



CONFÉRENCE DES PRÉFETS DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

AVIS

**Concernant la pérennité du transport collectif régional interurbain
en Abitibi-Témiscamingue**

Présenté

au

**Ministre des Transports, de la Mobilité durable et
de l'Électrification des transports**

Mars 2018

Abitibi

Abitibi-Ouest

Rouyn-Noranda

Témiscamingue

Vallée-de-l'Or

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE LA CONFÉRENCE DES PRÉFETS DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE.....	3
MISE EN CONTEXTE.....	3
UNE STRATÉGIE POUR LES RÉGIONS	4
ÉQUITÉ	5
UNE RESPONSABILITÉ DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC.....	6
DIMINUER LES COÛTS	7
FLEXIBILITÉ	8
UN STATIONNEMENT COÛTEUX	9
CONCLUSION	10
RECOMMANDATIONS	11



PRÉSENTATION DE LA CONFÉRENCE DES PRÉFETS DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

La Conférence des préfets de l'Abitibi-Témiscamingue (CPAT) est un organisme qui regroupe les quatre MRC de l'Abitibi-Témiscamingue et la Ville de Rouyn-Noranda. L'objet principal de la Conférence des préfets est d'assurer une concertation entre les cinq MRC/Ville du territoire sur différents dossiers d'intérêt commun.

MISE EN CONTEXTE

En Abitibi-Témiscamingue, une entreprise privée assure l'essentiel des liaisons quotidiennes entre les différentes municipalités de la région et celle-ci envisage sérieusement la réduction voire même l'abandon de service sur plusieurs lignes dû à d'importantes difficultés financières. L'entreprise maintient temporairement le service sur l'ensemble des lignes avec l'aide d'urgence du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dans l'attente d'une solution à long terme. L'aide d'urgence venant à échéance fin mars 2018, des fermetures de lignes de transport collectif intra et inter régional sont probables dans la région.

Actuellement, les programmes du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports s'adressent principalement aux OBNL et aux régies municipales de transport. En conséquence, les transporteurs privés en sont généralement exclus. Or, la réalité, c'est que dans bien des régions du Québec, ce sont des transporteurs privés qui assurent les services de transport collectif à l'échelle régionale. De plus, l'importance du transport collectif entre les diverses municipalités de la région de l'Abitibi-Témiscamingue revêt une importance particulière notamment due à la dispersion des services de santé et d'éducation nécessitant de nombreux transports, particulièrement pour les aînés et les jeunes.

Le présent avis fera état de différents constats et pistes de solutions visant le maintien à long terme du transport collectif régional interurbain en Abitibi-Témiscamingue.



UNE STRATÉGIE POUR LES RÉGIONS

En 2017, le ministère des Transports de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, en collaboration avec la Société du Plan Nord, a tenu de nombreuses consultations afin de préparer la tenue du Sommet sur le transport aérien régional. Cette importante rencontre a réuni les principaux acteurs concernés en février 2018, à Lévis. Le Sommet visait essentiellement à améliorer le réseau aéroportuaire et l'accès aux services aériens pour l'ensemble des régions du Québec, et ce, au meilleur coût possible. Parmi les principales variables problématiques influençant le transport aérien régional, le Ministère a identifié le coût élevé de ce mode de transport ainsi que la fréquence des vols, la qualité de la desserte et l'état des infrastructures aéroportuaires. De plus, dans le document servant de prémisses aux discussions¹, il est fait mention de la taxation prélevée sur les billets ainsi que l'offre et la demande comme étant des facteurs régulièrement soulevés par les divers intervenants afin d'expliquer les problématiques liées au transport aérien régional.

La Conférence des préfets de l'Abitibi-Témiscamingue trace un parallèle évident, bien qu'imparfait, entre le transport collectif régional interurbain par autobus et le transport aérien régional. De nombreuses variables similaires viennent influencer la qualité et les coûts associés au transport collectif régional interurbain par autobus. Essentiellement, un exercice comparable que celui mené dans le cadre du Sommet sur le transport aérien régional devrait être initié par le gouvernement du Québec afin de répondre concrètement à cet enjeu important pour le développement et l'occupation du territoire de l'Abitibi-Témiscamingue. Le gouvernement en collaboration avec les différents acteurs devrait initier une démarche pour pallier à l'absence d'une véritable stratégie en transport collectif régional interurbain et prendre des actions afin d'en favoriser le maintien et le développement.

Présentement, le gouvernement du Québec est en réflexion quant à l'élaboration de sa politique de mobilité durable prévue pour avril 2018. Essentiellement, selon le Ministère, cette politique visera à planifier les transports autrement et à s'assurer que les interventions en matière de mobilité durable tiennent compte, entre autres, des orientations gouvernementales, d'une vision multimodale des transports et des besoins des partenaires et du milieu municipal. La politique doit également couvrir tous les modes de transport, l'ensemble des déplacements des personnes et des marchandises, et ce, pour toutes les régions du Québec. À ce chapitre, la CPAT souhaite que la prise en considération, dans l'élaboration de cette politique, des réalités régionales de l'Abitibi-Témiscamingue s'accompagne d'actions permettant le maintien et la bonification des services de transport collectif dans notre région, incluant le transport collectif régional interurbain.

¹ Document d'amorce des discussions Défis, enjeux, problématiques et pistes de solution du transport aérien régional, Isabelle Dostaler, Ph.D., Professeure titulaire Directrice, Accréditation AACSB École de gestion John-Molson Directrice académique, Think tank en aviation Université Concordia, 2017.



Historiquement, le transport collectif est analysé avec un accent particulier porté sur les grands centres urbains. Le gouvernement doit alors considérer les structures de transport existantes dans l'ensemble des régions du Québec et investir, toute proportion gardée, dans le transport collectif régional interurbain. La mobilité durable et l'accessibilité à des services de transport collectif impliquent les mêmes objectifs que le transport collectif dans les grandes agglomérations que ce soit en termes d'accès à l'emploi, d'accès aux services de santé, d'éducation ou encore dans un souci de lutte aux changements climatiques. En définitive, la CPAT considère que la différenciation de traitement et la lunette qu'utilise le Ministère doivent changer quand vient le temps de légiférer en termes de transport collectif et prendre en considération les spécificités de chacune des régions du Québec.

ÉQUITÉ

Le gouvernement du Québec considère encore aujourd'hui le transport collectif comme un enjeu touchant essentiellement les grands centres urbains comme mentionné préalablement. Le budget 2017-2018 du gouvernement du Québec incarne toujours cette vision. La presque totalité des investissements s'articule toujours essentiellement autour de projets visant la métropole.

Un important changement doit être initié au Ministère afin d'incarner avec cohérence sa mission qui consiste à assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec ainsi qu'à offrir un choix de modes de transport accessibles et abordables qui fonctionnent efficacement, soutient une économie dynamique et qui contribue au développement des communautés sur tout le territoire².

La CPAT constate que le Plan économique du Québec 2017-2018³ illustre cette dichotomie entre la mission du Ministère et les orientations budgétaires de celui-ci avec d'importants investissements en transport collectif, particulièrement dans la grande région métropolitaine. Au total, près de 1,5 milliard de dollars sont prévus au cours des 5 prochaines années afin d'encourager la mobilité durable grâce au transport collectif. De ces montants, près de 1 milliard est consacré spécifiquement à la région métropolitaine, dont près de 400 millions de dollars serviront notamment à combler le déficit structurel hérité de l'AMT (Agence métropolitaine de transport).

² Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Mission, 2018, (en ligne), https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/Mission.aspx

³ Budget 2017-2018, Transport collectif – Des initiatives majeures pour favoriser la mobilité durable Dépôt légal – 28 mars 2017 Bibliothèque et Archives nationales du Québec, (en ligne), http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2017-2018/fr/documents/Budget1718_TransportCollectif.pdf



En ce qui a trait aux mesures destinées à l'ensemble du Québec, incluant la région métropolitaine, une bonification de 308 millions de dollars sur 5 ans de l'aide sera apportée aux organismes de transport collectif, comme le mentionnait dans son discours le ministre des Finances, M. Carlos Leitaó⁴.

De l'ensemble des sommes annoncées pour le transport collectif régional, le Plan économique du Québec prévoit 2 millions de dollars par année pour les 5 prochaines années, pour un total de 10 millions de dollars. En résumé, de l'ensemble des sommes annoncées dans le dernier budget, seulement 0,67 % est dédié au transport collectif régional.

Nous reconnaissons, dans les mesures du budget, la capacité du Ministère à faire preuve de flexibilité afin de trouver des moyens novateurs afin d'accompagner la métropole dans le développement de son réseau de transport en commun. Cette même flexibilité fait cependant défaut au niveau du déploiement d'une stratégie permettant d'accompagner la région en ce qui a trait au transport collectif régional interurbain. Dans cette perspective, la CPAT s'interroge quant à l'engagement véritable du Ministère envers le développement ainsi qu'au maintien du transport collectif régional interurbain.

UNE RESPONSABILITÉ DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Les municipalités participent grandement au financement d'initiatives de transport collectif sur leur territoire afin d'offrir des moyens de transport adaptés et efficaces. En fonction des différents programmes gouvernementaux, le partage des coûts s'effectue entre la municipalité, l'utilisateur et le gouvernement provincial. Les municipalités assurent donc la mise en place, la gestion et l'accessibilité à divers moyens de transport collectif adaptés à leurs réalités territoriales.

Cependant, lorsqu'il est question de transport collectif à l'échelle régionale ou provinciale, cette compétence relève du ministère des Transports qui est responsable du transport intra provincial de personnes et de marchandises effectuées par les entreprises locales comme le taxi, l'autobus, le métro, le camionnage en vrac et le camionnage général⁵. Le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC), et plus particulièrement le volet II, comprend l'aide financière dédiée au transport collectif régional et permet de financer des initiatives. Cependant, ce programme exige une contribution du milieu municipal, et ce, comme mentionnée précédemment, cette compétence relève du Ministère.

⁴ Discours sur le budget 2017-2018, Le Plan économique du Québec, Dépôt légal – 28 mars 2017 Bibliothèque et Archives nationales du Québec, (en ligne), http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2017-2018/fr/documents/Budget1718_Discours.pdf

⁵ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Partage des responsabilités et secteur d'activité- Secteur routier, 2018, (en ligne), https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/partage-responsabilite-activites/secteur-routier/Pages/Partage-responsabilites-secteurs-activite-Secteur-routier.aspx



Outre ce programme, les services de transport collectifs interurbains en région ne bénéficient d'aucun soutien structuré s'inscrivant dans une stratégie à long terme de développement.

DIMINUER LES COÛTS

Présentement au Québec, les passagers du transport en commun n'ont pas à payer de TPS ni de TVQ pour ce service. Cependant, la TPS et la TVQ sont applicables au coût des autres services de transport de passagers, notamment à celui des billets d'autobus, d'avion et de train à titre d'exemple⁶. En résumé, l'utilisateur de transport collectif régional interurbain paie la totalité du coût du billet, comparativement à la plupart des autres transports en commun où l'utilisateur ne paie qu'une portion du coût.

À ce chapitre, le Centre d'initiation à la recherche et d'aide au développement durable (CIRADD)⁷ a mené une vaste étude portant sur les habitudes de déplacement et besoins en transport de la population de l'Abitibi-Témiscamingue et du sud de la Jamésie. Celle-ci a permis de rejoindre 6 611 personnes réparties au sein de 4 042 ménages et résidant dans 96 localités. Dans le cadre de cette étude, parmi les variables déterminées comme ayant un impact majeur sur la décision de prendre ou non l'autobus, la réduction des coûts de déplacement demeure l'incitatif le plus convaincant pour les utilisateurs.

Le gouvernement devrait sérieusement envisager l'exemption de taxes sur les titres de transport interurbain à l'image des autres modes de transport collectif en régie municipale, et ce, afin de réduire les coûts et de maintenir une certaine cohérence dans son action. De plus, ces mesures pourraient s'accompagner de déductions fiscales aux usagers.

Comme le mentionnait le document d'amorce des discussions Défis, enjeux, problématiques et pistes de solution du transport aérien régional, « (...) on explique souvent le niveau élevé de tarification du transport aérien régional par la faiblesse de la demande qui, elle, résulterait de la faible densité de la population. La taille limitée des marchés régionaux ne permet pas la survie d'un nombre suffisant de compétiteurs pour exercer une pression à la baisse sur les tarifs. L'effet inverse est également possible :

⁶ Revenu Québec, Transport de passagers au Québec, Biens et services taxables, détaxés ou exonérés, 2018, (en ligne), <https://www.revenuquebec.ca/fr/citoyens/taxes/biens-et-services-taxables-detaxes-ou-exonerer/tps-et-tvq/transport/transport-de-passagers-au-quebec/>

⁷ Centre d'initiation à la recherche et d'aide au développement durable (CIRADD), Marianne Lafond Desrosiers, Ludovic Landry-Johnson, Gilbert Bélanger, 2016, Habitudes de déplacement et besoins en transport de la population de l'Abitibi-Témiscamingue et du sud de la Jamésie



la tarification perçue comme élevée en région est peut-être ce qui cause la faiblesse de la demande (...)»⁸. Au même niveau, la desserte régionale par autobus est confrontée essentiellement aux mêmes paradigmes. À la suite du Sommet sur le transport aérien régional, plusieurs mesures ont été annoncées, dont la mise en place d'un programme d'aide pour la desserte aérienne régionale ou encore la simplification et bonification du programme de réduction des tarifs aériens. Ce sont des pistes de solutions intéressantes et la CPAT réitère qu'un exercice similaire devrait être initié pour le transport collectif régional interurbain par autobus, et ce, avec le même leadership dont a fait preuve le Ministère quant aux questions liées au transport aérien régional.

FLEXIBILITÉ

Selon l'étude mentionnée précédemment du Centre d'initiation à la recherche et d'aide au développement durable (CIRADD)⁹, l'adéquation des horaires avec le besoin de déplacement est également un critère de premier ordre. En effet, parmi les facteurs qui pourraient inciter les répondants à utiliser le transport collectif, des horaires adéquats arrivent pratiquement à égalité avec les coûts associés au transport. Le manque de flexibilité est donc un enjeu important lorsqu'il est question de transport collectif régional interurbain. Le cadre réglementaire dans lequel opèrent les entreprises de transport par autobus est particulièrement rigide et les demandes longues et fastidieuses. Un assouplissement permettrait assurément aux transporteurs de mieux adapter leurs offres de services et d'assurer une meilleure adéquation des horaires avec les besoins du milieu. À l'heure actuelle, les modifications de tarifs, les modifications d'horaires et l'augmentation ou la diminution des fréquences de départs nécessitent des formalités administratives et des délais qui nuisent à la compétitivité du service de transport par autobus et incidemment à la rentabilité de ces entreprises.

⁸ Document d'amorce des discussions Défis, enjeux, problématiques et pistes de solution du transport aérien régional, Isabelle Dostaler, Ph.D., Professeure titulaire Directrice, Accréditation AACSB École de gestion John-Molson Directrice académique, Think tank en aviation Université Concordia, 2017.

⁹ Centre d'initiation à la recherche et d'aide au développement durable (CIRADD), Marianne Lafond Desrosiers, Ludovic Landry-Johnson, Gilbert Bélanger, 2016, Habitudes de déplacement et besoins en transport de la population de l'Abitibi-Témiscamingue et du sud de la Jamésie



En cohérence avec sa Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif, le gouvernement devrait initier une analyse des irritants administratifs présents dans cette industrie qui entraîne des effets défavorables. Comme le mentionne le décret 1166-2017¹⁰ (Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif- pour une réglementation intelligente), les principes de bonne réglementation reposent notamment sur une évaluation des risques, des coûts et des avantages et sont conçus pour réduire au minimum les répercussions sur une économie de marché équitable, concurrentielle et innovatrice; elles doivent être axées sur les résultats, s'il y a lieu et dans la mesure du possible et elles doivent être adoptées en temps opportun et révisé régulièrement et, le plus possible, être abolies si les besoins pour lesquels elles ont été adoptées n'existent plus.

La CPAT considère qu'une révision de l'environnement réglementaire dans le secteur du transport par autobus s'inscrit parmi les gestes positifs que pourrait initier le gouvernement afin d'assurer la pérennité du service de transport collectif régional interurbain.

UN STATIONNEMENT COÛTEUX

Les transporteurs régionaux doivent déboursier des montants importants afin d'avoir accès à la Gare d'autocars de Montréal. La Gare d'autocars de Montréal étant sous la responsabilité de l'ARTM, celle-ci a le mandat de tenir compte des indications que lui fait le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour favoriser l'intermodalité, le transport collectif et une offre de transport sécuritaire, accessible, équitable et efficace¹¹. Considérant que l'ensemble des contribuables québécois participe grandement aux initiatives de l'ARTM, nous croyons qu'une tarification raisonnable basée sur le nombre de passagers à l'image de commissions par titre de transport permettrait assurément de respecter la capacité de payer des transporteurs régionaux et cela s'inscrirait comme un geste en faveur d'une vision structurée et globale du transport collectif sur le territoire québécois.

¹⁰ Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, Décret 1166-2017, Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif- pour une réglementation intelligente, (en ligne), https://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/publications/administratives/allègement/politique_gouv_allègement.pdf

¹¹ Autorité régionale de transport métropolitain, Mission, statut, mandats et territoire, (en ligne), 2018, <http://www.artm.quebec/a-propos-de-l-artm/>



CONCLUSION

La Conférence des préfets de l'Abitibi-Témiscamingue considère que le gouvernement du Québec doit entreprendre une importante démarche de consultation visant la mise en place d'actions concrètes favorisant le maintien et le développement du transport collectif régional interurbain.

Dans le cadre de cet avis, de nombreuses avenues et pistes de solutions ont été soulevées afin d'orienter le gouvernement dans sa réflexion. De plus, la CPAT considère qu'un manque manifeste d'équité entre les différentes régions du Québec caractérise le financement des initiatives liées au transport collectif au Québec. De plus, la CPAT demande au Ministère d'assumer l'entière responsabilité en lien avec le transport intra provincial. Le premier ministre du Québec, M. Philippe Couillard, mentionnait à la suite du Sommet sur le transport aérien régional : « Nous souhaitons permettre à celles et ceux qui font le choix de vivre en région de se déplacer à des coûts abordables et, à toutes les Québécoises et Québécois qui souhaitent visiter les régions, d'avoir les moyens de le faire plus facilement. Nous voulons également que la capacité à démarrer et à croître des entreprises soit la plus équitable possible entre nos régions (...) »¹². La Conférence des préfets de l'Abitibi-Témiscamingue partage les objectifs du Premier ministre.

¹² Site du premier ministre du Québec, Communiqué, Sommet sur le transport aérien régional, Améliorer la qualité de vie des québécois en leur permettant de se déplacer plus facilement et plus rapidement, 2018, (en ligne), <http://www.premier-ministre.gouv.qc.ca/actualites/communiques/details.asp?idCommunique=3343>



RECOMMANDATIONS

- 1- Mise sur pied d'une consultation à l'image du Sommet sur le transport aérien régional pour le transport collectif régional interurbain par autobus.
- 2- Assurer une plus grande équité entre les régions du Québec au niveau des budgets octroyés au transport collectif.
- 3- Que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports assume l'entièreté de sa responsabilité relative au transport intra provincial de personnes et de marchandises effectuées par les entreprises locales comme l'autobus.
- 4- Travailler à des solutions permettant la réduction des coûts des titres de transport interurbain régional.
- 5- En cohérence avec sa Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif, le gouvernement devrait initier une analyse afin de permettre une plus grande flexibilité dans l'industrie du transport collectif par autobus.
- 6- Dans une perspective globale de mobilité durable sur tout le territoire québécois que le Ministère considère une révision ou une modulation des tarifs de location de la Gare d'autocars de Montréal.