



projet **MOBILITÉS & TERRITOIRES**

Rapport du volet 1 : Optimisation des plans de transport collectif

STRATÉGIE RÉGIONALE EN TRANSPORT DES PERSONNES AU BAS-SAINT-LAURENT



Avril 2021



CONSEIL RÉGIONAL DE
L'ENVIRONNEMENT
BAS-SAINT-LAURENT

ÉQUIPE DE RÉALISATION DU CREBSL

Recherche et analyse

Patrick Morin, directeur adjoint

Philippe Cousineau Morin, agent de développement

Rédaction

Patrick Morin, directeur adjoint

Philippe Cousineau Morin, agent de développement

Marie-Hélène Langis, chargée de projet en environnement

Révision linguistique et mise en page

Dominique Bérubé, agente de communication

Supervision et gestion

Luce Balthazar, directrice générale

Patrick Morin, directeur adjoint

Prévisions financières (mandat externe à LBA Stratégies Conseils)

Jean-François Thériault, Ing., MBA, Conseiller d'affaires

Grégoire Arsenault, CPA auditeur, CA, CA•TI, Associé responsable

À propos du Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent

Le CREBSL est un organisme de concertation régionale en matière de protection de l'environnement et de développement durable qui fut créé à la suite d'une volonté régionale en 1977. Aujourd'hui, il fait partie du RNCREQ, qui comprend seize conseils de l'environnement regroupant plus de 1 000 organismes. Le CREBSL conseille tout intervenant préoccupé par l'environnement et il soutient les principes du développement durable auprès de la communauté et des instances décisionnelles. Les principaux dossiers traités correspondent aux particularités du milieu bas-laurentien et aux attentes de plus en plus nombreuses de celui-ci.

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE RECOMMANDÉE

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DU BAS-SAINT-LAURENT. 2021. *Projet Mobilités & Territoires, Rapport du volet 1 : Optimisation des plans de transport collectif*. Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent, 105 p.

REMERCIEMENTS

Partenaires financiers

Cette étude a été rendue possible grâce à la participation financière du ministère des Affaires municipales et de l’Habitation du gouvernement du Québec dans le cadre du Fonds régions et ruralité (FRR).

Le Conseil régional de l’environnement du Bas-Saint-Laurent reconnaît également l’appui financier du Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL).

Partenaires du projet

Le CREBSL tient à remercier les élu(e)s et le personnel des huit MRC de la région : la MRC Les Basques, la MRC de Kamouraska, la MRC de La Matanie, la MRC de La Matapédia, la MRC de La Mitis, la MRC de Rimouski-Neigette, la MRC de Rivière-du-Loup et la MRC de Témiscouata. Du même souffle, il remercie le personnel et les administrateurs des transporteurs ayant collaboré au projet : Trans-Apte, Roulami, Transport Vas-Y, L’Éveil des Basques, Transport collectif rural Rimouski-Neigette, TAC de La Mitis, La Caravelle et transport collectif de la MRC de La Matanie. La contribution du Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent ainsi que des Alliances pour la solidarité (régionale et locales) du Bas-Saint-Laurent fut également précieuse dans les démarches de concertation. Le CREBSL reconnaît l’implication des élu(e)s et du personnel de la Ville de Rimouski. La RÉGÎM a contribué au projet en partageant généreusement son expertise et les apprentissages tirés de sa précieuse expérience dans le domaine du transport collectif dans une région éloignée ainsi que sur son modèle de gouvernance et de financement. Le CREBSL souligne aussi l’assistance offerte par le personnel de la direction des politiques et programmes ainsi que de la direction de programmes d’aide en transport collectif du ministère des Transports du Québec. Finalement, le CREBSL remercie toutes les personnes contactées pour circonscrire les besoins des organismes et publics cibles (municipalités, organismes communautaires, centres d’action bénévole, grands générateurs de déplacement, centres d’enseignement postsecondaire, Centre intégré de santé et de services sociaux – CISSS, consultants) pour leur précieuse collaboration.

Table des matières

RÉSUMÉ ET RECOMMANDATIONS	6
MISE EN CONTEXTE	9
Portrait de la mobilité au Bas-Saint-Laurent : un vaste territoire fortement motorisé	9
Le transport collectif et adapté au Bas-Saint-Laurent	9
Enjeux de la mobilité au Bas-Saint-Laurent	10
Historique : une décennie de démarches vers un transport régional	11
Un projet pour améliorer les plans de transport de 2017	12
LE PROJET MOBILITÉS & TERRITOIRES	14
Description	14
Objectif et vision	15
Volets du projet et leurs livrables	15
Calendrier	16
Méthodologie du volet 1	17
RÉSULTATS DE L'OPTIMISATION DES TRAJETS ET HORAIRES	19
Bas-Saint-Laurent — synthèse de la proposition régionale	20
Proposition finale de services	20
Arrimage des services locaux et régionaux	23
Prochaines étapes et recommandations régionales	25
MRC Les Basques — synthèse de la proposition pour la MRC	26
Proposition finale de services	26
Budget transport de la MRC	32
Recommandations du CREBSL à la MRC	32
MRC de Kamouraska — synthèse de la proposition pour la MRC	34
Proposition finale de services	34
Budget transport de la MRC	41
Recommandations du CREBSL à la MRC	42
MRC de La Matanie — synthèse de la proposition pour la MRC	44
Proposition finale de services	44
Budget transport de la MRC	48
Recommandations du CREBSL à la MRC	48
MRC de La Matapédia — synthèse de la proposition pour la MRC	50
Proposition finale de services	50
Budget transport de la MRC	55
Recommandations du CREBSL à la MRC	55
MRC de La Mitis — synthèse de la proposition pour la MRC	57
Proposition finale de services	57
Budget transport de la MRC	62
Recommandations du CREBSL à la MRC	62
MRC de Rimouski-Neigette — synthèse de la proposition pour la MRC	64

Proposition finale de services	64
Budget transport de la MRC	71
Recommandations du CREBSL à la MRC	71
MRC de Rivière-du-Loup — synthèse de la proposition pour la MRC	73
Proposition finale de services	73
Budget transport de la MRC	81
Recommandations du CREBSL à la MRC	81
MRC de Témiscouata — synthèse de la proposition pour la MRC	83
Proposition finale de services	83
Budget transport de la MRC	89
Recommandations du CREBSL à la MRC	89
GOVERNANCE ET FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF	91
La régie intermunicipale de transport.....	91
Budget	94
Charges prévisionnelles	94
Revenus prévisionnels	95
État des résultats prévisionnels et excédent	100
CONCLUSION.....	101
BIBLIOGRAPHIE	102
ANNEXES.....	104
1. Fiche-résumé de 2 pages du projet <i>Mobilités & Territoires</i>.....	104
2. Questions et réponses à l’intention des décideurs	104
3. Les documents personnalisés à chaque MRC	104
MRC de La Matanie.....	104
MRC de La Mitis	104
MRC de La Matapédia.....	104
MRC de Rimouski-Neigette	104
MRC Les Basques	105
MRC de Témiscouata	105
MRC de Rivière-du-Loup	105
MRC de Kamouraska.....	105
4. Prévisions financières (LBA Stratégies Conseils)	105

RÉSUMÉ ET RECOMMANDATIONS

À la suite de la réception des plans de transport en 2017, les intervenants du Bas-Saint-Laurent ont réitéré la priorité régionale en transport collectif et ont soutenu l'initiative du Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (CREBSL) en ce sens. Le projet *Mobilités & Territoires* a ainsi vu le jour grâce à la participation financière du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) du gouvernement du Québec dans le cadre du Fonds régions et ruralité (FRR)¹ et du Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL). Le projet permet d'apporter une cohésion régionale aux offres de transport présentes dans les huit municipalités régionales de comté (MRC) en améliorant l'efficacité des trajets offerts en plus d'assurer une connectivité et une complémentarité d'une MRC à l'autre pour les usagers.

À l'issue d'une concertation menée en 2020 dans le cadre du projet, le CREBSL propose le déploiement d'une stratégie régionale en transport des personnes qui **vise à connecter neuf réseaux de transport locaux, soit ceux des 8 MRC et de la Ville de Rimouski, à l'aide de 10 minibus accessibles universellement et qui pourraient être électrifiés. Ces minibus desserviraient 13 circuits régionaux qui permettraient de se déplacer partout au Bas-Saint-Laurent et vers l'extérieur de la région.** L'ensemble des trajets et horaires proposés permettrait aux citoyens d'avoir notamment accès aux services de santé et d'éducation postsecondaire régionaux, que ce soit pour de courtes ou plus longues distances. La mise en place du projet permettrait la création d'une vingtaine de nouveaux emplois en plus d'assurer une plus grande autonomie régionale en termes de transport des personnes. Le Bas-Saint-Laurent pourrait également devenir **la première région à offrir un service de transport collectif avec des minibus électriques.** En complémentarité de ces nouveaux services, la stratégie régionale en transport des personnes vise également à améliorer l'autopartage, le covoiturage rural en plus d'élaborer et de réaliser une campagne de promotion des services de mobilité durable.

Le CREBSL recommande que la gouvernance et le financement des nouveaux services de transport collectif soient orchestrés par **la mise en place d'une régie intermunicipale de transport composée des 8 MRC du Bas-Saint-Laurent.** Le conseil d'administration de la régie serait formé de 8 administrateurs désignés, soit un par MRC. La régie serait responsable de l'administration des revenus en transport collectif, incluant ceux provenant d'une **majoration de la taxe sur l'essence à la pompe** partout au Bas-Saint-Laurent. Pour ce faire, une demande devra être déposée au gouvernement du Québec. Les sommes ainsi amassées seront entièrement réinvesties dans le financement du transport collectif de la région. Cette approche a déjà fait ses preuves dans la région de la Gaspésie avec la Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM). De plus, les élus du Bas-Saint-Laurent connaissent déjà les rouages des régies régionales, que ce soit en énergie ou en transport aérien.

Pour la mise en place de ces importants jalons, le CREBSL recommande de **mandater le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL)** pour piloter un comité régional qui serait responsable de la création d'une **régie intermunicipale** et de la demande de **majoration de la taxe** sur le carburant. Pour ce faire, chaque MRC devra adopter une résolution à cet effet au printemps 2021 en plus d'une résolution analogue tenant compte du statut particulier de la Ville de Rimouski, qui conserverait sa compétence en transport de personnes dans le scénario privilégié.

Dans ce rapport, le CREBSL dépose l'ensemble du travail réalisé dans le cadre du volet 1 de son projet (optimisation des trajets et horaires) ; il poursuivra par ailleurs son travail sur le volet électrification, le volet accompagnement de la démarche régionale et la promotion.

¹ Antérieurement nommé Fonds d'appui au rayonnement des régions (FARR).

Le CREBSL propose également des recommandations à moyen terme et long terme visant la poursuite de la concertation régionale en transport. **Voici les recommandations régionales du CREBSL à la suite de la réalisation du volet 1 du projet *Mobilités & Territoires* :**

COURT TERME (PRINTEMPS 2021)

1) Intégrer la stratégie régionale en transport des personnes par l'adoption au printemps 2021 d'une résolution visant les trois éléments suivants (*responsables : les 8 MRC et la Ville de Rimouski*) :

- a) Mandater le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL) pour réaliser les démarches reliées à la création d'une régie et en assurer le suivi ;
- b) Créer une régie intermunicipale de transport collectif avec les 8 MRC du Bas-Saint-Laurent ;
- c) Demander au gouvernement du Québec la majoration de la taxe sur les carburants à la pompe au Bas-Saint-Laurent.

MOYEN TERME (D'ICI LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

2) Poursuivre la concertation pour l'arrimage entre les services existants et les nouveaux services :

- a) Préparer localement l'arrimage entre les trajets et horaires des transporteurs et les nouveaux services régionaux, incluant les rabattements (*responsables : transporteurs*) ;
- b) Débuter le travail d'optimisation du service périurbain de la Ville de Rimouski et du service rural de la MRC de Rimouski-Neigette en fonction des nouvelles modalités de gouvernance et de financement convenues via la concertation menée par le CRDBSL en amont de l'implantation des nouveaux services (*responsables : transporteurs*) ;
- c) Accompagner la régie régionale dans la mise en place des services proposés pour la MRC et la région. Il s'agit d'optimiser les opérations : choix des lieux de destination dans les centralités, sélection des arrêts dans les municipalités répondant aux critères de transport et d'aménagement du territoire, harmonisation des services à la clientèle, intégration tarifaire entre les services, dossier de la tarification sociale tel que travaillé actuellement par les Alliances pour la solidarité, choix des véhicules, etc. (*responsables : MRC, régie et transporteurs*).

3) Finaliser la réflexion sur l'électrification des nouveaux services et étudier la possibilité d'électrifier les services existants, à l'issue des contrats courants, notamment en détaillant les données opérationnelles nécessaires à cette évaluation (*responsables : CREBSL, MRC et transporteurs*).

4) Déposer une demande d'aide financière pour la création d'une table de concertation régionale en transport collectif auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ). Ce financement permettrait de pérenniser et d'élargir les travaux de concertation entrepris par le CREBSL dans son projet et les travaux de coordination du CRDBSL dans son mandat de création d'une régie (*responsable : CRDBSL*).

5) Travailler de concert avec les territoires limitrophes à l'ouest (MRC L'Islet), à l'est (RÉGÎM en Gaspésie) et au sud (Nouveau-Brunswick) pour améliorer les arrimages nécessaires. Pour le trajet vers L'Islet, le partage du financement du service entre Saint-Jean-Port-Joli et La Pocatière est à discuter (*responsables : régie et transporteurs*).

6) Poursuivre l'optimisation des services de transport durable :

- a) En fonction des priorités de travail spécifiques et des orientations de chacune des MRC, telles que détaillées dans leurs rapports respectifs (*responsables : MRC et transporteurs*);
- b) En fonction des priorités de travail régionales : intégrer à la stratégie régionale les initiatives de covoiturage et d'autopartage électrique, les outils technologiques (billettique, information clientèle, etc.) ainsi que le devenir du transport interurbain, des dessertes fluviales et aériennes (*responsables : régie et MRC*);
- c) Créer un comité technique des transporteurs visant l'échange des bonnes pratiques, une meilleure intégration régionale et une harmonisation des pratiques (*responsable : régie*).

7) Améliorer la planification municipale, des MRC et régionale en intégrant l'aménagement du territoire et la mobilité durable, à l'instar des recommandations de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec (responsables : MRC et municipalités) :

- a) Les interventions des acteurs municipaux et privés peuvent avoir un impact positif sur la viabilité du transport collectif : choix de localisation des activités et emplois, aménagement de transport actif (supports à vélo sur les minibus, flottes de vélo en libre-service, etc.), accessibilité universelle, etc. ;
- b) Approfondir l'intégration de cette préoccupation dans les outils de planification des municipalités et de la MRC.

8) Sensibiliser la population et les acteurs à la mobilité durable, en faire la promotion et appuyer les initiatives en ce sens. Il s'agit de faire connaître les services mis en place, les avantages individuels et collectifs de la mobilité durable et de faciliter l'acceptabilité sociale pour les changements à venir. Deux initiatives complémentaires devraient être menées (responsables : CREBSL, MRC, régie et municipalités) :

- a) Élaborer un plan de communication distinct pour les services de santé, avec le CISSS du Bas-Saint-Laurent comme partenaire principal, afin de faciliter la prise de rendez-vous et la sélection de plages horaires pour les clients empruntant les services régionaux en transport collectif ;
- b) Établir une concertation continue avec les grands générateurs de déplacement incluant les employeurs et institutions d'enseignement postsecondaire. L'idée est de bien faire connaître les services et d'arrimer les horaires respectifs avec les besoins.

MISE EN CONTEXTE

Portrait de la mobilité au Bas-Saint-Laurent : un vaste territoire fortement motorisé

Au Bas-Saint-Laurent, ce sont près de 500 millions de litres de produits pétroliers qui sont consommés chaque année. Le secteur des transports en consomme 85 % étant donné la faible présence industrielle dans la région. Tous secteurs confondus, 55,8 % du pétrole est consommé par les véhicules de promenade (voitures)². Le transport personnel est donc responsable d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Bas-Saint-Laurent. C'est pourquoi les efforts de réduction de consommation des énergies fossiles doivent être investis prioritairement dans ce secteur.

Dans un contexte de centralisation de certains services publics, communautaires et de santé, la grande consommation de produits pétroliers dans le transport des personnes s'explique notamment par les distances à parcourir afin de se déplacer vers les plus grandes villes. Le Bas-Saint-Laurent compte une population de près de 201 000 habitants répartis sur un vaste territoire couvrant 22 184 km. Près de 60 % de la population vit dans les 13 villes principales, les autres habitants étant répartis dans de petites municipalités plus éloignées, pour un total de 114 municipalités sur le territoire³.

Finalement, la région du Bas-Saint-Laurent compte une population vieillissante, ce qui représente un enjeu démographique important. Sa population est la plus âgée au Québec, ce qui amène différents défis en termes de mobilité des personnes. Il y a donc lieu d'adapter l'offre de services de transport, pour offrir plus de choix, plus de choix durables.

Le transport collectif et adapté au Bas-Saint-Laurent

Il est important de rappeler que le transport collectif existe déjà sur le territoire bas-laurentien. En effet, chacune des 8 MRC du Bas-Saint-Laurent ainsi que la Ville de Rimouski possèdent leur propre service de transport **adapté et collectif** pour un total de 9 réseaux de transport (en excluant le transport scolaire, le transport bénévole, le transport médical, etc.). Le présent projet propose uniquement des changements au niveau du transport collectif, ce qui implique que les services de transport adaptés seraient maintenus dans leur forme actuelle (mêmes transporteurs locaux).

² CREBSL, « [Diagnostic énergétique régional](http://crebsl.com/documents/pdf/energie/diagnostic_energetique_bsl-version_finale_2013-04-10.pdf) », avril 2013, URL : [http://crebsl.com/documents/pdf/energie/diagnostic_energetique_bsl-version_finale_2013-04-10.pdf]

³ [Bas-Saint-Laurent et ses territoires > Emploi-Québec \(gouv.qc.ca\)](http://gouv.qc.ca)

Voici un tableau présentant les transporteurs impliqués dans chacune des MRC et dans la Ville de Rimouski :

Territoire desservi	Transporteur local	Site internet du transporteur
MRC Les Basques	L'Éveil des Basques	eveildesbasques.org/index.php?id=5
MRC de Kamouraska	Trans-apte inc.	transapte.com
MRC de La Matanie	MRC de La Matanie	mrcdematane.qc.ca/services_transport_collectif.html
MRC de La Matapédia	La Caravelle inc.	transportlacaravelle.com
MRC de La Mitis	TAC de La Mitis	tacmitis.org
MRC de Rimouski-Neigette	Transport collectif rural Rimouski-Neigette Transport adapté	transportrn.ca mrcrimouskineigette.qc.ca/transport/transport-adapte
MRC de Rivière-du-Loup	Transport Vas-y inc.	transportvasy.qc.ca
MRC de Témiscouata	Roulami	facebook.com/Transport-Roulami-1919677728250453
Ville de Rimouski	Société des transports de Rimouski	rimouskibus.com

Enjeux de la mobilité au Bas-Saint-Laurent

L'analyse des besoins de la région relatifs à la mobilité a permis de cibler des enjeux environnementaux, sociaux et économiques. En effet, la mobilité est déterminante pour la réalisation d'un vaste éventail d'activités régulières et quotidiennes, et ce, particulièrement sur un grand territoire comme le Bas-Saint-Laurent. Outre une contribution à la réduction des émissions de GES, l'amélioration des services de transport collectif permet également de supporter l'accès aux services spécialisés régionaux (notamment en santé pour une population vieillissante), d'améliorer l'inclusion sociale pour une population dispersée, d'assurer l'accroissement de la mobilité pour les travailleurs et les étudiants postsecondaires et finalement, de répondre aux coupures de services en transport (autobus voyageur, train, dessertes aériennes et fluviales). Voici un bref sommaire des enjeux sociaux, économiques et environnementaux touchés :

Enjeux sociaux :

- Donner accès aux services spécialisés régionaux pour une population vieillissante, notamment en santé
- Améliorer l'inclusion sociale et les déplacements pour les groupes vulnérables
- Accroître la mobilité pour les travailleurs, les étudiants, etc.
- Contrer la diminution des services de transport
- Maintenir des personnes dans leurs milieux de vie pour une occupation dynamique du territoire

Enjeux économiques :

- Baisser le coût du transport pour les ménages, qui est le deuxième poste de dépenses
- Rendre attractif le territoire en bonifiant les services offerts à la population
- Attirer des travailleurs pour les postes vacants et stimuler la création d'entreprises par un territoire mieux desservi
- Éviter les fuites commerciales internationales (voitures et pétrole)

Enjeux environnementaux :

- Diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES)
- Stimuler la mobilité durable et la réduction de la dépendance à l'automobile
- Accroître l'électrification et l'autonomie énergétique

Historique : une décennie de démarches vers un transport régional

Au cours des dernières années, plusieurs actions ont été posées au Bas-Saint-Laurent dans le but d'instaurer un réseau de transport collectif régional. Le transport a d'abord été jugé prioritaire dans le plan de développement régional 2007-2012 (CREBSL, 2007). Dans le plan de développement régional 2013-2018, une des stratégies visées afin d'agir pour la vitalité des communautés rurales était de s'assurer que tous les citoyens de la région bénéficiaient d'une mobilité durable notamment en favorisant le développement des transports actifs et collectifs accessibles pour toutes et tous (CREBSL, 2013).

En mai 2019, la région a tenu le *Rendez-vous des partenaires du développement régional* afin d'identifier des objectifs transversaux prioritaires pour le développement du Bas-Saint-Laurent pour la période 2019-2022 et de maintenir les six priorités régionales établies en 2017. Les actions à prioriser pour la période 2019-2022 définies lors de cet événement sont en lien avec les objectifs transversaux prioritaires identifiés. Un de ces objectifs transversaux est de **mettre en place un service de transport collectif intégré et accessible**. Afin d'y parvenir, deux actions sont à privilégier, soient **mettre en place une régie intermunicipale permettant d'assurer un fonctionnement efficace et pérenne et consolider l'adhésion des partenaires**⁴.

En 2014, la réduction de la desserte offerte par Orléans Express a suscité de vives réactions régionales. Le milieu s'y est opposé lors des audiences publiques de la Commission des transports du Québec sur la demande de réduction de services d'Orléans Express. Le CREBSL a d'ailleurs émis des recommandations dans un avis déposé à la Commission. La première de ces recommandations était que le transport par autocar soit considéré comme un « service essentiel » par la Commission des transports du Québec et le gouvernement du Québec⁵.

Cette mobilisation régionale a mené au lancement d'un appel d'offres pour la réalisation de plans de transport en 2014. Ces plans de transport ont été réalisés par Gestrans en 2016-2017 et ont été financés par le *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif et son financement — Volet II*. De son côté, le CREBSL a réalisé une étude sur l'électrification des transports collectifs entre 2016 et 2018 (CREBSL, 2018), financée par le programme Action-Climat Québec du Fonds d'action québécois pour le développement durable (FAQDD). Le CREBSL a pu présenter les résultats de cette étude lors d'un [Forum sur la mobilité durable et les changements climatiques](#) ainsi qu'à l'occasion d'une tournée des conseils des maires des 8 MRC de la région. Cette tournée s'est réalisée conjointement avec le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL). L'objectif était que chacune des 8 MRC adopte une résolution sur la majoration de la taxe sur l'essence et sur la mise en place d'une régie intermunicipale (2018). La majorité des MRC étaient en accord, mais comme l'unanimité est essentielle et qu'elle n'a pas été obtenue, cela n'a pas abouti.

À la suite des élections municipales de 2017, le CRDBSL et le CREBSL ont poursuivi les démarches de concertation afin d'atteindre l'unanimité. Pour ce faire, des ateliers pour les élus et les transporteurs ainsi que des présentations sur

⁴ [Fonds d'appui au rayonnement des régions \(FARR\) - Priorités régionales \(Bas-Saint-Laurent\) \(gouv.qc.ca\)](#)

⁵ CREBSL, « Orléans Express : AVIS du CREBSL déposé aux audiences de la Commission des transports du Québec », 29 août 2014, URL : [\[http://crebsl.com/energie/?id=avis_crebsl-orleans_express-audiences_commission_transports&a=2014&q=orl%C3%A9ans+express\]](http://crebsl.com/energie/?id=avis_crebsl-orleans_express-audiences_commission_transports&a=2014&q=orl%C3%A9ans+express)

la structure d'une régie et la majoration de la taxe (par la RÉGÎM), le transport inter-MRC (par TAC Mitis) et l'électrification (par le CREBSL) ont été réalisés en 2019. Le projet a par la suite reçu l'appui des élus du Bas-Saint-Laurent. Cependant, les élus ont identifié l'optimisation des trajets et horaires comme étant préalable à la création d'une régie et à la majoration de la taxe sur l'essence.

C'est dans ce contexte que le CREBSL, en collaboration avec ses partenaires, a mis sur pied et déposé le projet *Mobilités & Territoires* au Fonds d'appui au rayonnement des régions (FARR). La proposition du CREBSL a été retenue par les décideurs régionaux et le projet a ainsi obtenu le financement en décembre 2019. L'objectif du projet est de déployer la mobilité durable au Bas-Saint-Laurent par le transport collectif, l'électrification et l'autopartage d'ici 2023.

Un projet pour améliorer les plans de transport de 2017

La demande régionale pour des plans de transport visait initialement à répondre à la baisse de desserte du transport interurbain. Le projet *Mobilités & Territoires* est plus global et souhaite prendre en compte d'autres enjeux prioritaires pour la mobilité dans la région. Ce sont les besoins locaux qui doivent être priorisés, pour ensuite penser aux besoins de connexion avec les autres régions du Québec. Le travail de concertation, dans chaque MRC, a donc été d'actualiser les besoins dits intra-MRC, pour ajouter ensuite les besoins inter-MRC (et non la logique inverse ; voir la description du projet).

Le portrait régional présenté dans le rapport de 2017 de Gestrans (voir les chapitres 2 et 3 du rapport Gestrans, 2017a) a servi de base de travail puisqu'il comprenait des informations pertinentes en lien avec les transports (démographie, indicateurs socioéconomiques, lieux d'études, aînés, personnes avec des limitations fonctionnelles, offres de transport et besoins en transport). Dans le cadre de l'étude de Gestrans, un sondage sur les habitudes de transport des résidents incluant les principales destinations régionales a été réalisé. Ce sondage a touché 4 822 répondants répartis en proportion des municipalités de résidence. Il constitue une base solide de l'étude de marché pour les besoins de déplacement. Le CREBSL a effectué une lecture critique des éléments contenus dans le rapport de Gestrans. **L'organisation conclut qu'il n'y a pas de changements majeurs, d'un point de vue régional, sur le portrait présenté.**

Avec les quelques années de recul, voici certains éléments qui s'ajoutent au portrait :

- Le vieillissement de la population s'est accentué et la part de la population du Bas-Saint-Laurent par rapport à la population du Québec a poursuivi son déclin⁶.
- Les milieux ruraux perdent de la population au profit des centralités et la concentration des services se poursuit dans plusieurs secteurs. On pense par exemple aux spécialités médicales, de plus en plus centralisées dans les hôpitaux et cliniques régionales⁷ ainsi qu'à l'offre commerciale qui se raréfie, à la fois au profit des grandes surfaces et de la transition vers le commerce en ligne.
- En parallèle, l'offre de transport se restreint (aérien, rail, bateaux, autocar⁸, etc.), alors que la présence de la voiture est toujours plus importante, notamment chez les aînés⁹.

⁶ [Institut de la Statistique du Québec](#), page consultée le 16 juin 2020.

⁷ Radio-Canada, « [Bas-Saint-Laurent : fusion de services entre les centres de santé de l'Est | Radio-Canada.ca](#) », 18 juin 2019

Radio-Canada, « [Projet de loi 10 : fusion de 27 agences et établissements dans l'Est](#) », 18 juin 2019

Le Devoir, « [Réforme Barrette: des régions estiment être moins bien servies par le système de santé](#) », 5 mai 2018

⁸ Radio-Canada, « [Le transport collectif quasi absent de l'Est-du-Québec](#) », 27 janvier 2021

⁹ Fondation David Suzuki, « [L'état de l'automobile au Québec : constats, tendances et conséquences](#) », octobre 2020, URL : [\[https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2020/10/Rapport_Fondation-David-Suzuki-Final-Part1-Dependance-auto-10.2020.pdf\]](https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2020/10/Rapport_Fondation-David-Suzuki-Final-Part1-Dependance-auto-10.2020.pdf)

-
- La pénurie de main-d'œuvre frappe de plein fouet les employeurs de la région¹⁰.
 - L'urgence climatique est de mieux en mieux saisie et tous les secteurs de la société empruntent, à leur rythme, la voie de la décarbonisation des activités pour la prochaine génération¹¹.
 - La [Politique de mobilité durable 2030](#) du gouvernement du Québec donne des orientations claires pour la mobilité pour nos régions, en cohérence avec les orientations de l'actuel projet.
 - Les percées de l'électrification sont maintenant connues et reconnues et constituent d'ailleurs le socle de politiques gouvernementales comme le [Plan pour une économie verte](#) du gouvernement du Québec.

Ces éléments renforcent la nécessité d'améliorer la mobilité régionale sans voiture, tel que proposé par les plans de transport. Cependant, les trajets et horaires proposés en 2017 dans ces plans de transport n'apparaissent pas suffisamment arrimés avec les besoins et réalités du milieu. C'est pourquoi le CREBSL, avec son expérience en concertation régionale, est devenu le promoteur du projet *Mobilités & Territoires* qui inclut un important volet de consultation des milieux.

¹⁰ Les Affaires, « [Une pénurie de travailleurs touche le Bas-Saint-Laurent](#) », 9 février 2019.

¹¹ L'Avantage, « [Le statut du conseil climat de la MRC Rimouski-Neigette sera officialisé](#) », 14 septembre 2020
Un point cinq, « [Déclarer l'urgence climatique, et après ?](#) », 16 février 2021.

LE PROJET MOBILITÉS & TERRITOIRES

Description

Le projet *Mobilités & Territoires* vise à appuyer les MRC du Bas-Saint-Laurent dans le développement du transport collectif régional et à élargir sa portée vers la mobilité durable. Pour ce faire, le projet a été divisé en trois volets. Le premier volet vise à optimiser les trajets et horaires déjà proposés en 2017 en fonction des besoins du milieu afin de permettre la concrétisation du transport collectif régional intra et inter MRC. Le deuxième volet concerne l'électrification des transports collectifs, ce qui soutiendrait également l'électrification des transports individuels et de l'autopartage. Finalement, le troisième volet est un volet d'accompagnement afin de tirer profit de l'expertise en électrification du CREBSL, de sa connaissance du dossier du transport collectif et de sa capacité à susciter l'adhésion et l'utilisation de l'ensemble des services actuels et futurs. Ce projet pave donc la voie de la mobilité intégrée, où différents modes de transport fonctionnent de façon décloisonnée et complémentaire via une plateforme technologique choisie de façon concertée facilitant l'interconnectivité.

Les services proposés par le projet *Mobilités & Territoires* peuvent représenter une économie importante en transport pour les utilisateurs et leur ménage. Son déploiement permet d'augmenter l'attractivité du territoire en attirant des travailleurs pour les postes vacants, de stimuler la création d'entreprises grâce à un meilleur accès aux travailleurs de toute la région et d'éviter les fuites commerciales liées aux achats de voitures et de pétrole. Voici les principaux avantages attendus du projet :

- Des grands axes reconnectés par un réseau interurbain
- Des territoires mieux desservis
- Des municipalités rurales avec au moins un service de mobilité durable
- Des décideurs régionaux autonomes pour les décisions et services
- Une attractivité régionale accrue
- Une occupation dynamique du territoire
- Un développement durable
- Une mobilité intégrée
- Une interconnectivité et un arrimage des services
- Des services, études et emplois accessibles
- Un positionnement face aux changements climatiques

Les principaux bénéficiaires des services proposés de transport collectif sont les étudiants postsecondaires, les aînés (besoins en santé), les personnes vulnérables, les transporteurs locaux ainsi que les institutions, commerces ou industries qui seraient desservis au bénéfice de leurs employés et clientèle. L'existence de ces nouveaux services en transport collectif est un préalable nécessaire avant d'être en mesure de bonifier davantage l'offre de transport plus spécifiquement dédiée aux travailleurs, bien que les trajets proposés et les services locaux existants permettent de répondre partiellement à leurs besoins.

Objectif et vision

« DÉPLOYER LA MOBILITÉ DURABLE AU BAS-SAINT-LAURENT PAR LE TRANSPORT COLLECTIF, L'ÉLECTRIFICATION ET L'AUTOPARTAGE D'ICI 2023. »

Le CREBSL vise à développer un service répondant aux besoins des citoyens et s'adaptant aux réalités du territoire. La mise en œuvre du projet vient compléter et bonifier l'offre de services en transport collectif et en transport adapté déjà en place.

Volets du projet et leurs livrables

Le projet *Mobilités & Territoires* comporte trois volets :

Volet 1 — optimiser les trajets et horaires

- Amélioration des trajets et des horaires intra et inter MRC de futurs circuits de minibus et de taxibus

La proposition contenue dans ce rapport permet de relier les neuf réseaux de transport existants dans les huit MRC du Bas-Saint-Laurent et dans la Ville de Rimouski grâce à des autobus, des taxibus et de l'autopartage. Elle permet de se déplacer d'une municipalité à une autre, mais également d'une MRC à une autre ainsi qu'à l'extérieur de la région. Pour y arriver, le CREBSL a d'abord optimisé le système régional sur la base des besoins et des demandes intra-MRC pour ensuite rechercher les opportunités de connexions inter-MRC dans l'optique des besoins concertés, des connexions à l'extérieur du Bas-Saint-Laurent, etc. De plus, afin de soutenir une prise de décision éclairée, le CREBSL a mandaté une firme-conseil spécialisée afin de produire un budget détaillé sur la base des trajets et horaires proposés.

Le projet produira différents livrables à même d'apporter une contribution à l'avancée de la mobilité durable au Bas-Saint-Laurent. Voici le livrable pour le volet 1 du projet :

- **Rapport comprenant les trajets et horaires de transport collectif intra et inter MRC**

Volet 2 — Électrification des transports et autopartage

- Électrification des transports collectifs (minibus et taxibus) et de l'autopartage
- Coordination et soutien financier au réseau de bornes de recharge

Pour soutenir l'électrification des transports, des infrastructures de recharge sont essentielles. Au Bas-Saint-Laurent, grâce à l'étude du CREBSL sur l'électrification des transports collectifs, le réseau de bornes de recharge rapides pourrait tenir compte des besoins du transport collectif définis lors du volet 1 afin d'installer des bornes partagées pour le transport individuel et collectif. Ce volet est essentiel pour maintenir la possibilité d'opter pour des véhicules électriques et de les mettre en service au cours des prochaines années. Des bornes de recharge de destination (ou bornes lentes) sont aussi nécessaires afin de permettre la recharge des véhicules lors des arrêts plus longs. Tout au long de l'évolution du réseau de bornes, afin de maximiser leur utilisation par les usagers, le CREBSL veillerait à diffuser les nouveaux sites et à les inscrire dans les répertoires existants (ex. : plateformes ChargeHub ou PlugShare).

L'autopartage de véhicules électriques est une voie d'avenir. Le CREBSL propose d'inclure dans ce volet des démarches afin qu'il y ait au moins un véhicule électrique en autopartage dans chaque MRC. Afin d'en maximiser l'utilisation et l'efficacité, il est possible de les faire fonctionner en réseau selon les expériences en cours dans d'autres régions. Voici les livrables pour le volet 2 du projet :

- **Rapport sur le déploiement des bornes de recharge électrique**
- **Rapport sur l'autopartage**

Volet 3 — Accompagnement

- Mise en place du système régional
- Veille technologique
- Identification des besoins de développement
- Sensibilisation et promotion auprès de la population à propos des options de mobilité durable

Pour conclure le projet, le volet 3 a été conçu pour offrir un accompagnement en transport collectif afin de positionner le Bas-Saint-Laurent comme un leader de la mobilité durable en région. Cela pourrait se traduire par une collaboration aux étapes administratives devant être entreprises, par exemple pour la mise en place d'une régie intermunicipale ou pour le financement du service. Le CREBSL est particulièrement bien placé puisqu'il suit le dossier du transport collectif régional depuis le début et qu'il a développé des partenariats clés avec plusieurs intervenants importants (ex. : RÉGÎM, MTQ, Hydro-Québec, transporteurs). L'accompagnement offert par le CREBSL dans ce volet s'étendra à la préparation de l'opération des véhicules. Par exemple, des formations sur l'écoconduite dans le cas des véhicules à essence ou des formations sur les véhicules électriques pourraient être offertes.

Le projet inclut également l'élaboration d'une campagne de sensibilisation et de promotion auprès du grand public, des travailleurs, des étudiants et autres publics cibles. Cette campagne pourrait mettre en valeur l'étendue de l'offre en mobilité durable sur le territoire (transport collectif, actif, covoiturage, autopartage, etc.). Finalement, le CREBSL propose de maintenir une veille tout en identifiant les besoins de développement afin de saisir les opportunités, et ce, en concertation avec les acteurs du Bas-Saint-Laurent. Voici les livrables pour le volet 3 du projet :

- **Campagne de sensibilisation et de promotion sur la mobilité durable**
- **Synthèse des accompagnements**
- **Rapport sur les besoins de développement et ultérieurs en mobilité intégrée**

Calendrier

Volets	2020		2021		2022		2023	
1. Optimisation des trajets et horaires								
2. Préparation de l'électrification								
3. Accompagnement								

Méthodologie du volet 1

La présente section décrit la méthode de travail du volet 1 du projet *Mobilités & Territoires*, essentiellement la consultation des différents partenaires sur les besoins en transport. Il est important de rappeler que les volets 2 et 3 du projet seront complétés à la suite de la réalisation du présent rapport.

Analyse documentaire

Le CREBSL a utilisé les déterminants classiques de planification des transports ainsi que les données des plans de transport et de leurs sondages pour réviser les propositions existantes de trajet. Par exemple, les bassins de population, les lieux d'origine et de destination, les déterminants sociodémographiques, les options existantes de transport et leurs coûts ainsi que les dynamiques de développement territorial (concentration des emplois, activités, secteurs résidentiels, etc.) ont été révisés. Il est important de noter que Gestrans a produit un rapport régional (Gestrans, 2017a), mais également un rapport pour chacune des 8 MRC du Bas-Saint-Laurent (Gestrans, 2017b ; c ; d ; e ; f ; g ; h ; i). Les rapports de Gestrans de chacune des MRC ont donc été consultés en plus de certains documents locaux complémentaires jugés pertinents (ex. ceux des Alliances locales pour la solidarité). La liste des documents consultés est présentée en annexe.

Budget

Afin de soutenir une prise de décision éclairée, le CREBSL a mandaté une firme-conseil spécialisée (LBA Stratégies Conseils) afin de produire un budget détaillé sur la base des trajets et horaires proposés. Pour plus de détails, il est possible de consulter le budget dans la partie *Gouvernance et financement du transport collectif*.

Concertation des parties prenantes

Une rencontre de démarrage a été sollicitée avec les MRC et les transporteurs dans chacune des huit MRC du Bas-Saint-Laurent au début 2020. Des réunions subséquentes de travail ou de concertations élargies ont alors été proposées. Dans plusieurs territoires de MRC, les comités des chantiers transport des Alliances pour la solidarité ont fait office de comités élargis de concertation. Ces deuxièmes étapes ne se sont pas toutes réalisées, notamment en raison du confinement des milieux de travail.

Pour pallier la diminution du nombre de rencontres, le CREBSL a organisé une consultation ciblée visant à corroborer, qualitativement et quantitativement :

- les informations fournies par les transporteurs et les MRC ;
- les informations sociodémographiques existantes (plans de transport, Institut de la Statistique du Québec, Statistique Canada, MRC, etc.) ;
- les données des plans de transport de 2017 (Gestrans, 2017a ; b ; c ; d ; e ; f ; g ; h ; i) ;
- les résultats des consultations réalisées par les Alliances locales, le cas échéant.

Les principaux intervenants consultés ont été divisés en deux grands groupes. L'étendue des personnes consultées dans ces deux groupes a varié en fonction des attentes des MRC respectives, du degré de certitude des données existantes et de la mobilisation souhaitée. Voici la composition de ces deux groupes :

- (A) les générateurs de déplacement, qu'ils soient institutions scolaires, de santé, employeurs, centre de services ou autres destinations quantitativement importantes. On souhaite y requérir les données à jour

et/ou existantes sur les horaires pratiqués, le profil de clientèle et les habitudes de transport existantes, le potentiel d'accueil de meilleurs services de mobilité durable, etc.

- (B) les intervenants ayant connaissance des demandes en transport de la population pour avoir les données à jour et/ou existantes sur les problématiques particulières de transport, le potentiel de croissance, les besoins non comblés, etc. On songe entre autres aux responsables d'organismes communautaires, sociaux et de santé ainsi qu'aux responsables d'organismes en employabilité, aux agents de développement et aux élus. Les Alliances pour la solidarité rassemblent habituellement ces intervenants.

Les intervenants ont été consultés sur la base d'une « Fiche du portrait local » (voir annexe 3.X.1 de chaque MRC). L'objectif était de vérifier si les informations étaient exactes, complètes et à jour. Des pistes d'informations complémentaires ont été utilisées pour approfondir certaines réponses. Pour ce faire, des appels téléphoniques et/ou des courriels ciblés auprès des intervenants jugés les plus pertinents par le CREBSL et les MRC ont permis de discuter :

- de l'évolution des clientèles en besoins de transport (par exemple, le bassin de la cohorte vieillissante/perte d'autonomie) ;
- de l'évolution des demandes des clientèles connues (par exemple, l'accès au réseau de données à bord des minibus est-il un incontournable pour attirer les jeunes ?) ;
- des nouveaux lieux de destination ou de résidence qui changent significativement les trajets des déplacements dans la MRC (plus de 25 personnes par jour) ;
- des changements significatifs de service qui affectent les déplacements, voir des changements de plages horaires de service (par exemple, la fin d'un service médical ou d'un programme collégial).

Propositions préliminaires et finales

Toutes ces étapes ont permis au CREBSL d'élaborer des propositions préliminaires de services de transport collectif. Ces propositions préliminaires ont ensuite été présentées au conseil des maires des huit MRC du Bas-Saint-Laurent en 2020-2021. Voici les dates des différentes rencontres tenues :

- 4 novembre 2020 pour la MRC de Rimouski-Neigette
- 23 novembre 2020 pour la MRC de Kamouraska
- 1^{er} décembre 2020 pour la MRC de La Matapédia
- 15 décembre 2020 pour la MRC de Témiscouata
- 16 décembre 2020 pour la MRC de Rivière-du-Loup
- 13 janvier 2021 pour la MRC de La Mitis
- 20 janvier 2021 pour la MRC de La Matanie
- 27 janvier 2021 pour la MRC Les Basques

Les présentations des propositions préliminaires sont disponibles en annexe (voir liens spécifiques). Les propositions finales présentées dans ce rapport incluent les optimisations apportées à la suite de ces rencontres préliminaires et de la tournée du Bas-Saint-Laurent par le CREBSL.

RÉSULTATS DE L'OPTIMISATION DES TRAJETS ET HORAIRES

Cette partie du rapport présente les propositions finales de la stratégie régionale en transport des personnes pour la région du Bas-Saint-Laurent puis pour chacune des huit MRC du territoire. Les résultats sont propres à chacune des MRC puisque la présente proposition repose sur leurs besoins respectifs (voir description et méthodologie du projet).

Il est important de noter que le présent rapport a été conçu pour contenir des rapports spécifiques à chaque MRC. Il est donc possible d'imprimer ou bien de lire la section propre à une MRC afin d'avoir l'essentiel des informations. Cela explique pourquoi certaines informations se répètent d'une MRC à l'autre ; certains éléments étant régionaux et non locaux.

projet **MOBILITÉS & TERRITOIRES**

Bas-Saint-Laurent — synthèse de la proposition régionale

La stratégie régionale en transport des personnes vise à connecter neuf transporteurs adaptés et collectifs actuellement présents sur le territoire, ceux des huit MRC et la Société de transports de Rimouski, pour en faire un véritable réseau intégré à l'échelle régionale. En se dotant d'une régie de transport régionale administrée par les représentants des MRC, la région acquiert ainsi la possibilité d'un nouveau financement majeur en transport avec la majoration de la taxe sur l'essence. Cette approche a fait ses preuves notamment en Gaspésie où une régie est en place depuis une dizaine d'années (RÉGÎM). Les détails sur les propositions de service, la gouvernance, le financement et le budget sont présentés dans des sections subséquentes du présent rapport.

Proposition finale de services

En termes de services aux citoyens, le transport collectif serait grandement accru et de meilleure qualité sur l'ensemble du territoire. Ce service se voudrait attractif, abordable, facile d'utilisation en plus de participer aux objectifs collectifs de décarbonisation de l'économie, d'occupation du territoire et d'autonomie régionale. La stratégie régionale en transport des personnes recommandée par le CREBSL comprend les quatre axes de service suivants :

- 1) La mise en place par une régie, en arrimage avec les transporteurs locaux, de **13 circuits de minibus qui parcourent plus d'une MRC**, à raison de sept jours par semaine. Ces circuits seraient sur des routes et horaires fixes, sans réservation préalable. Ils se destineraient principalement aux pôles régionaux en santé, services et éducation ainsi qu'aux terminus de transport interurbain. Les circuits proposés rejoindraient donc Rimouski ou Rivière-du-Loup, en plus des autres centralités et municipalités du territoire.
- 2) **Le transport local qui continuerait d'être assuré** par les transporteurs de MRC et de la Ville de Rimouski.
- 3) Pour accroître l'accessibilité aux services en ruralité, on compte non seulement sur l'optimisation entre le régional et le local, offrant le potentiel de redéployer graduellement les services actuels hors de l'axe 132, mais aussi sur un volet régional de **plateforme de covoiturage entre particuliers**. Cette plateforme devra s'arrimer aux autres transports collectifs et comportera des incitatifs pour les participants.
- 4) La participation à une **campagne régionale de sensibilisation aux transports durables** en 2022-2023.

Trajets et horaires proposés

Dans un premier temps, le projet propose la mise en place de treize circuits régionaux de minibus, financés par une nouvelle source de revenus régionale (voir *Gouvernance et financement du transport collectif*). Ces véhicules, qui **pourraient être électrifiés et seraient à accessibilité universelle**, circuleraient sept jours par semaine sur un horaire fixe et sans réservation. Ils permettraient de desservir des besoins en déplacement à l'intérieur des MRC, d'une MRC à l'autre ainsi que pour rejoindre les services vers l'extérieur du Bas-Saint-Laurent.

Depuis **l'est de la région**, il y aurait chaque jour de la semaine et de la fin de semaine trois départs quotidiens de Matane, deux de Causapscal et cinq depuis Mont-Joli (soit les services existants de TAC Mitis). Chaque circuit serait

connecté aux transporteurs locaux. La densité de trajets entre Mont-Joli et Rimouski est significative, car c'est là qu'il y a le plus de déplacements entre deux MRC dans toute la région.

Pour le **centre de la région**, il y aurait chaque jour de la semaine et de la fin de semaine cinq départs dans chaque direction entre Rimouski et Rivière-du-Loup sur la route 132. Ces trajets pourraient s'arrimer aux transporteurs locaux présents (Ville de Rimouski, MRC de Rimouski-Neigette, Les Basques et Rivière-du-Loup) et un minibus desservirait certaines autres routes (232, 289, 291 et 293) à raison de quelques jours par semaine.

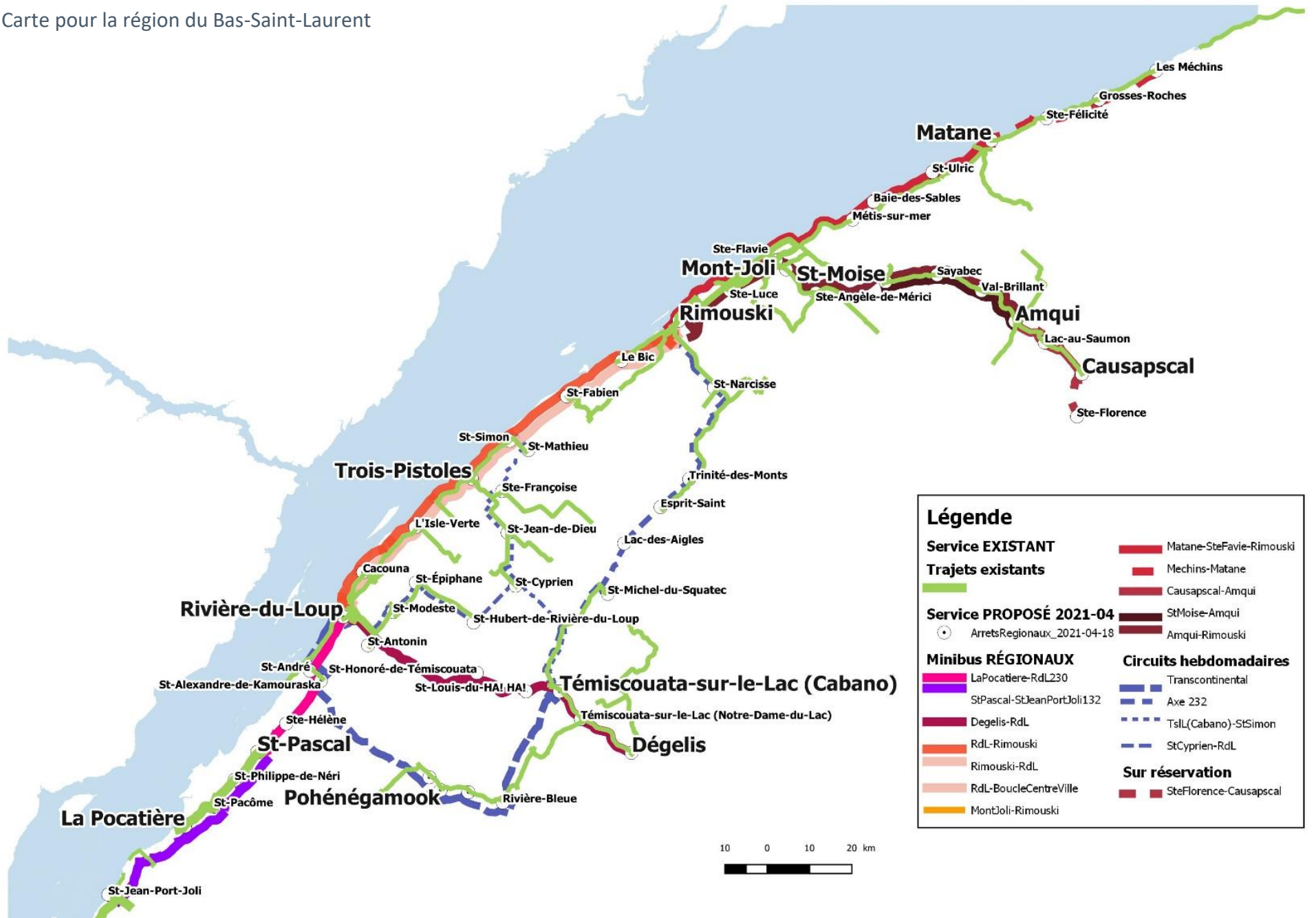
Pour l'**ouest de la région**, il y aurait chaque jour de la semaine et de la fin de semaine trois départs quotidiens depuis Dégelis et La Pocatière vers Rivière-du-Loup. Une desserte AM et PM est également proposée entre Saint-Pascal et Saint-Jean-Port-Joli. Tous les services existants en transport adapté et collectif se poursuivraient tel qu'auparavant, à l'exception des circuits modifiés ou intégrés aux circuits régionaux, comme l'inter-MRC de TAC Mitis, dont le financement proviendrait dorénavant de la source régionale.

Les horaires des différents circuits sont disponibles dans les rapports de chacune des MRC. Tous les circuits (à l'exception du circuit vers L'Islet et celui de St-Moïse) se rendent à Rivière-du-Loup ou à Rimouski, généralement pour une arrivée entre 8 h 30 et 9 h 30, un aller-retour du midi et un dernier départ entre 16 h 30 et 17 h 15. Il y a 10 minibus sur 13 circuits (voir tableau ci-dessous), car l'axe Rivière-du-Loup–Mont-Joli, plus densément peuplé, est couvert par plusieurs véhicules sur les mêmes routes.

Minibus	Circuits
A	Matanie — Rimouski (Les Méchins)
B	Causapscal — Amqui — Rimouski
(local)	Saint-Moïse — Amqui
TAC Mitis*	Mont-Joli — Rimouski
C	Rivière-du-Loup — Rimouski
D	Rimouski — Rivière-du-Loup
E	Dégelis — Rivière-du-Loup
F	La Pocatière — Rivière-du-Loup
G	Saint-Pascal — Saint-Jean-Port-Joli
H	Trajets hebdomadaires depuis Témiscouata-sur-le-Lac (Cabano) <ul style="list-style-type: none"> • Pohénégamook — Rivière-du-Loup (3 j/s) <ul style="list-style-type: none"> • Axe 232 — Rimouski (2 j/s) • Saint-Mathieu — Rimouski (1 j/s) • Saint-Cyprien — Rivière-du-Loup (1 j/s)
Total : 10 minibus	Total : 13 circuits

*Le circuit est actuellement opéré avec 2 véhicules, ce qui pourrait être maintenu ou modifié suite à l'optimisation de cet axe.

Carte pour la région du Bas-Saint-Laurent



Légende

Service EXISTANT

- Matane-SteFavie-Rimouski
- Mechins-Matane
- Causapsal-Amqui
- StMoise-Amqui
- Amqui-Rimouski

Trajets existants

- ArretsRegionaux_2021-04-18

Service PROPOSÉ 2021-04

- LaPocatiere-RdL230
- StPascal-StJeanPortJoli132
- Dégelis-RdL
- RdL-Rimouski
- Rimouski-RdL
- RdL-BoucleCentreVille
- MontJoli-Rimouski

Minibus RÉGIONAUX

- Transcontinental
- Axe 232
- TsLL(Cabano)-StSimon
- StCyprien-RdL

Circuits hebdomadaires

- Sur réservation
- SteFlorence-Causapsal

Arrimage des services locaux et régionaux

Connexions entre le local et le régional

Pour assurer un achalandage intéressant, les services régionaux devront s'arrimer aux services locaux de transport collectif, ne serait-ce que pour desservir les citoyens qui ne conduisent pas et ne peuvent pas débiter leur trajet à l'arrêt municipal. Pour la plupart des plages horaires, ces **transferts** seraient offerts par les services existants dans les MRC et dans la Ville de Rimouski et permettraient d'emprunter le service régional à partir de l'arrêt municipal prévu. La gestion des tarifs pour les clients, par exemple en utilisant qu'un seul billet à bord de deux véhicules, serait facilitée par la régie régionale. Au moment de ce rapport, l'intégration tarifaire n'était pas complétée, mais elle doit être amorcée pour la mise en place des services régionaux.

Là où les précédents plans de transport souhaitaient confier ces transferts à des rabattements par taxi partout au Bas-Saint-Laurent, le CREBSL privilégie **l'arrimage avec les transporteurs collectifs et adaptés présents sur le territoire**. Le travail de concertation a été amorcé en 2020 avec les huit MRC et devra se poursuivre en 2021 avec celles-ci ainsi qu'avec la Société de transports de Rimouski. Le résultat est similaire à ce que les transporteurs font quelques fois par année selon les besoins de la clientèle : ils révisent leurs routes. Les routes locales vont donc continuellement évoluer avec le temps, d'autant plus qu'il est question d'un transport personnalisé sur réservation (à la porte).

Les trajets et horaires régionaux présentés s'arriment avec *la plupart* des circuits locaux des routes secondaires, pour l'aller comme pour le retour vers Rimouski ou Rivière-du-Loup. Il n'était pas possible d'arrimer tous les trajets, car cela aurait grandement limité les options de déplacement à destination des centres régionaux et aurait exclu d'autres clientèles ou connexions potentielles. À titre d'exemple, le transport collectif local effectue souvent ses derniers départs avant 16 h, un horaire qui convient peu aux travailleurs ou à un retour tardif depuis l'hôpital régional.

Néanmoins, le budget de la régie prévoit éventuellement des sommes pour des **rabattements** par taxi, notamment lorsque le transport collectif local ne peut pas assurer le service. Cela exigera, lors de la planification opérationnelle (voir recommandations), de cibler quel prestataire est en mesure d'offrir le service, et ce, en fonction des municipalités concernées.

Covoiturage

La régie pourrait se doter d'une plateforme de covoiturage entre particuliers afin de compléter l'offre territoriale avec les circuits de minibus et le transport local, particulièrement là où il n'y a pas de taxi disponible pour faire des rabattements. L'intérêt de confier ce mandat à la régie est de se doter d'un outil qui soit complémentaire et arrimé avec ses propres services et ceux des transporteurs locaux. Par exemple, la plateforme pourrait :

- Faire ressortir les offres qui permettent de rejoindre un autre transport collectif ;
- Utiliser une stratégie de tarifs ou d'incitatifs pour valoriser ces déplacements (au détriment de ceux qui « concurrenceraient » les minibus) ;
- Offrir des disponibilités en dehors des heures de service (le soir après 18 h).

Finalement, en tant que spécialiste du transport et levier régional de développement, la régie serait la mieux placée pour absorber les coûts de technologie, de mises à jour et de promotion d'un tel service.

Campagne de promotion

Plusieurs des intervenants rencontrés ont identifié comme lacune la notoriété de leurs services à la population. Les citoyens doivent avoir confiance en la pérennité des services pour opter pour le transport collectif. C'est toute la proposition de la stratégie régionale qui repose sur cette vision à long terme : un financement récurrent, des services offerts pour plusieurs années, un arrimage aux besoins locaux par des décisions locales de service et une promotion continue. Deux volets promotionnels accompagnent donc la stratégie. D'abord, le CREBSL, à même le projet *Mobilités & Territoires*, lancera une campagne bas-laurentienne de promotion sur les nouveaux services mis en place en 2022-2023. De plus, la régie prévoit un budget récurrent en promotion avec un montant prévu par MRC. Cette promotion pourrait comprendre plusieurs dimensions : campagnes médiatiques de notoriété, incitatifs tarifaires à l'utilisation des services, coordination avec les milieux et employeurs, etc.

Priorités et publics cibles des nouveaux services

Les circuits proposés répondent à des besoins et des attentes différents d'une MRC à l'autre. La proposition finale de services de la stratégie régionale tente d'équilibrer les besoins spécifiques à chaque MRC, le besoin de connecter à une destination régionale à une heure raisonnable, le besoin de rejoindre le transport interurbain, etc. Cela signifie non seulement que les priorités sont différentes d'un endroit à l'autre de la région, mais aussi que certains publics sont desservis en priorité, ce qui est reflété dans les destinations proposées par circuit. Retenons néanmoins quelques priorités transversales pour l'ensemble de la région :

- **Services de santé.** Tous les circuits rejoignent en priorité un hôpital régional, notamment à Rimouski et Rivière-du-Loup, où sont concentrés beaucoup de services. Les plages horaires ont été organisées en fonction d'une présence d'une demi-journée (entre 3 h et 4 h) ou d'une journée complète (environ 7 h) à destination. Un travail de sensibilisation a de plus été entamé avec le CISSS du Bas-Saint-Laurent au sujet de la prise de rendez-vous des résidents provenant de plus loin. Puisque les plages horaires et destinations sont similaires aux services de santé, les services régionaux en services sociaux, justice, institutions et commerces spécialisés seraient également priorisés par les trajets et horaires de minibus régionaux.
- **Étudiants.** Les circuits rejoignent les institutions postsecondaires (Cégeps, ITA, IMQ, UQAR, CECs, CFPs) pour la clientèle étudiante très mobile, moins motorisée et intéressante à faire adhérer tôt au transport durable. La présence de circuits les dimanches permet d'offrir des transports hebdomadaires (départ le dimanche soir, retour le vendredi) vers les villes centres autant que des présences de quelques journées par semaine.
- **Aînés et clientèles vulnérables.** Une partie de la population étant dépendante du transport public, l'amélioration quantitative et qualitative des services proposée dans la stratégie régionale serait un grand atout pour les citoyens concernés. Le budget prévisionnel de la régie régionale prévoit également des tarifs à bord moindres que les coûts actuels du transport interurbain.
- **Institutions, centralités et rues principales desservies.** Être plus accessibles représente de nombreux avantages pour les grands générateurs de déplacement tels que la gestion des stationnements, l'attractivité et la rétention du personnel. Cela permet également d'approfondir le virage vers la mobilité durable et l'arrimage avec un aménagement du territoire moins dépendant de la voiture. À l'échelle des municipalités, les circuits feraient habituellement un seul arrêt par municipalité. Chaque municipalité est donc encouragée à choisir stratégiquement un arrêt qui facilite la vie à ceux qui en ont grandement besoin et renforce la rue principale : aire de stationnement, lieu d'attente intérieur chauffé (commerce ouvert ou centre communautaire), accessible à pied, central, présence de services connexes (caisse, commerce, accès WiFi, etc.), borne de recharge pour véhicules électriques (existante ou potentielle), etc.

Et les travailleurs dans tout ça ? Les travailleurs seraient desservis à la fois dans les nouveaux circuits régionaux et par la coordination des services locaux et régionaux. Pour approfondir la desserte des travailleurs, déjà largement motorisés, il faudrait déployer des efforts supplémentaires au niveau de la concertation avec les employeurs au sujet des horaires, des politiques de travail et des espaces pour les minibus. De plus, on devrait prioritairement cibler les gros employeurs, les emplois à faible revenu (par exemple, les centres commerciaux) ou avec des quarts de travail établis (hôpitaux) et mettre en place des incitatifs de la part de l'employeur (par exemple, offrir une carte mensuelle d'autobus). Pour convaincre les travailleurs, dont les attentes de déplacement sont plus exigeantes que les clientèles dépendantes, le service doit d'abord prouver sa fiabilité, ce qui est l'objectif déployé dans l'actuelle stratégie régionale. À l'instar de toutes les MRC innovantes et avancées en transport au Québec, que ce soit en Gaspésie, en Mauricie ou dans les Laurentides, le service se développe, par phases, sur des succès à chaque étape !

Prochaines étapes et recommandations régionales

Si les propositions ci-dessous sont considérées comme finales à ce stade-ci, c'est qu'elles sont suffisamment complètes pour appuyer la prise de décision des élu(e)s régionaux sur la formule de gouvernance (régie) et l'ampleur du financement (majoration de la taxe sur le carburant). Il ne faut cependant pas perdre de vue qu'une fois la régie en place, elle devra procéder à des **ajustements « opérationnels »** avant et après la mise en service des minibus. En effet, entre le dépôt des trajets finaux du CREBSL et la création de la régie, plusieurs mois s'écouleront où les transporteurs locaux pourraient faire eux-mêmes des ajustements et pendant lesquels des discussions subséquentes pourraient permettre d'entrevoir de nouvelles idées qui n'ont pas été prises en compte durant la démarche du CREBSL. Les propositions peuvent donc encore être ajustées d'ici la mise en service et les trajets pourront continuer à évoluer par la suite, comme en témoignent les améliorations continues que la RÉGÎM et l'inter de TAC Mitis apportent à leur desserte respective au fil des ans.

À cette étape, les décideurs doivent maintenant statuer si les trajets proposés sont suffisamment satisfaisants pour lancer les démarches devant mener à la création d'une régie et pour la demande de financement via la majoration de la taxe sur le carburant. Le CREBSL juge que oui et c'est pourquoi il recommande aux MRC d'aller en ce sens. **L'ensemble des recommandations du CREBSL se trouve au début du présent rapport (Résumé et recommandations).**

Des navettes nature les samedis

Le mandat de travail régional a considéré de nombreux besoins, mais s'est peu penché sur l'aspect touristique du transport ; il convient d'abord de desservir les populations locales. Le CREBSL estime qu'il faudrait étudier la possibilité d'offrir une desserte différenciée les samedis, pour tous les circuits. Il s'agirait donc de modifier les arrêts en place sur les circuits proposés, pour ajouter des destinations nature. Ce serait donc au bénéfice des populations du Bas-Saint-Laurent que de visiter leurs propres attraits. L'idée est déjà en place avec la navette de Saint-Mathieu-de-Rioux qui, les samedis, dessert le parc du Mont-Saint-Mathieu depuis Rimouski, Bic, Saint-Fabien et Saint-Simon.

projet **MOBILITÉS & TERRITOIRES**

MRC Les Basques — synthèse de la proposition pour la MRC

Avec sa localisation stratégique et son service développé de transport collectif et adapté, le CREBSL recommande à la MRC Les Basques d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes. La présente proposition permettrait à la MRC d'améliorer les trajets existants en les connectant sur les circuits régionaux (route 132) à destination des institutions régionales de santé et d'enseignement, d'offrir de meilleurs services à la population vieillissante et d'accroître l'attractivité du territoire.

La MRC y gagnerait largement, particulièrement (1) pour améliorer les options de mobilité des municipalités rurales, (2) pour être au cœur d'une desserte de grande qualité en transport durable dans l'axe Rivière-du-Loup - Mont-Joli et (3) pour se doter de leviers financiers et de développement pour optimiser et arrimer les différents services de transport interurbain, de transport inter-MRC, de transport urbain, de taxibus urbain et rural, particulièrement là où des services peuvent actuellement se recouper.

Proposition finale de services

Le CREBSL propose à la MRC Les Basques d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes en développant quatre axes de service :

- 1) La mise en place d'un **nouveau circuit de minibus, accessible universellement et qui pourrait être électrifié**, sur la route 132 entre Rivière-du-Loup et Rimouski, avec cinq départs par jour par direction et un nombre limité d'arrêts. Ce circuit offre différentes plages horaires et se connecte prioritairement sur les services régionaux (santé, éducation) et permet de rejoindre les autres options de transport (autres départs vers les MRC du Bas-Saint-Laurent et vers Québec et Montréal).
- 2) L'**arrimage** de ce circuit 132 avec les services de l'Éveil des Basques, pour les personnes qui ne peuvent se rendre à l'arrêt local ou des autres municipalités. Les horaires proposés se fondent déjà sur les horaires de services 2020 de l'Éveil des Basques, permettant ainsi des déplacements facilités notamment à destination de Rivière-du-Loup. Un arrimage en continu serait souhaitable à la suite de la mise en service afin d'optimiser les routes des différents circuits.
- 3) Pour accroître l'accessibilité aux services en ruralité, on compte non seulement sur l'optimisation présentée ci-dessus, offrant le potentiel de redéployer graduellement les services actuels hors de l'axe 132, mais aussi sur un volet régional de **plateforme de covoiturage entre particuliers**. Cette plateforme devra s'arrimer aux autres transports collectifs et comportera des incitatifs pour les participants.
- 4) La participation à une **campagne régionale de sensibilisation aux transports durables** en 2022-2023.

Cette proposition s'arrime aux besoins exprimés par la MRC ainsi que par les autres MRC partenaires du projet régional. Cela permettrait à la MRC de maintenir la mobilité de la population, particulièrement pour la population vieillissante et celle en besoins de services régionaux. La proposition table sur les forces présentes en transport et améliore l'attractivité et la connectivité de la région, grâce au réseau structurant en transport collectif sur l'axe 132 et s'arrime aux préoccupations sociales entendues à l'Alliance pour la solidarité.

Priorités de desserte

Les propositions préliminaires de service ont été présentées au conseil des maires de la MRC le 27 janvier 2021. Les propositions finales incluent donc les optimisations apportées à la suite de cette rencontre et de la tournée du Bas-Saint-Laurent par le CREBSL dans le cadre du volet 1 du projet *Mobilités & Territoires*. Le travail de concertation du CREBSL a permis d'identifier les 3 priorités de desserte suivantes : population vieillissante, service sur la route 132 et un minimum de services de mobilité dans chacune des municipalités. Des gains de chacune de ces priorités sont détaillés ci-dessous :

1) Adapter les services à la population vieillissante.

- Dans un contexte de population vieillissante, il y a de plus en plus de besoins notamment en santé vers les **hôpitaux et cliniques régionaux** de Rivière-du-Loup et de Rimouski. Sans offrir un service complètement porte à porte, les circuits de minibus entre Rimouski et Rivière-du-Loup auront les hôpitaux respectifs comme point de destination principal. De plus, plusieurs heures par jour permettent une certaine flexibilité aux usagers. Par exemple, on peut partir de Trois-Pistoles à 8 h 23, 9 h 48 ou 13 h 23 et repartir de Rivière-du-Loup à 12 h 30, 14 h 50 ou 17 h 16.
- Avec l'opportunité de déplacements en **mi-journée**, les citoyens peuvent se déplacer sans y passer leur journée complète. Le circuit complet est relativement rapide, soit 1 h 45 du premier arrêt à Rivière-du-Loup au dernier arrêt à Rimouski.
- Ces transports sont arrimés aux trajets de l'Éveil des Basques pour les personnes sans voiture qui habitent la MRC. En effet, on peut partir le matin de Saint-Jean-de-Dieu vers Trois-Pistoles, transférer à 8 h 23 vers Rivière-du-Loup et repartir de Rivière-du-Loup à 14 h 50 pour transférer à Trois-Pistoles sur le service de l'Éveil afin de rentrer à Saint-Jean-de-Dieu. Le tarif pour l'utilisateur serait alors d'un seul passage par aller (ce qui reste à préciser dans la grille tarifaire régionale). D'autres exemples de **connexions** seraient réalisables.
- En structurant le service sur l'axe 132 grâce à la stratégie régionale, avec une route fixe et sans réservation, on augmente la marge de manœuvre pour le transporteur local de **mieux desservir les municipalités**, conformément à certaines attentes exprimées à l'Alliance pour la solidarité.
- Pour un arrimage en amont des horaires des circuits régionaux avec les plages horaires des rendez-vous spécialisés, le CREBSL a convenu avec le CISSS qu'une campagne de diffusion spécifique à l'ensemble du personnel des services de **prise de rendez-vous médicaux** de la région soit réalisée sur le service offert une fois la régie en place (voir recommandations régionales).

2) Créer un service de transport collectif structurant dans l'axe 132.

- Le nouveau circuit sur la route 132 pourrait être emprunté par les **étudiants** postsecondaires vers les centres de formation professionnelle (CFP), les cégeps et l'UQAR, soit quotidiennement, quelques jours par semaine ou aller-retour les fins de semaine. Les minibus sont effectivement en fonction 7 jours par semaine. Il peut s'agir d'un grand avantage financier en évitant ainsi de se procurer une voiture à son entrée au cégep.
- Le circuit pourrait convenir à certains **travailleurs**. Par exemple, depuis Trois-Pistoles, on peut quitter à 7 h 31 pour aller travailler à Rimouski (arrivée 8 h 25) et retourner à 17 h 14 pour une arrivée à 18 h 7. Ce circuit accommode également les villes intercalées ainsi que vers Rivière-du-Loup, quoique le premier départ soit plus tardif dans cette direction (8 h 23 depuis Trois-Pistoles).

- Les connexions dans les deux directions sont intégrées aux circuits qui desserviront les **autres MRC du Bas-Saint-Laurent**. Ainsi, on peut rejoindre, parfois aller-retour dans la même journée, le Kamouraska, le Témiscouata, La Mitis, La Matanie et La Matapédia, sans oublier les petites municipalités de Rimouski-Neigette et de Rivière-du-Loup via leurs transporteurs respectifs. En sens inverse, un travailleur résidant à Saint-Valérien peut transférer au Bic pour rejoindre Trois-Pistoles à 8 h 23 et pourra repartir à 15 h 41 ou même 18 h 7 (transfert disponible pour Saint-Valérien via Bic seulement à 15 h 41).
- Le service de l'axe 132 recrée certains liens délaissés par le transport interurbain. Ainsi, tous les citoyens des municipalités entre Rimouski et Rivière-du-Loup peuvent emprunter le réseau local à partir de leur localité et se rendre au terminus de Rivière-du-Loup pour le départ **vers Québec et Montréal** de 9 h 30. Inversement, depuis Montréal et Québec, on peut transférer à 12 h 30 à Rivière-du-Loup dans le réseau local, pour arriver à L'Isle-Verte à 13 h 21 ou Saint-Simon à 13 h 34. Une connexion gaspésienne est également possible à Rimouski, avec un certain délai.

3) Offrir au moins un service de mobilité dans toutes les municipalités.

- Le service régional structurant sur la route 132 permettra au transporteur local de concentrer plus d'efforts et plus de véhicules dans les municipalités moins bien desservies. Il s'agit d'une **optimisation** qui se fera en continu avec les nouvelles clientèles qui empruntent les différents services.
- Une plateforme régionale de **covoiturage** entre particuliers verra le jour, avec des budgets de promotion conséquents et des incitatifs pour les utilisateurs. On visera d'abord à offrir des déplacements courts (par exemple d'une petite municipalité vers la 132 à l'horaire du minibus) là où les minibus n'offrent pas de service aux horaires attendus.
- La stratégie régionale prévoit également un minibus basé au Témiscouata qui offre différents parcours selon la journée de la semaine. Trois d'entre eux seraient d'intérêt pour la MRC Les Basques :
 - Une liaison entre Témiscouata-sur-le-Lac et Rimouski fera trois allers-retours la **journée du samedi** en empruntant les municipalités de **Saint-Cyprien, Saint-Jean-de-Dieu, Sainte-Françoise, Saint-Mathieu-de-Rioux, Saint-Simon** et Saint-Fabien. C'est une opportunité supplémentaire pour un trajet sans transfert vers Rimouski ou le secteur Cabano, alors qu'il n'y a actuellement pas de service de l'Éveil des Basques le samedi. De plus, ce circuit desservira le **Parc du Mont Saint-Mathieu** depuis Rimouski pour une présence entre 10 h et 16 h le samedi.
 - **Une journée par semaine**, un circuit ferait trois allers-retours entre Témiscouata-sur-le-Lac et Rivière-du-Loup en parcourant les municipalités de **Saint-Cyprien, Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup** et Saint-Épiphanie et, sur demande, **Saint-Clément**. De possibles arrimages sont à explorer pour voir si le transporteur local peut y rabattre des citoyens qui se destinent à Rivière-du-Loup ou au secteur Cabano.
 - **Deux jours par semaine**, un circuit fait trois allers-retours par jour entre Rimouski et Témiscouata-sur-le-Lac, sur un horaire fixe et sans réservation. Cela ajoute des opportunités pour les citoyens vivant à proximité de l'**axe 232**. De possibles arrimages sont à explorer pour voir si le transporteur local peut y rabattre des citoyens, par exemple de Saint-Guy.

Tableaux des horaires principaux

Trajets quotidiens - Direction Est

Rivière-du-Loup - Rimouski								
Connexions depuis		Témiscouata, Kamouraska	Québec	Québec		Québec, Témiscouata, Kamouraska		
Arrêt / Transporteur	Minibus C	Minibus D	Orléans Express	Minibus C	Minibus D	Minibus C et D	Orléans Express	Orléans Express
Rivière-du-Loup	6:40	9:45	12:30	12:30	14:50	17:16	17:20	20:50
Cacouna	6:55	10:00	-	12:45	15:05	17:31	-	-
L'Isle-Verte	7:11	10:16	-	13:01	15:21	17:47	-	-
Trois-Pistoles (2 arrêts)	7:31	10:36	-	13:21	**15:41	**18:07	18:00	21:30
Saint-Simon	7:44	10:49	-	13:34	15:54	18:20	-	-
St-Fabien	7:56	11:01	-	13:46	16:06	18:32	-	-
Bic	8:08	11:13	-	13:58	16:18	18:44	-	-
Rimouski (3+ arrêts)	8:25	11:30	14:05	14:15	16:35	19:01	18:50	22:20
Temps immobile (recharge)	0:14	0:44		0:19	0:23	Véhicules en garages inversés		
Connexions vers	STR, Mitis, Matanie, Matapédia	STR	STR	Gaspé, Percé, STR, Mitis, Matapédia	Rimouski- Neigette, STR, Mitis, Matanie	STR	STR	STR

**Transfert vers Éveil des Basques pour route 293 (15:41) et depuis Québec (18:00)

Trajets quotidiens - Direction Ouest

Rimouski - Rivière-du-Loup								
Connexions depuis	STR	Mitis, STR	Matanie, Mitis, Rimouski- Neigette, STR	STR	Mitis, Matapédia, STR	Gaspé, Percé, Matanie, Mitis, STR	STR	STR
Arrêt / Transporteur	Minibus D	Orléans Express	Minibus C	Minibus D	Minibus C	Minibus D et C	Orléans Express	Orléans Express
Rimouski	7:30	8:00	8:55	12:30	14:50	17:14	16:30	23:30
Bic	**07:46	-	9:11	12:46	15:06	17:30	-	-
Saint-Fabien	7:58	-	9:23	12:58	15:18	17:42	-	-
Saint-Simon	8:10	-	9:35	13:10	15:30	17:54	-	-
Trois-Pistoles (2 arrêts)	***08:23	8:50	9:48	13:23	***15:43	18:07	-	0:20
L'Isle-Verte	8:43	-	10:08	13:43	16:03	18:27	-	-
Cacouna	8:59	-	10:24	13:59	16:19	18:43	-	-
Rivière-du-Loup (4+ arrêts)	9:15	9:30	10:40	14:15	16:35	18:59	18:05	1:00
Temps immobile (recharge)	0:19		1:39	0:24	0:30	Véhicules en garages inversés		
Connexions vers	Témiscouata, Kamouraska, Québec				Témiscouata, Kamouraska			

**Transfert depuis St-Eugène et St-Valérien (7:46)

***Transfert depuis Éveil des Basques pour route 293 (8:23) et vers Éveil des Basques pour route 293 (15:43)

Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
Minibus A, B, C, ...	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent. À noter, les véhicules sont en garage inversés un jour sur deux. Les chauffeurs échangent de véhicules aux arrêts de 18:07 à Trois-Pistoles.
-	Pas d'arrêt
*	Sur réservation
Orléans Express	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
STR	Société des Transports de Rimouski
12:30	Connexion possible
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Trajets hebdomadaires

Les samedis - Direction Est			
Arrêt / Transporteur	Minibus H	Minibus H	Minibus H
Témiscouata-sur-le-Lac	7:01	-	15:05
St-Cyprien	7:25	11:00	15:29
St-Jean-de-Dieu	7:37	11:12	15:41
Ste-Françoise	7:49	11:24	15:53
St-Mathieu-de-Rioux	8:03	11:38	16:07
St-Simon	8:10	11:45	16:14
Rimouski	8:49	12:24	16:53
Temps immobile (recharge)	0:25	0:30	0:16
Connexions vers	STR, Mitis, Matanie	STR, Mitis, Matanie	STR, Mitis

Les samedis - Direction Ouest			
Connexions depuis	Matanie, Mitis, STR	Mitis, STR	Matanie, Mitis, STR
Arrêt / Transporteur	Minibus H	Minibus H	Minibus H
Rimouski	9:15	12:55	17:10
St-Simon	9:54	13:34	17:49
St-Mathieu-de-Rioux	10:01	13:41	17:56
Ste-Françoise	10:15	13:55	18:10
St-Jean-de-Dieu	10:27	14:07	18:22
St-Cyprien	10:39	14:19	18:34
Témiscouata-sur-le-Lac	-	14:43	18:58
Temps immobile (recharge)	0:20	0:21	

Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
Minibus A, B, C, ...	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent.
-	Pas d'arrêt
*	Sur réservation
Orléans Express	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
STR	Société des Transports de Rimouski
12:30	Connexion possible
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Les mercredis - Direction Rivière-du-Loup			
Arrêt / Transporteur	Minibus H	Minibus H	Minibus H
Témiscouata-sur-le-Lac	7:45	11:30	15:15
St-Cyprien	8:09	11:54	15:39
St-Clément	*	*	*
St-Hubert	8:21	12:06	15:51
St-Épiphane	8:35	12:20	16:05
St-Modeste	8:43	12:28	16:13
St-Antonin	8:55	12:40	16:25
Rivière-du-Loup	9:06	12:51	16:36
Temps immobile (recharge)	0:23	0:38	0:23
Connexions vers	Kamouraska, Québec		Basques, Rimouski-Neigette

Les mercredis - Direction Témiscouata			
Connexions depuis	Kamouraska, Témiscouata, Basques, Rimouski-Neigette		
Arrêt / Transporteur	Minibus H	Minibus H	Minibus H
Rivière-du-Loup	9:30	13:30	17:00
St-Antonin	9:41	13:41	17:11
St-Modeste	9:53	13:53	17:23
St-Épiphane	10:00	14:00	17:30
St-Hubert	10:15	14:15	17:45
St-Clément	*	*	*
St-Cyprien	10:27	14:27	17:57
Témiscouata-sur-le-Lac	10:51	14:51	18:21
Temps immobile (recharge)	0:38	0:23	



Budget transport de la MRC

Le tableau suivant montre un extrait du budget élaboré par la firme LBA Stratégies Conseils. On peut y voir le changement entre le financement actuel et celui projeté après la mise en place de la régie et la majoration de la taxe sur le carburant. Le financement actuel provenant du ministère des Transports du Québec (MTQ) est remplacé par un montant « équivalent MTQ » qui lui provient de la taxe. Selon la présente proposition, la quote-part actuelle est remplacée par une nouvelle quote-part calculée de façon uniforme pour toute la région, soit par habitant. Les revenus de services, provenant de la vente de billets, sont calculés selon le nombre de passages projetés selon les hypothèses d'achalandage retenues (voir note 7 du budget en annexe).

Dans le cas de la MRC Les Basques, l'écart positif relativement faible s'explique principalement par les revenus de passages futurs qui sont plus élevés que les actuels en raison des hypothèses d'achalandage retenues et dans une moindre mesure, par une légère baisse de la quote-part future calculée *par personne*.

	MRC Les Basques
	Transport adapté et collectif des Basques et de Saint-Cyprien Collectif
Analyse comparative (avant-après)	
Produits (financement) avant Régie	
Financement MTQ	90 562
Quote-part municipale	10 964
Revenus de services	19 365
Sous-total	120 891
Financement Régie	
Équivalent MTQ	90 562
Quote-part (population)	9 282
Revenus de passages	22 750
Sous-total	122 594
Écart	1 703

La section *Gouvernance et financement du transport collectif* plus bas présente le budget pour la région.

Recommandations du CREBSL à la MRC

COURT TERME (PRINTEMPS 2021)

1) Intégrer la stratégie régionale en transport des personnes par l'adoption au printemps 2021 d'une résolution visant les trois éléments suivants (*responsables : les 8 MRC et la Ville de Rimouski*) :

- Mandater le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL) pour réaliser les démarches reliées à la création d'une régie et en assurer le suivi ;

-
- b) Créer une régie intermunicipale de transport collectif avec les 8 MRC du Bas-Saint-Laurent ;
 - c) Demander au gouvernement du Québec la majoration de la taxe sur les carburants à la pompe au Bas-Saint-Laurent.

MOYEN TERME (D'ICI LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

2) Poursuivre la concertation pour l'arrimage entre les services existants et les nouveaux services :

- a) Préparer localement l'arrimage entre les trajets et horaires de l'Éveil des Basques et les nouveaux services régionaux, incluant les rabattements (*responsable : transporteur*) ;
- b) Accompagner la régie régionale dans la mise en place des services proposés pour la MRC et la région. Il s'agit d'optimiser les opérations : choix des lieux de destination dans les centralités, sélection des arrêts dans les municipalités répondant aux critères de transport et d'aménagement du territoire, harmonisation des services à la clientèle, intégration tarifaire entre les services, dossier de la tarification sociale tel que travaillé actuellement par les Alliances pour la solidarité, choix des véhicules, etc. (*responsables : MRC, régie et transporteurs*).

3) Finaliser la réflexion sur l'électrification des nouveaux services et étudier la possibilité d'électrifier les services existants, à l'issue des contrats courants, notamment en détaillant les données opérationnelles nécessaires à cette évaluation (*responsables : CREBSL, MRC et transporteurs*).

4) Déposer une demande d'aide financière pour la création d'une table de concertation régionale en transport collectif auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ) (*responsable : CRDBSL*).

LONG TERME (APRÈS LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

5) Poursuivre l'optimisation des services de transport durable :

- a) Les priorités de travail spécifiques à la MRC : la réponse aux besoins de réinsertion socioprofessionnelle, l'attractivité et l'occupation du territoire ainsi que la rétention du personnel pour les employeurs (*responsables : MRC et transporteurs*) ;
- b) Les priorités de travail régionales : intégrer à la stratégie régionale les initiatives de covoiturage et d'autopartage électrique, les possibilités technologiques (billettique, information clientèle, etc.) ainsi que le devenir du transport interurbain, des dessertes fluviales et aériennes (*responsables : régie et MRC*) ;
- c) Créer un comité technique des transporteurs visant l'échange des bonnes pratiques, une meilleure intégration régionale et une harmonisation des pratiques (*responsable : régie*).

6) Améliorer la planification municipale, des MRC et régionale en intégrant l'aménagement du territoire et la mobilité durable, à l'instar des recommandations de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec (*responsables : MRC et municipalités*).

7) Sensibiliser la population et les acteurs à la mobilité durable, en faire la promotion et appuyer les initiatives en ce sens. Il s'agit de faire connaître les services mis en place, les avantages individuels et collectifs de la mobilité durable et de faciliter l'acceptabilité sociale pour les changements à venir (*responsables : CREBSL, MRC, régie et municipalités*).

projet **MOBILITÉS & TERRITOIRES**

MRC de Kamouraska — synthèse de la proposition pour la MRC

Le CREBSL recommande à la MRC de Kamouraska d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes afin d'améliorer la mobilité de ses citoyens, tant vers l'est que vers l'ouest. La présente proposition renforcerait les déplacements vers les différents pôles de services et d'institutions, en complémentarité avec la poursuite des services du transport adapté et collectif. Les destinations sont donc autant à Rivière-du-Loup, à Saint-Pascal, à La Pocatière qu'à L'Islet.

Proposition finale de services

Le CREBSL propose à la MRC de Kamouraska d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes en développant quatre axes de service :

- 1) La mise en place d'un **nouveau circuit de minibus, accessible universellement et qui pourrait être électrifié**, sur la route 230 entre La Pocatière et Rivière-du-Loup. Avec trois allers-retours quotidiens, ce circuit desservirait les pôles régionaux et institutionnels de Rivière-du-Loup, les travailleurs de Saint-Pascal ainsi que les déplacements plus à l'est grâce aux autres circuits mis en place dans la région.
- 2) Le maintien des services de **transport adapté et collectif intégré** de Trans-Apte et la conversion de la route fixe (2 fois par jour) entre Saint-Pascal et La Pocatière en un circuit **Saint-Pascal vers Saint-Jean-Port-Joli**. Les déplacements entre Saint-Pascal et La Pocatière seraient donc offerts 4 fois par jour.
- 3) L'offre de trois options complémentaires pour accroître l'accessibilité aux services hors route 230 :
 - a. Les **transferts** effectués par Trans-Apte vers le réseau régional (pensons par exemple à Mont-Carmel). L'optimisation des horaires et routes de Trans-Apte en fonction des nouveaux circuits afin de **réaffecter ses véhicules** là où sont les besoins. Il s'agit d'un travail équivalent à celui que l'organisme mène routinièrement dans ses services.
 - b. La mise en place d'un volet régional de plateforme de **covoiturage** entre particuliers. Cette plateforme devra s'arrimer aux autres transports collectifs et comportera des incitatifs pour les participants.
 - c. L'accompagnement du CREBSL auprès des municipalités pour une étude de faisabilité d'au moins un véhicule en **autopartage** dans la MRC (tel que déployé en 2019 à Rivière-du-Loup).
- 4) La participation à une **campagne régionale de sensibilisation** aux transports durables en 2022-2023.

Cette proposition s'arrime aux besoins exprimés par la MRC ainsi que par les autres MRC partenaires du projet régional. Elle concorde également avec les conclusions préliminaires de la récente analyse des besoins en transport sur le territoire de la MRC (voir annexe 3.8.4). Cela permettrait à la MRC d'offrir des services vers les différentes centralités internes, comme à l'est et à l'ouest. Elle pourrait à la fois desservir des clientèles vulnérables et vieillissantes, mais aussi certains travailleurs de La Pocatière et de Saint-Pascal. Les services de Trans-Apte seraient renforcés par un meilleur écosystème de déplacements sans voiture.

Priorités de desserte

Les propositions préliminaires de service ont été présentées au conseil des maires de la MRC le 23 novembre 2020. Les propositions finales incluent donc les optimisations apportées à la suite de cette rencontre et de la tournée du Bas-Saint-Laurent par le CREBSL dans le cadre du volet 1 du projet *Mobilités & Territoires*. Le travail de concertation du CREBSL a permis d'identifier les priorités de desserte suivantes : rejoindre les différents centres dans la MRC et à proximité, diversifier la clientèle du transport collectif et améliorer l'attractivité du territoire. Des gains de chacune de ces priorités sont détaillés ci-dessous :

1) Rejoindre les différentes destinations de la MRC et des MRC limitrophes.

- La proposition remanie la route fixe de transport existant entre Saint-Pascal et La Pocatière en plus d'ajouter un circuit de minibus entre La Pocatière et Rivière-du-Loup. Cela offre différentes possibilités selon les destinations souhaitées.
- À **destination de La Pocatière**, on peut emprunter depuis Saint-Pascal, Saint-Philippe-de-Néri et Saint-Pacôme un circuit de type travailleur, qui permet d'être présent à La Pocatière entre 8 h et 16 h ou 16 h 30. Le circuit est une route fixe et sans réservation qui inclut un nombre limité d'arrêts. Il desservirait minimalement La Pocatière, l'hôpital, l'hôtel de ville, la 1^{re} rue et le centre d'achats avec quatre départs journaliers dans chaque direction.
- Le même circuit poursuit **vers Saint-Jean-Port-Joli** le matin (arrivée 8 h 39) et le soir (départ de Saint-Jean-Port-Joli à 16 h 10 et arrivée à Saint-Pascal à 17 h 25). Il se connecte sur les services d'**Accès L'Islet** permettant ainsi de transférer pour rejoindre **Montmagny**. Cet arrimage nécessiterait de poursuivre le travail avec la MRC voisine et de compléter le montage financier du circuit quittant la région du Bas-Saint-Laurent ; en ce moment, le circuit est budgété à la stratégie régionale.
- Le transport collectif sur route fixe, actuellement offert entre Saint-Pascal et La Pocatière, étant intégré aux circuits régionaux, le **minibus de Trans-Apte est ainsi libéré**. Ce dernier pourrait être utilisé pour le contrat de services vers Saint-Jean-Port-Joli ou à d'autres fins.
- En **direction de Saint-Pascal**, depuis La Pocatière et les villes longeant la 230, il est possible pour un travailleur d'être sur place de 8 h 30 à 18 h. Ce circuit sur route fixe et sans réservation a également 4 départs par direction par jour. Cela signifie qu'une présence à Saint-Pascal est possible de 12 h à 18 h ou pour d'autres plages horaires en fonction des services recherchés sur place. Pour améliorer l'horaire du retour, par exemple un retour devancé à 17 h 30, il serait possible dans le futur d'utiliser le véhicule provenant de St-Jean-Port-Joli, après son dernier trajet, si la demande le justifie.
- Le circuit poursuit **vers Rivière-du-Loup**, pour un total de 3 allers-retours par jour entre La Pocatière et Rivière-du-Loup. À Rivière-du-Loup, on se destine en priorité aux **pôles régionaux** soit le terminus d'autocar, le Cégep et le centre de formation professionnelle (CFP), le centre commercial ainsi que l'hôpital régional. Il permet des **correspondances** vers de nombreux autres services de transports collectifs et adaptés, que ce soit celui-ci de la ville et de la MRC de Rivière-du-Loup (transport Vas-Y), ainsi que les départs vers les circuits régionaux du Témiscouata, des Basques, de Rimouski (aller-retour possible dans la même journée) et plus vers l'est.
- Pour **Saint-Alexandre**, actuellement desservi par Transport Vas-Y, les services sont grandement améliorés. La municipalité, actuellement desservie les lundis, mercredis et vendredis, serait desservie par le **circuit du Transcontinental** les mardis, jeudis et dimanches. De plus, elle serait desservie par

certain trajets entre La Pocatière et Rivière-du-Loup; donc plus qu'un doublement de l'offre toujours sans réservation préalable.

2) La proposition ouvre la porte à desservir certaines nouvelles clientèles, en complément des services de Trans-Apte, ce qui peut également faciliter la connaissance des services de mobilité offerts dans la population. Voici quelques exemples :

- Vers l'extérieur du Bas-Saint-Laurent, la proposition recrée des connexions locales pour le **transport interurbain**. Par exemple, les municipalités intercalées entre Rivière-du-Loup et La Pocatière peuvent emprunter le service régional, puis transférer à La Pocatière sur Orléans Express à 10 h 25 en direction de Québec et Montréal. Inversement, au retour de Montréal et Québec, à 16 h 20 à La Pocatière, on peut transférer sur le départ du service régional pour, par exemple, Saint-Philippe. Les mêmes connexions grâce au service régional sont possibles en direction de la Gaspésie.
- Le circuit vers Rivière-du-Loup est sept jours par semaine, pouvant ainsi desservir des **étudiants** chambreurs à Rivière-du-Loup. Pour les étudiants à La Pocatière, notamment en provenance de L'Islet, il faut parvenir, en collaboration avec la MRC voisine, à un service pérenne (au moins en place la durée prévue des études) pour inspirer confiance à la clientèle et éviter l'achat d'un véhicule.
- Les dessertes pour les **travailleurs** sont loin de rendre le transport collectif accessible pour tous les horaires et quarts de travail, mais il faut commencer par les pôles avec le plus grand potentiel. Par exemple, l'horaire proposé vers La Pocatière permettrait sans doute de couvrir le quart de travail de jour à l'hôpital (8 h à 16 h). Les meilleures réussites impliquent de travailler de concert avec les employeurs, et ce, à plusieurs égards : promotion des services, adaptation des horaires et conditions de travail, incitatifs pour les employés. Par exemple, un coupon de taxi peut être offert mensuellement par l'employeur en cas de besoin de retour hâtif à la maison. On constate le plus souvent que ces coupons ne sont pas utilisés, mais offre une perception accrue de mobilité et de sécurité en cas d'imprévu.
- Comme dans d'autres MRC, le transporteur local et le milieu ont identifié la faible connaissance par la population des services de transport collectif et adapté. Cette situation peut être grandement améliorée comme en témoignent les hausses d'achalandage majeures dans certaines MRC (La Matanie, Rivière-du-Loup) à la suite d'efforts de promotion. La stratégie régionale offre plusieurs leviers pour réussir la **promotion**. Les services offerts à l'échelle régionale doubleraient, des budgets en promotion sont prévus tout comme l'électrification et une meilleure offre globale en mobilité sans voiture (autopartage, covoiturage, etc.), ce qui attirerait de nouvelles clientèles.

3) Améliorer l'attractivité du territoire. Les secteurs plus ruraux et hors de la route 230 sont couverts dans la stratégie régionale.

- Comme dans les autres MRC, le circuit régional se concentre sur les grands axes pour faciliter le travail nécessaire de Trans-Apte dans les plus **petites municipalités**. La poursuite du service porte-à-porte sera facilitée, au fil du déploiement des services, par l'optimisation des trajets actuels qui permettrait notamment de redéployer plus souvent dans la semaine les véhicules vers les municipalités qui ne sont pas desservies par les circuits régionaux.

-
- Une **plateforme régionale de covoiturage** entre particuliers verrait le jour, avec des budgets de promotion et des incitatifs pour les utilisateurs. On viserait d’abord à offrir des déplacements courts (par exemple d’une petite municipalité vers la route régionale à l’horaire du minibus) là où les minibus n’offrent pas de service aux horaires attendus.
 - Le territoire apparaît propice à l’étude de potentiel de services d’**autopartage** de véhicule électrique, tant pour les gros générateurs de déplacement (étudiants de La Pocatière) que pour de petites municipalités situées près de Rivière-du-Loup ou La Pocatière ou pour des populations sans voiture (résidences secondaires de Kamouraska). Ce mandat fait partie de la suite du projet du CREBSL.
 - La proposition régionale n’avait pas pour mandat de répondre à des **besoins touristiques**, mais laisse la porte ouverte à une offre adaptée en ce sens, que ce soit tous les samedis pour une clientèle locale (navettes nature) ou par une modification estivale de l’offre répondant aux besoins de vacanciers sans voiture.

Tableaux des horaires principaux

Trajets quotidiens - Direction Est

La Pocatière - Rivière-du-Loup

Connexions depuis			Québec	Québec	SJPJ/ Montmagny	Québec
<i>Arrêt / Transporteur</i>	<i>Minibus F</i>	<i>Minibus F</i>	<i>Minibus F</i>	<i>Orléans Express</i>	<i>Minibus G</i>	<i>Orléans Express</i>
St-Jean-Port-Joli	-	-	-	16:00	16:10	19:30
La Pocatière	07:55	11:00	16:25	16:20	16:55	19:50
St-Pâcome	08:07	11:12	16:37	-	17:07	-
Saint-Philippe	08:15	11:20	16:45	-	17:15	-
Saint-Pascal	08:25	11:30	16:55	-	17:25	-
Saint-Hélène	08:36	11:41	*	-	-	-
Saint-Alexandre	08:50	11:55	*	-	-	-
Rivière-du-Loup	09:07	12:12	17:25	17:10	-	20:40
Temps immobile (recharge)	0:12	0:32	0:05			
Connexions vers	Québec, Témiscouata, Basques, Rimouski- Neigette	Témiscouata, Basques, Rimouski- Neigette, Gaspésie		Basques, Rimouski		Rimouski

Trajets quotidiens - Direction Ouest

Rivière-du-Loup - La Pocatière

Connexions depuis		Rimouski- Neigette, Basques, Témiscouata		Québec, Témiscouata	
<i>Arrêt / Transporteur</i>	<i>Minibus G</i>	<i>Minibus F</i>	<i>Orléans Express</i>	<i>Minibus F</i>	<i>Minibus F</i>
Rivière-du-Loup	-	09:20	09:40	12:45	17:30
Saint-Alexandre	-	-	-	13:02	17:47
Saint-Hélène	-	-	-	13:15	18:00
Saint-Pascal	07:12	09:50	-	13:26	18:11
Saint-Philippe	07:21	09:59	-	13:36	*
St-Pâcome	07:30	10:08	-	13:45	*
La Pocatière	07:42	10:20	10:25	13:57	18:40
St-Jean-Port-Joli	08:48	-	10:45	-	-
Temps immobile (recharge)		0:39		2:27	
Connexions vers	SJPJ/ Montmagny	Québec	Québec		

Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
Minibus A, B, C, ...	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
-	Pas d'arrêt
*	Sur réservation
Orléans Express	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
12:30	Connexion possible
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Trajets hebdomadaires

Les mardis, jeudis et dimanches - Direction Nord

Arrêt / Transporteur	Minibus H	Minibus H	Minibus H
Depuis le secteur Transcontinental			
St-Alexandre	8:25	12:28	16:22
Rivière-du-Loup	8:38	12:41	16:36
Temps immobile (recharge)	00:39	00:20	00:20
Connexion vers	Québec, Kamouraska		Basques, Rimouski- Neigette

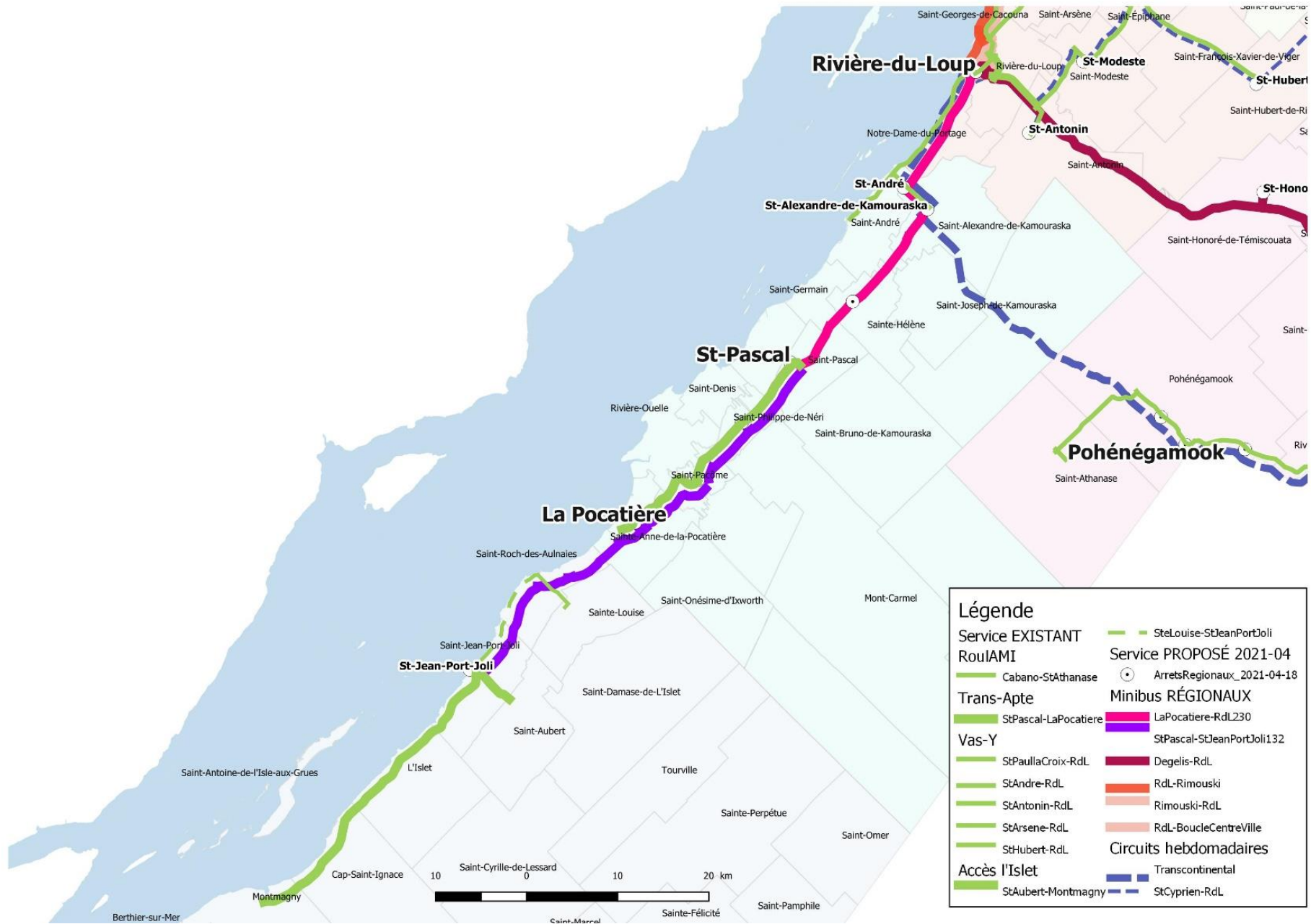
Les mardis, jeudis et dimanches - Direction Sud

Connexion depuis	Rimouski- Neigette, Basques, Kamouraska	Québec	Rimouski- Neigette, Basques
<i>Aller</i>	<i>Minibus H</i>	<i>Minibus H</i>	<i>Minibus H</i>
Rivière-du-Loup	9:18	13:01	16:56
St-Alexandre	9:31	13:14	17:09
Vers le secteur Transcontinental			
Temps immobile (recharge)	00:30	00:15	

Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
<i>Minibus A, B, C, ...</i>	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
-	Pas d'arrêt
*	Sur réservation
<i>Orléans Express</i>	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
12:30	Connexion possible
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Carte pour la MRC de Kamouraska



Budget transport de la MRC

Le tableau suivant montre un extrait du budget élaboré par la firme LBA Stratégies Conseils. On peut y voir le changement entre le financement actuel et celui projeté après la mise en place de la régie et la majoration de la taxe sur le carburant. Le financement actuel provenant du ministère des Transports du Québec (MTQ) est remplacé par un montant « équivalent MTQ » qui lui provient de la taxe. Selon la présente proposition, la quote-part actuelle est remplacée par une nouvelle quote-part calculée de façon uniforme pour toute la région, soit par habitant. Les revenus de services, provenant de la vente de billets, sont calculés selon le nombre de passages projetés selon les hypothèses d'achalandage retenues (voir note 7 du budget en annexe).

Dans le cas de la MRC de Kamouraska, l'écart négatif considérable est dû à la métamorphose de l'actuel trajet Saint-Pascal – La Pocatière en trajet Saint-Pascal – Saint-Jean-Port-Joli, qui passerait sous le giron des services régionaux. Le trajet deviendrait donc entièrement financé par la taxe sur le carburant, mais cela entraîne également un déplacement des revenus de passages. Le nouveau calcul de la quote-part selon la population réduit celle-ci, ce qui contribue également à agrandir l'écart dans la MRC par rapport à la situation actuelle. Toutefois, le trajet métamorphosé pourrait continuer à être opéré par Trans-Apte, ce qui compenserait cet écart dans les finances globales de Trans-Apte.

	MRC de Kamouraska
	Trans-Apte inc.
	Collectif
Analyse comparative (avant-après)	
Produits (financement) avant Régie	
Financement MTQ	150 000
Quote-part municipale	33 114
Revenus de services	56 919
Sous-total	240 033
Financement Régie	
Équivalent MTQ	150 000
Quote-part (population)	22 654
Revenus de passages	39 102
Sous-total	211 756
Écart	(28 277)

La section *Gouvernance et financement du transport collectif* plus bas présente le budget pour la région.

Recommandations du CREBSL à la MRC

COURT TERME (PRINTEMPS 2021)

1) Intégrer la stratégie régionale en transport des personnes par l'adoption au printemps 2021 d'une résolution visant les trois éléments suivants (*responsables : les 8 MRC et la Ville de Rimouski*) :

- a) Mandater le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL) pour réaliser les démarches reliées à la création d'une régie et en assurer le suivi ;
- b) Créer une régie intermunicipale de transport collectif avec les 8 MRC du Bas-Saint-Laurent ;
- c) Demander au gouvernement du Québec la majoration de la taxe sur les carburants à la pompe au Bas-Saint-Laurent.

MOYEN TERME (D'ICI LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

2) Poursuivre la concertation pour l'arrimage entre les services existants et les nouveaux services :

- a) Préparer localement l'arrimage entre les trajets et horaires de Trans-Apte et les nouveaux services régionaux, incluant les rabattements (*responsable : transporteur*) ;
- b) Accompagner la régie régionale dans la mise en place des services proposés pour la MRC et la région. Il s'agit d'optimiser les opérations : choix des lieux de destination dans les centralités, sélection des arrêts dans les municipalités répondant aux critères de transport et d'aménagement du territoire, harmonisation des services à la clientèle, intégration tarifaire entre les services, dossier de la tarification sociale tel que travaillé actuellement par les Alliances pour la solidarité, choix des véhicules, etc. (*responsables : MRC, régie et transporteurs*).

3) Finaliser la réflexion sur l'électrification des nouveaux services et étudier la possibilité d'électrifier les services existants, à l'issue des contrats courants, notamment en détaillant les données opérationnelles nécessaires à cette évaluation (*responsables : CREBSL, MRC et transporteurs*).

4) Déposer une demande d'aide financière pour la création d'une table de concertation régionale en transport collectif auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ) (*responsable : CRDBSL*).

5) Travailler de concert avec le territoire limitrophe à l'ouest (MRC L'Islet) et ses deux transporteurs pour améliorer les arrimages nécessaires. La question du partage du financement du service entre Saint-Jean-Port-Joli et La Pocatière doit être discutée, particulièrement si ce service facilite les déplacements des citoyens de L'Islet (*responsables : MRC, régie et transporteurs*).

LONG TERME (APRÈS LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

6) Poursuivre l'optimisation des services de transport durable :

- a) Les priorités de travail spécifiques à la MRC : la notoriété des services de transport, la desserte des institutions scolaires (dans et hors MRC), l'attractivité et la rétention du personnel pour les employeurs et l'amélioration du transport collectif dans les municipalités non desservies par le réseau régional (*responsables : MRC et transporteurs*) ;

-
- b) Les priorités de travail régionales : intégrer à la stratégie régionale les initiatives de covoiturage et d'autopartage électrique, les outils technologiques (billettique, information clientèle, etc.) ainsi que le devenir du transport interurbain, des dessertes fluviales et aériennes (*responsables : régie et MRC*) ;
 - c) Créer un comité technique des transporteurs visant l'échange des bonnes pratiques, une meilleure intégration régionale et une harmonisation des pratiques (*responsable : régie*).
- 7) Améliorer la planification municipale, des MRC et régionale en intégrant l'aménagement du territoire et la mobilité durable, à l'instar des recommandations de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec** (*responsables : MRC et municipalités*).
- 8) Sensibiliser la population et les acteurs à la mobilité durable, en faire la promotion et appuyer les initiatives en ce sens.** Il s'agit de faire connaître les services mis en place, les avantages individuels et collectifs de la mobilité durable et de faciliter l'acceptabilité sociale pour les changements à venir (*responsables : CREBSL, MRC, régie et municipalités*).

projet **MOBILITÉS & TERRITOIRES**

MRC de La Matanie — synthèse de la proposition pour la MRC

Le CREBSL recommande à la MRC de La Matanie d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes afin d'assurer une meilleure connexion régionale pour les transports collectifs et adaptés. La présente proposition table sur les forces du transporteur local (développement de sa clientèle), sur ses efforts déjà investis dans le covoiturage et sur l'axe Matane-Rimouski, qui se connecte avec les services à destination de Rivière-du-Loup et de Québec.

Proposition finale de services

Le CREBSL propose à La Matanie d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes en développant quatre axes de service :

- 1) Un nouveau **circuit régional quotidien de minibus Matane–Mont-Joli–Rimouski, accessible universellement, et qui pourrait être électrifié**, et qui se connecte aux services à destination de Rivière-du-Loup et de Québec (**transport interurbain**).
- 2) **L'interconnexion** du circuit régional aux services existants de transport local de la MRC en permettant des correspondances entre ceux-ci, par exemple pour Les Méchins.
- 3) L'arrimage de la plateforme existante de **covoiturage** (WebCovoitureur Matanie) aux autres services de transport collectif, notamment pour améliorer l'offre de mobilité dans les milieux ruraux. De plus, permettre le déploiement de la plateforme pour les autres MRC du Bas-Saint-Laurent (coordonnée par la régie régionale).
- 4) La participation à une **campagne régionale de sensibilisation** aux transports durables en 2022-2023.

Cette proposition est alimentée par des objectifs locaux, dont la poursuite de la croissance du service local de transport, le souhait de se connecter plus facilement aux destinations des autres MRC, l'optimisation des outils existants de covoiturage et finalement le désir de mieux intégrer les transports et l'aménagement du territoire dans la planification à l'échelle de la MRC, notamment par de nouveaux services en mobilité active ou collective.

Considérant la très forte croissance récente du service de transport de la MRC, surtout pour le volet collectif, le CREBSL suggère de (1) tabler sur cette notoriété pour promouvoir, auprès de la population, l'ajout d'autres services de mobilité durable et de (2) laisser le transporteur local optimiser les déplacements qui se font à l'intérieur de la MRC. Cette dernière suggestion explique pourquoi il est proposé de débiter le service régional à Matane au lieu de Les Méchins, municipalité qui pourrait continuer d'être desservie par le service local.

Priorités de desserte

Les propositions préliminaires de service ont été présentées au conseil des maires de la MRC le 20 janvier 2021. Les propositions finales incluent donc les optimisations apportées à la suite de cette rencontre et de la tournée du Bas-Saint-Laurent par le CREBSL dans le cadre du volet 1 du projet *Mobilités & Territoires*. Le travail de concertation du CREBSL a permis d'identifier les priorités de desserte suivantes : poursuivre la croissance et la fidélisation du public pour le transport local et développer une desserte fréquente et rapide vers Rimouski. Des gains de chacune de ces priorités sont détaillés ci-dessous :

1) Poursuivre la croissance du service local afin de fidéliser les différentes clientèles acquises et d’optimiser la couverture des services.

- **Fidéliser les clientèles.** Pour son volet collectif, le transport table à la fois sur les travailleurs et citoyens qui se destinent en journée à Matane ainsi que sur les étudiants. Ce sont de très bonnes bases pour la pérennité du service.
- Développer un circuit régional pour les **services spécialisés** de Rimouski-Neigette et de La Mitis pour ces derniers et les étudiants. Ces clientèles auront notamment un intérêt au circuit régional, étant donné la concentration de plusieurs services régionaux (santé, institutions) ainsi que la grande mobilité des étudiants et le possible passage des étudiants du cégep local vers l’UQAR.
- **Optimiser la couverture de service** avec l’arrivée d’un nouveau circuit de minibus. Le service supplémentaire dans les municipalités de Baie-des-Sables, Saint-Ulric et Matane pourrait alléger le travail du transporteur local de La Matanie. Celui-ci pourrait ainsi augmenter son offre, pour le même coût qu’actuellement, dans des secteurs jugés prioritaires tels que des municipalités hors de la route 132 ou des boucles dans la Ville de Matane pendant la journée, pour les citoyens qui se déplacent sans voiture (par exemple, différents rendez-vous ou commissions à Matane).

2) Développer un circuit régional fréquent et rapide. Cela signifie trois allers-retours quotidiens (7 jours) entre Matane et Rimouski, avec un service sur la route 132 comprenant un nombre limité d’arrêts.

- La desserte vers les arrêts serait donc assurée par le transport local existant ou par d’autres options de déplacement (se faire reconduire, stationnement incitatif aux arrêts pour réduire l’utilisation du véhicule, covoiturage, taxi, marche, etc.). Ce circuit rapide permettrait également de se connecter sur les autres services régionaux (La Matapédia, Les Basques, Rivière-du-Loup, Rimouski-Neigette ainsi que le transport interurbain vers Québec et Montréal depuis Rimouski).
- Relativement aux déplacements en dehors du Bas-Saint-Laurent, ce circuit ajouterait un **arrêt local** (dans chaque municipalité) se connectant au **service interurbain d’autocar**.
 - Précisément, il s’agit du service depuis Gaspé vers Matane, permettant de transférer à Matane et de poursuivre vers les municipalités entre Matane et Rimouski.
 - Il s’agit également de permettre, depuis les municipalités entre Matane et Rimouski, de rejoindre le départ vers Québec et Montréal de 16 h 30 au terminus Orléans Express de Rimouski.
- Le circuit régional répondrait aux besoins en services spécialisés qui sont dispensés à Mont-Joli et à Rimouski, que ce soit en santé, en services communautaires, justice ou en éducation postsecondaire¹². Étant donné la faible desserte et les coûts de billets élevés du service Orléans Express, le service régional soutiendrait également des personnes isolées ou en situation de vulnérabilité. À destination de Rimouski, la présence y est possible soit pour une journée de 9 h à 16 h 30, soit pour la durée de l’avant-midi ou de l’après-midi. À destination de Mont-Joli, il s’agit des mêmes options, avec une plus grande amplitude horaire, soit présence de 8 h 30 à 17 h, avant le retour en Matanie.
- Finalement, dans la planification fine des services, il sera possible de considérer des dessertes vers deux générateurs de déplacement importants, soit les Jardins de Métis (travailleurs et touristes) et l’Institut Maurice-Lamontagne (travailleurs).

¹² Voir les résultats du questionnaire de priorisation sur les besoins en transport (2020), ainsi que les entretiens menés avec la MRC de La Matanie, le Centre d’action bénévole ainsi que les services de travail de rue.

Tableaux des horaires principaux

Trajets quotidiens - Direction Ouest

Matanie - Mitis - Rimouski

Connexions depuis	Service local	Service local	Gaspé	Service local
Arrêt / Transporteur	Minibus A	Minibus A	Orléans Express	Minibus A
Ste-Anne-des-Monts	RÉGIM	-	13:05	16:30
Les Méchins	Local	Local	-	Local
Grosses-Roches	Local	Local	-	Local
Sainte-Félicité	Local	Local	-	Local
Matane (2 arrêts)	07:15	11:00	14:20	***14:45
Saint-Ulric	07:30	11:15	-	15:00
Baie-des-Sables	07:42	11:27	-	15:12
Métis-sur-Mer	07:48	11:33	-	15:18
Sainte-Flavie	08:06	11:51	-	15:36
Mont-Joli	**08:11	**11:56	15:10	**15:41
Sainte-Luce	08:26	12:11	-	15:56
Rimouski (3+ arrêts)	08:44	12:32	15:40	16:17
Temps immobile (recharge)	00:15	00:22		00:12
Connexions vers	STR, Basques, Rivière-du-Loup	STR	STR	STR, Rimouski-Neigette, Basques, Rivière-du-

**Connexion vers TAC Mitis (toutes heures lundi au vendredi), transfert vers La Matapédia (16:23)

*** Connexion depuis Orléans Express (14:20)

Trajets quotidiens - Direction Est

Rimouski - Mitis - Matanie

Connexions depuis	Rivière-du-Loup, Basques, Rimouski-Neigette, STR	STR	STR, Québec	STR, Rivière-du-Loup, Basques
Arrêt / Transporteur	Minibus A	Minibus A	Orléans Express	Minibus A
Rimouski (3+ arrêts)	09:04	13:00	14:55	16:40
Sainte-Luce	09:22	13:20	-	17:00
Mont-Joli	**09:37	**13:31	15:25	**17:11
Sainte-Flavie	09:42	13:36	-	17:16
Métis-sur-Mer	10:00	13:55	-	17:35
Baie-des-Sables	10:06	*	-	17:40
Saint-Ulric	10:18	*	-	17:52
Matane	10:33	14:28	16:25	18:08
Sainte-Félicité	Local	Local	-	*
Grosses-Roches	Local	Local	-	*
Les Méchins	Local	Local	-	*
Ste-Anne-des-Monts	-	RÉGIM	17:25	
Temps immobile (recharge)	00:26	00:17		
Connexions vers	MRC Matanie	MRC Matanie		

**Transfert vers TAC Mitis (toutes heures lundi au vendredi), transfert depuis La Matapédia (9:37)

Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
Minibus A, B, C, ...	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
RÉGIM	Service régie de transport Gaspésie-Iles-de-la-Madelaine
Local	Service de transport de la MRC La Matanie
STR	Société des Transports de Rimouski
-	Pas d'arrêt
*	Sur réservation
Orléans Express	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
12:30	Connexion possible
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Carte pour la MRC de La Matanie



Budget transport de la MRC

Le tableau suivant montre un extrait du budget élaboré par la firme LBA Stratégies Conseils. On peut y voir le changement entre le financement actuel et celui projeté après la mise en place de la régie et la majoration de la taxe sur le carburant. Le financement actuel provenant du MTQ est remplacé par un montant « équivalent MTQ » qui lui provient de la taxe. Selon la présente proposition, la quote-part actuelle est remplacée par une nouvelle quote-part calculée de façon uniforme pour toute la région, soit par habitant. Les revenus de services, provenant de la vente de billets, sont calculés selon le nombre de passages projetés selon les hypothèses d'achalandage retenues (voir note 7 du budget en annexe).

L'écart positif marqué pour la MRC s'explique par l'hypothèse de croissance de l'achalandage retenue : comme la MRC a déjà connu une excellente croissance de son achalandage ces dernières années, les revenus de passages projetés sont par conséquent élevés. Si cette projection ne se réalisait pas entièrement, cela réduirait simplement l'excédent d'opérations puisque les autres revenus sont très similaires.

	MRC de La Matanie
	Transport adapté et collectif MRC de La Matanie Collectif
Analyse comparative (avant-après)	
Produits (financement) avant Régie	
Financement MTQ	250 000
Quote-part municipale	25 000
Revenus de services	63 264
Sous-total	338 264
Financement Régie	
Équivalent MTQ	250 000
Quote-part (population)	22 765
Revenus de passages	107 370
Sous-total	380 134
Écart	41 870

La section *Gouvernance et financement du transport collectif* plus bas présente le budget pour la région.

Recommandations du CREBSL à la MRC

COURT TERME (PRINTEMPS 2021)

1) Intégrer la stratégie régionale en transport des personnes par l'adoption au printemps 2021 d'une résolution visant les trois éléments suivants (*responsables : les 8 MRC et la Ville de Rimouski*) :

- Mandater le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL) pour réaliser les démarches reliées à la création d'une régie et en assurer le suivi ;
- Créer une régie intermunicipale de transport collectif avec les 8 MRC du Bas-Saint-Laurent ;

-
- c) Demander au gouvernement du Québec la majoration de la taxe sur les carburants à la pompe au Bas-Saint-Laurent.

MOYEN TERME (D'ICI LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

2) Poursuivre la concertation pour l'arrimage entre les services existants et les nouveaux services :

- a) Préparer localement l'arrimage entre les trajets et horaires du transporteur local de la MRC de La Matanie et les nouveaux services régionaux, incluant les rabattements (*responsable : transporteur*) ;
 - b) Accompagner la régie régionale dans la mise en place des services proposés pour la MRC et la région. Il s'agit d'optimiser les opérations : choix des lieux de destination dans les centralités, sélection des arrêts dans les municipalités répondant aux critères de transport et d'aménagement du territoire, harmonisation des services à la clientèle, intégration tarifaire entre les services, dossier de la tarification sociale tel que travaillé actuellement par les Alliances pour la solidarité, choix des véhicules, etc. (*responsables : MRC, régie et transporteurs*).
- 3) Finaliser la réflexion sur l'électrification des nouveaux services et étudier la possibilité d'électrifier les services existants, à l'issue des contrats courants, notamment en détaillant les données opérationnelles nécessaires à cette évaluation (*responsables : CREBSL, MRC et transporteurs*).**
- 4) Déposer une demande d'aide financière pour la création d'une table de concertation régionale en transport collectif auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ) (*responsable : CRDBSL*).**
- 5) Travailler de concert avec le territoire limitrophe à l'est (Gaspésie) et son transporteur (RÉGÎM) pour améliorer les arrimages possibles (*responsables : MRC, régie et transporteurs*).**

LONG TERME (APRÈS LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

6) Poursuivre l'optimisation des services de transport durable :

- a) Les priorités de travail spécifiques à la MRC : innovations technologiques, mobilité active et vélos en libre-service, devenir de la plateforme de covoiturage, transport interurbain, arrimage fin avec les services de santé, tant pour les soins hospitaliers, communautaires, en clinique, etc. (*responsables : MRC et transporteurs*) ;
 - b) Les priorités de travail régionales : intégrer à la stratégie régionale les initiatives de covoiturage et d'autopartage électrique, les possibilités technologiques (billettique, information clientèle, etc.) ainsi que le devenir du transport interurbain, des dessertes fluviales et aériennes (*responsables : régie et MRC*) ;
 - c) Créer un comité technique des transporteurs visant l'échange des bonnes pratiques, une meilleure intégration régionale et une harmonisation des pratiques (*responsable : régie*).
- 7) Améliorer la planification municipale, des MRC et régionale en intégrant l'aménagement du territoire et la mobilité durable, à l'instar des recommandations de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec (*responsables : MRC et municipalités*).**
- 8) Sensibiliser la population et les acteurs à la mobilité durable, en faire la promotion et appuyer les initiatives en ce sens. Il s'agit de faire connaître les services mis en place, les avantages individuels et collectifs de la mobilité durable et de faciliter l'acceptabilité sociale pour les changements à venir (*responsables : CREBSL, MRC, régie et municipalités*).**

projet **MOBILITÉS & TERRITOIRES**

MRC de La Matapédia – synthèse de la proposition pour la MRC

Le CREBSL recommande à la MRC de La Matapédia d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes afin de miser sur un service de transport collectif plus régulier sur l'axe de la route 132, circuit qui peut également se destiner aux autres MRC du territoire bas-laurentien. La présente proposition développe d'abord un service régulier à destination d'Amqui afin d'accroître l'usage du transport collectif dans la MRC. Par la suite, un minibus se destinerait, en journée, vers les villes de Mont-Joli et Rimouski avec des connexions vers les autres transports du Bas-Saint-Laurent et le transport interurbain.

Proposition finale de services

Le CREBSL propose à la MRC de La Matapédia d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes en développant quatre axes de service :

- 1) Un service de transport collectif à heures fixes à **destination d'Amqui** depuis les deux extrémités de la route 132 (Saint-Moïse et Causapscal), pour présence à Amqui entre 8 h et 17 h 15, sept jours par semaine.
- 2) Un **nouveau circuit quotidien de minibus, accessible universellement et qui pourrait être électrifié**, serait mis en place sur le trajet **Amqui–Mont-Joli–Rimouski**. Il permettrait certains transferts vers le **transport interurbain** à destination de Québec et Montréal ainsi que vers les MRC de La Matanie et de Rivière-du-Loup. Il y aurait deux allers-retours quotidiens, sept jours par semaine.
- 3) Afin d'améliorer les déplacements sans voiture **en dehors de l'axe de la route 132**, deux volets pourraient être utilisés : l'optimisation des services existants de **La Caravelle**, qui se ferait en continu à la suite du déploiement des axes 1 et 2 ainsi que l'utilisation d'une **plateforme régionale de covoiturage** entre citoyens. Cette plateforme devrait s'arrimer aux autres transports collectifs et comporterait des incitatifs pour les participants.
- 4) La participation à une **campagne régionale de sensibilisation** aux transports durables en 2022-2023.

Cette proposition s'arrime à la volonté exprimée par le milieu et par l'Alliance pour la solidarité de développer du transport collectif plus efficace sur la route 132. Il répond également aux préoccupations d'avoir des services présents le plus possible sur tout le territoire.

Priorités de desserte

Les propositions préliminaires de service ont été présentées au conseil des maires de la MRC le 1^{er} décembre 2020 ainsi qu'au comité de l'Alliance pour la solidarité le même jour. Les propositions finales incluent donc les optimisations apportées à la suite de ces rencontres et de la tournée du Bas-Saint-Laurent par le CREBSL dans le cadre du volet 1 du projet *Mobilités & Territoires*. Le travail de concertation du CREBSL a permis d'identifier les priorités de desserte suivantes : offrir une desserte en transport collectif dans l'axe 132 dans La Matapédia, rejoindre différents lieux à Amqui et offrir un déplacement aller-retour dans la journée pour Rimouski. Des gains de chacune de ces priorités sont détaillés ci-dessous :

1) Offrir une meilleure desserte en transport collectif entre les différentes municipalités de La Matapédia.

- En complément des services existants de La Caravelle, qui intègrent le transport adapté et collectif, on propose d'ajouter **deux dessertes vers Amqui** en horaire de travail régulier (depuis Saint-Moïse et Causapscal), comblant ainsi les horaires où La Caravelle n'arrive pas à offrir un service répondant à des clientèles travailleuses. Ce circuit accroîtrait de façon significative la mobilité entre les municipalités de la MRC sur la route 132. Il permet donc, depuis les extrémités de La Matapédia, une présence à Amqui pour la journée, des environs de 8 h à 17 h 15. Il permet également une présence soit l'avant-midi, soit l'après-midi. À noter qu'on pourrait ajouter des **arrêts sur réservation** (Saint-Florence, Albertville, Saint-Noël, etc.)
- **Ces deux dessertes sont intégrées et financées au service régional.** L'une des deux serait donc effectuée par le même véhicule qui offre le service régional (par exemple de Causapscal à Rimouski et inversement, sans transfert de véhicule). Le second véhicule, dont le service est financé en début et fin de journée, serait disponible pour d'autres services en journée afin d'augmenter la desserte locale de La Caravelle.
- Ce même circuit améliorerait les déplacements à destination de **Sayabec** (par exemple, un travailleur de Lac-au-Saumon, présent à Sayabec entre 8 h 30 et 16 h 50) ainsi que vers **Causapscal** (par exemple depuis Rimouski avec arrivée à Causapscal à 11 h 45 ou vers Rimouski avec départ à 13 h 20).
- Un tel horaire fixé ne correspondrait pas aux horaires de *tous* les travailleurs, étudiants du Centre matapédien d'études collégiales (CMÉC) ou autres, mais il rassemble l'horaire du plus grand nombre. Pour aller plus loin dans l'amélioration des horaires, il est recommandé au milieu de travailler de concert avec les **générateurs de déplacement**. On pense notamment aux grands employeurs (par exemple l'hôpital d'Amqui), aux milieux de travail avec des quarts de travail établis (Natreil, Uniboard, Carrefour Centre-ville) ou fixant des horaires flexibles aux employés (employeurs de services professionnels).

2) Rejoindre différents lieux à Amqui.

- Amqui se trouve être à la fois une destination de travail, d'études et de services ainsi que le point de départ du trajet vers La Mitis et Rimouski-Neigette. Il est donc important à cet endroit de rejoindre différents arrêts, sans offrir du porte-à-porte. Les usagers avec des limitations fonctionnelles pourront continuer d'utiliser le transport collectif et adapté à la demande de La Caravelle. Ultimement, il reviendrait à La Caravelle d'offrir la boucle dans la municipalité alors que le réseau régional serait express. Cet arrimage pourrait se faire au fil de l'ajustement des services par La Caravelle une fois le circuit régional en place. La mise en place de la **boucle de service** exigerait de faire une sélection (3 à 6 arrêts) parmi des destinations telles que le secteur est, Place Sybrel, l'hôpital, le CMÉC, le Carrefour Centre-ville, l'école secondaire et le secteur ouest. Finalement, cette boucle pourrait servir en journée pour les gens présents à Amqui et pas seulement pour les circuits en direction des autres municipalités.

3) Permettre de passer une journée à Mont-Joli ou Rimouski.

- Il est pertinent de développer, à partir des clientèles déjà utilisatrices du service local, le circuit régional pour les services spécialisés de Rimouski-Neigette et de La Mitis ainsi que pour les étudiants. Comme plusieurs services sont déjà concentrés ailleurs au Bas-Saint-Laurent, un transport fiable et à bon prix est un argument pour le maintien des Matapédiens dans leur milieu de vie.
- Le circuit régional répondrait aux besoins en services spécialisés qui sont dispensés à Mont-Joli et à Rimouski, que ce soit en santé, en services communautaires, justice ou en éducation postsecondaire. Étant donné la faible desserte et les coûts de billets élevés du service Orléans

-
- Express, le service régional soutiendrait également des personnes isolées ou en situation de vulnérabilité.
- Étant donné l'effort mis sur les besoins internes, le circuit quittant la MRC offrirait une seule option quotidienne, sept jours par semaine. Par exemple, à Mont-Joli, on pourrait y être de 9 h à 16 h 15 et à Rimouski de 9 h 30 à 15 h 45.
 - Relativement aux déplacements en dehors du Bas-St-Laurent, le circuit ajouterait un arrêt local (dans chaque municipalité) se connectant au **service interurbain d'autocar**.
 - Précisément, il s'agit (1) du service vers Rimouski, Québec et Montréal, qu'on pourrait emprunter depuis chaque municipalité entre Causapscal et Rimouski, moyennant un transfert vers Orléans à Amqui, Mont-Joli ou Rimouski.
 - Inversement, (2) l'arrivée de mi-journée depuis Montréal, Québec et Rimouski permettrait de transférer, avec un léger temps d'attente, vers le circuit rejoignant toutes les municipalités entre Rimouski et Causapscal.
 - La concertation s'est conclue sur ces priorités hors Matapédia avant de combler des éventuels besoins vers la Baie-des-Chaleurs ou vers La Matanie. À noter que les services de La Caravelle et du transport MRC de La Matanie sont à même de répondre à certaines demandes de déplacements sur la route 195 entre Amqui et Matane, même si cela traverse une frontière administrative. Cette possibilité est indiquée comme un rabattement sur la carte ci-dessous.

Tableaux des horaires principaux

Trajets quotidiens - Direction Ouest

Matapédia - Mitis - Rimouski

Connexions depuis			
Arrêt / Transporteur	Minibus B	Minibus B	Orléans Express
Causapscal	07:25	13:20	
Lac-au-Saumon	07:37	13:32	
Amqui arrivée (5 arrêts)	07:47	13:42	
Amqui départ	*08:00	*13:55	14:24
Val-Brillant	08:15	14:10	
Sayabec	08:24	14:19	
Saint-Moise	08:33	14:28	
Sainte-Angèle-de-Mérici	08:45	14:40	
Mont-Joli (2 arrêts)	**08:58	**14:53	15:21
Sainte-Luce	09:13	15:08	
Rimouski (3+ arrêts)	09:31	15:26	
Temps immobile (recharge)	00:15	00:23	
Connexions vers	STR	STR	STR

*Transfert vers La Caravelle (toutes heures lundi au vendredi), transfert vers Orléans Express (14:24)

**Transfert vers TAC Mitis (toutes heures lundi au vendredi), transfert vers La Matanie (8:58), transfert vers Orléans Express (15:21)

Trajets quotidiens - Direction Est

Rimouski - Mitis - Matapédia

Connexions depuis	STR, Rivière-du-Loup, Basques	STR	STR, Québec, Rivière-du-Loup, Basques
Arrêt / Transporteur	Minibus B	Orléans Express	Minibus B
Rimouski (3+ arrêts)	09:47		15:50
Sainte-Luce	10:04		16:07
Mont-Joli (2 arrêts)	*10:20	15:15	*16:23
Sainte-Angèle-de-Mérici	10:33		16:36
Saint-Moise	10:45		16:48
Sayabec	10:53		16:56
Val-Brillant	11:02		17:05
Amqui arrivée (5 arrêts)	**11:18	16:20	**17:21
Amqui (départ)	11:23		17:26
Lac-au-Saumon	11:33		17:35
Causapscal	11:45		17:48
Temps immobile (recharge)	01:34		
Connexions vers			

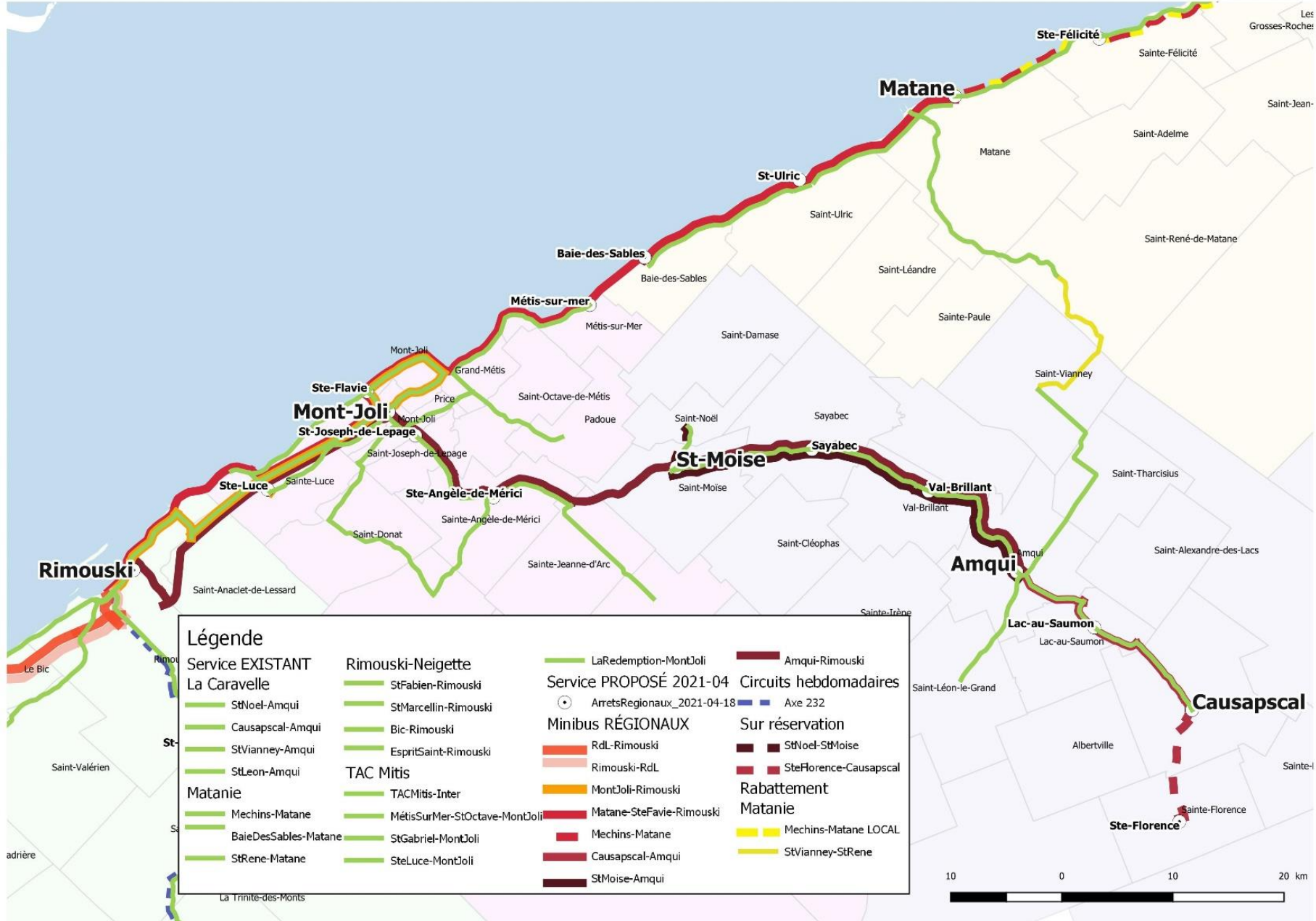
*Transfert vers TAC Mitis (toutes heures lundi au vendredi), transfert depuis La Matanie (16:23), transfert depuis Orléans Express (15:15)

**Transfert vers La Caravelle (toutes heures lundi au vendredi), transfert depuis Orléans Express (16:20)

Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
Minibus A, B, C, ...	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
Orléans Express	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
STR	Société des Transports de Rimouski
12:30	Connexion possible
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Carte pour la MRC La Matapédia



Budget transport de la MRC

Le tableau suivant montre un extrait du budget élaboré par la firme LBA Stratégies Conseils. On peut y voir le changement entre le financement actuel et celui projeté après la mise en place de la régie et la majoration de la taxe sur le carburant. Le financement actuel provenant du MTQ est remplacé par un montant « équivalent MTQ » qui lui provient de la taxe. Selon la présente proposition, la quote-part actuelle est remplacée par une nouvelle quote-part calculée de façon uniforme pour toute la région, soit par habitant. Les revenus de services, provenant de la vente de billets, sont calculés selon le nombre de passages projetés selon les hypothèses d'achalandage retenues (voir note 7 du budget en annexe).

Dans le cas de la MRC de La Matapédia, l'hypothèse retenue pour le calcul de la quote-part sur la base de la population entraîne une augmentation de celle-ci, ce qui explique l'écart à la hausse entre le financement actuel et projeté puisque les revenus de passage sont semblables.

	MRC de La Matapédia Service de transport adapté La Caravelle inc. Collectif
Analyse comparative (avant-après)	
Produits (financement) avant Régie	
Financement MTQ	57 142
Quote-part municipale	15 000
Revenus de services	6 337
Sous-total	78 479
Financement Régie	
Équivalent MTQ	57 142
Quote-part (population)	19 023
Revenus de passages	7 210
Sous-total	83 375
Écart	4 896

La section *Gouvernance et financement du transport collectif* plus bas présente le budget pour la région.

Recommandations du CREBSL à la MRC

COURT TERME (PRINTEMPS 2021)

1) Intégrer la stratégie régionale en transport des personnes par l'adoption au printemps 2021 d'une résolution visant les trois éléments suivants (*responsables : les 8 MRC et la Ville de Rimouski*) :

- Mandater le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL) pour réaliser les démarches reliées à la création d'une régie et en assurer le suivi ;

-
- b) Créer une régie intermunicipale de transport collectif avec les 8 MRC du Bas-Saint-Laurent ;
 - c) Demander au gouvernement du Québec la majoration de la taxe sur les carburants à la pompe au Bas-Saint-Laurent.

MOYEN TERME (D'ICI LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

2) Poursuivre la concertation pour l'arrimage entre les services existants et les nouveaux services :

- a) Préparer localement l'arrimage entre les trajets et horaires de La Caravelle et les nouveaux services régionaux, incluant les rabattements (*responsable : transporteur*) ;
- b) Accompagner la régie régionale dans la mise en place des services proposés pour la MRC et la région. Il s'agit d'optimiser les opérations : choix des lieux de destination dans les centralités, sélection des arrêts dans les municipalités répondant aux critères de transport et d'aménagement du territoire, harmonisation des services à la clientèle, intégration tarifaire entre les services, dossier de la tarification sociale tel que travaillé actuellement par les Alliances pour la solidarité, choix des véhicules, etc. (*responsables : MRC, régie et transporteurs*).

3) Finaliser la réflexion sur l'électrification des nouveaux services et étudier la possibilité d'électrifier les services existants, à l'issue des contrats courants, notamment en détaillant les données opérationnelles nécessaires à cette évaluation (*responsables : CREBSL, MRC et transporteurs*).

4) Déposer une demande d'aide financière pour la création d'une table de concertation régionale en transport collectif auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ) (*responsable : CRDBSL*).

5) Travailler de concert avec le territoire limitrophe à l'est (Gaspésie) et son transporteur (RÉGÎM) pour développer des arrimages selon les besoins (*responsables : MRC, régie et transporteurs*).

LONG TERME (APRÈS LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

6) Poursuivre l'optimisation des services de transport durable :

- a) Les priorités de travail spécifiques à la MRC : les besoins de réinsertion socioprofessionnelle, la coordination avec les employeurs, la rétention du personnel, les besoins des étudiants, l'électrification des transports et la desserte sur la route 195 (*responsables : MRC et transporteurs*) ;
- b) Les priorités de travail régionales : intégrer à la stratégie régionale les initiatives de covoiturage et d'autopartage électrique, les possibilités technologiques (billettique, information clientèle, etc.) ainsi que le devenir du transport interurbain, des dessertes fluviales et aériennes (*responsables : régie et MRC*) ;
- c) Créer un comité technique des transporteurs visant l'échange des bonnes pratiques, une meilleure intégration régionale et une harmonisation des pratiques (*responsable : régie*).

7) Améliorer la planification municipale, des MRC et régionale en intégrant l'aménagement du territoire et la mobilité durable, à l'instar des recommandations de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec (*responsables : MRC et municipalités*).

8) Sensibiliser la population et les acteurs à la mobilité durable, en faire la promotion et appuyer les initiatives en ce sens. Il s'agit de faire connaître les services mis en place, les avantages individuels et collectifs de la mobilité durable et de faciliter l'acceptabilité sociale pour les changements à venir (*responsables : CREBSL, MRC, régie et municipalités*).

projet **MOBILITÉS & TERRITOIRES**

MRC de La Mitis — synthèse de la proposition pour la MRC

Le CREBSL recommande à la MRC de La Mitis d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes afin de consolider ses acquis. La MRC de La Mitis est la seule du Bas-Saint-Laurent à offrir un trajet inter-MRC du lundi au vendredi et représente un carrefour de transport important. La présente proposition permettrait notamment (1) d'offrir un service de haute qualité entre Mont-Joli et Rimouski, (2) de développer le transport adapté et collectif local conformément à son plan stratégique en y redirigeant des fonds et des énergies et finalement (3) de renforcer ses actifs transport, dont le carrefour aéroportuaire. En transport des personnes, son service inter-MRC se poursuivrait et serait complété par des services provenant de La Matapédia et de La Matanie.

Proposition finale de services

Le CREBSL propose à la MRC de La Mitis d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes en développant quatre axes de service :

- 1) En complément du transport inter-MRC effectuant actuellement 25 allers-retours par semaine sur réservation, des **circuits sans réservation** provenant de La Matapédia et de La Matanie s'ajoutent en offrant des horaires différents et en étant en service les fins de semaine. Ces derniers seraient **accessibles universellement et pourraient être électrifiés**.
- 2) TAC Mitis pourrait, à destination du lieu d'arrêt régional (Mont-Joli), rabattre les utilisateurs provenant des différents quartiers et municipalités de La Mitis. Cela permettrait d'offrir une connexion nouvelle vers les **destinations des MRC voisines** de Rimouski-Neigette, de La Matapédia et de La Matanie, par un seul transfert sur le circuit régional. Avec un minimum de deux transferts, on ajoute aussi des options de déplacement vers le reste du Bas-Saint-Laurent ainsi qu'en **transport interurbain** vers Québec et Montréal.
- 3) Afin d'améliorer les déplacements sans voiture hors de la route 132, deux volets seraient utilisés. Premièrement, l'**optimisation des services existants** de TAC Mitis, qui se ferait en continu par l'organisme. Deuxièmement, la MRC aurait à terme à sa disposition, sur une base commune régionale, une **plateforme de covoiturage** entre citoyens. Cette plateforme s'arrimerait aux autres transports collectifs et comporterait des incitatifs pour les participants.
- 4) La participation à une **campagne régionale de sensibilisation** aux transports durables en 2022-2023.

Cette proposition s'arrime aux besoins exprimés par la MRC ainsi que par les autres MRC partenaires du projet régional. Cela lui permettrait de continuer à offrir le meilleur service inter-MRC du Bas-Saint-Laurent à ses citoyens avec plusieurs options horaires et un service sur sept jours. Cela renforcerait directement ou indirectement les orientations du Plan stratégique de TAC Mitis, qui mise sur une belle place faite à la mobilité durable dans la région. Finalement, avec les projets de l'aéroport régional, de nombreuses synergies sont envisageables.

Priorités de desserte

Les propositions préliminaires de service ont été présentées au conseil des maires de la MRC le 13 janvier 2021. Les propositions finales incluent donc les optimisations apportées à la suite de ces rencontres et de la tournée du Bas-Saint-Laurent par le CREBSL dans le cadre du volet 1 du projet *Mobilités & Territoires*. Le travail de concertation du CREBSL a permis d'identifier les priorités de desserte suivantes : consolider les services de TAC Mitis, diversifier les horaires de desserte dont les fins de semaine et apporter un appui au projet du carrefour aéroportuaire. Des gains de chacune de ces priorités sont détaillés ci-dessous :

1) **Consolider et compléter les services de TAC Mitis. Le service régional constitue une excellente stratégie pour améliorer le transport à l'intérieur de la MRC, conformément aux souhaits de la MRC et du plan stratégique de TAC Mitis :**

- Plusieurs municipalités auraient accès à plus de services depuis et vers Mont-Joli grâce aux minibus des deux **circuits régionaux qui y convergent** (en plus de l'inter) : Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Métis-sur-Mer, Sainte-Angèle, Saint-Joseph-de-Lepage.
- L'arrêt central de Mont-Joli permettrait de **nouvelles connexions vers La Matanie et La Matapédia** pour les citoyens de La Mitis. Trois départs quotidiens se rendraient dans La Matanie et deux dans La Matapédia.
- La planification fine des circuits régionaux exigera une **concertation continue** des différents partenaires. L'objectif serait par exemple de définir les arrêts : dans les municipalités (depuis Matane : Sainte-Flavie et Price en alternance), des employeurs (incluant l'IML), des opportunités touristiques, etc. Cette décision devrait s'arrimer à l'offre de service existante de TAC Mitis dans les secteurs visés. Ce choix n'a pas à être effectué immédiatement de façon définitive.
- **Le service régional serait un service sans réservation avec un horaire fixe.** Il y a là une économie de coûts pour l'opérateur et c'est également une bonne façon d'amener la population à connaître un tel fonctionnement. Ce pourrait être une avenue de développement pour TAC Mitis ; par exemple, par un circuit en **boucle dans la ville** de Mont-Joli.
- Le nouveau financement lié à la majoration de la taxe sur l'essence couvrirait dorénavant les **coûts du service inter de TAC Mitis**. Les quotes-parts des MRC de La Mitis et de Rimouski-Neigette, budgétées à 62 179 \$ pour 2020, seraient « libérées » et pourraient être réorientées vers le transport adapté et collectif local.
- Même en ajoutant des services régionaux, l'horaire fixé ne correspondrait pas aux besoins de *tous* les **travailleurs** ; il fait un arbitrage incluant les besoins des MRC limitrophes. Pour aller plus loin dans l'amélioration des horaires, il est recommandé au milieu de travailler de concert avec les générateurs de déplacement (emplois, études, services et tourisme), tel qu'il est inscrit dans le plan stratégique de TAC Mitis.
- Le **plan stratégique de TAC Mitis** identifie d'autres avenues cohérentes avec la stratégie régionale. Par exemple :
 - *La simplification de l'accès au transport* : le réseau régional sans réservation aiderait à expliquer un tel service à la clientèle ;
 - *Les services qui répondent aux besoins des clients* : voir ci-bas par rapport notamment aux fins de semaine ;

-
- *Que TAC Mitis soit proche du milieu socioéconomique Mitissien et Rimouski ainsi que TAC soit impliqué dans la concertation locale et régionale* : la présence d'une régie régionale serait un fort levier de développement et de concertation avec les milieux socioéconomiques de partout sur le territoire.

2) Compléter les horaires de desserte de l'inter TAC Mitis, notamment de jour et de fin de semaine.

- Pour les besoins vers et depuis l'extérieur de la MRC, la proposition maintient les services existants de TAC Mitis, en ajoutant des **compléments horaires**. Par exemple, un deuxième trajet midi serait rendu disponible entre Rimouski et Mont-Joli ainsi qu'un autre départ de Rimouski le soir, entre les deux départs existants de 16 h 10 et 17 h 35, à 16 h 40.
- Le service de TAC Mitis serait également ajouté les **samedis et dimanches** sur la même base horaire.
- Étant donné le nombre important de trajets qui seraient offerts entre Mont-Joli et Rimouski, des **services différenciés** pourraient être offerts, selon la volonté du milieu. Par exemple, le circuit régional pourrait offrir des services directs avec peu d'arrêts et le service Mitis-Rimouski-Neigette offrirait plus d'arrêts en cours de chemin. Une autre option serait d'offrir une route sud (secteur Luceville, Saint-Anaclet) et une route nord (Sainte-Flavie, secteur Sainte-Luce, secteur Pointe-au-Père). Cette optimisation serait à réaliser en continu, une fois les services en place, en se coordonnant avec les autres transporteurs présents, dont la Société de transport de Rimouski et le service existant à Saint-Anaclet.
- Nous suggérons, à partir de l'expérience de Saint-Anaclet (2021), d'étudier un service de taxibus semblable à ceux de la MRC de Rimouski-Neigette, mais qui desservirait, vers et depuis Rimouski, **Saint-Anaclet, Saint-Donat, Saint-Gabriel, Les Hauteurs et Saint-Charles-Garnier**. Ce service, offert sur réservation, serait développé en parallèle du service sur réservation existant de TAC Mitis, qui se destine plutôt à Mont-Joli. Cela ouvrirait la porte à une synergie permettant le transfert (à Saint-Donat ou à Saint-Gabriel) vers TAC Mitis des passagers voulant se rendre à Mont-Joli.
- Les citoyens empruntant le service à destination de Rimouski auront accès, à certaines heures de la journée, aux **connexions** vers la MRC de Rimouski-Neigette, la MRC Les Basques, de Rivière-du-Loup et même au-delà vers le Témiscouata et le Kamouraska.
- Pour rejoindre les départs **interurbains** d'Orléans Express à Mont-Joli ou Rimouski, de nouvelles options s'ajoutent en après-midi, notamment pour les municipalités non desservies (Métis-sur-Mer, Sainte-Flavie). Advenant un retrait de services d'Orléans Express, la régie régionale en transport constitue un important **filet de sécurité** qui aurait la capacité légale d'offrir les services interurbains.

3) Apporter un appui aux projets du carrefour aéroportuaire.

- Suivant la volonté du milieu de placer l'arrêt régional à proximité de l'aéroport, différentes synergies seraient à développer : offre aux voyageurs locaux et touristiques (secteurs collectif, aérien et provenant du maritime), infrastructures d'électrification, transport de colis possible en minibus, etc.

Tableaux des horaires principaux

Trajets quotidiens - Direction Ouest

Mont-Joli - Rimouski / Tous transporteurs

Connexions depuis	Service local	Service local, Matanie	Service local	Service local, Matapédia	Service local	Service local, Matanie	Service local, Matapédia	Gaspé et Percé	Service local, Matanie	Service local	Service local
Arrêt / Transporteur	TAC Mitis	Minibus A	TAC Mitis	Minibus B	TAC Mitis	Minibus A	Minibus B	Orléans Express	Minibus A	TAC Mitis	TAC Mitis
Mont-Joli (Petro-Canada blvd Gaboury)	6:39	-	7:56	8:53	-	-	14:50	15:15	-	16:37	17:37
Mont-Joli (secteur Nord)	6:45	8:11	8:26	8:59	11:54	11:56	14:55	-	15:41	16:53	17:33
Sainte-Luce	6:57	8:26	8:40	9:13	12:08	12:11	15:08	-	15:56	17:06	17:51
Rimouski (CHRR et autres arrêts)	7:31	8:44	9:20	9:32	12:47	12:32	15:27	15:40	16:22	17:48	18:24
Temps immobile (recharge)	0:00	0:15	6:50	0:15	0:00	0:22	0:23	-	0:12	0:00	-
Connexions vers	STR	STR, Basques, Rivière-du-Loup	STR	STR	STR	STR	STR, Québec	STR, Québec	STR, Rimouski-Neigette, Basques, Rivière-du-	STR	STR

Trajets quotidiens - Direction Est

Rimouski - Mont-Joli / Tous transporteurs

Connexions depuis	STR	STR	STR, Rivière-du-Loup, Basques	STR, Rivière-du-Loup, Basques	STR	STR	STR, Québec	STR, Québec	STR	STR, Rivière-du-Loup, Basques	STR
Arrêt / Transporteur	TAC Mitis	TAC Mitis	Minibus A Matanie	Minibus B Matapédia	TAC Mitis	Minibus A Matanie	Orléans Express	Minibus B Matapédia	TAC Mitis	Minibus A Matanie	TAC Mitis
Rimouski (CHRR et autres arrêts)	6:49	7:31	9:04	09:47	12:51	13:00	14:45	15:50	16:10	16:40	17:35
Sainte-Luce	7:33	8:12	9:22	10:05	13:33	13:20	-	16:08	17:01	17:00	18:38
Mont-Joli (secteur Nord)	7:44	8:25	9:37	10:20	13:45	13:31	-	16:23	17:33	17:11	18:50
Mont-Joli (Petro-Canada blvd Gaboury)	7:58	8:34	-	10:26	13:58	-	15:10	16:29	17:37	-	18:56
Temps immobile (recharge)	0:00	3:20	-	-	2:39	-	-	-	0:00	-	-
Connexions vers			Matanie	Matapédia		Matanie	Gaspé et Percé	Matapédia		Matanie	

Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
Minibus A, B, C, ...	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
TAC Mitis	Service Inter de TAC Mitis
Orléans Express	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
STR	Société des Transports de Rimouski
-	Pas d'arrêt
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Carte pour la MRC de La Mitis



Budget transport de la MRC

Le tableau suivant montre un extrait du budget élaboré par la firme LBA Stratégies Conseils. On peut y voir le changement entre le financement actuel et celui projeté après la mise en place de la régie et la majoration de la taxe sur le carburant. Le financement actuel provenant du MTQ est remplacé par un montant « équivalent MTQ » qui lui provient de la taxe. Selon la présente proposition, la quote-part actuelle est remplacée par une nouvelle quote-part calculée de façon uniforme pour toute la région, soit par habitant. Les revenus de services, provenant de la vente de billets, sont calculés selon le nombre de passages projetés selon les hypothèses d'achalandage retenues (voir note 7 du budget en annexe).

Dans le cas de la MRC de La Mitis, « l'équivalent MTQ » est plus élevé que le montant actuellement reçu du ministère des Transports du Québec (MTQ). La quote-part calculée selon la population est moindre que l'actuelle, ce qui est cohérent considérant que le service inter-MRC de TAC Mitis passerait sous le giron régional, allégeant ainsi la MRC. La baisse des revenus de passage s'explique de la même manière, puisque l'achalandage du service inter-MRC de TAC Mitis et les revenus qui en découlent sont comptabilisés dans les revenus du transport régional. Au final, l'écart entre le financement actuel et celui après l'implantation de la régie est positif et relativement faible.

	MRC de La Mitis
	Transport adapté et collectif de La Mitis (TAC) Collectif
Analyse comparative (avant-après)	
Produits (financement) avant Régie	
Financement MTQ	125 000
Quote-part municipale	32 385
Revenus de services	53 788
Sous-total	211 173
Financement Régie	
Équivalent MTQ	150 000
Quote-part (population)	19 502
Revenus de passages	43 022
Sous-total	212 524
Écart	1 351

La section *Gouvernance et financement du transport collectif* plus bas présente le budget pour la région.

Recommandations du CREBSL à la MRC

COURT TERME (PRINTEMPS 2021)

1) Intégrer la stratégie régionale en transport des personnes par l'adoption au printemps 2021 d'une résolution visant les trois éléments suivants (*responsables : les 8 MRC et la Ville de Rimouski*) :

- Mandater le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL) pour réaliser les démarches reliées à la création d'une régie et en assurer le suivi ;

-
- b) Créer une régie intermunicipale de transport collectif avec les 8 MRC du Bas-Saint-Laurent ;
 - c) Demander au gouvernement du Québec la majoration de la taxe sur les carburants à la pompe au Bas-Saint-Laurent.

MOYEN TERME (D'ICI LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

2) Poursuivre la concertation pour l'arrimage entre les services existants et les nouveaux services :

- a) Préparer localement l'arrimage entre les trajets et horaires de TAC Mitis et les nouveaux services régionaux, incluant les rabattements (*responsable : transporteur*) ;
- b) Accompagner la régie régionale dans la mise en place des services proposés pour la MRC et la région. Il s'agit d'optimiser les opérations : choix des lieux de destination dans les centralités, sélection des arrêts dans les municipalités répondant aux critères de transport et d'aménagement du territoire, harmonisation des services à la clientèle, intégration tarifaire entre les services, dossier de la tarification sociale tel que travaillé actuellement par les Alliances pour la solidarité, choix des véhicules, etc. (*responsables : MRC, régie et transporteurs*).

3) Finaliser la réflexion sur l'électrification des nouveaux services et étudier la possibilité d'électrifier les services existants, à l'issue des contrats courants, notamment en détaillant les données opérationnelles nécessaires à cette évaluation (*responsables : CREBSL, MRC et transporteurs*).

4) Déposer une demande d'aide financière pour la création d'une table de concertation régionale en transport collectif auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ) (*responsable : CRDBSL*).

5) Poursuivre le travail identifié dans le plan stratégique de TAC Mitis.

LONG TERME (APRÈS LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

6) Poursuivre l'optimisation des services de transport durable :

- a) Les priorités de travail spécifiques à la MRC : l'électrification, la synergie avec le carrefour aéroportuaire, une meilleure desserte pour les travailleurs vers et depuis la MRC de Rimouski-Neigette (*responsables : MRC et transporteurs*) ;
- b) Les priorités de travail régionales : intégrer à la stratégie régionale les initiatives de covoiturage et d'autopartage électrique, les possibilités technologiques (billettique, information clientèle, etc.) ainsi que le devenir du transport interurbain, des dessertes fluviales et aériennes (*responsables : régie et MRC*) ;
- c) Créer un comité technique des transporteurs visant l'échange des bonnes pratiques, une meilleure intégration régionale et une harmonisation des pratiques (*responsable : régie*).

7) Améliorer la planification municipale, des MRC et régionale en intégrant l'aménagement du territoire et la mobilité durable, à l'instar des recommandations de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec (*responsables : MRC et municipalités*).

8) Sensibiliser la population et les acteurs à la mobilité durable, en faire la promotion et appuyer les initiatives en ce sens. Il s'agit de faire connaître les services mis en place, les avantages individuels et collectifs de la mobilité durable et de faciliter l'acceptabilité sociale pour les changements à venir (*responsables : CREBSL, MRC, régie et municipalités*).

projet **MOBILITÉS & TERRITOIRES**

MRC de Rimouski-Neigette — synthèse de la proposition pour la MRC

Le CREBSL recommande à la MRC de Rimouski-Neigette d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes à la suite de l'étude des besoins de la MRC. La présente proposition permettrait notamment (1) d'améliorer les options de mobilité des municipalités rurales, (2) de se situer au cœur d'une desserte de grande qualité en transport durable entre Rivière-du-Loup et Mont-Joli et (3) de se doter de leviers financiers et de développement pour optimiser et arrimer les différents services de transport interurbain, de transport inter-MRC, de transport urbain et de transport périurbain, particulièrement là où des services peuvent actuellement se recouper.

Proposition finale de services

Le CREBSL propose à la MRC de Rimouski-Neigette d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes en développant trois axes de service :

- 1) Améliorer la **desserte rurale**. Il s'agirait d'offrir un horaire de mi-journée sur les routes existantes et de développer une nouvelle route incluant Saint-Anaclet. En se rabattant sur les circuits régionaux, ces nouveaux circuits seraient financés par le nouveau financement régional. De plus, Saint-Fabien, Saint-Narcisse, Trinité-des-Monts, Esprit-Saint ainsi que potentiellement des secteurs de Rimouski seraient desservis par les circuits régionaux. Une **plateforme régionale de covoiturage** entre particuliers, arrimée aux circuits régionaux de transport, servirait lorsqu'il n'y a pas de circuits de minibus.
- 2) La **Ville de Rimouski** serait le point terminal de cinq circuits quotidiens et de deux circuits hebdomadaires pour un total de 114 allers-retours chaque semaine vers les localités du Bas-Saint-Laurent. Les minibus utilisés seraient **accessibles universellement et pourraient être électrifiés**. Ces circuits desserviraient en priorité les institutions représentant des destinations régionales (UQAR, Cégep, CHRR). Pour rallier d'autres destinations dans la ville, les passagers pourraient transférer vers Citébus, qui verrait ainsi son achalandage augmenté.
- 3) La participation à une **campagne régionale de sensibilisation** aux transports durables en 2022-2023.

Cette proposition s'arrime aux besoins exprimés par la MRC, par les municipalités ainsi que par les autres MRC partenaires du projet régional. Cela lui permettrait de continuer d'améliorer la desserte rurale, d'accroître l'accessibilité aux services et commerces de la MRC tout en étant au cœur de la mobilité durable régionale et en offrant plusieurs avenues d'amélioration du transport urbain pour les citoyens de la Ville de Rimouski.

Priorités de desserte

Les propositions préliminaires de service ont été présentées au conseil des maires de la MRC le 4 novembre 2020. Les propositions finales incluent donc les optimisations apportées à la suite de cette rencontre et de la tournée du Bas-Saint-Laurent par le CREBSL dans le cadre du volet 1 du projet *Mobilités & Territoires*. Un comité de travail spécifique aux enjeux de la MRC s'est également réuni 4 fois entre janvier et avril 2021. Le travail de concertation du CREBSL a permis d'identifier les priorités de desserte suivantes : améliorer la desserte des municipalités rurales, créer

un service de transport collectif structurant dans l'axe 132 et améliorer le transport en commun pour les Rimouskois. Des gains de chacune de ces priorités sont détaillés ci-dessous :

1) Améliorer la desserte des municipalités rurales.

- **Saint-Fabien** améliorerait ses options de déplacement tant vers Rimouski que vers Trois-Pistoles, étant donné les nouveaux passages des minibus régionaux (5 fois par jour par direction). Ces minibus circuleraient sur des horaires fixes, mais sans réservation.
- Cela faciliterait l'amélioration des services existants de taxibus à l'ouest de la MRC, notamment avec des horaires complémentaires à ceux des minibus régionaux à Saint-Fabien. De plus, il serait possible aux citoyens de **Saint-Eugène et Saint-Valérien**, via le transport de la MRC existant, de se connecter vers le circuit régional (à Bic), par exemple pour se destiner à Trois-Pistoles.
- Un nouveau circuit de taxibus est proposé dans l'axe **Saint-Anaclet, Saint-Donat, Saint-Gabriel, Les Hauteurs et Saint-Charles-Garnier**. Il fonctionnerait aussi sur réservation du taxibus avec un aller matinal et un retour le midi ou en fin d'après-midi. Il se connecterait avec les autres circuits régionaux par exemple vers Rivière-du-Loup. Ce circuit serait à arrimer avec le projet pilote en cours de la ville de Saint-Anaclet.
- Toutes les routes de taxibus de la MRC deviendraient de facto des connexions du circuit régional. Quelqu'un peut ainsi faire l'aller-retour dans la journée entre **Saint-Narcisse** et Trois-Pistoles ou Rivière-du-Loup, en transitant à Rimouski. La stratégie régionale propose ainsi d'ajouter des **circuits en mi-journée** sur les taxibus de la MRC.
- Les lundis et vendredis, un circuit supplémentaire ferait trois allers-retours par jour entre Rimouski et Témiscouata-sur-le-Lac sur un horaire fixe et sans réservation. Cela ajouterait des opportunités pour les citoyens vivant sur l'**axe 232 (Esprit-Saint, Trinité-des-Monts, Saint-Narcisse)**, également à destination de Lac-des-Aigles et du secteur Cabano. Ce pourrait être par exemple des étudiants du Témiscouata avec un logement de semaine à Rimouski.
- Le nouveau financement lié à la majoration de la taxe sur l'essence couvrirait dorénavant les coûts du service inter de TAC Mitis. Cela induirait des changements aux quotes-parts des MRC : une harmonisation est en préparation sous l'égide du comité régional piloté par le CRD sur la base de la proposition contenue dans le budget annexé au présent rapport.

2) Créer un service de transport collectif structurant dans l'axe 132.

- La Ville de Rimouski serait au centre des réseaux régionaux en transport collectif et adapté avec un meilleur accès prioritairement aux institutions d'études supérieures et aux services de santé. Les 114 départs hebdomadaires seraient donc accessibles dans les deux directions, à l'usage également des Rimouskois. Plus spécifiquement, l'**axe structurant des déplacements** se trouverait entre Mont-Joli et Rivière-du-Loup, avec de multiples départs par jour dans les deux directions et pouvant convenir à de nombreux publics.
- En direction de **La Mitis**, les circuits de l'Inter MRC de TAC Mitis seraient maintenus et s'y ajouteraient les circuits de **La Matapédia** et de **La Matanie**. Par exemple, les travailleurs peuvent actuellement retourner dans La Mitis à 16 h 10 ou 17 h 35 et la proposition ajouterait un départ à 16 h 50 (qui poursuivrait vers Matane). Cela ajouterait des options pour desservir **Sainte-Luce et Saint-Anaclet**. Des arrimages seraient également possibles avec la Société de transports de Rimouski pour mieux desservir le secteur **Pointe-au-Père**.

- En direction de Rivière-du-Loup, des déplacements seraient possibles. Par exemple, le trajet serait direct pour des **travailleurs** de Trois-Pistoles, Saint-Simon ou Saint-Fabien qui seraient présents à Rimouski entre 8 h 25 et 17 h 15. Un travailleur de Rivière-du-Loup pourrait pour sa part arriver à Rimouski à 8 h 25 et repartir à 16 h 30 sur Orléans Express ou à 17 h 15 sur le minibus régional.
- Entre **Rimouski et Rivière-du-Loup**, un seul aller-retour quotidien est actuellement possible avec Orléans Express (départ à 8 h et retour à 14 h ou 22 h 20). Cinq allers-retours supplémentaires seraient disponibles avec la présente proposition, et ce, avec un prix de passage moins élevé que l'autocar interurbain.
- Les trajets depuis Rimouski vers Rivière-du-Loup permettraient de **connecter**, avec peu ou pas de temps d'attente, avec les trajets vers le Kamouraska et le Témiscouata (7 jours semaine), incluant Pohénégamook (3 jours semaine) et les municipalités de la MRC de Rivière-du-Loup et celles des Basques.
- Relativement aux **déplacements interurbains**, la stratégie régionale recrée plusieurs des dessertes de petites municipalités qui ont été délaissées par Orléans Express. Par exemple, au retour de Québec, les passagers pourraient transférer sur le service local à Rivière-du-Loup à 12 h 30 ou 17 h 10 ou à Trois-Pistoles à 18 h pour un arrêt possible dans chaque municipalité jusqu'à Rimouski dont Saint-Fabien et le secteur Bic. Il en va de même pour le départ d'Orléans Express de 9 h 30 le matin à Rivière-du-Loup en direction de Québec.

3) Améliorer le transport en commun pour les Rimouskois.

- La Ville de Rimouski conserverait sa compétence en transport en commun et pourrait ainsi poursuivre l'amélioration de ses dessertes de transport urbain et périurbain. Il est prévu que le service périurbain de la Ville soit financé par le nouveau financement régional. En plus de faciliter l'optimisation des **services de transport périurbain** (de la ville) et **rural** (de la MRC), cela permettrait une meilleure **synergie** entre les différents services de transport inter-MRC, de transport urbain et de périurbain, particulièrement là où des services peuvent actuellement se recouper.
 - Les nouveaux services régionaux mis en place seraient disponibles **7 jours par semaine** permettant les accès directs vers La Mitis, Les Basques et Rivière-du-Loup en plus de correspondances possibles vers La Matanie, La Matapédia, le Témiscouata et le Kamouraska.
 - Une navette supplémentaire serait également prévue le samedi vers **Saint-Mathieu-de-Rioux**, incluant la montagne de ski, et poursuivant le trajet vers Saint-Jean-de-Dieu, Saint-Cyprien et Témiscouata-sur-le-Lac, à raison de 3 allers-retours dans la journée.
- Quant aux services pour les Rimouskois, la **Société de transports de Rimouski** aurait l'opportunité d'optimiser certains de ses services.
 - Elle accueillerait jusqu'à 9 932 passages par année (an 5) provenant des clients des autres MRC en minibus ;
 - Avec les nouveaux circuits sans réservation de la région qui pourraient desservir les secteurs Bic, Pointe-au-Père et Sainte-Blandine/Mont-Lebel, elle pourrait optimiser ses trajets sur réservation, également en concertation avec ceux de la MRC ;
 - Les circuits régionaux pourraient notamment amener un achalandage supplémentaire aux services urbains en plus des 114 départs hebdomadaires de Rimouski. La portion de la desserte régionale directement sur le territoire de la ville de Rimouski représente 24 % du volume des contrats de desserte régionale (voir annexe 2), pour une couverture de service grandement majorée.

Tableaux des horaires principaux

Trajets quotidiens - Direction Ouest

Mont-Joli - Rimouski / Tous transporteurs

Connexions depuis		Service local, Matanie		Service local, Matapédia		Service local, Matanie	Service local, Matapédia	Gaspé et Percé	Service local, Matanie		
Arrêt / Transporteur	TAC Mitis	Minibus A Matanie	TAC Mitis	Minibus B Matapédia	TAC Mitis	Minibus A Matanie	Minibus B Matapédia	Orléans Express	Minibus A Matanie	TAC Mitis	TAC Mitis
Mont-Joli (Petro-Canada blvd Gabc	6:39	-	7:56	8:53		-	14:50	15:15	-	16:37	17:37
Mont-Joli (secteur Nord)	6:45	8:11	8:26	8:59	11:54	11:56	14:55	-	15:41	16:53	17:33
Sainte-Luce	6:57	8:26	8:40	9:13	12:08	12:11	15:08	-	15:56	17:06	17:51
Rimouski (CHRR et autres arrêts)	7:31	8:44	9:20	9:32	12:47	12:32	15:27	15:40	16:22	17:48	18:24
Temps immobile (recharge)	0:00	0:15	6:50	0:15	0:00	0:22	0:23		0:12	0:00	
Connexions vers	STR	STR, Basques, Rivière-du- Loup	STR	STR	STR	STR	STR	STR, Québec	STR, Rimouski- Neigette, Basques, Rivière-du- Loup, Québec	STR	STR

Trajets quotidiens - Direction Est

Rimouski - Mont-Joli / Tous transporteurs

Connexions depuis	STR	STR	STR, Rivière- du-Loup, Basques	STR, Rivière- du-Loup, Basques	STR	STR	STR, Québec	STR, Québec	STR	STR, Rivière- du-Loup, Basques	STR
Arrêt / Transporteur	TAC Mitis	TAC Mitis	Minibus A Matanie	Minibus B Matapédia	TAC Mitis	Minibus A Matanie	Orléans Express	Minibus B Matapédia	TAC Mitis	Minibus A Matanie	TAC Mitis
Rimouski (CHRR et autres arrêts)	6:49	7:31	9:04	09:47	12:51	13:00	14:45	15:50	16:10	16:40	17:35
Sainte-Luce	7:33	8:12	9:22	10:05	13:33	13:20	-	16:08	17:01	17:00	18:38
Mont-Joli (secteur Nord)	7:44	8:25	9:37	10:20	13:45	13:31	-	16:23	17:33	17:11	18:50
Mont-Joli (Petro-Canada blvd Gabc	7:58	8:34	-	10:26	13:58	-	15:10	16:29	17:37	-	18:56
Temps immobile (recharge)	0:00	3:20			2:39				0:00		
Connexions vers			Matanie	Matapédia		Matanie	Gaspé et Percé	Matapédia		Matanie	

Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
Minibus A, B, C, ...	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
-	Pas d'arrêt
TAC Mitis	Service Inter de TAC Mitis
Orléans Express	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
STR	Société des Transports de Rimouski
12:30	Connexion possible
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Trajets quotidiens - Direction Est

Rivière-du-Loup - Rimouski

Connexions depuis		Témiscouata, Kamouraska	Québec	Québec		Québec, Témiscouata, Kamouraska	Québec	Québec
Arrêt / Transporteur	Minibus C	Minibus D	Orléans Express	Minibus C	Minibus D	Minibus C et D	Orléans Express	Orléans Express
Rivière-du-Loup	6:40	9:45	12:30	12:30	14:50	17:16	17:20	20:50
Cacouna	6:55	10:00	-	12:45	15:05	17:31	-	-
L'Isle-Verte	7:11	10:16	-	13:01	15:21	17:47	-	-
Trois-Pistoles (2 arrêts)	7:31	10:36	-	13:21	*15:41	*18:07	18:00	21:30
Saint-Simon	7:44	10:49	-	13:34	15:54	18:20	-	-
St-Fabien	7:56	11:01	-	13:46	16:06	18:32	-	-
Bic	8:08	11:13	-	13:58	16:18	18:44	-	-
Rimouski (3+ arrêts)	8:25	11:30	14:05	14:15	16:35	19:01	18:50	22:20
Temps immobile (recharge)	0:14	0:44		0:19	0:23	Véhicules en garages inversés		
Connexions vers	STR, Mitis, Matanie, Matapédia	STR	STR	STR, Gaspé, Percé, Mitis, Matapédia	STR, Rimouski- Neigette, Mitis, Matanie	STR	STR	STR

*Transfert vers Éveil des Basques pour route 293 (15:41) et depuis Québec (18:00)

Trajets quotidiens - Direction Ouest

Rimouski - Rivière-du-Loup

Connexions depuis	STR	Mitis, STR	STR, Rimouski- Neigette, Mitis, Matanie	STR	Mitis, Matapédia, STR	Gaspé, Percé, Matanie, Mitis, STR	STR, Québec	STR, Québec
Arrêt / Transporteur	Minibus D	Orléans Express	Minibus C	Minibus D	Minibus C	Minibus D et C	Orléans Express	Orléans Express
Rimouski	7:30	8:00	8:55	12:30	14:50	17:14	16:30	23:30
Bic	*07:46	-	9:11	12:46	15:06	17:30	-	-
Saint-Fabien	7:58	-	9:23	12:58	15:18	17:42	-	-
Saint-Simon	8:10	-	9:35	13:10	15:30	17:54	-	-
Trois-Pistoles (2 arrêts)	**08:23	8:50	9:48	13:23	**15:43	18:07	-	0:20
L'Isle-Verte	8:43	-	10:08	13:43	16:03	18:27	-	-
Cacouna	8:59	-	10:24	13:59	16:19	18:43	-	-
Rivière-du-Loup (4+ arrêts)	9:15	9:30	10:40	14:15	16:35	18:59	18:05	1:00
Temps immobile (recharge)	0:19		1:39	0:24	0:30	Véhicules en garages inversés		
Connexions vers	Québec, Témiscouata, Kamouraska			Kamouraska	Témiscouata			

*Transfert depuis St-Eugène et St-Valérien (7:46)

**Transfert depuis Éveil des Basques pour route 293 (8:23) et vers Éveil des Basques pour route 293 (15:43)

Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
Minibus A, B, C, ...	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
-	Pas d'arrêt
TAC Mitis	Service Inter de TAC Mitis
Orléans Express	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
STR	Société des Transports de Rimouski
12:30	Connexion possible
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Trajets hebdomadaires

Les samedis - Direction Est			
Arrêt / Transporteur	Véhicule H	Véhicule H	Véhicule H
Témiscouata-sur-le-Lac	7:01	-	15:05
St-Cyprien	7:25	11:00	15:29
St-Jean-de-Dieu	7:37	11:12	15:41
Ste-Françoise	7:49	11:24	15:53
St-Mathieu-de-Rioux	8:03	11:38	16:07
St-Simon	*08:10	11:45	16:14
Rimouski	8:49	12:24	16:53
Temps immobile (recharge)	0:25	0:30	0:16
Connexions vers	STR, Mitis, Matanie	STR, Mitis, Matanie	STR, Mitis

*Connexion vers Rivière-du-Loup

Les samedis - Direction Ouest			
Connexions depuis	Matanie, Mitis, STR	Mitis, STR	Matanie, Mitis, STR
Arrêt / Transporteur	Véhicule H	Véhicule H	Véhicule H
Rimouski	9:15	12:55	17:10
St-Simon	9:54	*13:34	17:49
St-Mathieu-de-Rioux	10:01	13:41	17:56
Ste-Françoise	10:15	13:55	18:10
St-Jean-de-Dieu	10:27	14:07	18:22
St-Cyprien	10:39	14:19	18:34
Témiscouata-sur-le-Lac	-	14:43	18:58
Temps immobile (recharge)	0:20	0:21	

*Connexion vers Rivière-du-Loup

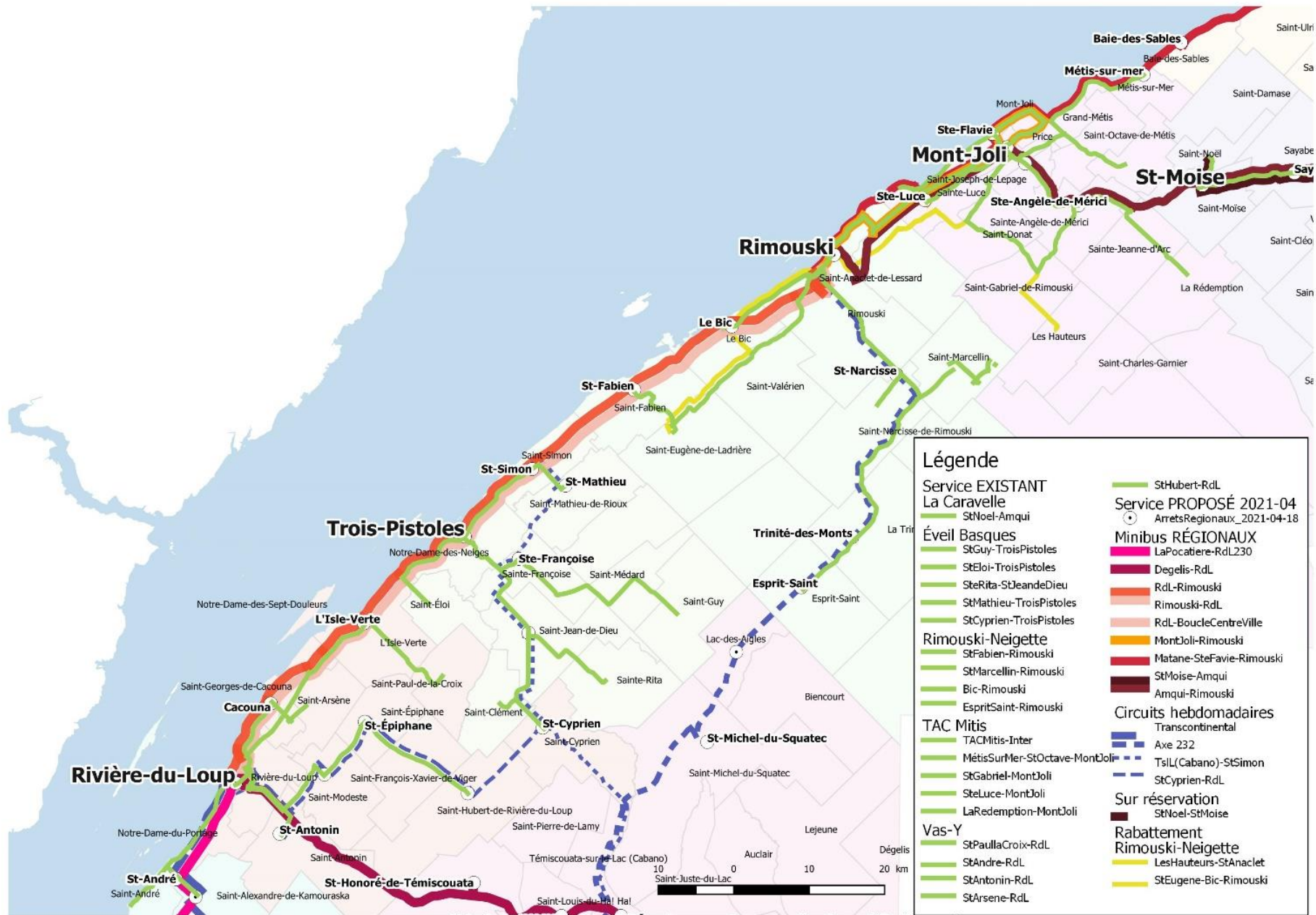
Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
Minibus A, B, C, ...	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
-	Pas d'arrêt
TAC Mitis	Service Inter de TAC Mitis
Orléans Express	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
STR	Société des Transports de Rimouski
12:30	Connexion possible
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Les lundis et vendredi - Direction Est			
Arrêt / Transporteur	Véhicule H	Véhicule H	Véhicule H
Témiscouata-sur-le-Lac	8:20	12:15	16:15
St-Michel-du-Squatec	8:46	12:41	16:41
Lac-des-Aigles	8:59	12:54	16:54
Esprit-Saint	9:09	13:04	17:04
Trinité-des-Monts	9:17	13:12	17:12
St-Narcisse (232)	9:38	13:33	17:33
Rimouski	9:57	13:52	17:52
Temps immobile (recharge)	00:17	00:22	00:22
Connexion vers	STR	STR	STR

Connexion depuis	STR, Matapédia, Mitis	STR	STR, Mitis
Arrêt / Transporteur	Véhicule H	Véhicule H	Véhicule H
Rimouski	10:15	14:15	18:15
St-Narcisse (232)	10:34	14:34	18:34
Trinité-des-Monts	10:55	14:55	18:55
Esprit-Saint	11:03	15:03	19:03
Lac-des-Aigles	11:13	15:13	19:13
St-Michel-du-Squatec	11:26	15:26	19:26
Témiscouata-sur-le-Lac	11:52	15:52	19:52
Temps immobile (recharge)	00:22	00:22	

Carte pour la MRC de Rimouski-Neigette



Budget transport de la MRC

Le tableau suivant montre un extrait du budget élaboré par la firme LBA Stratégies Conseils. On peut y voir le changement entre le financement actuel et celui projeté après la mise en place de la régie et la majoration de la taxe sur le carburant. Le financement actuel provenant du MTQ est remplacé par un montant « équivalent MTQ » qui lui provient de la taxe. Selon la présente proposition, la quote-part actuelle est remplacée par une nouvelle quote-part calculée de façon uniforme pour toute la région, soit par habitant. Les revenus de services, provenant de la vente de billets, sont calculés selon le nombre de passages projetés selon les hypothèses d'achalandage retenues (voir note 7 du budget en annexe).

L'écart positif pour la MRC s'explique d'abord par la nouvelle méthode retenue pour calculer la quote-part sur une base *par personne*, ce qui entraîne une augmentation de celle-ci. De plus, les revenus de passages s'avèrent légèrement supérieurs.

	MRC de Rimouski-Neigette
	Adapté et Collectif de la MRC
	Collectif
Analyse comparative (avant-après)	
Produits (financement) avant Régie	
Financement MTQ	100 000
Quote-part municipale	50 000
Revenus de services	12 379
Sous-total	162 379
Financement Régie	
Équivalent MTQ	100 000
Quote-part (population)	62 240
Revenus de passages	15 145
Sous-total	177 385
Écart	15 006

La section *Gouvernance et financement du transport collectif* plus bas présente le budget pour la région.

Recommandations du CREBSL à la MRC

COURT TERME (PRINTEMPS 2021)

1) Intégrer la stratégie régionale en transport des personnes par l'adoption au printemps 2021 d'une résolution visant les trois éléments suivants (*responsables : les 8 MRC et la ville de Rimouski*) :

- Mandater le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL) pour réaliser les démarches reliées à la création d'une régie et en assurer le suivi ;
- Créer une régie intermunicipale de transport collectif avec les 8 MRC du Bas-Saint-Laurent ;

-
- c) Demander au gouvernement du Québec la majoration de la taxe sur les carburants à la pompe au Bas-Saint-Laurent.

MOYEN TERME (D'ICI LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

2) Poursuivre la concertation pour l'arrimage entre les services existants et les nouveaux services :

- a) Préparer l'arrimage avec les nouveaux services régionaux, incluant les correspondances avec la Société de transports de Rimouski et le service de la MRC (*responsables : transporteurs*) ;
- b) Débuter le travail d'optimisation du service périurbain de la ville de Rimouski et du service rural de la MRC en fonction des nouvelles modalités de gouvernance et de financement convenues via la concertation menée par le CRDBSL en amont de l'implantation des nouveaux services (*responsables : transporteurs*) ;
- c) Accompagner la régie régionale dans la mise en place des services proposés pour la MRC et la région. Il s'agit d'optimiser les opérations : choix des lieux de destination dans les centralités, sélection des arrêts dans les municipalités répondant aux critères de transport et d'aménagement du territoire, harmonisation des services à la clientèle, intégration tarifaire entre les services, dossier de la tarification sociale tel que travaillé actuellement par les Alliances pour la solidarité, choix des véhicules, etc. (*responsables : MRC, régie et transporteurs*).

3) Finaliser la réflexion sur l'électrification des nouveaux services et étudier la possibilité d'électrifier les services existants, à l'issue des contrats courants, notamment en détaillant les données opérationnelles nécessaires à cette évaluation (*responsables : CREBSL, MRC et transporteurs*).

4) Déposer une demande d'aide financière pour la création d'une table de concertation régionale en transport collectif auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ) (*responsable : CRDBSL*).

LONG TERME (APRÈS LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

5) Poursuivre l'optimisation des services de transport durable :

- a) Les priorités de travail spécifiques à la MRC : les besoins de déplacement des résidents de Rimouski (le transport urbain demeurant sous gouvernance municipale et non régionale), l'attractivité et l'occupation du territoire ainsi que la rétention du personnel pour les employeurs (*responsables : MRC et transporteurs*) ;
- b) Les priorités de travail régionales : intégrer à la stratégie régionale les initiatives de covoiturage et d'autopartage électrique, les possibilités technologiques (billettique, information clientèle, etc.) ainsi que le devenir du transport interurbain, des dessertes fluviales et aériennes (*responsables : régie et MRC*) ;
- c) Créer un comité technique des transporteurs visant l'échange des bonnes pratiques, une meilleure intégration régionale et une harmonisation des pratiques (*responsable : régie*).

6) Améliorer la planification municipale, des MRC et régionale en intégrant l'aménagement du territoire et la mobilité durable, à l'instar des recommandations de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec (*responsables : MRC et municipalités*).

7) Sensibiliser la population et les acteurs à la mobilité durable, en faire la promotion et appuyer les initiatives en ce sens. Il s'agit de faire connaître les services mis en place, les avantages individuels et collectifs de la mobilité durable et de faciliter l'acceptabilité sociale pour les changements à venir (*responsables : CREBSL, MRC, régie et municipalités*).

projet **MOBILITÉS & TERRITOIRES**

MRC de Rivière-du-Loup — synthèse de la proposition pour la MRC

Le CREBSL recommande à la MRC de Rivière-du-Loup d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes, où se destineraient des circuits des autres MRC du Bas-Saint-Laurent provenant de l'est, l'ouest et le sud. La présente proposition permettrait à la MRC (1) de renforcer le service local de transport tant pour le développement des différentes municipalités qu'à l'intérieur de la Ville de Rivière-du-Loup en plus (2) d'être au carrefour des destinations régionales en transport durable, notamment pour les institutions de santé et d'enseignement.

Proposition finale de services

Le CREBSL propose à la MRC de Rivière-du-Loup d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes en développant quatre axes de service :

- 1) La mise en place de nouveaux circuits de **minibus, accessibles universellement et qui pourraient être électrifiés**, sur les routes **132, 230 et 85/185**. Ces circuits permettraient tant aux gens de l'extérieur de rejoindre Rivière-du-Loup qu'inversement de rejoindre les autres MRC, grâce aux trois allers-retours quotidiens (vers Dégelis et vers La Pocatière) ainsi qu'aux cinq allers-retours quotidiens (vers Trois-Pistoles et Rimouski), le tout sept jours par semaine.
- 2) Ces circuits à horaire fixe et sans réservation offriraient le potentiel à Transport Vas-Y de mieux concentrer ses efforts à deux endroits : à l'intérieur de la **Ville de Rivière-du-Loup** et dans les **municipalités hors des grands axes routiers**. Cette optimisation, débutée en 2020, se ferait graduellement au gré de l'utilisation des services par les citoyens.
- 3) Pour accroître l'accessibilité aux services en ruralité, on compte également sur (1) un volet régional de **plateforme de covoiturage** entre particuliers. Cette plateforme devrait s'arrimer aux autres transports collectifs et comporterait des incitatifs pour les participants. (2) Le CREBSL accompagnera également les municipalités pour une étude de faisabilité d'au moins un véhicule en **autopartage** dans la MRC (tel que déployé en 2019 à Rivière-du-Loup).
- 4) La participation à une **campagne régionale de sensibilisation** aux transports durables en 2022-2023.

Cette proposition s'arrime aux besoins exprimés par la MRC ainsi que par les autres MRC partenaires du projet régional. Cela lui permettrait de poursuivre la croissance du transporteur collectif Vas-Y en plus d'améliorer les services aux citoyens, particulièrement pour la population vieillissante. Il renforcerait les pôles régionaux et améliorerait l'attractivité et la connectivité de la région.

Priorités de desserte

Les propositions préliminaires de service ont été présentées au conseil des maires de la MRC le 16 décembre 2020. Les propositions finales incluent donc les optimisations apportées à la suite de cette rencontre et de la tournée du Bas-Saint-Laurent par le CREBSL dans le cadre du volet 1 du projet *Mobilités & Territoires*. Le travail de concertation du CREBSL a permis d'identifier les priorités de desserte suivantes : permettre la poursuite de la croissance du service

Vas-Y sur tout le territoire et améliorer la desserte dans la ville de Rivière-du-Loup, desservir les pôles régionaux et offrir au moins un service de mobilité dans chacune des municipalités. Des gains de chacune de ces priorités sont détaillés ci-dessous :

1) Permettre la poursuite de la croissance du service de Transport Vas-Y sur tout le territoire et améliorer la desserte dans la ville de Rivière-du-Loup.

- En répondant aux besoins exprimés dans les autres MRC, les trois circuits régionaux qui se destinaient à Rivière-du-Loup répondraient à des besoins à l'intérieur de la MRC et là où Transport Vas-Y offre le service (à l'est du Kamouraska). 89 départs-arrivées se destinaient chaque semaine à Rivière-du-Loup et desserviraient directement les citoyens de **Rivière-du-Loup, L'Isle-Verte, Cacouna** ainsi que **Saint-Alexandre** et **Saint-Antonin** sur certains départs. Avec ce service sur horaires fixes et sans réservation, transport Vas-Y aurait l'opportunité de concentrer plus d'efforts et de véhicules sur les **autres municipalités** et sur la desserte à l'intérieur de Rivière-du-Loup. Débutée en 2020, cette optimisation se ferait graduellement au gré de l'utilisation des services par les citoyens, tout comme le transporteur révisé ses dessertes quelques fois par année.
- La stratégie régionale prévoit des circuits en conséquence d'un éventuel **circuit en boucle à l'intérieur de Rivière-du-Loup**. Nonobstant la présence d'une régie régionale sur le territoire, le milieu pourrait toujours demander de développer un tel service ; il faut cependant valider l'admissibilité aux sources traditionnelles de financement.

2) Desservir les pôles régionaux.

- Se basant sur les estimations des plans de transport de 2017, on évalue à 11 171 déplacements des autres MRC vers Rivière-du-Loup à l'an un et 22 340 à l'an 5, ce qui est une force notamment pour les institutions desservies (Centre hospitalier du Grand-Portage, CFP-Cégep, pôles, etc.) et permet de tempérer les besoins d'espaces de stationnement à ces endroits.
- Le renforcement de la mobilité vers les pôles régionaux de déplacement permet de mieux intégrer **l'aménagement du territoire** et **l'urbanisme** et de penser à la **mobilité intégrée** (transports actifs, autopartage, etc.). Ces axes sont déjà envisagés dans les stratégies de la Ville de Rivière-du-Loup ainsi que dans les outils de planification de la MRC. De plus, ils concordent avec les objectifs et programmes gouvernementaux tels que la Politique de mobilité durable et le Plan pour une économie verte.
- En étant au centre de plusieurs circuits régionaux, les nouveaux services permettraient aux citoyens de la MRC de se déplacer plus facilement vers les autres MRC (en plus des secteurs limitrophes) avec des allers-retours possibles dans la même journée, incluant le secteur Transcontinental (Pohénégamook).
- L'objectif des nouveaux services régionaux étant d'abord et avant tout la desserte des pôles régionaux, cela signifie que des déplacements supplémentaires dans la Ville de Rivière-du-Loup relèveraient de Transport Vas-Y. Il y a donc un potentiel pour renforcer la **desserte municipale** alors qu'un certain nombre des 22 340 déplacements emprunteraient les services de Transport Vas-Y pour faire plus d'une destination.
- Pour un arrimage en amont des horaires des circuits régionaux avec les plages horaires des rendez-vous spécialisés, le CREBSL a convenu avec le CISSS qu'une campagne de diffusion spécifique à l'ensemble du personnel des services de prise de **rendez-vous médicaux** de la région soit réalisée sur le service offert une fois la régie en place (voir recommandations générales).

3) Offrir au moins un service de mobilité dans toutes les municipalités.

- Une **plateforme régionale de covoiturage** entre particuliers verrait le jour, avec des budgets de promotion et des incitatifs pour les utilisateurs. On viserait d’abord à offrir des déplacements courts (par exemple d’une petite municipalité vers la route régionale à l’horaire du minibus) là où les minibus n’offrent pas de service aux horaires attendus.
- Le territoire nous apparaît propice à l’étude de potentiel de services d’**autopartage de véhicule électrique**, notamment dans des petites municipalités situées près de Rivière-du-Loup, comme Notre-Dame-du-Portage ou Saint-Antonin ou pour des populations sans voiture (insulaires de L’Isle-Verte). Ce mandat fait partie de la suite du projet du CREBSL.
- La stratégie régionale mettrait également en place un minibus basé au Témiscouata qui offrirait quatre différents circuits selon la journée de la semaine. Trois d’entre eux seraient d’intérêt pour la MRC de Rivière-du-Loup.
 - Une liaison entre le secteur Transcontinental et Rivière-du-Loup ferait trois allers-retours dans la même journée à raison de **trois jours par semaine**. Ce circuit desservirait **Saint-Alexandre** et **Notre-Dame-du-Portage** sur certains départs, incluant une journée de fin de semaine.
 - **Une journée par semaine**, un circuit ferait trois allers-retours entre Témiscouata-sur-le-Lac et Rivière-du-Loup en parcourant les municipalités de **Saint-Cyprien, Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, Saint-Éphane et Saint-Modeste**.
 - La municipalité de Saint-Cyprien serait desservie une seconde journée, le **samedi**, par une liaison entre Témiscouata-sur-le-Lac et Rimouski. Cette liaison ferait trois allers-retours en empruntant les municipalités de **Saint-Cyprien, Saint-Jean-de-Dieu, Sainte-Françoise, Saint-Mathieu-de-Rioux, Saint-Simon et Saint-Fabien**. De plus, ce circuit desservirait le Parc du Mont Saint-Mathieu.
- Les municipalités de **Cacouna** et **L’Isle-Verte** retrouveraient leur **desserte interurbaine**. Les voyageurs en provenance de Montréal et Québec pourraient transférer à Rivière-du-Loup à 12 h 30 pour rejoindre les arrêts de leurs municipalités. Inversement, ce circuit permettrait à ces mêmes citoyens de rejoindre le départ du transport interurbain vers l’ouest de 9 h 30 à Rivière-du-Loup. De la même façon, toutes les municipalités entre Rivière-du-Loup et Rimouski pourraient rejoindre, depuis le service régional, les départs de Rimouski vers et depuis la Gaspésie avec Orléans Express.

Tableaux des horaires principaux

Trajets quotidiens - Direction Est

Rivière-du-Loup - Rimouski

Connexions depuis		Témiscouata, Kamouraska	Québec	Québec		Québec, Témiscouata, Kamouraska	Québec	Québec
Arrêt / Transporteur	Minibus C	Minibus D	Orléans Express	Minibus C	Minibus D	Minibus C et D	Orléans Express	Orléans Express
Rivière-du-Loup	6:40	9:45	12:30	12:30	14:50	17:16	17:20	20:50
Cacouna	6:55	10:00	-	12:45	15:05	17:31	-	-
L'Isle-Verte	7:11	10:16	-	13:01	15:21	17:47	-	-
Trois-Pistoles (2 arrêts)	7:31	10:36	-	13:21	**15:41	**18:07	18:00	21:30
Saint-Simon	7:44	10:49	-	13:34	15:54	18:20	-	-
St-Fabien	7:56	11:01	-	13:46	16:06	18:32	-	-
Bic	8:08	11:13	-	13:58	16:18	18:44	-	-
Rimouski (3+ arrêts)	8:25	11:30	14:05	14:15	16:35	19:01	18:50	22:20
Temps immobile (recharge)	0:14	0:44		0:19	0:23	Véhicules en garages inversés		
Connexions vers	STR, Mitis, Matanie, Matapédia	STR	STR	Gaspé, Percé, STR, Mitis, Matapédia	STR, Rimouski- Neigette, Mitis,	STR	STR	STR

**Transfert vers Éveil des Basques pour route 293 (15:41) et depuis Québec (18:00)

Trajets quotidiens - Direction Ouest

Rimouski - Rivière-du-Loup

Connexions depuis	STR	Mitis, STR	Rimouski- Neigette, STR, Mitis, Matanie	STR	Mitis, Matapédia, STR	Gaspé, Percé, Matanie, Mitis, STR	STR, Québec	STR, Québec
Arrêt / Transporteur	Minibus D	Orléans Express	Minibus C	Minibus D	Minibus C	Minibus D et C	Orléans Express	Orléans Express
Rimouski	7:30	8:00	8:55	12:30	14:50	17:14	16:30	23:30
Bic	**07:46	-	9:11	12:46	15:06	17:30	-	-
Saint-Fabien	7:58	-	9:23	12:58	15:18	17:42	-	-
Saint-Simon	8:10	-	9:35	13:10	15:30	17:54	-	-
Trois-Pistoles (2 arrêts)	***08:23	8:50	9:48	13:23	***15:43	18:07	-	0:20
L'Isle-Verte	8:43	-	10:08	13:43	16:03	18:27	-	-
Cacouna	8:59	-	10:24	13:59	16:19	18:43	-	-
Rivière-du-Loup (4+ arrêts)	9:15	9:30	10:40	14:15	16:35	18:59	18:05	1:00
Temps immobile (recharge)	0:19		1:39	0:24	0:30	Véhicules en garages inversés		
Connexions vers	Québec, Témiscouata, Kamouraska			Kamouraska	Témiscouata			

**Transfert depuis St-Eugène et St-Valérien (7:46)

***Transfert depuis Éveil des Basques pour route 293 (8:23) et vers Éveil des Basques pour route 293 (15:43)

Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
Minibus A, B, C, ...	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
-	Pas d'arrêt
*	Sur réservation
Orléans Express	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
STR	Société des Transports de Rimouski
12:30	Connexion possible
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Trajets quotidiens - Direction Ouest

Dégelis - Rivière-du-Loup			
Connexion depuis		Service local	Service local
<i>Arrêt / Transporteur</i>	<i>Minibus E</i>	<i>Minibus E</i>	<i>Minibus E</i>
Dégelis	07:45	11:18	14:50
Témiscouata-sur-le-Lac (Notre-Dame-du-Lac)	07:57	11:30	15:02
Témiscouata-sur-le-Lac (Cabano)	08:09	11:42	15:14
Saint-Louis-du-Ha! Ha!	08:20	11:53	15:25
Saint-Honoré-de-Témiscouata	08:36	12:09	15:41
Rivière-du-Loup (4+ arrêts)	09:09	12:42	16:14
Temps immobile (recharge)	0:20	0:20	0:30
Connexion vers	Rimouski-Neigette, Basques, Kamouraska, Québec	Kamouraska	Rimouski

Trajets quotidiens - Direction Est

Rivière-du-Loup - Dégelis			
Connexion depuis	Rimouski-Neigette, Basques, Kamouraska	Québec	Rimouski-Neigette, Basques
<i>Arrêt / Transporteur</i>	<i>Minibus E</i>	<i>Minibus E</i>	<i>Minibus E</i>
Rivière-du-Loup (4+ arrêts)	9:29	13:02	16:45
Saint-Honoré-de-Témiscouata	10:02	13:35	17:18
Saint-Louis-du-Ha! Ha!	10:17	13:50	17:33
Témiscouata-sur-le-Lac (Cabano)	10:28	14:01	17:44
Témiscouata-sur-le-Lac (Notre-Dame-du-Lac)	10:40	14:13	17:56
Dégelis	10:53	14:26	18:09
Temps immobile (recharge)	00:24	00:23	
Connexion vers	Service local	Service local	

Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
<i>Minibus A, B, C, ...</i>	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
-	Pas d'arrêt
*	Sur réservation
<i>Orléans Express</i>	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
STR	Société des Transports de Rimouski
12:30	Connexion possible
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Trajets quotidiens - Direction Est

La Pocatière - Rivière-du-Loup

Connexions depuis			Québec	Québec	SJPJ/ Montmagny	Québec
Arrêt / Transporteur	Minibus F	Minibus F	Minibus F	Orléans Express	Minibus G	Orléans Express
St-Jean-Port-Joli	-	-	-	16:00	16:10	19:30
La Pocatière	07:55	11:00	16:25	16:20	16:55	19:50
St-Pâcome	08:07	11:12	16:37	-	17:07	-
Saint-Philippe	08:15	11:20	16:45	-	17:15	-
Saint-Pascal	08:25	11:30	16:55	-	17:25	-
Saint-Hélène	08:36	11:41	*	-	-	-
Saint-Alexandre	08:50	11:55	*	-	-	-
Rivière-du-Loup	09:07	12:12	17:25	17:10	-	20:40
Temps immobile (recharge)	0:12	0:32	0:05			
Connexions vers	Québec, Témiscouata, Basques, Rimouski- Neigette	Témiscouata, Basques, Rimouski- Neigette, Gaspésie		Basques, Rimouski		Rimouski

Trajets quotidiens - Direction Ouest

Rivière-du-Loup - La Pocatière

Connexions depuis		Rimouski- Neigette, Basques, Témiscouata		Québec, Témiscouata	
Arrêt / Transporteur	Minibus G	Minibus F	Orléans Express	Minibus F	Minibus F
Rivière-du-Loup	-	09:20	09:40	12:45	17:30
Saint-Alexandre	-	-	-	13:02	17:47
Saint-Hélène	-	-	-	13:15	18:00
Saint-Pascal	07:12	09:50	-	13:26	18:11
Saint-Philippe	07:21	09:59	-	13:36	*
St-Pâcome	07:30	10:08	-	13:45	*
La Pocatière	07:42	10:20	10:25	13:57	18:40
St-Jean-Port-Joli	08:48	-	10:45	-	-
Temps immobile (recharge)		0:39		2:27	
Connexions vers	SJPJ/ Montmagny	Québec	Québec		

Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
Minibus A, B, C, ...	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
-	Pas d'arrêt
*	Sur réservation
Orléans Express	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
STR	Société des Transports de Rimouski
12:30	Connexion possible
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Trajets hebdomadaires

Les mardis, jeudis et dimanches - Direction Nord			
Arrêt / Transporteur	Minibus H	Minibus H	Minibus H
Depuis le secteur Transcontinental			
St-Alexandre	8:25	12:28	16:22
Rivière-du-Loup	8:38	12:41	16:36
Temps immobile (recharge)	00:39	00:20	00:20
Connexion vers	Québec, Kamouraska		Basques, Rimouski- Neigette

Les mardis, jeudis et dimanches - Direction Sud			
Connexion depuis	Rimouski- Neigette, Basques, Kamouraska	Québec	Rimouski- Neigette, Basques
Aller	Minibus H	Minibus H	Minibus H
Rivière-du-Loup	9:18	13:01	16:56
St-Alexandre	9:31	13:14	17:09
Vers le secteur Transcontinental			
Temps immobile (recharge)	00:30	00:15	

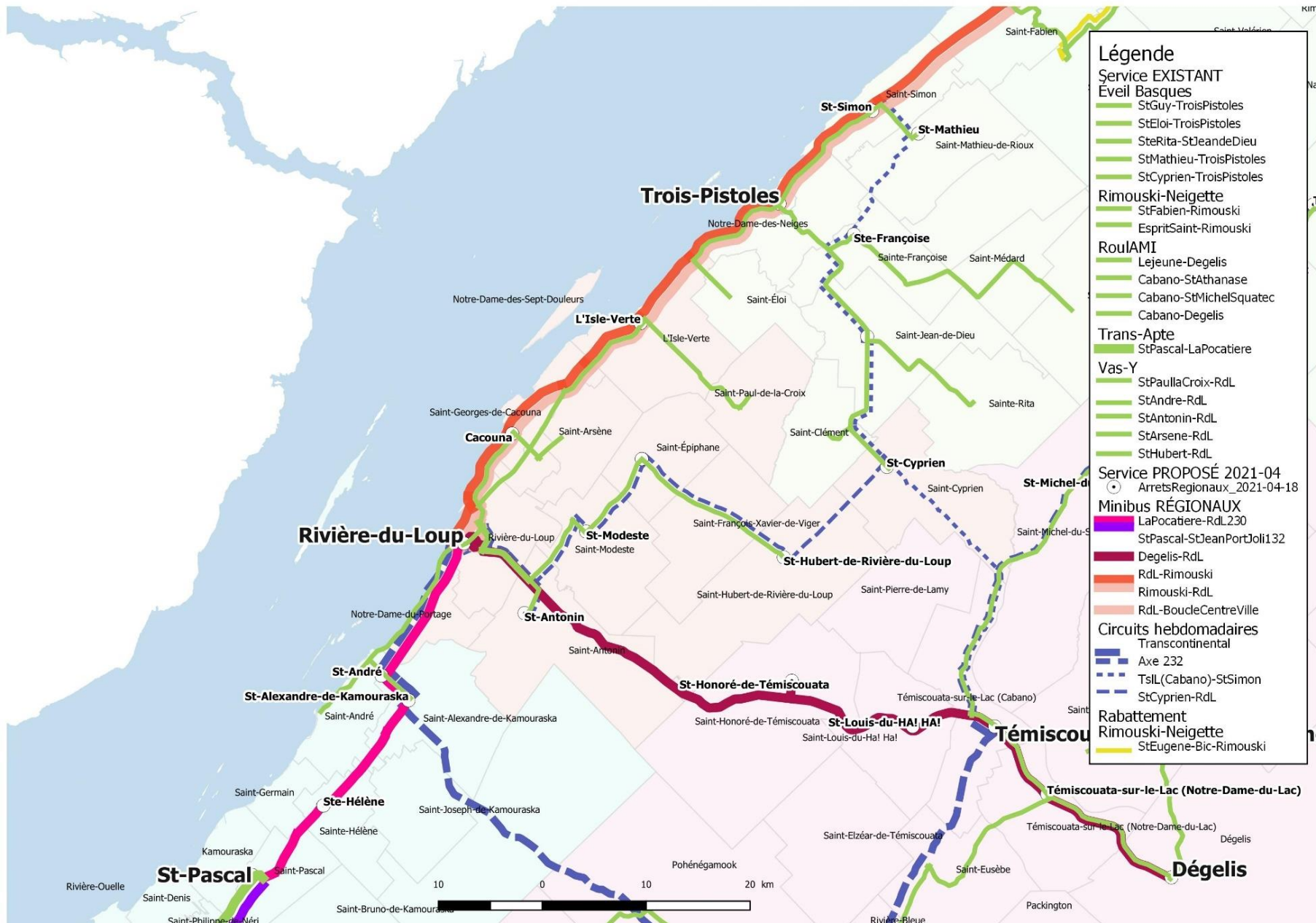
Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
Minibus A, B, C, ...	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
-	Pas d'arrêt
*	Sur réservation
Orléans Express	Service Orléans Express (horaire pré-COVID)
STR	Société des Transports de Rimouski
12:30	Connexion possible
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Les mercredis - Direction Rivière-du-Loup			
Arrêt / Transporteur	Minibus H	Minibus H	Minibus H
Témiscouata-sur-le-Lac	7:45	11:30	15:15
St-Cyprien	8:09	11:54	15:39
St-Clément	*	*	*
St-Hubert	8:21	12:06	15:51
St-Épiphanie	8:35	12:20	16:05
St-Modeste	8:43	12:28	16:13
St-Antonin	8:55	12:40	16:25
Rivière-du-Loup	9:06	12:51	16:36
Temps immobile (recharge)	0:23	0:38	0:23
Connexions vers	Kamouraska, Québec		Basques, Rimouski- Neigette

Les mercredis - Direction Témiscouata			
Connexions depuis	Kamouraska, Témiscouata, Basques, Rimouski- Neigette		
Arrêt / Transporteur	Minibus H	Minibus H	Minibus H
Rivière-du-Loup	9:30	13:30	17:00
St-Antonin	9:41	13:41	17:11
St-Modeste	9:53	13:53	17:23
St-Épiphanie	10:00	14:00	17:30
St-Hubert	10:15	14:15	17:45
St-Clément	*	*	*
St-Cyprien	10:27	14:27	17:57
Témiscouata-sur-le-Lac	10:51	14:51	18:21
Temps immobile (recharge)	0:38	0:23	

Carte pour la MRC de Rivière-du-Loup



Budget transport de la MRC

Le tableau suivant montre un extrait du budget élaboré par la firme LBA Stratégies Conseils. On peut y voir le changement entre le financement actuel et celui projeté après la mise en place de la régie et la majoration de la taxe sur le carburant. Le financement actuel provenant du MTQ est remplacé par un montant « équivalent MTQ » qui lui provient de la taxe. Selon la présente proposition, la quote-part actuelle est remplacée par une nouvelle quote-part calculée de façon uniforme pour toute la région, soit par habitant. Les revenus de services, provenant de la vente de billets, sont calculés selon le nombre de passages projetés selon les hypothèses d'achalandage retenues (voir note 7 du budget en annexe).

L'écart positif pour la MRC s'explique d'abord par la nouvelle méthode retenue pour calculer la quote-part sur une base *par personne*, ce qui entraîne une augmentation de celle-ci. De plus, les revenus de passages projetés s'avèrent supérieurs aux revenus de services actuels.

	MRC de Rivière-du-Loup Transport "Vas-y" inc. Collectif
Analyse comparative (avant-après)	
Produits (financement) avant Régie	
Financement MTQ	200 000
Quote-part municipale	22 000
Revenus de services	96 526
Sous-total	318 526
Financement Régie	
Équivalent MTQ	200 000
Quote-part (population)	37 593
Revenus de passages	103 390
Sous-total	340 983
Écart	22 457

La section *Gouvernance et financement du transport collectif* plus bas présente le budget pour la région.

Recommandations du CREBSL à la MRC

COURT TERME (PRINTEMPS 2021)

1) Intégrer la stratégie régionale en transport des personnes par l'adoption au printemps 2021 d'une résolution visant les trois éléments suivants (*responsables : les 8 MRC et la Ville de Rimouski*) :

- Mandater le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL) pour réaliser les démarches reliées à la création d'une régie et en assurer le suivi ;

-
- b) Créer une régie intermunicipale de transport collectif avec les 8 MRC du Bas-Saint-Laurent ;
 - c) Demander au gouvernement du Québec la majoration de la taxe sur les carburants à la pompe au Bas-Saint-Laurent.

MOYEN TERME (D'ICI LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

2) Poursuivre la concertation pour l'arrimage entre les services existants et les nouveaux services :

- a) Préparer localement l'arrimage entre les trajets et horaires de Transport Vas-Y inc. et les nouveaux services régionaux, incluant les rabattements (*responsable : transporteur*) ;
- b) Accompagner la régie régionale dans la mise en place des services proposés pour la MRC et la région. Il s'agit d'optimiser les opérations : choix des lieux de destination dans les centralités, sélection des arrêts dans les municipalités répondant aux critères de transport et d'aménagement du territoire, harmonisation des services à la clientèle, intégration tarifaire entre les services, dossier de la tarification sociale tel que travaillé actuellement par les Alliances pour la solidarité, choix des véhicules, etc. (*responsables : MRC, régie et transporteurs*).

3) Finaliser la réflexion sur l'électrification des nouveaux services et étudier la possibilité d'électrifier les services existants, à l'issue des contrats courants, notamment en détaillant les données opérationnelles nécessaires à cette évaluation (*responsables : CREBSL, MRC et transporteurs*).

4) Déposer une demande d'aide financière pour la création d'une table de concertation régionale en transport collectif auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ) (*responsable : CRDBSL*).

LONG TERME (APRÈS LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

5) Poursuivre l'optimisation des services de transport durable :

- a) Les priorités de travail spécifiques à la MRC : l'arrimage aux dessertes fluviales et insulaires, l'attractivité et la rétention du personnel pour les employeurs et le parc industriel, le développement du transport urbain dans la Ville de Rivière-du-Loup ainsi que les priorités de sa table d'attractivité économique et l'autopartage électrique (*responsables : MRC et transporteurs*) ;
- b) Les priorités de travail régionales : intégrer à la stratégie régionale les initiatives de covoiturage et d'autopartage électrique, les possibilités technologiques (billettique, information clientèle, etc.) ainsi que le devenir du transport interurbain, des dessertes fluviales et aériennes (*responsables : régie et MRC*) ;
- c) Créer un comité technique des transporteurs visant l'échange des bonnes pratiques, une meilleure intégration régionale et une harmonisation des pratiques (*responsable : régie*).

6) Améliorer la planification municipale, des MRC et régionale en intégrant l'aménagement du territoire et la mobilité durable, à l'instar des recommandations de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec (*responsables : MRC et municipalités*).

7) Sensibiliser la population et les acteurs à la mobilité durable, en faire la promotion et appuyer les initiatives en ce sens. Il s'agit de faire connaître les services mis en place, les avantages individuels et collectifs de la mobilité durable et de faciliter l'acceptabilité sociale pour les changements à venir (*responsables : CREBSL, MRC, régie et municipalités*).

projet **MOBILITÉS & TERRITOIRES**

MRC de Témiscouata — synthèse de la proposition pour la MRC

Le CREBSL recommande à la MRC de Témiscouata d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes. La présente proposition permettrait à la MRC d'améliorer le service local de transport, tant dans l'axe 85 que dans celui de la 232 ainsi que le Transcontinental, grâce à la nouvelle desserte par des routes régionales. Cela pourrait mener à une optimisation du transport collectif local sur réservation afin de mieux desservir les localités en dehors de ces axes en combinaison avec une plateforme de covoiturage couvrant l'ensemble des différents secteurs géographiques.

Proposition finale de services

Le CREBSL propose à la MRC de Témiscouata d'intégrer la stratégie régionale en transport des personnes en développant quatre axes de service :

- 1) Un nouveau **circuit quotidien de minibus** Dégelis–Rivière-du-Loup, accessible universellement et qui pourrait être électrifié, qui se connecterait aux services à Rivière-du-Loup et à d'autres destinations au Bas-Saint-Laurent et à l'extérieur par le **transport interurbain**.
- 2) Un **second minibus** desservirait, **en rotation** selon les jours de la semaine, différents secteurs géographiques de la MRC en dehors de l'axe 85/185 (Transcontinental, axe 232), à la fois vers Témiscouata-sur-le-Lac et vers les destinations régionales de Rivière-du-Loup et Rimouski.
- 3) La connexion (par la possibilité de correspondances) des services existants de transport de **Roulami** et l'implantation, avec support à l'échelle régionale, d'une **plateforme de covoiturage** entre particuliers, notamment pour améliorer l'offre de mobilité dans les milieux ruraux.
- 4) La participation à une **campagne régionale de sensibilisation** aux transports durables en 2022-2023.

Cette proposition s'arrime aux besoins exprimés par la MRC ainsi que par les autres MRC partenaires du projet régional. Cela lui permettrait d'offrir des services de mobilité à sa population, particulièrement pour une population vieillissante, partout sur le territoire.

Priorités de desserte

Les propositions préliminaires de service ont été présentées au conseil des maires de la MRC le 15 décembre 2020. Les propositions finales incluent donc les optimisations apportées à la suite de cette rencontre, des échanges subséquents avec les décideurs locaux et de la tournée du Bas-Saint-Laurent par le CREBSL dans le cadre du volet 1 du projet *Mobilités & Territoires*. Le travail de concertation du CREBSL a permis d'identifier les priorités de desserte suivantes : proposer un transport fréquent sur l'axe 85 et trouver des solutions adaptées et différenciées pour desservir les différents secteurs géographiques. Des gains de chacune de ces priorités sont détaillés ci-dessous :

1) Proposer un transport fréquent entre Dégelis et Rivière-du-Loup dans l'axe 85.

- Trois fois par jour, sept jours par semaine, un **nouveau circuit de minibus** serait en opération entre Dégelis et Rivière-du-Loup avec un nombre d'arrêts limités dans chaque municipalité et se destinant aux pôles régionaux (centre hospitalier, cégep, CÉCT et CFP, terminus d'autocar, etc.). Ce service serait à route et horaire fixe, sans réservation. Il remplace le service ponctuel vers Rivière-du-Loup de Roulami (qui pourrait être redéployé ailleurs) et offre de nouvelles possibilités pour les travailleurs le long du lac Témiscouata.
- Il recrée des connexions vers les autres MRC du Bas-Saint-Laurent et vers l'extérieur. Par exemple, on pourrait, depuis toutes les municipalités dans cet axe, transférer à Rivière-du-Loup sur l'**autobus interurbain** à destination de Québec et Montréal, qui quitte à 9 h 40 quotidiennement. Dans la direction inverse, on pourrait arriver de l'ouest à 12 h 30 puis transférer pour le Témiscouata sur le départ de 13 h 2.
- Les trois allers-retours quotidiens permettraient également, à certaines heures, de transférer directement dans les **autres services régionaux** à destination de Kamouraska, des Basques et de Rimouski-Neigette.
- Comme Roulami poursuivrait ses opérations sur réservation en transport collectif et adapté, il faudrait, une fois les services mis en place, arrimer le plus de **connexions possibles**, par exemple pour un résident de Saint-Michel-de-Squatec qui voudrait rejoindre le circuit régional vers Rivière-du-Loup. Ce travail d'optimisation s'apparenterait au travail effectué en continu par le transporteur qui s'adapte aux besoins et destinations changeants de la clientèle chaque saison. **La proposition actuelle privilégie, pour le départ du secteur Cabano à 8 h 9, les connexions possibles à Rivière-du-Loup**, tant pour l'autocar interurbain vers Québec que des transferts vers les autres MRC du Bas-Saint-Laurent. Ce choix pourrait être revu par la MRC afin de permettre les connexions internes au Témiscouata, en tenant compte de l'impact sur l'ensemble des horaires proposés.
- L'offre sept jours ajoute une possibilité de déplacement supplémentaire dans la MRC pour les citoyens la fin de semaine.

2) Trouver des solutions adaptées et différenciées pour desservir les différents secteurs géographiques.

- Stationné dans le secteur Témiscouata-sur-le-Lac, un second circuit de minibus sur route et horaire fixe et sans réservation serait disponible pour différents secteurs. À l'échelle régionale, il aiderait à desservir des secteurs en dehors des principaux axes dans les MRC suivantes : Kamouraska, Témiscouata, Rivière-du-Loup, Les Basques et Rimouski-Neigette. À l'échelle du Témiscouata, il compléterait la desserte en dehors de l'axe 85/185.
- Initialement, quatre circuits seraient proposés sur les sept jours de la semaine :
 - Une liaison entre le secteur **Transcontinental** et Rivière-du-Loup ferait trois allers-retours dans la même journée, à raison de **trois jours par semaine**, dont un la fin de semaine. Ce service, sans égal ailleurs dans la stratégie régionale, permettrait de répondre aux besoins d'un bassin de population qui n'est pas situé sur un axe routier principal. Il s'ajouterait donc aux services existants de Roulami dans le secteur, qui se poursuivront. Ce circuit desservirait également Saint-Alexandre et permettrait certaines connexions dans le Kamouraska. Ce circuit pourrait donc être emprunté tant en direction de Rivière-du-Loup qu'en direction de Témiscouata-sur-le-Lac, selon les horaires prévus. Le service de fin de semaine pourrait être adapté pour répondre à des attentes touristiques (navette nature).

-
- Les **lundis et vendredis**, un circuit ferait trois allers-retours sur la **route 232** entre Rimouski et Témiscouata-sur-le-Lac sur un horaire fixe et sans réservation. Il faciliterait ainsi les déplacements, dans les deux directions, pour toutes les municipalités concernées tout en permettant aux étudiants ou aux travailleurs de faire les déplacements de façon hebdomadaire (départ le lundi AM, retour le vendredi PM) ou journalière (demi-journée ou journée complète).
 - Une liaison entre Témiscouata-sur-le-Lac et Rimouski ferait trois allers-retours la journée du **samedi** en empruntant les municipalités de Saint-Cyprien, Saint-Jean-de-Dieu, Sainte-Françoise, Saint-Mathieu-de-Rioux, Saint-Simon et Saint-Fabien.
 - Une journée par semaine, un circuit ferait trois allers-retours entre Témiscouata-sur-le-Lac et Rivière-du-Loup en parcourant les municipalités de Saint-Cyprien, Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup et Saint-Épiphane. De possibles arrimages seraient à explorer pour voir si le transporteur local pourrait y rabattre des citoyens qui se destinent à Rivière-du-Loup ou au secteur Cabano, par exemple pour **Saint-Michel-du-Squatec**.
- Pour un arrimage en amont des horaires des circuits régionaux avec les plages horaires des rendez-vous spécialisés, le CREBSL a convenu avec le CISSS qu'une campagne de diffusion spécifique à l'ensemble du personnel des services de prise de **rendez-vous médicaux** de la région soit réalisée sur le service offert une fois la régie en place (voir recommandations générales).
 - Pour compléter l'offre de nouveaux services, une **plateforme régionale de covoiturage** entre particuliers verrait le jour avec des budgets de promotion et des incitatifs pour les utilisateurs. On viserait d'abord à offrir des déplacements courts (par exemple d'une petite municipalité vers la route régionale à l'heure du minibus) là où les minibus n'offrent pas de service aux horaires attendus.
 - Le territoire nous apparaît propice à l'étude de potentiel de services d'**autopartage de véhicule électrique**, notamment dans les municipalités hors de l'axe 85. Ce mandat fait partie de la suite du projet du CREBSL.

Tableaux des horaires principaux

Trajets quotidiens - Direction Ouest

Dégelis - Rivière-du-Loup			
Connexion depuis		Service local	Service local
<i>Arrêt / Transporteur</i>	<i>Minibus E</i>	<i>Minibus E</i>	<i>Minibus E</i>
Dégelis	07:45	11:18	14:50
Témiscouata-sur-le-Lac (Notre-Dame-du-Lac)	07:57	11:30	15:02
Témiscouata-sur-le-Lac (Cabano)	08:09	11:42	15:14
Saint-Louis-du-Ha! Ha!	08:20	11:53	15:25
Saint-Honoré-de-Témiscouata	08:36	12:09	15:41
Rivière-du-Loup (4+ arrêts)	09:09	12:42	16:14
Temps immobile (recharge)	0:20	0:20	0:30
Connexion vers	Rimouski-Neigette, Basques, Kamouraska, Québec	Kamouraska	Rimouski

Trajets quotidiens - Direction Est

Rivière-du-Loup - Dégelis			
Connexion depuis	Rimouski-Neigette, Basques, Kamouraska	Québec	Rimouski-Neigette, Basques
<i>Arrêt / Transporteur</i>	<i>Minibus E</i>	<i>Minibus E</i>	<i>Minibus E</i>
Rivière-du-Loup (4+ arrêts)	9:29	13:02	16:45
Saint-Honoré-de-Témiscouata	10:02	13:35	17:18
Saint-Louis-du-Ha! Ha!	10:17	13:50	17:33
Témiscouata-sur-le-Lac (Cabano)	10:28	14:01	17:44
Témiscouata-sur-le-Lac (Notre-Dame-du-Lac)	10:40	14:13	17:56
Dégelis	10:53	14:26	18:09
Temps immobile (recharge)	00:24	00:23	
Connexion vers	Service local	Service local	

Légende

Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
<i>Minibus A, B, C, ...</i>	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
STR	Société des Transports de Rimouski
-	Pas d'arrêt
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Trajets hebdomadaires

Les mardis, jeudis et dimanches - Direction Nord			
Arrêt / Transporteur	Minibus H	Minibus H	Minibus H
Témiscouata-sur-le-Lac	6:45	11:14	14:42
St-Marc-du-Lac-Long	7:20	-	15:18
Rivière-Bleue	7:36	11:39	15:34
Pohénégamook (Quartier Sully)	7:45	11:48	15:43
Pohénégamook (Quartier Estcourt)	7:51	11:53	15:48
Pohénégamook (Quartier St-Éleuthère)	7:57	12:00	15:55
St-Alexandre	8:25	12:28	16:22
Rivière-du-Loup	8:38	12:41	16:36
Temps immobile (recharge)	00:39	00:20	00:20
Connexion vers	Québec, Kamouraska		Basques, Rimouski- Neigette

Les mardis, jeudis et dimanches - Direction Sud			
Connexion depuis	Rimouski- Neigette, Basques, Kamouraska	Québec	Rimouski- Neigette, Basques
Arrêt / Transporteur	Minibus H	Minibus H	Minibus H
Rivière-du-Loup	9:18	13:01	16:56
St-Alexandre	9:31	13:14	17:09
Pohénégamook (Quartier St-Éleuthère)	9:58	13:41	17:36
Pohénégamook (Quartier Estcourt)	10:05	13:48	17:43
Pohénégamook (Quartier Sully)	10:10	13:54	17:48
Rivière-Bleue	10:19	14:02	17:57
St-Marc-du-Lac-Long	-	-	18:05
Témiscouata-sur-le-Lac	10:44	14:27	18:40
Temps immobile (recharge)	00:30	00:15	

Légende

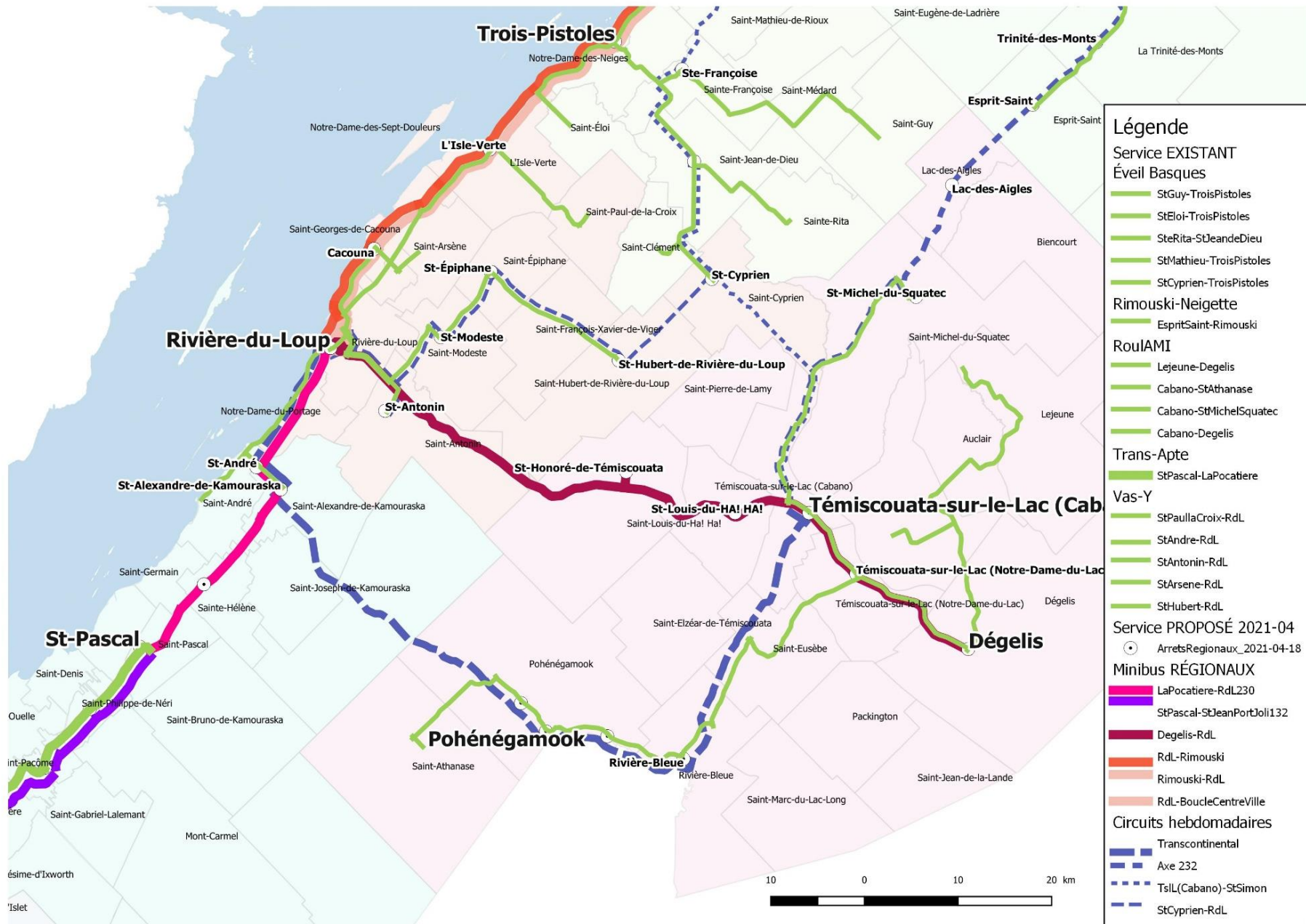
Connexions depuis ou vers	Provenance ou destination des connexions possibles
Minibus A, B, C, ...	Service régie de transport Bas-Saint-Laurent
STR	Société des Transports de Rimouski
-	Pas d'arrêt
Temps immobile (recharge)	Calcul du temps à l'arrêt, disponible pour recharge si borne présente

Les lundis et vendredi - Direction Est			
Arrêt / Transporteur	Minibus H	Minibus H	Minibus H
Témiscouata-sur-le-Lac	8:20	12:15	16:15
St-Michel-du-Squatec	8:46	12:41	16:41
Lac-des-Aigles	8:59	12:54	16:54
Esprit-Saint	9:09	13:04	17:04
Trinité-des-Monts	9:17	13:12	17:12
St-Narcisse (232)	9:38	13:33	17:33
Rimouski	9:57	13:52	17:52
Temps immobile (recharge)	00:17	00:22	00:22
Connexion vers	STR	STR	STR

Connexion depuis	STR, Matapédia, Mitis	STR	STR, Mitis
Arrêt / Transporteur	Minibus H	Minibus H	Minibus H
Rimouski	10:15	14:15	18:15
St-Narcisse (232)	10:34	14:34	18:34
Trinité-des-Monts	10:55	14:55	18:55
Esprit-Saint	11:03	15:03	19:03
Lac-des-Aigles	11:13	15:13	19:13
St-Michel-du-Squatec	11:26	15:26	19:26
Témiscouata-sur-le-Lac	11:52	15:52	19:52
Temps immobile (recharge)	00:22	00:22	

N. B. Les horaires des hebdomadaires en provenance de Témiscouata-sur-le-Lac circulant dans les MRC de Rivière-du-Loup et Les Basques sont disponibles dans leurs rapports respectifs

Carte pour la MRC de Témiscouata



Budget transport de la MRC

Le tableau suivant montre un extrait du budget élaboré par la firme LBA Stratégies Conseils. On peut y voir le changement entre le financement actuel et celui projeté après la mise en place de la régie et la majoration de la taxe sur le carburant. Le financement actuel provenant du MTQ est remplacé par un montant « équivalent MTQ » qui lui provient de la taxe. Selon la présente proposition, la quote-part actuelle est remplacée par une nouvelle quote-part calculée de façon uniforme pour toute la région, soit par habitant. Les revenus de services, provenant de la vente de billets, sont calculés selon le nombre de passages projetés selon les hypothèses d'achalandage retenues (voir note 7 du budget en annexe).

Dans le cas de la MRC de Témiscouata, l'hypothèse retenue pour le calcul de la quote-part sur la base de la population entraîne une augmentation de celle-ci. Les revenus de passages futurs qui sont moins élevés que les actuels neutralisent la hausse des quotes-parts, ce qui explique l'écart presque nul dans le tableau de financement avant-après.

	MRC de Témiscouata
	Transport adapté et collectif Roulami inc.
	Collectif
Analyse comparative (avant-après)	
Produits (financement) avant Régie	
Financement MTQ	75 000
Quote-part municipale	18 000
Revenus de services	18 559
Sous-total	111 559
Financement Régie	
Équivalent MTQ	75 000
Quote-part (population)	20 855
Revenus de passages	15 120
Sous-total	110 975
Écart	(584)

La section *Gouvernance et financement du transport collectif* plus bas présente le budget pour la région.

Recommandations du CREBSL à la MRC

COURT TERME (PRINTEMPS 2021)

1) Intégrer la stratégie régionale en transport des personnes par l'adoption au printemps 2021 d'une résolution visant les trois éléments suivants (*responsables : les 8 MRC et la Ville de Rimouski*) :

- Mandater le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL) pour réaliser les démarches reliées à la création d'une régie et en assurer le suivi ;

-
- b) Créer une régie intermunicipale de transport collectif avec les 8 MRC du Bas-Saint-Laurent ;
 - c) Demander au gouvernement du Québec la majoration de la taxe sur les carburants à la pompe au Bas-Saint-Laurent.

MOYEN TERME (D'ICI LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

2) Poursuivre la concertation pour l'arrimage entre les services existants et les nouveaux services :

- a) Préparer localement l'arrimage entre les trajets et horaires de Roulami et les nouveaux services régionaux, incluant les rabattements (*responsable : transporteur*) ;
- b) Accompagner la régie régionale dans la mise en place des services proposés pour la MRC et la région. Il s'agit d'optimiser les opérations : choix des lieux de destination dans les centralités, sélection des arrêts dans les municipalités répondant aux critères de transport et d'aménagement du territoire, harmonisation des services à la clientèle, intégration tarifaire entre les services, dossier de la tarification sociale tel que travaillé actuellement par les Alliances pour la solidarité, choix des véhicules, etc. (*responsables : MRC, régie et transporteurs*).

3) Finaliser la réflexion sur l'électrification des nouveaux services et étudier la possibilité d'électrifier les services existants, à l'issue des contrats courants, notamment en détaillant les données opérationnelles nécessaires à cette évaluation (*responsables : CREBSL, MRC et transporteurs*).

4) Déposer une demande d'aide financière pour la création d'une table de concertation régionale en transport collectif auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ) (*responsable : CRDBSL*).

5) Travailler de concert avec le territoire limitrophe au sud (Nouveau-Brunswick) et ses transporteurs locaux ou interurbain pour développer des arrimages selon les besoins (*responsables : MRC, régie et transporteurs*).

LONG TERME (APRÈS LA MISE EN PLACE DES SERVICES DE MINIBUS RÉGIONAUX)

6) Poursuivre l'optimisation des services de transport durable :

- a) Les priorités de travail spécifiques à la MRC : l'équilibre des services entre les secteurs, la réponse aux besoins de réinsertion socioprofessionnelle, l'attractivité et l'occupation du territoire ainsi que la rétention du personnel pour les employeurs (*responsables : MRC et transporteurs*) ;
- b) Les priorités de travail régionales : intégrer à la stratégie régionale les initiatives de covoiturage et d'autopartage électrique, les possibilités technologiques (billettique, information clientèle, etc.) ainsi que le devenir du transport interurbain, des dessertes fluviales et aériennes (*responsables : régie et MRC*) ;
- c) Créer un comité technique des transporteurs visant l'échange des bonnes pratiques, une meilleure intégration régionale et une harmonisation des pratiques (*responsable : régie*).

7) Améliorer la planification municipale, des MRC et régionale en intégrant l'aménagement du territoire et la mobilité durable, à l'instar des recommandations de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec (*responsables : MRC et municipalités*).

8) Sensibiliser la population et les acteurs à la mobilité durable, en faire la promotion et appuyer les initiatives en ce sens. Il s'agit de faire connaître les services mis en place, les avantages individuels et collectifs de la mobilité durable et de faciliter l'acceptabilité sociale pour les changements à venir (*responsables : CREBSL, MRC, régie et municipalités*).

GOVERNANCE ET FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

La trame de fond du projet est de favoriser la mobilité durable à la grandeur du territoire bas-laurentien. Pour ce faire, un meilleur arrimage doit se faire entre les 8 MRC du Bas-Saint-Laurent afin d'avoir une vision régionale du transport des personnes en plus d'une vision locale. C'est notamment pour cette raison que le CREBSL recommande la création d'une régie intermunicipale de transport dans la région. Une régie pourrait avoir cette **vision à long terme du développement du transport collectif** au Bas-Saint-Laurent, et ce, grâce à une représentativité territoriale et un financement prévisible et pérenne, décrits plus bas. Le financement pérenne et prévisible des services en transport collectif pourrait être rendu possible via la majoration d'une taxe sur le carburant (voir section ci-dessous). Cela permettrait aux MRC d'améliorer l'offre de transport collectif offert à leurs citoyens sans avoir à déboursier davantage pour offrir de tels services.

La régie intermunicipale de transport

Une régie intermunicipale est une entente conclue entre des municipalités ou des MRC. La création d'une régie permet une gestion commune du service faisant l'objet de l'entente, et ce, par le biais qu'une personne morale de droit public (la régie). Une régie est administrée par un conseil d'administration sur lequel siègent les représentants de toutes les municipalités ou MRC qui participent à l'entente. Dans le cas d'une régie inter-MRC, ces représentants sont des administrateurs de MRC, vraisemblablement les préfets. Une régie peut être créée pour mettre différents services en commun, dont le transport collectif. Voici les différentes étapes à suivre pour la création d'une régie (Mill, 2013) :

1. Entente de principe entre les parties sur les lignes directrices contenant les principaux points
2. Rédaction de l'entente formelle
3. Résolution et adoption des membres (prévoir un modèle uniforme de résolution)
4. Approbation du MAMH
5. Création de la régie - Publication décret (publication dans la Gazette officielle du Québec)
6. Première assemblée et règlements d'organisation
7. Constitution du conseil d'administration
8. Mettre en place les politiques et règlements (certains règlements sont obligatoires)
9. Transmission du budget au MAMH et au MTQ (budget annuel)
10. Fonctionnement municipal

Une régie intermunicipale de transport, à l'instar de la régie existante en Gaspésie (RÉGÎM), est donc une instance publique de gouvernance. Son rôle touche la gouvernance régionale (décisions de services), mais elle est également responsable du volet contractuel (contrats de transport), du volet financier (perception des revenus, dont les revenus régionaux) et de la gestion des services communs comme les communications, la tarification, son site web, le covoiturage et la téléphonie. Pour mettre sur pied une nouvelle régie au Bas-Saint-Laurent, il faut procéder à la création d'une personne morale avec un conseil d'administration régional. Ce conseil d'administration est composé d'administrateurs nommés par les MRC (1 élu chacun), selon son acte constitutif. La régie doit être approuvée par le MAMH et le plan régional de transport par le ministère des Transports (MTQ). Les ententes de délégation des services de transport sont ensuite transférées vers la régie.

La régie n'est pas un transporteur et son statut est similaire à celui d'une municipalité (art 48.18 et suivants de la *Loi sur les transports*). Les transporteurs existants demeureraient en place et opèreraient les services sur contrat avec la régie, notamment par un mécanisme d'appel d'offres. La compétence « transport collectif », autrefois propre à chacune des MRC, serait ainsi déléguée à la régie. L'implication des MRC pour définir la couverture locale de services

pourrait être maintenue via une implication active dans la régie (à convenir dans l'établissement des règlements) ainsi que via une table de concertation régionale en transport collectif dont le CREBSL recommande la mise en place (voir recommandation 4). La régie percevrait les revenus (tarifs, subventions, taxe sur les carburants, contributions locales, etc.) et verrait aux demandes de financement, ce qui enlèverait une charge administrative aux MRC. Elle permettrait également d'harmoniser les pratiques sur le territoire et de favoriser les échanges ou la mise en commun d'outils (plateforme de réservation, promotion, etc.) à l'échelle régionale.

Il est important de souligner que la régie ne remplacerait pas les transporteurs locaux en place. Selon le modèle de la RÉGÎM, la régie intermunicipale de transport du Bas-Saint-Laurent assurerait l'**administration** de la nouvelle entité et assurerait la liaison avec les transporteurs locaux, dont le personnel resterait en place et continuerait d'assurer le service. Le personnel de la régie serait composé d'un poste de direction générale, d'un poste d'administration et comptabilité, d'un poste de communication-service à la clientèle ainsi que de deux postes d'agent de liaison. Ces derniers seraient responsables d'une portion du territoire, soit un pour l'est et un pour l'ouest, afin d'y assurer la liaison (répartition) entre le service régional et le service local pour que les correspondances de passagers entre les services se déroulent convenablement.

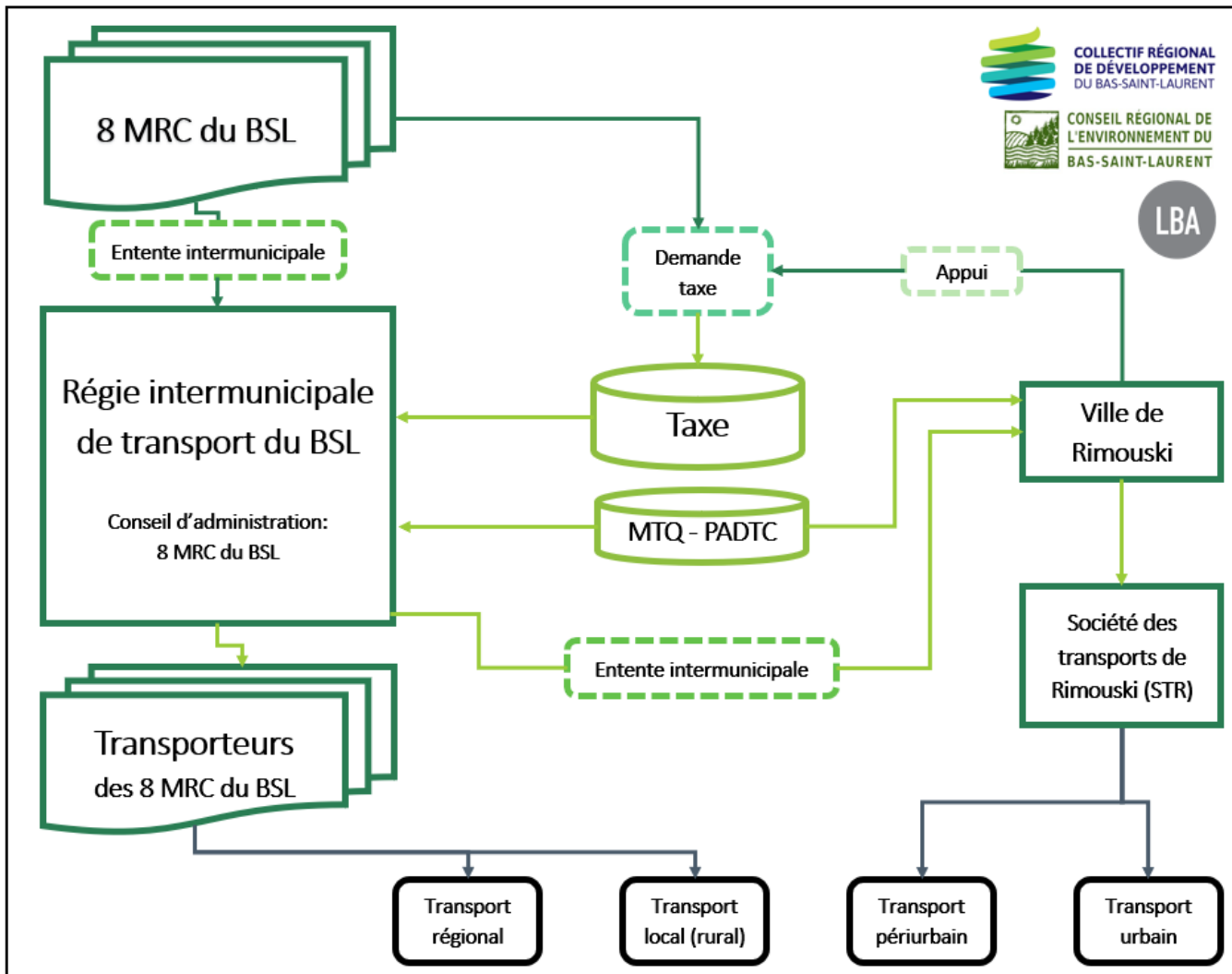
La création d'une régie présente plusieurs avantages. En voici quelques-uns :

- Elle offre des services entre les municipalités du Bas-Saint-Laurent exclusivement sous l'autorité de **décideurs régionaux**, contrairement aux autocars privés ;
- Elle peut aller chercher de nouvelles sources de **financement** dont la taxe régionale ;
- Elle est une clé pour le transport par autocar ; elle peut contractualiser des **services interurbains**, même à des transporteurs qui n'ont pas la licence de la [Commission des transports du Québec](#) ;
- Elle est un levier de **développement** et a une assise solide pour faire la promotion des services ;
- Elle **redistribue** exclusivement dans la région les sommes perçues pour le transport.

Dans la proposition du CREBSL, le **transport adapté** est exclu de cette régionalisation de la compétence. Son inclusion pourrait éventuellement être étudiée si les MRC décident de poursuivre en ce sens.

Le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL) a mis sur pied un **comité de travail régional** réunissant des représentants de chaque MRC et de la Ville de Rimouski, un expert de LBA Stratégies Conseils et le CREBSL. L'objectif de ce comité est d'amorcer le travail pour définir la structure que pourrait prendre la régie et des rencontres ont eu lieu au cours des derniers mois. Cela a permis de convenir des grandes lignes de la structure de la régie sur lesquelles sont basés certains aspects de ce rapport, dont le budget. Le CREBSL présente cette structure succinctement ici afin de permettre la compréhension de la gouvernance et du financement proposés.

En résumé, la régie serait composée des **8 MRC du Bas-Saint-Laurent**. Seule la **Ville de Rimouski** ne serait pas membre de la régie, puisqu'elle souhaite conserver sa compétence en transport afin de continuer d'opérer le transport sur son territoire via la Société des Transports de Rimouski (STR). La STR offre deux types de transport, un transport urbain par minibus sur trajets fixes ainsi qu'un transport périurbain. Le transport urbain est financé par un volet spécifique (volet 1) du programme d'aide au développement du transport collectif alors que le transport périurbain est financé par le même programme (volet 2) que le transport collectif rural des 8 MRC (MTQ, 2020). Afin de permettre le financement du service périurbain de la Ville de Rimouski par le même moyen que le transport collectif rural du reste de la région, les travaux du comité ont permis de privilégier un scénario dans lequel une entente intermunicipale intervient entre la régie et la Ville.



La réflexion sur la structure de gouvernance de la régie est suffisamment mature pour que le CREBSL recommande l'adoption d'une résolution des 8 MRC pour mandater le CRDBSL afin qu'il pilote la démarche (voir recommandation 1). La résolution proposée stipule aussi que le CRDBSL aurait le mandat de déposer la demande de majoration de la taxe sur le carburant (voir section ci-dessous). Puisque la Ville de Rimouski conserve sa compétence en transport, elle se devrait d'adopter elle aussi une résolution en faveur de la demande de majoration de la taxe sur le carburant. En effet, afin d'être recevable, **une demande de majoration de la taxe sur le carburant doit se faire à l'échelle d'une région administrative et être unanime** pour atteindre une couverture complète du territoire, qui serait atteinte dans ce cas-ci avec une résolution des huit MRC et de la Ville de Rimouski. En tenant compte des délais de préparation des demandes, de leur traitement par le gouvernement puis de la mise en place de la régie elle-même, celle-ci serait vraisemblablement créée en 2023, tel que présenté dans les prévisions financières ci-dessous.

Budget

Le CREBSL a mandaté la firme LBA Stratégies Conseils pour établir les coûts de la stratégie et ainsi élaborer un budget prévisionnel de la régie intermunicipale de transport. Cette firme, basée en Gaspésie, possède une solide expérience dans ce domaine puisqu'elle travaille avec la RÉGÎM depuis une décennie. Le budget, annexé à ce rapport, présente un *État des résultats prévisionnels* de départ et de mise en œuvre pour la régie régionale pour la période de 2023 à 2027. Il a l'avantage d'inclure tous les apprentissages des dix dernières années de la région Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Le budget assemble les **charges prévisionnelles** (principaux coûts du transport et de l'administration) provenant :

- de l'administration générale ;
- du transport, réparties entre les services régionaux, les services locaux, les frais de promotion et pour le covoiturage ;
- des frais de financement.

Du côté des **revenus prévisionnels**, le budget présente :

- des quotes-parts municipales telles qu'existantes ;
- des transferts, qui sont des subventions en transport collectif régional auxquelles les MRC ont accès ;
- des services rendus, c'est-à-dire les revenus provenant des usagers (billetterie) ;
- des autres revenus, soit la nouvelle source régionale de financement issue d'une majoration de la taxe sur l'essence (voir section ci-dessus).

Charges prévisionnelles

Les deux principaux éléments des charges prévisionnelles sont l'administration et le transport. Les charges reliées à l'**administration** comprennent d'abord les salaires et charges sociales qui ont été établis par le truchement d'une enquête salariale. À cela s'ajoutent divers frais de fonctionnement (loyer, télécommunications, formation, fournitures, etc.), des honoraires externes ainsi que des montants pour l'élaboration et le maintien d'outils (plan de communication, site web, systèmes de répartition et de covoiturage). Le tout est estimé à environ 0,5 M\$ par année.

Le reste de la section porte sur les charges prévisionnelles en **transport** (voir tableau plus bas). Dans la région du Bas-Saint-Laurent, le total des coûts des **nouveaux services régionaux** (transport collectif inter-régional dans le budget) est estimé à environ 3 millions de dollars (M\$) par année. Ce montant représente près de 38 000 heures de service de minibus offrant une desserte de 7 jours par semaine. Un montant global pour des routes de **rabattement** est quant à lui fixé à environ 0,2 M\$. Ces routes restent à définir ultérieurement entre la régie et les MRC. À ce montant s'ajoutent les frais de l'actuelle desserte de **transport collectif rural des MRC**, sous la forme de contrats de service (1,6 M\$).

Le **service périurbain de la Société des transports de Rimouski (STR)**, qui est analogue au service de transport collectif rural des MRC, ferait l'objet d'une entente intermunicipale avec la régie (environ 0,3 M\$). En effet, la STR conserverait sa compétence en transports afin de continuer à opérer son service urbain, financé par un volet spécifique du programme d'aide au développement du transport collectif (MTQ, 2020). Le montant prévu pour l'entente intermunicipale a été fixé en fonction du niveau actuel de contribution de la Ville de Rimouski au financement de son service périurbain (voir note 8, annexe 4). Aucune autre ville de la région ne compte un service de transport **urbain**. Par exemple, les villes de Rivière-du-Loup et de Matane bénéficient actuellement de trajets sur réservation sans route fixe, à l'instar du service périurbain de Rimouski.

Par souci d'équité territoriale, la stratégie régionale comprend les coûts de transport périurbain de la Ville de Rimouski comme partout au Bas-Saint-Laurent et le transport urbain de la ville de Rimouski demeure sous son entière compétence et responsabilité financière. Si Rivière-du-Loup, Matane ou d'autres villes de centralité veulent développer un service urbain, il serait possible de le faire à l'intérieur de la régie tout en ayant accès au même financement que la Ville de Rimouski (PADTC, volet 1). Finalement, puisque la Ville de Rimouski serait le point de départ et d'arrivée de 7 des 13 circuits de minibus, la desserte de son territoire serait bonifiée et permettrait des arrimages de trajets. La proposition a aussi le potentiel d'optimiser le développement du service urbain qui desservirait les usagers en provenance et à direction des trajets régionaux.

En ajoutant les différents frais (publicité, promotion et autres), les **coûts de transport totaux** se chiffrent à environ 5,3 M\$, tel qu'indiqué dans le tableau des charges en transport ci-dessous (extrait de l'annexe 2 du budget présenté à l'annexe 4 du rapport).

	2023 (Budget) \$	2024 (Budget)	2025 (Budget)	2026 (Budget)	2027 (Budget)
Transport					
Transport collectif interrégional (note 7)	3 025 360	3 085 867	3 147 584	3 210 537	3 274 749
Contrats de service du transport collectif rural (note 7)	1 639 726	1 715 815	1 876 172	1 919 404	2 016 164
Entente intermunicipale Rimouski / STR (note 8)	298 007	306 570	315 134	323 697	332 261
Publicité et promotion	80 000	81 600	83 232	84 897	86 595
Impression des billets	10 000	10 200	10 404	10 612	10 824
Frais de rabattement / Co-voiturage (note 7)	219 158	241 384	297 925	232 118	347 541
Autres	1 000	1 020	1 040	1 061	1 082
	5 273 251	5 442 457	5 731 491	5 782 326	6 069 216

Les **charges prévisionnelles** du système entier de transport collectif régional (administration et transport) sont d'environ 5,9 M\$, les frais d'administration et de financement compris (voir tableau ci-dessous).

	2023 (Budget) \$	2024 (Budget) \$	2025 (Budget) \$	2026 (Budget) \$	2027 (Budget) \$
Charges prévisionnelles - annexe 2					
Administration générale	579 303	483 389	493 058	502 919	512 975
Transport	5 273 251	5 442 457	5 731 491	5 782 326	6 069 216
Frais de financement	25 000	25 500	26 010	26 530	27 061
	5 877 554	5 951 346	6 250 559	6 311 775	6 609 252

Revenus prévisionnels

Les paramètres de la demande pour la majoration de la taxe sur le carburant demandent que les **quotes-parts** des MRC soient maintenues, mais de manière globale. Il importe donc que le total des quotes-parts pour le Bas-Saint-Laurent corresponde au niveau actuel (2019). Cependant, le niveau des quotes-parts serait à harmoniser selon un mécanisme qui reste à confirmer par les futurs administrateurs de la régie. La firme LBA Stratégies Conseils a exploré plusieurs scénarios (voir tableau ci-dessous), notamment un calcul *par personne* (population), un calcul selon la richesse foncière uniformisée (RFU) et un calcul de part égale entre les 8 MRC (/8). L'hypothèse retenue et présentée au budget est une contribution de 1,05 \$ par habitant (colonne population dans le tableau). Ce taux permet de

maintenir le niveau total des quotes-parts, mais entraîne des variations pour certaines MRC (voir tableau ci-dessous figurant à l'annexe 4 du budget présenté à l'annexe 4 du rapport). Ces variations sont discutées sur la base d'une comparaison du budget transport de la MRC avant/après la création de la régie, dans les sections respectives à chacune des MRC (voir *Résultats de l'optimisation des trajets et horaires*).

Statistiques MAMH		Quote-part actuelle				Quote-part future		
MRC	population 2020	RFU 2020		Contribution MRC et mun.	Contribution /Pop	Population	RFU proportionnelle	/8
MRC de La Matapédia	17 584	1 428 437 085	7,56%	15 000	0,85	18 463	15 706 \$	25 953 \$
MRC de La Matanie	21 043	1 796 879 588	9,52%	28 384	1,35	22 095	19 757 \$	25 953 \$
MRC de La Mitis	18 027	1 543 070 837	8,17%	32 385	1,80	18 928	16 966 \$	25 953 \$
MRC de Rimouski-Neigette	57 533	5 905 060 565	31,27%	50 000	0,87	60 410	64 927 \$	25 953 \$
MRC des Basques	8 580	806 268 884	4,27%	10 964	1,28	9 009	8 865 \$	25 953 \$
MRC de Rivière-du-Loup	34 750	3 655 788 949	19,36%	22 000	0,63	36 488	40 196 \$	25 953 \$
MRC du Témiscouata	19 278	1 666 814 501	8,83%	18 000	0,93	20 242	18 327 \$	25 953 \$
MRC de Kamouraska	20 941	2 080 890 815	11,02%	33 114	1,58	21 988	22 880 \$	25 953 \$
	197 736	18 883 211 224	100%	209 847		207 623	207 623 \$	207 623 \$

1,05

Le tableau ci-dessous montre l'évolution dans le temps des quotes-parts de chaque MRC pour les 5 années budgétaires couvertes (voir annexe 1 du budget, en annexe 4 du rapport).

	Hypothèses (Budget) \$	2023 (Budget) \$	2024 (Budget) \$	2025 (Budget) \$	2026 (Budget) \$	2027 (Budget) \$
Quotes-parts (calcul / population)	1,05					
Transport collectif interrégional						
MRC de La Matapédia		18 463	18 832	19 209	19 593	19 985
MRC de La Matanie		22 095	22 537	22 988	23 448	23 917
MRC de La Mitis		18 928	19 307	19 693	20 087	20 489
MRC de Rimouski-Neigette		60 410	61 618	62 850	64 107	65 389
MRC des Basques		9 009	9 189	9 373	9 560	9 752
MRC de Rivière-du-Loup		36 488	37 217	37 962	38 721	39 495
MRC du Témiscouata		20 242	20 647	21 060	21 481	21 910
MRC de Kamouraska		21 988	22 428	22 876	23 334	23 801
		207 623	211 775	216 011	220 331	224 738

Les MRC offrant un service de transport collectif rural reçoivent actuellement des subventions annuelles provenant du volet 2 du programme d'aide au développement du transport collectif (MTQ, 2020). Ces subventions varient selon le nombre de passages. À l'instar de l'exemple gaspésien avec la RÉGÎM, le montant de ces subventions serait vraisemblablement plafonné à 100 000 \$ par MRC avec la mise en place de la majoration de la taxe sur le carburant. C'est pourquoi les montants affichés aux **transferts** sont stables à 800 000 \$ pour les 8 MRC du Bas-Saint-Laurent (voir tableau dans la section suivante).

Les deux derniers postes des revenus prévisionnels sont les **services rendus**, issus de la vente de billets au niveau local et régional, ainsi que les **autres revenus** qui correspondent aux revenus issus de la majoration de la taxe sur le carburant, décrite dans la section suivante. Les **revenus prévisionnels totaux** seront présentés après la section sur la majoration de la taxe sur le carburant.

La majoration de la taxe sur le carburant

Il serait possible de financer les services offerts par les programmes réguliers du gouvernement (volet régional et/ou volet interurbain), mais cela exigerait des quotes-parts significativement accrues pour les MRC et les municipalités. La recommandation de la stratégie régionale est plutôt de financer le transport collectif principalement par une majoration de la taxe sur les carburants. Cet outil permettrait de combler le déficit des coûts d'opération prévus dans les coûts détaillés ci-haut.

La majoration de la taxe sur les carburants est un **ajout à la taxe québécoise sur les carburants (essence)** prélevée à la pompe. Sur le site de Revenu Québec, on apprend que les taux de la taxe sur les carburants applicables à l'essence livrée dans certains territoires font l'objet d'une majoration qui est affectée au financement des services de transport collectif. Cette majoration s'applique présentement au territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (grand Montréal) et à l'ensemble du territoire formant la région administrative de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. Afin d'ajouter une majoration de la taxe sur les carburants, il faut établir une entente avec le ministère des Finances du Québec à la suite de résolutions municipales et/ou de MRC couvrant l'ensemble du territoire de la région administrative demandant l'introduction de ladite majoration. L'argent ainsi recueilli est reversé intégralement à une régie régionale aux fins exclusives du transport des personnes. Comme mentionné précédemment, ce système est déjà utilisé en Gaspésie (1 cent le litre) et dans le grand Montréal (3 cents le litre).

Comme la taxe sur les carburants est fixée à un montant nominal sur les ventes courantes, il serait possible de prévoir une légère marge de quelques points de pourcentage de cent pour prévoir les hausses de coûts ou les fluctuations de ventes de carburant des prochaines années. Les avantages d'une majoration de la taxe sur les carburants sont nombreux, entre autres :

- Source pérenne, récurrente et sans équivalent ;
- Directe et requérant moins d'administration ;
- Versée trimestriellement ;
- Peut comprendre une marge de manœuvre et capacité financière accrue pour pallier les fluctuations de coûts ;
- Aucune contribution municipale requise pour le réseau régional.

De nombreuses hypothèses de travail sont utilisées pour compléter ce budget, que ce soit sur les projections d'évolution de la population, de l'achalandage des transports, de l'indexation des coûts en transport, etc. Elles figurent en détail dans les notes explicatives du budget en annexe, mais il est pertinent de spécifier ici « l'hypothèse COVID-19 ». Cette hypothèse fixe le volume des ventes d'essence en 2023 à égalité avec les ventes de 2019, leur évolution pour les années 2020 à 2022 étant trop incertaine. Par la suite, la progression de la croissance de consommation d'essence a été établie selon la tendance 2013-2019. Conséquemment, un **taux de majoration de taxe sur l'essence de 0,016 \$ le litre** a été établi pour équilibrer le budget (voir tableau ci-dessous, extrait des notes du budget en annexe 4) ainsi que les revenus prévisionnels complets (plus bas).

Revenus de taxe sur l'essence

Régression linéaire (données historiques)

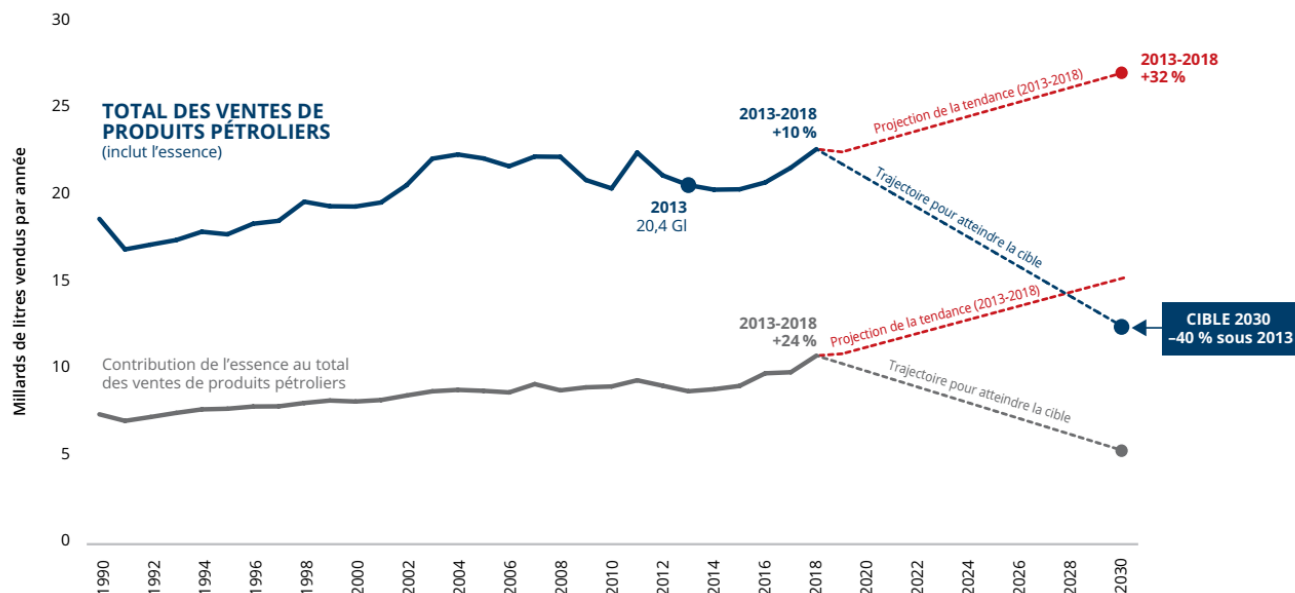
	2019		2023	2024	2025	2026	2027
	Hypothèses	(Budget)					
Prévisions de consommation d'essence et diésel pour le Bas-St-Laurent							
	\$		\$	\$	\$	\$	\$
			0,00%	2,87%	2,79%	2,72%	2,65%
Taxe sur l'essence (\$/litre)			0,016	0,016	0,016	0,016	0,016
Consommation projetée essence (milliers de litres)	290 000	100%	290 000	298 333	306 667	315 000	323 333
	Milliers litres		\$	\$	\$	\$	\$
MRC de Kamouraska	27 000	9%	432 000	444 414	456 828	469 241	481 655
MRC de La Matanie	29 000	10%	464 000	477 333	490 667	504 000	517 333
MRC de La Matapédia	20 000	7%	320 000	329 195	338 391	347 586	356 782
MRC de La Mitis	26 000	9%	416 000	427 954	439 908	451 862	463 816
MRC Les Basques et Rivière-du-Loup	87 000	30%	1 392 000	1 432 000	1 472 000	1 512 000	1 552 000
MRC de Rimouski-Neigette	66 000	23%	1 056 000	1 086 345	1 116 690	1 147 034	1 177 379
MRC de Témiscouata	35 000	12%	560 000	576 092	592 184	608 276	624 368
	290 000		4 640 000	4 773 333	4 906 667	5 040 000	5 173 333

Tel que mentionné précédemment, il est important de prévoir une marge de manœuvre au taux de majoration puisque plusieurs éléments peuvent fluctuer dans le temps. Par exemple, le **volume de vente d'essence** est un élément de fluctuation important. Afin d'évaluer la **marge de manœuvre nécessaire** dans la région pour conserver un budget équilibré, des analyses ont été réalisées et sont présentées dans la section suivante.

Volume de ventes d'essence, électrification des transports et lutte aux changements climatiques

Le Québec étant résolument engagé dans la lutte aux changements climatiques et l'électrification des transports avec le PEV (gouvernement du Québec, 2020), il serait incohérent de tabler sur une croissance des ventes de carburants fossiles pour le financement d'un système régional de mobilité durable. Le graphique ci-dessous, extrait de *l'État de l'énergie au Québec 2021* et produit par la Chaire en gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal¹³, montre bien la

GRAPHIQUE 6 • VENTES DE PRODUITS PÉTROLIERS AU QUÉBEC DE 1990 À 2018, ET TRAJECTOIRE POUR ATTEINDRE LA CIBLE 2030 DE RÉDUCTION DE 40 % SOUS LE NIVEAU DE 2013



Source : État de l'énergie au Québec 2021. energie.hec.ca/eeq

¹³ Le graphique est issu de l'édition 2021 de *l'État de l'énergie au Québec*, qui n'était pas publiée au moment où le budget a été préparé. C'est pourquoi le graphique montré au budget est issu de l'édition 2020 de la même publication.

dualité entre les objectifs de réduction de consommation de produits pétroliers issus de la Politique énergétique 2030 du Québec et la poursuite de la tendance à la hausse de la consommation des dernières années.

Par conséquent, à l'intérieur de l'analyse réalisée pour le budget, nous avons exploré l'effet de la trajectoire pour atteindre la cible 2030, c'est-à-dire de — 40 % sous la consommation de 2013. Les notes budgétaires (annexe 4) font une estimation **des besoins suivant le scénario d'une baisse rapide, avant 2030, des volumes de vente d'essence au Bas-Saint-Laurent**. Avec un volume de 290 millions de litres en 2023, la cible de 2030 pour la région serait de 155 millions de litres, ce qui équivaut à une réduction d'environ 12 millions de litres par année. Suivant cette hypothèse, la solution budgétaire consisterait à rehausser le taux nominal prévu à verser à la régie afin de conserver l'équilibre budgétaire. Au terme de l'exercice budgétaire projeté, le volume de ventes en 2027 serait de 213 millions de litres, ce qui nécessiterait **une majoration de 0,024 \$ le litre dans ce scénario** (plutôt que les 0,016 \$ prévus au budget présenté), tel que présenté dans le tableau ci-dessous (extrait des notes du budget, annexe 4).

Revenus de taxe sur l'essence (suite)

Régression linéaire + cibles 2030

	2019		2023	2024	2025	2026	2027
	Hypothèses	(Budget)					
Prévisions de consommation d'essence et diésel pour le Bas-St-Laurent	(Budget)		(Budget)	(Budget)	(Budget)	(Budget)	(Budget)
	\$		\$	\$	\$	\$	\$
			0,00%	-6,63%	-7,10%	-7,64%	-8,28%
Taxe sur l'essence (\$/litre)			0,016	0,0175	0,0195	0,0215	0,024
Consommation projetée essence (milliers de litres)	290 000	100%	290 000	270 771	251 543	232 314	213 086
	Litres		\$	\$	\$	\$	\$
MRC de Kamouraska	27 000	9%	432 000	441 171	456 680	465 029	476 136
MRC de La Matanie	29 000	10%	464 000	473 850	490 509	499 476	511 406
MRC de La Matapédia	20 000	7%	320 000	326 793	338 282	344 466	352 694
MRC de La Mitis	26 000	9%	416 000	424 831	439 766	447 806	458 502
MRC Les Basques et Rivière-du-Loup	87 000	30%	1 392 000	1 421 550	1 471 526	1 498 427	1 534 217
MRC de Rimouski-Neigette	66 000	23%	1 056 000	1 078 417	1 116 330	1 136 738	1 163 889
MRC de Témiscouata	35 000	12%	560 000	571 888	591 993	602 816	617 214
	290 000		4 640 000	4 738 500	4 905 086	4 994 757	5 114 057

À la lumière de cet exercice, **le CREBSL recommande d'inclure à la demande de majoration de la taxe du Bas-Saint-Laurent au gouvernement du Québec un mécanisme permettant d'augmenter celle-ci par paliers de réduction de ventes d'essence** (ex. : 0,002 \$ par tranche de réduction de 20 000 milliers de litres) qui reste à préciser. Ce mécanisme par paliers aurait l'avantage de pouvoir ajuster en temps réel la taxe à la vitesse des efforts collectifs de lutte aux changements climatiques dans la région et de pouvoir maintenir l'équilibre budgétaire de la régie au-delà de 2027 alors que la majoration requise pourrait être supérieure à 0,024 \$ le litre si les ventes d'essence diminuent davantage.

À long terme, comme la baisse de consommation d'essence est inéluctable, la majorité du financement des routes et transports collectifs au Québec (3,25 G\$ en 2019) devra être substituée par une autre source. Cette tâche incombe au gouvernement du Québec, qui a d'ailleurs amorcé un **chantier sur le financement de la mobilité** en 2018. Les conclusions n'ont pas été rendues publiques à ce jour.

Comme mentionné précédemment, le scénario retenu pour l'élaboration du budget est celui d'une taxe majorée de 0,016 \$ le litre équivalant aux **autres revenus** (4,6 M\$) dans le tableau ci-dessous. En additionnant ces revenus aux autres sources détaillées plus haut (quotes-parts, transferts et services rendus), les **revenus prévisionnels** du système entier de transport collectif régional s'élèvent à environ 6,2 millions de dollars pour l'année 2023 (voir tableau ci-dessous).

	2023	2024	2025	2026	2027
	(Budget)	(Budget)	(Budget)	(Budget)	(Budget)
	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus prévisionnels - annexe 1					
Quotes-parts	207 623	211 775	216 011	220 331	224 738
Transferts	800 000	800 000	800 000	800 000	800 000
Services rendus	537 786	623 384	692 150	763 704	874 322
Autres revenus	4 640 000	4 773 333	4 906 667	5 040 000	5 173 333
	6 185 409	6 408 493	6 614 828	6 824 035	7 072 393

État des résultats prévisionnels et excédent

Étant donné qu'il s'agit d'une nouvelle entité légale, le budget prévoit un **excédent** des revenus sur les charges durant les cinq premiers exercices financiers afin de constituer une réserve, de pallier les contingences et de faire face à des fluctuations de revenus liées aux ventes d'essence. L'excédent pourrait éventuellement être utilisé pour déployer de nouveaux services. Le tableau ci-dessous présente l'*État des résultats provisionnels 2023-2027* d'une future régie intermunicipale de transport au Bas-Saint-Laurent.

RÉGIE INTERMUNICIPALE DU TRANSPORT					
BAS-SAINT-LAURENT					
État des résultats prévisionnels					
pour les 5 premiers années d'exercice se terminant le 31 décembre					
	2023	2024	2025	2026	2027
	(Budget)	(Budget)	(Budget)	(Budget)	(Budget)
	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus prévisionnels - annexe 1					
Quotes-parts	207 623	211 775	216 011	220 331	224 738
Transferts	800 000	800 000	800 000	800 000	800 000
Services rendus	537 786	623 384	692 150	763 704	874 322
Autres revenus	4 640 000	4 773 333	4 906 667	5 040 000	5 173 333
	6 185 409	6 408 493	6 614 828	6 824 035	7 072 393
Charges prévisionnelles - annexe 2					
Administration générale	579 303	483 389	493 058	502 919	512 975
Transport	5 273 251	5 442 457	5 731 491	5 782 326	6 069 216
Frais de financement	25 000	25 500	26 010	26 530	27 061
	5 877 554	5 951 346	6 250 559	6 311 775	6 609 252
Excédent de l'exercice	307 855	457 147	364 269	512 259	463 140
Excédent accumulé au début de l'exercice	76 171	384 026	841 174	1 205 442	1 717 702
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	384 026	841 174	1 205 442	1 717 702	2 180 842

CONCLUSION

Le Bas-Saint-Laurent a l'occasion de se doter d'un **réseau structurant** de transport collectif qui permettrait l'interconnexion entre les transports locaux existants. Cela contribuerait par le fait même au développement des transporteurs locaux tout en redonnant un accès plus complet au transport interurbain. Ce réseau structurant deviendrait le pilier de l'essor de la mobilité durable au Bas-Saint-Laurent sous toutes ses formes (transport actif, transport collectif, covoiturage, autopartage, etc.).

La solution proposée a l'avantage d'être **PAR et POUR les Bas-Laurentiens**. En effet, la gouvernance via la régie intermunicipale de transport permettrait à des décideurs régionaux de prendre les décisions dans le meilleur intérêt de la région. De surcroît, la majoration de la taxe sur le carburant offrirait à cette future instance de gouvernance un financement pérenne, récurrent et direct, ce qui permettrait d'agir en confiance et dans une vision à long terme. Bref, la présente proposition accroît l'**autonomie régionale**.

La **stratégie régionale en transport des personnes** est donc une occasion unique à saisir afin de répondre à plusieurs enjeux sociaux, économiques et environnementaux de première importance pour le Bas-Saint-Laurent. Avec ce rapport en main, le **Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent** (CRDBSL) a les informations clés pour orienter son travail concerté avec les huit MRC de la région et la Ville de Rimouski. Ce travail devrait mener à la **création de la régie intermunicipale de transport** et la **demande de majoration de la taxe sur le carburant**. En complément, le document *Questions et réponses à l'intention des décideurs* (annexe 2) explique sous un angle différent certains éléments clés de la stratégie et des questions qu'elle peut soulever.

Le CREBSL accompagnera cette démarche tel que prévu au volet 3 du projet *Mobilités et Territoires* qui prévoit notamment de la sensibilisation et de la promotion auprès de la population. Le CREBSL travaillera également à **préparer l'électrification du transport collectif et individuel**. En effet, le choix des véhicules, qu'ils soient électriques ou à essence, devra être fait en amont des appels d'offres de la future régie pour le réseau régional et le CREBSL accompagnera les décideurs dans cette réflexion. En parallèle, il contribuera à la planification et à l'établissement du réseau de bornes de recharge partagées nécessaires aux minibus ainsi qu'au déploiement de l'autopartage (voir section « le projet *Mobilités & Territoires* »).

En terminant, le CREBSL est très fier du travail accompli pour la définition d'une vision commune d'un réseau structurant de transport collectif de personnes, dans la tradition de concertation exemplaire qui caractérise le Bas-Saint-Laurent. Le CREBSL espère que ce **jalon important de notre développement durable** verra le jour tel que proposé ici.

BIBLIOGRAPHIE

CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUES DU BAS-SAINT-LAURENT (2007). *Plan de développement 2007-2012 de la région du Bas-Saint-Laurent*, 45 p.

CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUES DU BAS-SAINT-LAURENT (2011). *Vision stratégique régionale de développement durable en matière de mobilité 2011-2021*, 90 p.

CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUES DU BAS-SAINT-LAURENT (2013). *Êtres présents pour l'avenir. Plan de développement 2013-2018*. Région du Bas-Saint-Laurent, 24 p.

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DU BAS-SAINT-LAURENT (2017). *Électrification des transports collectifs au Bas-Saint-Laurent*, 68 p. [En ligne]. [http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/etude_electrification-tc_crebsl_web.pdf] (Consulté le 1^{er} avril 2021).

GESTRANS (2017a). *Plan de transport région du Bas-Saint-Laurent*, Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent, 148 p.

GESTRANS (2017b). *Plan de transport collectif régional Bas-Saint-Laurent / MRC de Kamouraska*, 141 p.

GESTRANS (2017 c). *Plan de transport collectif régional Bas-Saint-Laurent / MRC de La Matanie*, 133 p.

GESTRANS (2017 d). *Plan de transport collectif régional Bas-Saint-Laurent / MRC de La Matapédia*, 134 p.

GESTRANS (2017e). *Plan de transport collectif régional Bas-Saint-Laurent / MRC de La Mitis*, 142 p.

GESTRANS (2017f). *Plan de transport collectif régional Bas-Saint-Laurent / MRC de Rimouski-Neigette*, 141 p.

GESTRANS (2017g). *Plan de transport collectif régional Bas-Saint-Laurent / MRC de Rivière-du-Loup*, 138 p.

GESTRANS (2017h). *Plan de transport collectif régional Bas-Saint-Laurent / MRC Les Basques*, 133 p.

GESTRANS (2017i). *Plan de transport collectif régional Bas-Saint-Laurent / MRC de Témiscouata*, 134 p.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2020). *Plan pour une économie verte 2030*, 116 p. [En ligne]. [[Politique-cadre d'électrification et de changements climatiques, le Plan pour une économie verte 2030 \(quebec.ca\)](#)] (Consulté le 1^{er} avril 2021).

LA RÉGIE INTERMUNICIPALE DE TRANSPORT GASPÉSIE — ÎLES-DE-LA-MADELEINE (2012). *À propos de la RÉGÎM*, 1 p. [En ligne]. [<https://regim.info/a-propos-de-la-regim/>] (Consulté le 1^{er} avril 2021).

MILL, Pénélope (2013). *La régie intermunicipale, donner une structure au transport collectif*. LBA Stratégies Conseils inc. [En ligne]. [<https://www.atcrq.ca/bibliotheque-virtuelle/La%20regie%20intermunicipale.pdf>] (Consulté le 1^{er} avril 2021).

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'HABITATION (2019). *Présentation des priorités régionales*, 4 p. [En ligne].

[https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/developpement_territorial/fonds_programmes/FARR/priorites_regionales_bas_saint_laurent.pdf] (Consulté le 1^{er} avril 2021).

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (2018). *Transporter le Québec vers la modernité*, 42 p. [En ligne].

[https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf] (Consulté le 1^{er} avril 2021).

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2020). *Programme d'aide au développement du transport collectif*, 85 p. [En ligne].

[<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/programme-transport-collectif/Documents/normes-PADTC-2019-2020.pdf>] (Consulté le 1^{er} avril 2021).

ANNEXES

1. Fiche-résumé de 2 pages du projet *Mobilités & Territoires*
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/1_crebsl-mampt_resume_projet.pdf

2. Questions et réponses à l'intention des décideurs
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/2_crebsl-mampt_questions-reponses.pdf

3. Les documents personnalisés à chaque MRC

MRC de La Matanie

3.1.1 La fiche du portrait local

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-1-1_crebsl-mampt-fiche_portrait_matanie.pdf

3.1.2 Présentation de la proposition initiale pour la MRC (diaporama)

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-1-2_crebsl-mampt-presentation_propositions_initiales_matanie.pdf

3.1.3 Résumé de la proposition initiale pour la MRC (document de 4 pages incluant la carte)

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-1-3_crebsl-mampt-resume_proposition_initiale-matanie.pdf

3.1.4 Liste des autres documents consultés

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-1-4_autres_documents_matanie.pdf

MRC de La Mitis

3.2.1 La fiche du portrait local

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-2-1_crebsl-mampt-fiche_portrait_mitis.pdf

3.2.2 Présentation de la proposition initiale pour la MRC (diaporama)

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-2-2_crebsl-mampt-presentation_propositions_initiales_mitis.pdf

3.2.3 Résumé de la proposition initiale pour la MRC (document de 4 pages incluant la carte)

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-2-3_crebsl-mampt-resume_proposition_initiale-mitis.pdf

3.2.4 Liste des autres documents consultés

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-2-4_autres_documents_mitis.pdf

MRC de La Matapédia

3.3.1 La fiche du portrait local

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-3-1_crebsl-mampt-fiche_portrait_matapedia.pdf

3.3.2 Présentation de la proposition initiale pour la MRC (diaporama)

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-3-2_crebsl-mampt-presentation_propositions_initiales_matapedia.pdf

3.3.3 Résumé de la proposition initiale pour la MRC (document de 4 pages incluant la carte)

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-3-3_crebsl-mampt-resume_proposition_initiale-matapedia.pdf

3.3.4 Liste des autres documents consultés

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-3-4_autres_documents_matapedia.pdf

MRC de Rimouski-Neigette

3.4.1 La fiche du portrait local

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-4-1_crebsl-mampt-fiche_portrait_rimouski-neigette.pdf

3.4.2 Présentation de la proposition initiale pour la MRC (diaporama)

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-4-2_crebsl-mampt-presentation_propositions_initiales_rimouski-neigette.pdf

3.4.3 Résumé de la proposition initiale pour la MRC (document de 4 pages incluant la carte)

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-4-3_crebsl-mampt-resume_proposition_initiale-rimouski-neigette.pdf

3.4.4 Liste des autres documents consultés

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-4-4_autres_documents_rimouski-neigette.pdf

MRC Les Basques

- 3.5.1 La fiche du portrait local
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-5-1_crebsl-mampt-fiche_portrait_basques.pdf
- 3.5.2 Présentation de la proposition initiale pour la MRC (diaporama)
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-5-2_crebsl-mampt-presentation_propositions_initiales_basques.pdf
- 3.5.3 Résumé de la proposition initiale pour la MRC (document de 4 pages incluant la carte)
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-5-3_crebsl-mampt-resume_proposition_initiale-basques.pdf
- 3.5.4 Liste des autres documents consultés
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-5-4_autres_documents_basques.pdf

MRC de Témiscouata

- 3.6.1 La fiche du portrait local
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-6-1_crebsl-mampt-fiche_portrait_temiscouata.pdf
- 3.6.2 Présentation de la proposition initiale pour la MRC (diaporama)
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-6-2_crebsl-mampt-presentation_propositions_initiales_temiscouata.pdf
- 3.6.3 Résumé de la proposition initiale pour la MRC (document de 4 pages incluant la carte)
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-6-3_crebsl-mampt-resume_proposition_initiale-temiscouata.pdf
- 3.6.4 Liste des autres documents consultés
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-6-4_autres_documents_temiscouata.pdf

MRC de Rivière-du-Loup

- 3.7.1 La fiche du portrait local
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-7-1_crebsl-mampt-fiche_portrait_riviere-du-loup.pdf
- 3.7.2 Présentation de la proposition initiale pour la MRC (diaporama)
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-7-2_crebsl-mampt-presentation_propositions_initiales_riviere-du-loup.pdf
- 3.7.3 Résumé de la proposition initiale pour la MRC (document de 4 pages incluant la carte)
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-7-3_crebsl-mampt-resume_proposition_initiale-riviere-du-loup.pdf
- 3.7.4 Liste des autres documents consultés
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-7-4_autres_documents_riviere-du-loup.pdf

MRC de Kamouraska

- 3.8.1 La fiche du portrait local
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-8-1_crebsl-mampt-fiche_portrait_kamouraska.pdf
- 3.8.2 Présentation de la proposition initiale pour la MRC (diaporama)
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-8-2_crebsl-mampt-presentation_propositions_initiales_kamouraska.pdf
- 3.8.3 Résumé de la proposition initiale pour la MRC (document de 4 pages incluant la carte)
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-8-3_crebsl-mampt-resume_proposition_initiale-kamouraska.pdf
- 3.8.4 Liste des autres documents consultés
http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/3-8-4_autres_documents_kamouraska.pdf

4. Prévisions financières (LBA Stratégies Conseils)

http://www.crebsl.com/documents/pdf/transport/4_crebsl-mampt_previsions_financieres_lba.pdf