliers du transport adapté du TCAMM. De plus, pour donner l'accès aux infrastructures de sport ou de loisirs en dehors des heures de classe, les transporteurs privés assurant le transport scolaire sont mis à contribution.

### Gestionnaire de transport

Le TCAMM, une entreprise d'économie sociale, est un organisme gestionnaire de transport qui travaille avec des partenaires et la communauté afin d'ajuster son modèle organisationnel aux besoins de tous.

Il offre un service de liaison en transport collectif en milieu rural; il gère l'offre de transport dans un esprit d'harmonisation des services de transport présents sur le territoire.

Il effectue lui-même la répartition.

### Bilan de l'organisme

Il attribue son succès aux facteurs suivants :

- la maximisation des déplacements;
- la bonne gestion administrative, qui a fait en sorte que l'augmentation de 50 % du nombre de déplacements n'a eu aucun impact sur les coûts d'exploitation.

### Forces du modèle

- Circuit fixe à coût fixe.
- Horaire fixe.
- MRC a deux sièges nommés au conseil d'administration du transport collectif.
- Concertation et partenariat avec plusieurs services publics.

### Limites du modèle

- Un horaire moins souple, et de ce fait peut être plus contraignant pour certaines personnes (personnes âgées, malades).
- Une seule ville centrale, un seul axe de destination.
- Une culture du transport collectif qui s'instaure lentement.

### Coordonnées de l'organisme

Coordonnatrice : Christiane Fillion  
 Courriel : transportcollectif@globetrotter.net  
 Adresse : 168, Saint-Joseph, Montmagny (Québec) G5V 1H8  
 Téléphone : 418 248-0445

▼. Il couvre Montmagny et Cap-Saint-Ignace.



## Conférence régionale des élus du Centre-du-Québec

**C**ette fiche présente l'expérience de la région pilote de la région du Centre-du-Québec<sup>14</sup>. Elle a été rédigée à partir du rapport final de l'entente.

### Contexte

Lors du Forum en développement social en 1998, certains acteurs de la région du Centre-du-Québec demandent que la question de la mobilité des personnes ne disposant pas de moyens de transport en milieu rural soit traitée comme une priorité pour le développement des communautés. En 2001, le Conseil régional de concertation et de développement du Centre-du-Québec (CRCDCQ) forme un comité régional en transport collectif. Ses représentants, issus des comités locaux, de différents ministères et de plusieurs organismes du territoire, identifient, aux termes de leurs travaux, certaines informations préalables à toute action :

- l'identification des besoins en transport de la population;
- la mesure de l'intérêt de celle-ci à utiliser le transport collectif;
- le recensement des ressources matérielles et financières des modes de transport présents sur le territoire.

Une étude<sup>15</sup> d'harmonisations et de développement des services est entreprise en vue d'obtenir ces données; le comité en coordonne les activités.

À l'automne 2002, le gouvernement du Québec sollicite la participation du comité régional au Rendez-vous national des régions, qui réunit les chefs de file socioéconomiques du Québec. À cette occasion, le MTQ accepte d'accompagner les travaux des comités locaux et ceux du comité régional.

Finalement, en juin 2006, une entente de deux ans est signée entre la CRÉCQ et le MTQ. Elle confirme à la région du Centre-du-Québec son statut de région d'expérimentation en transport collectif. Elle précise également les modalités d'expérimentation d'un projet de gestion et d'intégration des services de transport collectif en milieu rural. La CRÉCQ est le maître d'œuvre de l'expérimentation en vertu du volet 2 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural.

Au terme de cette entente, la CRÉCQ présentera son rapport final au MTQ en mai 2009. Les recommandations présentées ici en sont issues.

14. *Rapport final portant sur le projet d'expérimentation en transport collectif au Centre-du-Québec*, 133 pages avec annexes, décembre 2008. Certains éléments sont inspirés de la présentation faite par madame Caroline Dion, coordonnatrice du projet d'expérimentation en transport collectif de la CRÉCQ, lors du congrès conjoint organisé par la FQM, l'ATCRQ et l'APAQ en mai 2008.

15. Gestion Transidev inc. (2003), *Étude d'harmonisation et de développement des services de transport collectif*, MRC d'Arthabaska, 113 pages; MRC de Bécancour, 109 pages; MRC de Drummond, 109 pages; MRC de l'Érable, 107 pages; MRC de Nicolet-Yamaska, 113 pages.

## Objet

Les termes de l'entente s'articulent autour des enjeux suivants :

- Optimiser les
  - investissements gouvernementaux
  - équipements de divers modes de transport présents sur le territoire :
    - ❖ scolaire;
    - ❖ adapté aux personnes handicapées;
    - ❖ en commun;
    - ❖ privé;
    - ❖ sous la responsabilité du réseau public de la Santé et des Services sociaux;
- Assurer la viabilité et la pérennité des systèmes de transport actuels dans chacun des territoires de MRC du Centre-du-Québec.

## Objectifs

Par la mise en œuvre du projet, la CRÉCQ pourra :

- Expérimenter un mode de gestion des services de transport collectif basé sur une meilleure harmonisation et une meilleure intégration par l'optimisation des investissements gouvernementaux et des équipements de divers modes de transport. Cela permettra d'éviter les doublons de services.
- Vérifier la faisabilité de la mise en place d'un guichet unique par MRC, par regroupement de MRC ou pour la région, le cas échéant.
- Mettre à contribution des partenaires locaux, régionaux ainsi que provinciaux.

## Conclusion

Le projet d'expérimentation en transport collectif de la CRÉCQ a donné lieu :

- à un exercice important et significatif de concertation dans la région;
- à la détermination d'une structure de gouvernance permettant la mise à niveau, la mobilisation et la participation de multiples partenaires.

Bien que « la récente Politique québécoise du transport collectif offre un soutien financier accru et une panoplie d'outils au développement des services de transport en milieu rural, des éléments restent tout de même à parfaire, afin d'assurer la viabilité et la pérennité du transport collectif en milieu rural et d'atteindre un niveau d'efficacité inspirant la confiance par sa fiabilité et sa régularité<sup>16</sup>. »

Coordonnatrice régionale : Caroline Dion

Site Internet : [www.cre.centre-du-quebec.qc.ca](http://www.cre.centre-du-quebec.qc.ca)

Courriel : [info@centre-du-quebec.qc.ca](mailto:info@centre-du-quebec.qc.ca)

Adresse : 1352, rue Jean-Berchmans-Michaud Drummondville (Québec) J2C 2Z5

Téléphone : 819 478-1717

16. *Rapport final portant sur le projet d'expérimentation en transport collectif au Centre-du-Québec*, 133 pages avec annexes, décembre 2008, p. 52.

## Recommandations<sup>17</sup>

La CRÉCQ a formulé neuf recommandations au ministère des Transports. Certaines d'entre elles sont présentées dans le tableau suivant.

Problématique	Situation	Élément de recommandation	Recommandation
Les expériences d'intégration d'organisation des transports ne sont pas supportées ni techniquement ni financièrement.	Les élus d'une MRC aimeraient fusionner l'organisation du transport adapté et celui du transport collectif. Ceux d'une autre MRC croient qu'un allègement et une adaptation des structures de transport augmenteraient l'efficacité des services tout en diminuant leurs coûts.	Fusion entre des transporteurs et le transport collectif	Que le MTQ permette une fusion des enveloppes de transport collectif et de transport adapté en vue de l'optimisation de l'offre de transport.
Certains contrats avec les transporteurs sont faits en fonction du nombre de banquettes disponibles, alors que d'autres sont établis en fonction de la capacité des véhicules, en fonction du nombre d'élèves ou du type de clientèle à transporter sur un circuit donné.	Les trois commissions scolaires du territoire collaborent avec le transport collectif. Préalablement, celles-ci ont conclu des ententes avec des transporteurs à partir d'un contrat type élaboré par la Fédération des commissions scolaires du Québec, lequel laisse de la place à certaines clauses locales. Conséquemment, ces dernières peuvent différer.	Accès aux places disponibles dans le transport scolaire	Que le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) élabore un modèle de contrat type à intervenir entre les commissions scolaires et les transporteurs scolaires, comprenant des clauses standards faisant en sorte que les organisations locales de transport collectif puissent bénéficier des places disponibles dans les véhicules utilisés pour le transport scolaire.
Les questions financières relatives à la gestion des revenus de billets de passage du transport collectif, traitées dans les ententes de collaboration pour l'utilisation des places disponibles du transport adapté, varient. La collaboration s'en trouve affectée. Dans certaines MRC, le transport collectif a pallié les services de transport adapté.	Certaines clientèles du transport adapté pourraient bénéficier du transport collectif; ainsi, l'harmonisation des services favoriserait à la fois leur efficacité et leur efficience.	Transfert des clientèles entre le transport adapté et le transport collectif	Que ce transfert soit permis, et ce, sans pénalité.

17. Le 22 avril, monsieur Laurent Lessard est heureux d'annoncer, au nom de la ministre des Transports, ministre responsable de la région de la Mauricie, Mme Julie Boulet, qu'une subvention de 108 000 \$ est accordée à la Conférence régionale des Élus (CRE) du Centre-du-Québec dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional destiné au développement du transport collectif sur son territoire. <http://communiqués.gouv.qc.ca/gouvqc/communiqués/GPQF/Avril2009/22/c4178.html>

Problématique	Situation	Élément de recommandation	La recommandation
<p>Bien que les centres de santé et de services sociaux acceptent, sur ententes signées avec les organisations locales de transport, de rendre disponibles leurs places inoccupées, les conditions d'opération diffèrent.</p>	<p>Dans deux MRC, la couverture du milieu rural par les services de transport des centres de santé et des services sociaux est très limitée.</p> <p>Dans une autre MRC, l'utilisation des places disponibles est assujettie à la condition qu'il « n'y ait aucun bénéficiaire » dans le véhicule.</p> <p>Enfin, une redevance peut être exigée par certains centres de santé sur un trajet qu'ils jugent excédentaire.</p>	<p>Adhésion des centres de santé et de services sociaux au transport collectif</p>	<p>Qu'un modèle de convention d'utilisation des différents modes de transport existants du territoire soit défini afin d'encourager l'adhésion des centres de santé et des services sociaux aux organisations locales en transport collectif.</p>
<p>Un déficit existe entre les données compilées dans le cadre des opérations des organisations de transport et celles estimées par l'étude relativement à la répartition des déplacements de la clientèle actuelle et potentielle.</p> <p>L'étude a sondé « les besoins de la clientèle et non leurs attentes quant aux heures de transport, aux distances à parcourir, etc. »</p>	<p>Les organisations locales de transport de certaines MRC ont dû compléter leur offre de transport de départ afin de s'adapter aux clientèles, aux motifs de déplacement propres à chacune d'elles.</p> <p>En ce sens, les estimations faites lors de l'étude d'origine quant aux déplacements eux-mêmes et quant aux motifs de déplacement sont différentes.</p>	<p>Soutien aux efforts d'identification des besoins et des attentes de la clientèle potentielle et actuelle</p>	<p>Que soit formé « un comité interministériel sur le transport collectif en milieu rural facilitant la convergence des besoins des clientèles vers le transport collectif afin d'en optimiser l'utilisation. »</p>
<p>Le MTQ soutient la mise en place de mesures visant à réduire l'usage individuel de l'automobile en solo. Le covoiturage répond à cet objectif, notamment en réponse aux demandes de déplacements vers les lieux de travail dans toutes les MRC du territoire, à l'exception d'une seule. Présentement, le covoiturage a été ajouté à l'offre de transport des MRC du territoire, à l'exception d'une seule.</p>	<p>Le covoiturage s'avère une solution intéressante et peu coûteuse.</p>	<p>Accès au volet programme employeur pour des entreprises de moins de 100 employés</p>	<p>Que le « volet programmes-employeurs » soit adapté de façon à ce que les entreprises de moins de 100 employés, localisées dans les municipalités rurales, puissent en bénéficier.</p>

# Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale

## Le contexte

La CRÉ de la région de la Capitale-Nationale avait fait du transport des personnes en milieu rural un axe structurant de la planification en développement social et, par la suite, de la planification stratégique dès 2001. En 2004, une étude a été produite suite à la tenue d'un colloque régional sur le transport des personnes. Les organismes opérant des services de transport et les élus des MRC s'étaient alors entendus sur la pertinence de documenter des avenues (taxe sur l'essence et droit d'immatriculation) en vue de doter les MRC des ressources financières nécessaires pour assurer le développement optimal des services.

L'étude avait en outre incité la CRÉCN à offrir au ministère des Transports la possibilité d'expérimenter un projet pilote dans la région. Ces démarches ont conduit à l'adoption et à la mise en place de l'entente sur le transport des personnes pour la période 2006-2008. Les élus des MRC avaient également souhaité la réalisation d'une étude démontrant les impacts socioéconomiques du transport collectif sur les communautés.

## Objet de l'entente

L'entente avait pour but d'optimiser et d'intégrer les services de transport en milieu rural. L'intégration pouvait prendre des formes variées selon les réalités sociodémographique et géographique, et selon les modes d'organisation de chacun des territoires de MRC.

## Conclusion

L'entente a permis de consolider les services dans les deux MRC où ils étaient disponibles avant l'entente, de conclure des études et d'adopter des plans de déploiement du transport collectif dans trois autres MRC où les services n'existaient pas. Les liens avec le transport adapté ont été revus et optimisés dans quelques territoires; un service inter MRC a été développé dans le secteur de Charlevoix. L'étude sur les impacts socioéconomiques a été réalisée et diffusée; elle constitue une première en son genre au Canada. Les actions de promotion sont en voie d'être élaborées et seront actualisées à moyen terme en fonction des dates de démarrage des nouveaux services.

Le bilan a démontré la pertinence et la nécessité de maintenir le soutien financier, mais également le soutien professionnel et technique aux travaux des MRC. Ces deux éléments ont été identifiés comme des conditions de succès dans le développement et le rehaussement des services dans les MRC. La démonstration des impacts socioéconomiques

## Objectifs

Les objectifs visés par l'entente étaient :

- d'accompagner les MRC dans leurs démarches d'implantation des services de transport collectif;
- d'évaluer les besoins conjoints et spécifiques des différents services afin d'en optimiser le fonctionnement;
- de favoriser le partage d'expertises entre les membres du comité consultatif;
- de réaliser un portrait détaillé de la situation du transport collectif et d'en dégager les perspectives d'avenir;
- de réaliser une étude destinée à évaluer les impacts socioéconomiques, notamment les coûts et les bénéfices du transport collectif des personnes en milieu rural;
- de soutenir les initiatives conjointes et spécifiques afin d'optimiser les services déjà offerts;
- de réaliser une campagne de promotion du transport collectif.

permet de rallier davantage d'élus à la pertinence du développement du transport comme un outil structurant pour le maintien de la vitalité des communautés rurales.

L'entente prenait assise sur l'imputabilité des élus municipaux, et les travaux ont montré la valeur de cette approche en vue d'assurer la pérennité des services.

Une nouvelle entente est en voie de renouvellement dans le cadre du nouveau programme du MTQ. Elle maintiendra les soutiens financier, professionnel et technique de la CRÉCN aux MRC. Un nouvel axe central est cependant ajouté et vise la création de liens entre les MRC elles-mêmes et entre les MRC et la ville de Québec dans une perspective d'interconnexion et d'intégration tarifaire. Les travaux se poursuivent en collaboration avec ceux de la Communauté métropolitaine de Québec.

Coordonnateur : poste vacant  
Site Internet : [www.crecn.qc.ca](http://www.crecn.qc.ca)  
Courriel : [conference@crecn.qc.ca](mailto:conference@crecn.qc.ca)  
Adresse : 76, rue Saint-Paul, bureau 100, Québec (Québec) G1K 3V9  
Téléphone : 418 529-8475

## Piste de réflexion et d'intervention

### La desserte de la clientèle ayant des limitations fonctionnelles

En milieu urbain et en milieu rural, la tendance actuelle dans l'organisation des services de transport public des personnes consiste à répondre aux besoins des personnes ayant une limitation dans leur capacité de déplacement, à travers les services réguliers de transport plutôt que par des services spécialisés. Le recours à des véhicules appropriés (de type surbaissé, par exemple) permet de répondre à une large part des besoins des personnes ayant un handicap ou une limitation. Les services de transport adapté, de porte-à-porte, peuvent de cette manière être réservés à la seule clientèle dont le niveau ou le type de limitations ne permet aucunement l'intégration aux services réguliers; cette avenue peut contribuer à une meilleure efficacité des services de transport adapté pour la clientèle concernée.

### La mixité à bord des véhicules de transport adapté

Les places disponibles en transport adapté ne trouvent pas toujours preneurs en raison de la résistance d'une partie de la population à utiliser des transports destinés d'abord à une clientèle ayant des caractéristiques particulières. Il peut être possible d'envisager des

campagnes de sensibilisation à ce sujet. Par ailleurs, il faut peut-être bien mesurer la capacité d'adaptation de la population à une offre de service qui ne miserait que sur l'utilisation des places disponibles en transport adapté.

### La mixité à bord des véhicules scolaires

Plusieurs milieux scolaires questionnent la pertinence d'accueillir d'autres utilisateurs que la clientèle scolaire à bord de leurs véhicules. Ces réserves sont généralement levées par une vérification des antécédents judiciaires. Cependant, l'expérience terrain de nombreux transporteurs indique plutôt que la présence d'adultes à bord des véhicules scolaires constitue davantage un facteur de protection qu'un facteur de risque pour les jeunes.

La présence d'adultes peut effectivement contribuer à assurer le calme à bord des véhicules et même protéger les jeunes qui parfois sont l'objet de railleries et de menaces. Il serait pertinent de faire valoir auprès de la population les bénéfices de la présence des adultes pour contrer les peurs engendrées par certaines situations d'exploitation des jeunes.



## retenir...

Il y a plusieurs expériences de transport collectif sur l'ensemble du territoire québécois. Les modèles d'organisation présentés reflètent la nécessité de bien tenir compte des caractéristiques des territoires.

Les projets pilotes des CRÉ du Centre-du-Québec et de la Capitale-Nationale ont permis de formuler des recommandations pertinentes.

L'utilisation des places disponibles en transports scolaire et adapté par le transport collectif est parfois limitée à cause de la mixité des clientèles. Une réflexion plus poussée et des actions de promotion auraient avantage à être prises en compte.

# Acrónymes



**APAQ**: Association des propriétaires d'autobus du Québec

**ASTAQ**: Alliance des services de transport adapté du Québec

**ATCRQ**: Association des transports collectifs ruraux du Québec

**ATEQ**: Association du transport écolier du Québec

**CIT**: Commission intermunicipale de transport

**CLD**: Centre local de développement

**CLE**: Centre local d'emploi

**CRÉ**: Conférence régionale des élus

**CRÉCN**: Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale

**CRÉCQ**: Conférence régionale des élus du Centre-du-Québec

**CTQ**: Commission des transports du Québec

**CSSS**: Centre de santé et des services sociaux

**FCM**: Fédération canadienne des municipalités

**FCSQ**: Fédération des commissions scolaires du Québec

**FV**: Fonds vert

**FQM**: Fédération Québécoise des Municipalités

**MAMROT**: Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

**MRC**: Municipalité régionale de comté

**MDEIE**: Ministère du Développement économique, Innovation et Exportation

**MESS**: Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale

**MSSS**: Ministère de la Santé et des Services sociaux

**MTQ**: Ministère des Transports du Québec

**NIR**: Numéro d'identification au registre

**PNR**: Politique nationale de la ruralité

**OTA**: Organisme de transport adapté

**ROTAQ**: Regroupement des Organismes de Transport Adapté du Québec

**SADC**: Société d'aide au développement des collectivités

**UMQ**: Union des municipalités du Québec

# Bibliographie



## **Politique québécoise du transport collectif au Québec**

### **Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional**

### **Autres programmes de soutien financier**

#### **Décret**

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/programmes\\_aide/decret\\_154\\_2008\\_140207.pdf](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/programmes_aide/decret_154_2008_140207.pdf)

#### **Politique québécoise du transport collectif**

[http://www.aqtr.qc.ca/documents/27\\_nov2007/FranceDompierre.pdf](http://www.aqtr.qc.ca/documents/27_nov2007/FranceDompierre.pdf)

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/transport\\_collectif/compl\\_polit\\_collectif2006.pdf](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/transport_collectif/compl_polit_collectif2006.pdf)

#### **Modalités d'application du Programme d'aide au transport collectif régional**

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/programmes\\_aide/praide\\_transpcoll\\_nov07.pdf](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/programmes_aide/praide_transpcoll_nov07.pdf)

#### **Programme d'aide à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains**

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes\\_aide/volet\\_taxi](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes_aide/volet_taxi)

#### **Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile**

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes\\_aide/modes\\_transpt\\_altern](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes_aide/modes_transpt_altern)

#### **Programme d'aide volet employeurs**

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand\\_public/vehicules\\_promenade/deplacement\\_domicile\\_travail](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand_public/vehicules_promenade/deplacement_domicile_travail)

#### **Pacte rural**

[http://www.mamrot.gouv.qc.ca/regions/regi\\_prog\\_rura.asp](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/regions/regi_prog_rura.asp)

#### **Fonds vert**

[fondsverts@mamr.gouv.qc.ca](mailto:fondsverts@mamr.gouv.qc.ca)

#### **Fonds local d'investissement (FLI)**

<http://www.mdeie.gouv.qc.ca/index.php?id=7>

#### **Nouveaux Horizons pour les aînés**

[http://www.hrsdc.gc.ca/fra/partenariats\\_communautaires/aines/index.shtml](http://www.hrsdc.gc.ca/fra/partenariats_communautaires/aines/index.shtml)

## Cadres réglementaires et légaux

### Le milieu municipal

#### Loi sur le ministère des Affaires Municipales et des Régions

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/M\\_22\\_1/M22\\_1.html](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/M_22_1/M22_1.html)

#### Code municipal du Québec

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=%2F%2FC\\_27\\_1%2FC27\\_1.htm](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=%2F%2FC_27_1%2FC27_1.htm)

#### Loi sur les cités et villes

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=%2F%2FC\\_19%2FC19.htm](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=%2F%2FC_19%2FC19.htm)

#### Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/A\\_19\\_1/A19\\_1.html](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/A_19_1/A19_1.html)

#### Loi modifiant de nouveau diverses dispositions législatives concernant le domaine municipal

<http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=5&file=2005C50F.PDF>

#### Loi sur la fiscalité municipale

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/F\\_2\\_1/F2\\_1.html](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/F_2_1/F2_1.html)

#### Loi sur l'organisation territoriale municipale

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/O\\_9/O9.html](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/O_9/O9.html)

#### Loi sur les compétences municipales

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C\\_47\\_1/C47\\_1.html](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_47_1/C47_1.html)

#### Adjudication des contrats municipaux

[http://www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/legislation/regime\\_general\\_adj.pdf](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/legislation/regime_general_adj.pdf)

#### Loi sur le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=%2F%2FM\\_30\\_01%2FM30\\_01.htm](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=%2F%2FM_30_01%2FM30_01.htm)

#### Loi sur l'instruction publique

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/I\\_13\\_3/I13\\_3.html](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/I_13_3/I13_3.html)

#### Reddition de comptes et ententes spécifiques

[http://www.mamrot.gouv.qc.ca/regions/regi\\_conf\\_ente.asp](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/regions/regi_conf_ente.asp)

## Cadres réglementaires et légaux

### Le transport et les différents modes de transport terrestre

#### Code de la route

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?file=/C\\_24\\_2/C24\\_2.htm&type=3](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?file=/C_24_2/C24_2.htm&type=3)

#### Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/P\\_30\\_3/P30\\_3.htm](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/P_30_3/P30_3.htm)

#### Loi sur les transports

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=%2F%2FT\\_12%2FT12.htm](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=%2F%2FT_12%2FT12.htm)

#### Règlement sur le transport par autobus

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/T\\_12/T12R21\\_2.HTM](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/T_12/T12R21_2.HTM)

#### Loi concernant les services de transport par taxi

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/S\\_6\\_01/S6\\_01.htm](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/S_6_01/S6_01.htm)

#### Règlement sur le transport des élèves

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/I\\_13\\_3/I13\\_3R12.htm](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/I_13_3/I13_3R12.htm)

## Cadres réglementaires et légaux

### Les autres ministères en lien avec le transport collectif

#### Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/E\\_20\\_1/E20\\_1.HTM](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/E_20_1/E20_1.HTM)

#### Loi sur les services de santé et les services sociaux

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/S\\_4\\_2/S4\\_2.html](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/S_4_2/S4_2.html)

#### Loi sur le développement durable

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/D\\_8\\_1\\_1/D8\\_1\\_1.html](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/D_8_1_1/D8_1_1.html)

## Autres liens

### Cartes des CRÉ

<http://www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/CRE.pdf>

### CLD

[http://www.mamrot.gouv.qc.ca/regions/regi\\_econ\\_outi.asp#clد](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/regions/regi_econ_outi.asp#clد)

### CLE

[http://emploi.quebec.net/publications/pdf/00\\_imt\\_defis-emploi\\_2008.pdf](http://emploi.quebec.net/publications/pdf/00_imt_defis-emploi_2008.pdf)

### Loi sur les compagnies

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C\\_38/C38.html](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_38/C38.html)

### Institut de la statistique du Québec

<http://www.stat.gouv.qc.ca/default.htm>

### Statistique Canada

<http://www.statcan.gc.ca>

### Règlements sur le droit d'auteur

<http://www.cb-cda.gc.ca/info/regulations/index-f.html>

### Ressources naturelles Canada

<http://oe.e.nrcan.gc.ca/publications/statistiques/evc05/chapitre2.cfm?attr=0>  
[www.espacebus.ca](http://www.espacebus.ca)

### Communauto

<http://www.communauto.com/>

### Subvention accordée à la CRÉ Centre-du-Québec dans le cadre d'un projet de planification régionale du transport collectif, le 22 avril 2009

<http://communiqués.gouv.qc.ca/gouvqc/communiqués/GPQF/Avril2009/22/c4178.html>

### Portrait transport collectif Montmagny

[http://www.chaudiere-appalaches.qc.ca/upload/chaudiere-appalaches/editor/asset/CRE\\_CA\\_Aînés%20-%20Portrait%20Montmagny.pdf](http://www.chaudiere-appalaches.qc.ca/upload/chaudiere-appalaches/editor/asset/CRE_CA_Aînés%20-%20Portrait%20Montmagny.pdf)  
[http://www.cldlotbiniere.qc.ca/PDF/Guide\\_de\\_presentation.pdf](http://www.cldlotbiniere.qc.ca/PDF/Guide_de_presentation.pdf)

### Solidarité rurale du Québec

<http://www.solidarite-rurale.qc.ca/prouesses/prouesses.aspx?fiche> <http://www.solidarite-rurale.qc.ca/quebec-rural/27.html> =2662  
[http://www.placeauxjeunes.qc.ca/fr/voir\\_contenu\\_regional.asp?Region=5&ContenuRegion=3](http://www.placeauxjeunes.qc.ca/fr/voir_contenu_regional.asp?Region=5&ContenuRegion=3)  
<http://www.solidarite-rurale.qc.ca/prouesses/recherche-prouesses.aspx?theme=16>

## Réactions à la Politique québécoise du transport collectif :

### ATUQ

<http://www.newswire.ca/fr/releases/archive/February2008/28/c7125.html>

### FQM

<http://www.fqm.ca/medias-et-publications/derniere-heure/157-politique-qucoise-du-transport-collectif>

## Associations et organismes

### Fédération Québécoise des Municipalités

<http://www.fqm.ca/>

### Association des transports collectifs ruraux du Québec

<http://www.atcrq.ca/>

### Association des propriétaires d'autobus du Québec

<http://www.apaq.qc.ca/>

### Solidarité rurale du Québec

<http://www.solidarite-rurale.qc.ca/>

### Office des personnes handicapées du Québec

<http://www.ophq.gouv.qc.ca/index.htm>

### Allo Transport

<http://www.allotransport.com/aspx/accueil.aspx>

### Corporation Taxibus de Val-d'Or

<http://www.taxibusvaldor.qc.ca/bienvenue.php>

### Corporation transport adapté Mékinac

[http://pages.globetrotter.net/ctam/collectif\\_le\\_service.html](http://pages.globetrotter.net/ctam/collectif_le_service.html)

### Corporation transport régional de Portneuf

<http://www.transportportneuf.com/index.php>

### Éco-voiturage (MRC Lotbinière)

<http://www.eco-voiturage.org/>

### INTER-Taxibus (Ville de Rimouski)

<http://www.ville.rimouski.qc.ca/citoyens/circulation/adapte.asp>

**Le baladeur du Témiscamingue (MRC Abitibi-Témiscamingue)**

<http://www.lebaladeur.com/>

**Municar (MRC d'Arthabaska)**

<http://www.municar.com>

**TAC - Transport adapté et collectif (MRC Argenteuil)**

<http://www.argenteuil.qc.ca/accueil/affichage.asp?langue=1&B=99>

**TAC – TransporAction Pontiac (MRC Pontiac)**

<http://www.messources.org/veille/prix-excellence-innovation-transporaction-pontiac>

**Transport ajusté 2000 (MRC de Matane)**

<http://www.atcrq.ca/TA2000.html>

**Transport collectif (MRC Maskinongé)**

<http://www.cdc-maski.qc.ca/transport.htm>

**Transport collectif Bell (Ville de Senneterre)**

<http://www.haute-yamaska.ca/cgi-cs/cs.waframe.content?topic=32738&lang=1>

**Transport collectif MRC des Érables (MRC des Érables)**

<http://www.mrc-erable.qc.ca/transport/transport.html>

**Transport collectif de la MRC de Montcalm**

<http://www.mrc-erable.qc.ca/transport/transport.html>

**Transport NCRB (MRC Robert-Cliche et MRC Nouvelle-Beauce)**

<http://www.transportrcnb.com/>

**TRUC – Transport rural de Charlevoix (MRC de Charlevoix)**

[http://www.mrc-charlevoix.com/direction\\_generale/truc.html](http://www.mrc-charlevoix.com/direction_generale/truc.html)

**Transport Sans Frontière (MRC Haute-Gaspésie)**

<http://pages.globetrotter.net/trsf/>

**Vas-Y (MRC de Rivière-du-Loup)**

<http://www.transportvasy.qc.ca/>

## Documents écrits

### Documents produits par Solidarité rurale du Québec

*Actes du forum sur le transport en milieu rural, 24 septembre 1999, 4 pages.*

*Le transport collectif en milieu rural vers une stratégie viable. Des pistes soulevées sur la base d'expérimentations en cours, janvier 2002, 22 pages.*

Proulx, Jacques. *Le transport collectif en milieu rural*. Québec rural, volume 11, no 5 – juin 2002.

### Divers Documents

Axiome Marketing. *Rapport d'enquête*, présenté au Colloque sur le transport collectif en milieu rural, mai 2008, 24 diapositives.

Conférence régionale des Élus de la Capitale-Nationale/Génivier, *Étude d'impacts socioéconomiques du transport des personnes en milieu rural dans la région de la Capitale-Nationale*, novembre 2007, 62 pages.

Décret n° 1991-86 du 19 décembre 1986 et ses modifications subséquentes.

*Évaluation des effets de la mise en application d'un système de transport collectif en milieu rural sur la santé des usagers des MRC de Papineau de la Vallée-de-Gatineau et du Pontiac*, février 2004.

Gestion Transidev inc. (2003), *Étude d'harmonisation et de développement des services de transport collectif*, MRC d'Arthabaska, 113 pages; MRC de Bécancour, 109 pages; MRC de Drummond, 109 pages; MRC de l'Érable, 107 pages; MRC de Nicolet-Yamaska, 113 pages.

Herbert F. Lionberger, *Adoption of new ideas and practices*, Ames, Iowa State University Press, 1960.

Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. *Manuel de la présentation de l'information financière municipale*, décembre 2008, 688 pages.

Martin, Claude. *Direction du transport terrestre des personnes*, MTQ. Allocution donnée lors du congrès de l'APAQ. Château Bonne Entente, 27 mars 2009.

*Rapport final portant sur le projet d'expérimentation en transport collectif au Centre-du-Québec*, décembre 2008, 133 pages plus annexes.

TCRP (1998) report 34, *Assesment of the economic impacts of rural public transportation*, 198 pages.

Labrecque, Monique, pour la Corporation de transport adapté de la Petite-Nation.