



TRANSPORTER LE QUÉBEC VERS LA MODERNITÉ

POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE - 2030

Cadre d'intervention
en transport collectif régional

Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la Politique de mobilité durable et de l'Électrification et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018

ISBN 978-2-550-81198-5 (PDF)

Dépôt légal – 2018

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

1. Le transport collectif régional au Québec

Ce document fait partie intégrante de la Politique de mobilité durable à l'horizon 2030. Il a pour but de présenter le portrait global du transport collectif régional au Québec, ses enjeux ainsi que l'ensemble des mesures relatives au Plan d'action sur le transport collectif régional 2018-2023. Les mesures les plus porteuses et transversales de ce plan d'action sectoriel apparaissent également dans le Plan d'action global de la Politique de mobilité durable.

Le cadre d'intervention en transport collectif régional constitue donc un élément clé de la vision de la Politique de mobilité durable : En 2030, le Québec est un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée du 21^e siècle. Sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable, il dispose d'un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone, qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises.

État des lieux

Dans le domaine du transport collectif régional, la période située entre 2003 et 2007 en fut une d'expérimentation, d'implantation et de consolidation des services de transport collectif. Durant cette période, les organismes de transport collectif en milieu rural ont ainsi cherché à maximiser l'utilisation des places disponibles dans les différents services de transport : transport collectif, transport adapté, transport scolaire, transport du réseau de la santé et des services sociaux, transport interurbain, taxis, covoiturage, etc. Ils ont aussi bonifié et développé l'offre de service.

Depuis 2007, les principaux objectifs sont le développement et l'augmentation de l'offre de services de transport collectif. Ces objectifs ont été atteints :

- En 2007, 48 organismes admissibles, principalement des municipalités régionales de comté (MRC), offraient des services de transport collectif sur leur territoire. Ce nombre est passé à 77 en 2016, sur une possibilité de 94. C'est donc dire que 82 % des organismes admissibles au Programme d'aide au développement de transport collectif (PADTC) se sont dotées de services en fonction des ressources disponibles et des besoins de la population.
- En 2007, 234 000 déplacements effectués en transport collectif régional ont été recensés. En 2016, l'aide gouvernementale a permis d'assurer plus de 1,2 million de déplacements, ce qui représente une augmentation de 58 % par rapport à 2012 où on n'en dénombrait que 778 041.

Le développement de ces services varie énormément en fonction du territoire et des priorités des autorités locales. Ainsi, certains organismes admissibles développent une vision globale, régionale et intégrée, incluant l'ensemble des intervenants en transport collectif. Inversement, d'autres développent leurs services de manière séparée et selon des besoins liés à des demandes particulières (collectif, adapté, scolaire, interurbain, etc.). Dans ces cas, la mise en place de services de transport collectif a donc répondu à des besoins spécifiques plutôt qu'à une planification globale basée sur l'offre et la demande de transport.

Le transport interurbain par autobus, assuré par des entreprises privées détenant des permis de la Commission des transports du Québec (CTQ), constitue également un élément primordial de la mobilité régionale. Cependant, depuis plusieurs années, l'industrie du transport interurbain par autobus doit composer avec une diminution de son achalandage, nuisant à la vitalité financière des entreprises et ayant des répercussions sur les services offerts aux usagers. Cette tendance s'explique par une multitude de facteurs combinés : la baisse des revenus et de l'achalandage, l'augmentation des coûts

d'exploitation, la concurrence du covoiturage, notamment par l'entremise des plateformes numériques, la hausse du taux de motorisation des ménages ainsi que, dans certaines régions, la concurrence au lieu de la complémentarité de la part du transport collectif organisé par le milieu municipal et financé par l'intermédiaire du PADTC.

Importance du transport collectif régional pour la mobilité durable au Québec

Au Québec, on dénombre 1 032 municipalités de moins de 10 000 habitants où vit près de 25 % de la population. Il est évident que les enjeux auxquels les collectivités rurales sont confrontées sur le plan de la mobilité sont fort différents de ceux vécus dans les milieux urbains. D'une part, il y a peu de problèmes de stationnement et de congestion routière. D'autre part, on observe que le taux de motorisation y est plus élevé en raison, notamment, d'une absence d'autres options de mobilité viables et compétitives à l'auto solo.

Les territoires ruraux du Québec se caractérisent par leur faible densité démographique et par la dispersion des activités, ce qui induit la nécessité de déplacements souvent plus longs pour accéder au lieu de travail ou d'études, pour exercer une activité ou pour maintenir des liens sociaux. La morphologie des territoires ruraux rend quasi-obligatoire la possession d'une automobile.

La desserte en transport collectif d'un territoire caractérisé par la faible densité résidentielle, la dispersion des activités, la présence de nombreux pôles générateurs de déplacements et la spécialisation des espaces posent des défis particuliers de planification des transports. L'automobile est extrêmement difficile à concurrencer sur un territoire ayant ces spécificités et elle s'avère être le choix modal privilégié.

Une partie de la population, par exemple les plus jeunes, les personnes âgées ou les plus démunis se retrouve donc désavantagée quant à la mobilité. De façon générale, les problèmes de mobilité aggravent, en milieu rural, les situations d'exclusion.

L'amélioration des conditions de transport au sein des espaces ruraux s'avère donc nécessaire dans une perspective d'équité et de participation sociale. Dans un contexte où le vieillissement de la population et l'exode rural des jeunes s'accroissent, il devient essentiel d'offrir des alternatives pour permettre aux personnes qui ne possèdent pas de voiture d'accéder aux services de la communauté, notamment en matière de santé et de loisirs, de même qu'aux lieux d'emploi et d'éducation.

La mobilité durable doit aussi s'entendre comme une occasion d'accroître l'attractivité des territoires ruraux. Qu'il s'agisse d'accueillir de nouvelles activités, de nouveaux habitants ou de maintenir un cadre de vie de qualité, le niveau de service de transport collectif et leur accessibilité constituent des axes stratégiques pour le développement de ces territoires. La mobilité des personnes doit alors être considérée comme une condition pour développer l'attractivité du territoire.

Dans les territoires ruraux, la question de la mobilité conditionne aussi bien le développement économique et l'accès à l'emploi que l'intégration sociale et l'égalité d'accès aux services publics. Elle constitue un enjeu global de développement régional. Ce dernier constitue un enjeu prioritaire de la Politique de mobilité durable dans toutes les régions du Québec, notamment dans les milieux ruraux qui font face à des problèmes de dévitalisation, d'exode des jeunes et de vieillissement de la population. Le transport collectif est un levier important du développement régional. Il agit en faveur de l'attractivité et de la compétitivité du territoire

Rôles du gouvernement du Québec, du milieu municipal et des entreprises privées en transport régional

> Le gouvernement du Québec

Le gouvernement du Québec encadre le secteur du transport collectif sur le plan législatif et réglementaire ainsi que sur le plan de la sécurité. La section V.3 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) traite notamment de l'organisation et de la gestion des services municipaux de transport en commun en déterminant, par exemple, les types de transporteurs autorisés à effectuer de tels services sous contrat avec une municipalité (article 48.19, Loi sur les transports).

Le gouvernement du Québec soutient financièrement le transport collectif régional par l'intermédiaire du PADTC, et ce, depuis 2007. L'aide financière du programme a permis aux organismes admissibles du milieu municipal de développer des offres de service afin de répondre aux divers besoins de transport de la population. Certaines aides de ce programme s'adressent également aux transporteurs interurbains par autobus afin de soutenir certains parcours interurbains plus fragiles financièrement pour maintenir la mobilité interurbaine des usagers.

Récemment, le gouvernement a souligné l'importance du transport collectif régional dans le Plan économique du Québec 2017-2018. Ainsi, de 2017 à 2021, le PADTC bénéficie d'un montant additionnel de 2 millions de dollars par année pour soutenir les projets de transport collectif régional. Le financement du transport collectif régional est ainsi passé de 7 millions de dollars en 2012 à 12,8 millions en 2017. La moyenne des aides financières a été de 132 000 \$ en 2017 alors qu'elle était de 121 970 \$ en 2016 et de 84 000 \$ en 2012.

> Le milieu municipal

Le territoire de base pour l'organisation des services de transport collectif en milieu rural est celui des autorités municipales, majoritairement des MRC. Elles sont responsables de la planification, de la mise en place, de l'organisation et de la coordination des services et peuvent confier la gestion des activités à un organisme mandataire (p. ex. : organisme de transport adapté ou organisme à but non lucratif), mais elles demeurent le partenaire privilégié du gouvernement du Québec en la matière. La MRC doit participer directement au financement du transport collectif sur son territoire pour obtenir une aide financière du gouvernement.

Plusieurs organismes ont également cherché à maximiser l'utilisation des autres services de transport collectif disponibles en territoire (principalement le transport scolaire et le transport adapté). En tant qu'acteur de première ligne, le milieu municipal détient un rôle clé dans la planification de la mobilité régionale.

Le transport collectif organisé par le milieu municipal doit être effectué par l'intermédiaire des transporteurs autorisés à le faire en vertu de la Loi sur les transports (chapitre T-12). Le milieu municipal décide toutefois de l'offre de service à mettre en place (horaire, fréquence, tarifs).

> Les entreprises privées

Le transport interurbain par autobus au Québec est assuré par des entreprises privées ne bénéficiant d'aucune aide financière gouvernementale de fonctionnement. Ces services doivent être effectués en fonction de la législation et de la réglementation en place et la CTQ veille à assurer ces aspects.

Tendances et prospective d'ici 2030

Tendance 1 : La croissance du transport collectif régional

Les données issues des rapports d'exploitation des organismes admissibles au PADTC effectuant du transport collectif régional démontrent un accroissement de la mise en place des services. Le nombre d'organismes se prévalant d'une aide pour l'exploitation et l'organisation de services de transport collectif en milieu rural a augmenté significativement au début de l'implantation des aides financières de 2007 à 2010, mais augmente peu depuis cette dernière année. Cette tendance devrait se maintenir considérant qu'une très grande proportion des organismes admissibles éprouvant des besoins de mobilité ont déjà établi leur offre de service (82 %) et que les autres ont des territoires moins propices au développement de services de transport collectif (territoire très vaste, peu de population). De façon conséquente, les déplacements réalisés ont augmenté. Cette croissance soutenue devrait se poursuivre au cours des prochaines années, particulièrement avec l'appui de la Politique ainsi que des ressources et des moyens consentis au développement et à la consolidation de l'offre de service.

Tendance 2 : Réductions de l'offre de services de transport interurbain par autobus

Depuis 2013, les aides financières destinées au transport interurbain par autobus dans le cadre du PADTC ont augmenté de façon significative afin de maintenir les parcours en difficulté. Il apparaît que le modèle traditionnel supporte avec difficultés les changements et les nouvelles réalités apparues au cours des dernières années (concurrence du covoiturage, notamment par l'entremise des plateformes numériques, hausse du taux de motorisation des ménages, croissance démographique concentrée autour des grandes agglomérations). Les difficultés financières éprouvées par certaines entreprises de transport interurbain par autobus ont des répercussions directes sur la clientèle non seulement locale, mais aussi globale de l'entreprise. En effet, les pertes subies sur les parcours non rentables doivent être compensées par des augmentations générales des tarifs de transport ou par des diminutions de service. Des services de transport plus coûteux engendrent à leur tour une diminution de la demande pour ces services, accentuant encore le problème de non-rentabilité.

La situation précaire du transport interurbain n'est pas unique au Québec. Ailleurs au Canada, les gouvernements provinciaux ont vécu des expériences similaires. Une tendance à la déréglementation, partielle ou totale, a été observée dans de nombreuses provinces canadiennes, entraînant une consolidation de l'industrie marquée par l'abandon des liaisons non rentables, parfois reprises par d'autres transporteurs offrant des services plus modestes, l'absence de desserte de certains milieux ruraux et un rehaussement de la qualité des services sur les lignes rentables. Au Québec, plusieurs parcours des localités peu peuplées demeurent à risque et les transporteurs privés se concentreront vraisemblablement sur les liaisons des grands centres urbains, là où la demande est forte.

Tendance 3 : Une gouvernance marquée par un grand nombre d'intervenants

Le développement accéléré des services de transport collectif a mis en évidence des problèmes qui rendent difficiles la complémentarité des modes de transport et le respect d'une certaine cohérence territoriale dans leur développement. Dans les différentes régions du Québec, les services de transport collectif se sont développés selon des besoins liés à des demandes particulières : le transport adapté, le transport scolaire, le transport interurbain par autocar, le transport du réseau de la santé, le transport par taxi, etc. Dans plusieurs cas, chaque mode relève d'une entité distincte et d'une réglementation

différente. Ce morcellement des compétences et des responsabilités peut conduire à des problèmes de cohérence des choix publics. Pour un même territoire, nous trouvons donc :

- un nombre élevé de décideurs qui se partagent la responsabilité de planifier et de mettre en œuvre des services de transport;
- une utilisation parallèle des services qui augmente les sommes affectées au budget de transport;
- une multiplication de budgets pouvant servir au transport et provenant de différents ministères qui sont attribués à de nombreuses organisations;
- un découpage des services ne correspondant pas à la réalité des déplacements, la gestion des services de transport s'exerçant sur un territoire fragmenté.

Trop d'organisations sont responsables d'offrir des services de transport, et ce, bien souvent au détriment de la qualité des services et de la saine gestion des fonds publics.

Tendance 4 : Le vieillissement de la population

La population du Québec vieillit : le groupe des 65 ans et plus, qui représentait 16 % de la population en 2011, représentera 21 % de la population en 2021. En milieu rural, ce phénomène est accentué par le départ des jeunes vers les centres urbains. Le vieillissement de la population a un effet déterminant sur les besoins en transport collectif et il faut s'attendre à ce que les besoins en transport rural et régional augmentent.

2. Les enjeux de mobilité durable en transport collectif régional

Enjeu 1 : La gouvernance, l'organisation et la planification des services de transport collectif régional

Le cadre institutionnel en matière de planification de services de transport collectif régional doit assurer, sur tout le territoire, le développement de l'offre de service, l'optimisation des services et une meilleure complémentarité des modes de transport. Le cadre actuel ne permet pas de résoudre les problèmes reliés à la planification, à la coordination et à la complémentarité des services. L'offre de service doit être intégrée et planifiée en impliquant tous les acteurs de la mobilité.

Les différents modes de transport forment un réseau complexe dont la performance dépend de leur complémentarité et de leur bonne coordination. Il s'avère donc important de mettre en place des services de transport collectif qui répondent d'une vision d'ensemble du territoire. Le cadre institutionnel doit être renforcé afin de permettre d'atteindre cet objectif.

La planification des services devra dorénavant s'organiser en partenariat avec les acteurs locaux, mais dans la perspective d'une vision d'ensemble du territoire. Le manque de coordination entraîne une duplication des services et une absence de liens fonctionnels entre les réseaux. L'approche concertée et l'action coordonnée sont au cœur de la planification régionale des réseaux de transport collectif. La Politique de mobilité durable s'appuie sur cette ligne directrice.

Enjeu 2 : Le développement du transport collectif régional

Depuis 2011, le PADTC est renouvelé annuellement, ce qui limite le développement et la planification des services de transport collectif. De plus, le financement des services, dans le cadre du PADTC, ne tient pas compte des spécificités des territoires (longueur des déplacements, densité du territoire, etc.). Le modèle actuel ralentit le développement et l'initiative des régions voulant offrir davantage de services aux usagers. Les bénéficiaires sont souvent à la recherche de financement supplémentaire et alternatif pour déployer les services voulus.

Dans le même ordre d'idées, l'encadrement législatif et réglementaire du transport collectif ne semble plus adapté à la réalité d'aujourd'hui et il est souvent dépeint par les bénéficiaires comme un élément restreignant le développement de nouvelles offres.

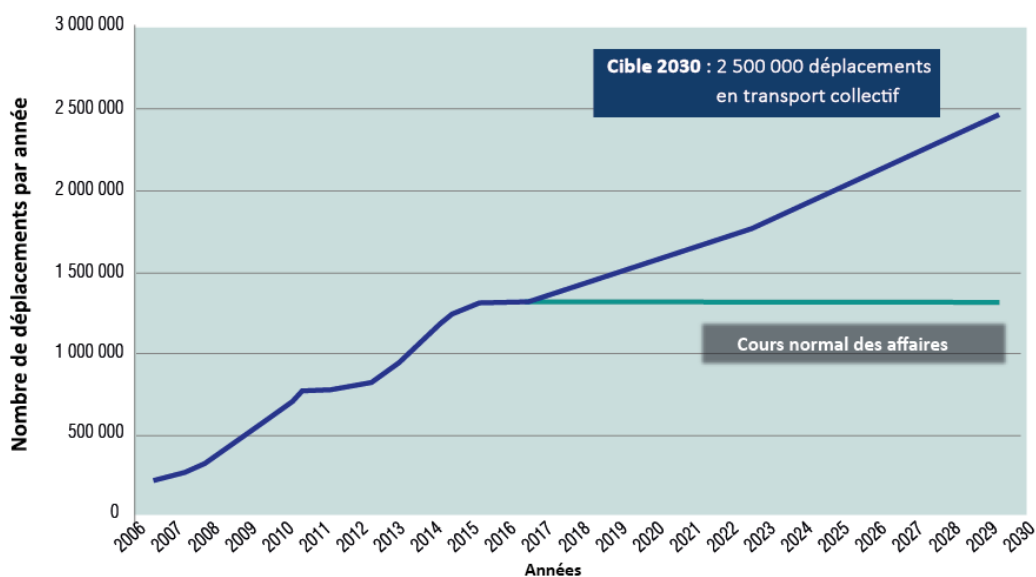
Pour l'industrie du transport interurbain par autobus, notamment, un environnement législatif et réglementaire propice au développement régional du transport collectif apparaît comme un facteur essentiel au dynamisme de l'industrie et des régions desservies.

3. Le plan d'action 2018-2023 en transport collectif régional

Le plan d'action en transport collectif régional se décline autour des différents enjeux déterminés et de différents axes d'intervention. Le développement de l'offre de service, l'amélioration de la planification, un meilleur financement des services et le renforcement du leadership régional sont les éléments clés du plan d'action. L'objectif à atteindre est d'améliorer l'offre de mobilité pour les usagers.

Avec la Politique de mobilité durable, le gouvernement se fixe un objectif ambitieux en transport collectif régional. Globalement, le gouvernement souhaite augmenter l'achalandage et le développement des services afin de doubler le nombre de déplacements réalisés en transport collectif régional à l'horizon 2030, soit une augmentation de l'ordre de 5 % par année.

Tableau 1 : Achalandage du transport collectif régional



Enjeu 1 : La gouvernance, l'organisation et la planification des services de transport collectif régional

Le gouvernement favorisera un réseau de transport collectif régional structurant prenant en considération la contribution potentielle de chaque mode de transport afin de maximiser et d'optimiser l'offre de service en fonction des ressources disponibles.

AXE D'INTERVENTION 1.1 : SOUTENIR LA PLANIFICATION RÉGIONALE DU TRANSPORT COLLECTIF

Les organismes admissibles aux aides financières du PADTC doivent optimiser leurs services et leur organisation tout en développant une vision régionale des services afin de se regrouper et d'améliorer l'offre de mobilité aux usagers.

Il est primordial de mettre fin au travail en silo entre les différents intervenants en transport et d'accentuer la coordination et la concertation des différents services de transport collectif au sein d'une même région. À cet effet, le leadership régional constitue un impératif au développement de cette vision. La gouvernance du transport collectif régional doit être améliorée et mise en place pour répondre aux divers milieux.

Mesure 1 : Plans de mobilité durable intégrée

Avec ce nouveau programme, le MTMDET, en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), offrira une aide financière au milieu municipal pour le développement de plans de mobilité durable intégrée sur leur territoire. Ces plans seront complémentaires aux outils de planification existants en aménagement du territoire que sont les plans métropolitains d'aménagement et de développement, les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme. Ils couvriront autant le transport des personnes que des marchandises en considérant l'ensemble des solutions et des modes de transport.

Ce programme comportera une enveloppe de 50 millions de dollars pour les cinq premières années. Un montant de 2,5 millions de dollars est aussi déjà prévu pour des services d'accompagnement pour la réalisation des plans et l'élaboration de guides et de recension des meilleures pratiques de mobilité durable. Ces outils seront développés par le MAMOT en collaboration avec le Ministère.

Indicateur : Nombre de plans adoptés

Cible : 100 % des MRC

Budget : 2,5 M\$ (sommes actuelles); 50 M\$ (sommes additionnelles)

Mesure 2 : Accompagner le milieu municipal dans les initiatives visant à regrouper les activités des organismes admissibles

En dehors des régions métropolitaines de Montréal et de Québec, le Québec compte un nombre élevé d'organismes impliqués en mobilité des personnes en région et les chevauchements sont trop nombreux. Le gouvernement prévoit accompagner le milieu municipal dans les initiatives visant à regrouper les organisations afin d'améliorer la gouvernance et la planification régionale. Le but est de rendre la gestion des services plus efficace et mieux intégrée. L'objectif des initiatives devrait permettre de favoriser l'autonomie régionale, l'optimisation des réseaux disponibles et la responsabilisation des

élus et du milieu en matière de transport collectif. Les paramètres des programmes concernés seront revus de manière à favoriser les regroupements de ressources en transport collectif régional.

Indicateur : Modifications aux programmes existants

Cible : Programmes modifiés en 2020

Mesure 3 : Créer des instances régionales de concertation regroupant les principaux intervenants en transport collectif régional

Des instances régionales doivent être mises en place afin de regrouper tous les intervenants en transport collectif du territoire d'une région administrative. Le mandat de cette instance de concertation est de développer une vision et une planification régionale des services afin d'améliorer l'offre de mobilité aux usagers. Le MTMDET souhaite renforcer la coopération entre les différentes instances locales de planification et de gestion des services, mais aussi valoriser les expériences.

Indicateur : Nombre de tables régionales en activité

Cible : Implantation de 10 tables régionales d'ici 2020

Budget : À même l'enveloppe budgétaire du PADTC

Mesure 4 : Soutenir l'interconnexion des services de transport collectif régionaux

Le transport collectif régional doit agir en complémentarité, assurer les interconnexions indispensables soutenant un service de qualité, à savoir les interconnexions d'un mode à l'autre ou d'un territoire à l'autre. L'interconnexion des réseaux de transport collectif locaux et régionaux permet d'optimiser l'offre de service aux usagers. Cette interconnexion se traduit par la coordination et l'arrimage entre les services locaux existants à l'échelle régionale, que ce soit le transport collectif, adapté, interurbain ou scolaire et avoir pour effet une offre de service intégrée à l'échelle régionale.

Indicateur : Nombre de projets

Cible : 10 projets d'ici 2023

Budget : À même l'enveloppe budgétaire prévue au PADTC

AXE D'INTERVENTION 1.2 : OPTIMISER L'OFFRE DE MOBILITÉ AUX USAGERS

Les services de transport collectif régional existent depuis un certain temps et les ressources disponibles peuvent être optimisées afin d'offrir une mobilité plus efficace aux usagers. À cette fin, le gouvernement souhaite appuyer les organisations dans leurs démarches pour optimiser l'offre de mobilité, intégrer les divers services de transport collectif et adapter les infrastructures aux besoins du transport collectif régional.

Mesure 5 : Favoriser la mise en place de stationnements incitatifs aux endroits stratégiques

Le territoire rural ou périurbain présente des difficultés importantes à propos de l'établissement de l'offre de service. L'aménagement de stationnements incitatifs à des endroits stratégiques favorisera l'attractivité et l'utilisation des services de transport en commun. Les principes sous-tendant cette mesure visent une meilleure intermodalité des services. Les paramètres des programmes concernés seront revus de manière à favoriser cette mesure.

Indicateur : Nombre d'espaces de stationnement incitatifs créés
Cible : 120 espaces de stationnement
Budget : À même les programmes existants

Mesure 6 : Considérer les plans de mobilité intégrés dans la conception et le financement de tout projet d'infrastructure de transport au Québec

Cette mesure prévoit l'adoption d'un cadre de gestion assurant cette prise en compte dans les projets inscrits à la programmation routière du Ministère. Les municipalités seront également sollicitées.

Indicateur : Nombre de projets analysés en fonction des normes modifiées
Cible : Cadre élaboré en 2019

Mesure 7 : Établir un cadre de référence

Afin de soutenir les autorités responsables du transport collectif régional, un cadre de référence du transport collectif régional sera établi. Ce cadre vise à définir des indicateurs précis permettant aux autorités responsables du transport collectif régional d'atteindre les cibles de développement fixées dans la Politique. Les autorités pourront également se servir de cet outil à des fins comparatives pour améliorer leur offre de service et l'utiliser dans les plans de mobilité intégrés

Indicateur : Élaboration du cadre de référence
Cible : Cadre élaboré à partir de 2020

Enjeu 2 : Le développement du transport collectif régional

Le gouvernement posera des actions afin de favoriser le développement régional et durable du transport collectif. À cette fin, le PADTC déjà en place sera ajusté afin de répondre adéquatement aux nouvelles réalités régionales. Il en est de même pour l'encadrement législatif et réglementaire du transport collectif.

AXE D'INTERVENTION 2.1 : SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL STRUCTURANT

L'attractivité du transport collectif régional doit être augmentée afin de participer à la vitalisation des milieux de vie. Pour ce faire, l'environnement du transport collectif régional doit être adapté afin d'améliorer la polyvalence et le dynamisme des autorités organisatrices de transport et des entreprises de transport collectif, dont les transporteurs interurbains, dans le but de dispenser de meilleurs services aux usagers.

Mesure 8 : Apporter les modifications législatives et réglementaires requises pour améliorer l'encadrement du transport collectif régional

Le gouvernement entreprendra des consultations afin d'identifier les modifications législatives et réglementaires les plus pertinentes dans le secteur du transport collectif, particulièrement sur le plan du transport interurbain par autobus, dans l'objectif d'assouplir l'encadrement pour faciliter le développement du transport collectif régional dans les diverses régions du Québec.

Indicateur : Propositions législatives et réglementaires
Cible : Cadre réglementaire amélioré en 2020

Mesure 9 : Augmenter l'attractivité du transport interurbain par autobus

Le réseau de transport interurbain par autobus constitue souvent la colonne vertébrale du transport collectif régional. Afin de favoriser l'essor de ce mode, l'augmentation des déplacements et le transfert modal, des incitatifs à l'utilisation du transport interurbain par autobus permettraient de pérenniser les services de l'industrie.

Indicateur : Augmentation de la capacité de desserte en région pour le transport interurbain

Cible : 10 % d'augmentation en région d'ici 2023

Budget : 20 M\$ sur 5 ans

AXE D'INTERVENTION 2.2 : ADAPTER LE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

Le modèle de financement du transport collectif régional est arrivé à terme après 10 ans d'existence et il y a lieu d'établir des solutions adaptées aux nouvelles réalités et aux particularités des territoires afin d'assurer un financement pérenne et récurrent des services. Un financement adapté favorisera le dynamisme des bénéficiaires afin d'améliorer leurs services en fonction des besoins et des particularités locales.

Mesure 10 : Bonifier le budget alloué au transport collectif régional

Le budget du volet II du PADTC est insuffisant afin de combler la demande croissante des organismes admissibles pour développer les services de transport collectif régionaux. À cette fin, le gouvernement bonifiera le budget destiné au volet II du PADTC.

Indicateur : Augmentation du budget alloué au transport collectif régional

Cible : Budget bonifié en 2019

Budget : 19 M\$ sur 5 ans

Mesure 11 : Ajuster l'aide financière gouvernementale afin de favoriser un financement mieux adapté aux particularités des milieux régionaux

Dans le cadre de la révision des programmes, l'aide sera ajustée afin de favoriser un financement mieux adapté aux particularités des milieux régionaux. Des indicateurs et des critères précis seront aussi développés, notamment avec l'aide du cadre de référence.

Indicateur : Modification des modalités du PADTC

Cible : Modalités bonifiées à partir de 2019

Mesure 12 : Établir une enveloppe pluriannuelle pour le PADTC

Afin de favoriser une meilleure planification financière des organismes admissibles au PADTC ainsi que le développement des services, le gouvernement entend mettre en place une enveloppe pluriannuelle soutenant financièrement le transport collectif régional.

Indicateur : Modification des modalités du PADTC

Cible : Modalités bonifiées à partir de 2018

TABLEAU SYNTHÈSE

Cadre d'intervention en transport collectif régional	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes
Enjeux, axes d'intervention et mesures								
Enjeu 1 : La gouvernance, l'organisation et la planification des services de transport collectif régional								
Axe d'intervention 1.1 : Soutenir la planification régionale du transport collectif								
Mesure 1 : Plans de mobilité durable intégrés (MTMDET. MAMOT)	Nombre de plans adoptés	100 % des MRC	X					
Mesure 2 : Accompagner le milieu municipal dans les initiatives visant à regrouper les activités des organismes admissibles (MTMDET)	Modifications aux programmes existants	Programmes modifiés en 2020						X
Mesure 3 : Créer des instances régionales de concertation regroupant les principaux intervenants en transport collectif régional (MTMDET)	Nombre de tables régionales en activité	Implantation de 10 tables régionales d'ici 2020						X
Mesure 4 : Soutenir l'interconnexion des services de transports collectifs régionaux (MTMDET)	Nombre de projets	10 projets d'ici 2023	X					
Axe d'intervention 1.2 : Optimiser l'offre de mobilité aux usagers								
Mesure 5 : Favoriser la mise en place de stationnements incitatifs aux endroits stratégiques (MTMDET)	Nombre d'espaces de stationnement incitatifs créés	120 espaces de stationnement			X			
Mesure 6 : Considérer la planification régionale du transport collectif dans la conception et le financement de tout projet d'infrastructure de transport au Québec (MTMDET)	Nombre de projets analysés en fonction des normes modifiées	Cadre élaboré en 2019			X			
Mesure 7 : Établir un cadre de référence en transport collectif régional (MTMDET)	Nombre de projets analysés en fonction des normes modifiées	Cadre élaboré à partir de 2020	X					

Cadre d'intervention en transport collectif régional Enjeux, axes d'intervention et mesures	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable				
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5

ENJEU 2 : LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

Axe d'intervention 2.1 : Soutenir le développement d'un réseau de transport collectif régional structurant

Mesure 8 : Apporter les modifications législatives et réglementaires requises pour améliorer l'encadrement du transport collectif régional (MTMDET)	Propositions législatives et réglementaires	Cadre réglementaire amélioré en 2020	X						
Mesure 9 : Augmenter l'attractivité du transport interurbain par autobus (MTMDET)	Augmentation de la capacité de desserte en région pour le transport interurbain	10 % d'augmentation en région d'ici 2023	X						

Axe d'intervention 2.2 : Adapter le financement du transport collectif régional

Mesure 10 : Bonifier le budget alloué au transport collectif régional (MTMDET)	Augmentation du budget alloué au transport collectif régional	Budget bonifié en 2019	X						
Mesure 11 : Ajuster l'aide financière gouvernementale afin de favoriser un financement mieux adapté aux particularités des milieux régionaux (MTMDET)	Modification des modalités du PADTC	Modalités bonifiées à partir de 2019	X						
Mesure 12 : Établir une enveloppe pluriannuelle pour le PADTC (MTMDET)	Modification des modalités du PADTC	Modalités bonifiées à partir de 2018	X						