

**MÉMOIRE DE FINANCEMENT  
PRÉSENTÉ AU  
MINISTÈRE DES FINANCES DU QUÉBEC  
POUR L'OBTENTION DE LA  
MAJORATION DE LA TAXE  
SUR LES CARBURANTS  
DANS LES MRC COUVERTES  
PAR LA RTBSL**

21 décembre 2023

## Personne-ressource

### Mérodie Mondor

Directrice générale

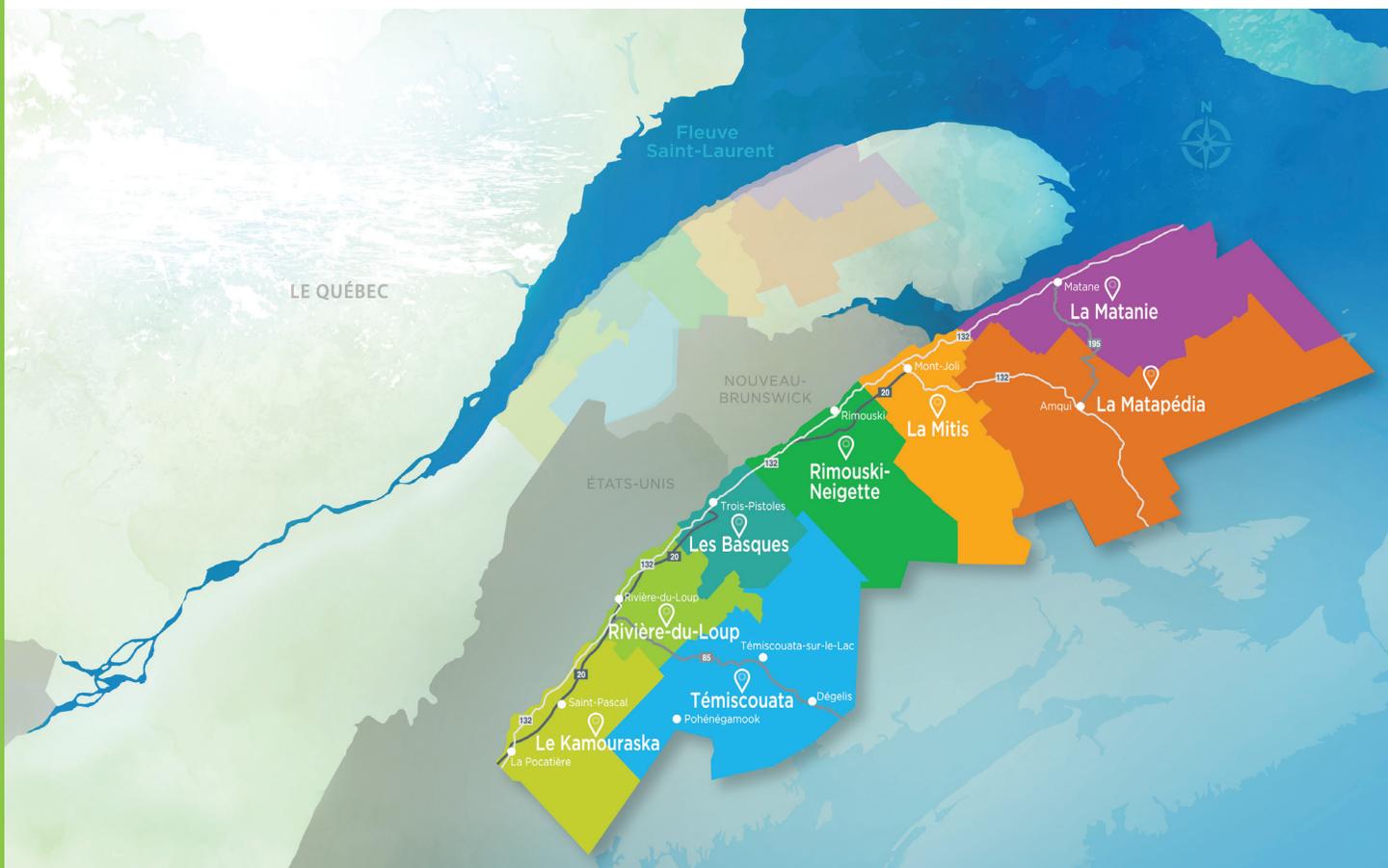
Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent

418 724-6440, poste 244

mmondor@crdbsl.org



COLLECTIF RÉGIONAL  
DE DÉVELOPPEMENT  
DU BAS-SAINT-LAURENT



# Table des matières

LISTE DES ANNEXES	4
LISTE DES GRAPHIQUES	4
LISTE DES FIGURES	4
LISTE DES ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS	5

## 1. Résumé 6

## 2. Problématique 7

A. Enjeux et historique	7
B. Démarches de la région	8

## 3. Portrait du transport au Bas-Saint-Laurent 10

A. Démographie	10
B. Offres de transport	11
C. Demande en transport	12
D. Besoins exprimés	12

## 4. Proposition de la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent 13

A. Gouvernance	13
B. Budget prévisionnel	16
C. Financement par la majoration de la taxe sur les carburants	17
D. Utilisation future de la taxe sur les carburants	18
E. Services projetés dans la vision régionale de transport	19

## 5. Conclusion 21

## LISTE DES ANNEXES\*

- Annexe 1:** Entente relative à la constitution de la régie de transport du Bas-Saint-Laurent
- Annexe 2:** Résolutions de chaque MRC autorisant la signature de l'entente intermunicipale relative à la constitution de la RTBSL (7 résolutions)
- Annexe 3:** Résolutions de chaque MRC à déclarer sa compétence dans le domaine du transport collectif de personnes (7 résolutions)
- Annexe 4:** Documents relatifs à l'entente de partage et de collaboration entre la RTBSL et la Ville de Rimouski
- Annexe 5:** États budgétaires prévisionnels 2023-2028
- Annexe 6:** États financiers MRC
- Annexe 7:** Rapport Mobilités & Territoires, CREBSL, 2021
- Annexe 8:** Plan de transport régional du Bas-Saint-Laurent, rapport GESTRANS, 2017
- Annexe 9:** Nouveaux services détaillés de la RTBSL
- Annexe 10:** Plan régional de développement du Bas-Saint-Laurent, 2023-2028
- Annexe 11:** Lettres de soutien

## LISTE DES GRAPHIQUES

- Graphique 1:** Taux de motorisation et proportion de camions légers dans le parc de véhicules de promenade, 2010 et 2020
- Graphique 2:** Gouvernance de la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent
- Graphique 3:** Projections des ventes d'essence pour les 7 MRC
- Graphique 4:** Demande pour utilisation finale dans le secteur des transports selon le combustible, scénario de carboneutralité à l'échelle mondiale

## LISTE DES FIGURES

- Figure 1:** Les services planifiés dans la région

## LISTE DES CARTES

- Carte 1:** Carte du territoire de la RTBSL et arrêts proposés

\* Pour consulter les annexes, veuillez faire une demande auprès de [rtbsl@crdbsl.org](mailto:rtbsl@crdbsl.org)

# LISTE DES ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

Abréviations/acronymes	Définition du terme
<b>CRDBSL</b>	Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent
<b>CRÉ</b>	Conférence régionale des élu-es
<b>CREBSL</b>	Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent
<b>CTT-MRC</b>	Comité territorial en transport de la MRC
<b>FQIS</b>	Fonds québécois d'initiatives sociales
<b>GES</b>	Émissions de gaz à effet de serre
<b>LA CARAVELLE</b>	Transport adapté et collectif de la Matapédia
<b>L'Éveil des Basques</b>	Transport adapté et collectif des Basques
<b>MAMH</b>	Ministères des Affaires municipales et de l'Habitation
<b>MRC</b>	Municipalité régionale de comté
<b>RÉGÎM</b>	Régie intermunicipale du transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine
<b>RFU</b>	Richesse foncière uniformisée
<b>ROULAMI</b>	Transport adapté et collectif du Témiscouata
<b>RTBSL</b>	Régie de transport du Bas-Saint-Laurent
<b>STR</b>	Société des Transports de Rimouski
<b>TA</b>	Transport adapté
<b>TAC-MITIS</b>	Transport adapté et collectif de La Mitis
<b>TC</b>	Transport collectif
<b>TREMBSL</b>	Table régionale des élu-es municipaux du Bas-Saint-Laurent
<b>Vas-Y</b>	Transport collectif et adapté de Rivière-du-Loup

# 1. Résumé

Ce mémoire a pour objet la demande au gouvernement du Québec d'un financement dédié et récurrent aux fins du transport collectif, par la poursuite des programmes actuels, aux conditions courantes, ainsi qu'un nouveau financement récurrent au montant de 5 260 000 \$ pour la première année, pour l'opération de la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent (RTBSL). À cette fin, la RTBSL souhaite obtenir et administrer une majoration de la taxe sur les carburants de 0,02 \$/litre sur le territoire des 7 MRC qu'elle dessert, par une modification à la *Loi sur la taxe sur les carburants* (RLRQ c T-1).

La création de la RTBSL a notamment pour objectifs de: (1) favoriser une offre de service équitable sur le territoire, (2) développer une vision concertée de la mobilité au service du citoyen et d'un territoire occupé et habité, ainsi que (3) professionnaliser les ressources régionales afin de favoriser les meilleures pratiques, l'optimisation de l'utilisation des fonds publics et l'innovation.

La RTBSL a été constituée le 21 décembre 2023 à l'initiative des municipalités régionales de comté (MRC) Les Basques, La Matapédia, La Matanie, La Mitis, Rivière-du-Loup, Témiscouata et Rimouski-Neigette<sup>1</sup>, pour une création effective suite à l'avis publié dans la Gazette officielle du Québec au début 2024. Elle est le fruit de mandats et d'études des besoins en transports menés depuis plus d'une décennie au sein de la Conférence régionale des élu-es (CRÉ), puis du Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRDBSL)<sup>2</sup>. La RTBSL, en parallèle de sa création juridique, propose une vision régionale en transport.

## Une vision régionale en transport de personnes

Tel que souhaité par les décideurs régionaux, la mise sur pied de la RTBSL permettra d'améliorer de façon importante l'offre de mobilité des personnes au Bas-Saint-Laurent en soutenant la pérennité des offres existantes, en apportant une plus grande cohésion et intégration des services en place et en développant de façon marquée les circuits à destination des villes centres et municipalités de centralité. Pour les citoyens, la RTBSL améliorera l'efficacité, la connectivité et la complémentarité des services de mobilité durable et des trajets, incluant ceux d'un territoire de MRC à un autre.

Concrètement, pour l'atteinte des objectifs précités, la RTBSL œuvrera à connecter huit réseaux existants de transport locaux (ceux des sept MRC et celui de la Ville de Rimouski), à l'aide de 8 minibus accessibles universellement. Ces minibus desserviront 11 circuits régionaux qui permettront de se déplacer partout au Bas-Saint-Laurent et vers l'extérieur de la région, en complément des autres services de transport, dont les autocars et les traverses maritimes. Les trajets et horaires proposés permettront d'avoir notamment accès aux services de santé et d'éducation postsecondaire régionaux. En complément, la RTBSL inclura à son mandat l'amélioration de l'autopartage et du covoiturage, en plus de promouvoir les services et l'usage de la mobilité durable<sup>3</sup>.

La compétence en transport collectif de personnes est municipale; les MRC souhaitent améliorer leurs services et l'interconnexion entre ces derniers à travers l'outil créé, la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent.

<sup>1</sup> Excluant le territoire de la Ville de Rimouski.

<sup>2</sup> Créé par les huit MRC du Bas-Saint-Laurent à la suite de l'abolition des CRÉ, le CRDBSL est un organisme de concertation et de planification dont la mission est de promouvoir et de soutenir le développement économique, social et culturel du Bas-Saint-Laurent. Son conseil d'administration est formé des préfets des huit territoires de MRC.

<sup>3</sup> *Embarque BSL, on embarque en transport durable*

## 2. Problématique

### A. Enjeux et historique

L'évolution socioéconomique et démographique du Bas-Saint-Laurent dans les dernières années conduit à une difficulté à assurer une mobilité satisfaisante aux populations, notamment hors des centralités ou d'une municipalité à l'autre. L'effritement des options de déplacement, l'accroissement des coûts de transport et la centralisation de nombreux services vers les cités régionales ont des répercussions particulièrement marquées pour les populations et territoires vulnérables. Ces difficultés complexifient les solutions régionales face aux enjeux de pénurie de main-d'œuvre, de mobilité accrue des travailleurs et des aînés, d'accès aux soins de santé, aux services et à l'éducation, ainsi qu'aux besoins de services exprimés par les nouveaux arrivants. C'est pourquoi la région priorise depuis longtemps les enjeux de transports<sup>4</sup> dans sa volonté d'occuper et de dynamiser le territoire et de favoriser l'inclusion sociale, notamment pour celles et ceux qui continuent d'habiter les différentes communautés.

Pour les décideurs du Bas-Saint-Laurent, l'augmentation des services de transport doit provenir du milieu. Les élu·es et populations souhaitent un contrôle local sur la couverture de service, sur la pérennité du financement et sur les choix stratégiques. Pour l'instant, cette responsabilité incombait aux MRC, bien que les déplacements outrepassent leurs frontières.

Alors que l'utilisation du transport collectif régional est le service connaissant la plus forte hausse d'utilisation au Québec dans la dernière décennie<sup>5</sup>, **les services de transport collectifs et adaptés des MRC bas-laurentiennes sont sollicités pour s'adapter aux changements démographiques (voir section 3) et répondre aux besoins liés aux coupures des autres services, comme l'autocar, devenu rare et peu abordable.** Dans la région, les coupures en transport public se sont accélérées récemment : disponibilité des taxis, services du train, autocars régionaux et interrégionaux, difficulté pour les Centres d'action bénévole à offrir des services, s'ajoutant aux problématiques de transport maritime, aérien et plus récemment aux ruptures d'approvisionnement pour avoir accès à un véhicule privé. Dans bien des cas, les populations locales n'ont aucun contrôle sur ces décisions, qui ont un impact notable dans leurs communautés.

Concrètement, les services adaptés et collectifs en place avaient d'abord pour objectif de répondre aux besoins des clientèles du transport adapté. Or, ils peinent aujourd'hui à répondre à ces besoins, sans même pouvoir desservir plus largement d'autres clientèles en transport collectif.

On l'observe notamment pour les besoins de plus en plus concentrés dans les deux centres régionaux que sont Rimouski et Rivière-du-Loup, ainsi que dans les autres villes de centralité (études postsecondaires, services de santé, services commerciaux, services aux nouveaux arrivants, etc.). Au Québec, les grandes compagnies d'autocar diminuent leur offre de transport d'environ 4 % annuellement depuis des décennies, selon l'IRIS<sup>6</sup>, et le Bas-Saint-Laurent ne fait pas exception. De plus, l'occupation, l'attractivité et la vitalité du territoire ainsi que le recrutement de main-d'œuvre passent, entre autres, par la réponse à des clientèles qui

<sup>4</sup> Rapports consultés :

- CRDBSL, (2023, septembre). *Plan de développement régional 2023-2028*. <https://www.crdbsl.org/plan-regional-developpement.html>

- CREBSL (2021, avril). *Mobilités & Territoires*. [https://crebsl.com/mobilite\\_durable/?id=mobilite\\_durable\\_transport&a=2017](https://crebsl.com/mobilite_durable/?id=mobilite_durable_transport&a=2017)

<sup>5</sup> Gouvernement du Québec, Ministère des Transports et de la Mobilité durable. (2018). *Politique de mobilité durable 2020-2030*.

Voir également des documents des cadres d'intervention : [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx)

<sup>6</sup> Institut de recherche et d'information socioéconomique. C. Pratte et B. Schepper. (2023, novembre). *Le transport interurbain par autocar au Québec : portrait d'une industrie à la croisée des chemins*, Note de recherche. <https://iris-recherche.qc.ca/publications/transport-interurbain/>

demandent plus de services de mobilité durable, qu'ils soient travailleurs internationaux, personnes retraitées ou anciens métropolitains habitués du « cocktail transport ». Ces besoins sont d'ailleurs semblables dans plusieurs régions de la province, selon *Le Devoir*<sup>7</sup>.

Les tentatives pour développer des services plus adaptés se butent à diverses difficultés liées à la distance des déplacements, aux limites du financement municipal et des subventions versées par années de services, parfois même après la fin des années financières<sup>8</sup>. La petite taille des administrations responsables du transport (Villes et MRC) n'offre généralement pas un levier suffisant pour innover, que ce soit avec une marge de manœuvre financière ou des ressources appropriées pour répondre aux mutations des besoins. Finalement, les frontières de leurs services ne correspondent pas nécessairement aux déplacements effectués par la population.

**Ces éléments de problématiques conduisent à la solution d'une mise en commun régionale de la vision en transport, à travers l'outil d'une régie intermunicipale, gérée par et pour les Bas-Laurentiens, qui permettra notamment de retisser et compléter des liens de services dans un territoire que l'on occupe et que l'on habite.**

Puisqu'elle fait partie de la région administrative du Bas-Saint-Laurent, la MRC de Kamouraska a collaboré aux différentes étapes d'étude du projet de régie. Elle n'est cependant pas membre de la RTBSL<sup>9</sup>. En effet, les différentes données démographiques, socio-économiques et techniques démontrent que sa population se tourne majoritairement vers la région Chaudière-Appalaches (Québec, Lévis, Montmagny) lorsqu'elle quitte son territoire. Aux enquêtes de déplacements de 2015-16 (discutées plus loin), le nombre de déplacements vers une autre municipalité ailleurs dans la région du Bas-Saint-Laurent était, au Kamouraska, de 10% inférieur à la moyenne des MRC de la région. La MRC de Kamouraska est également rattachée, sur les plans historique et politique, à la Côte-du-Sud, plus à l'ouest<sup>10</sup>.

Finalement, les enjeux sociopolitiques du transport dans notre région interagissent avec d'autres enjeux. **Les services de la Régie permettront également d'agir positivement sur :**

- Le coût du transport pour les ménages
- La balance commerciale négative liée au transport automobile et au pétrole
- La stimulation et l'attractivité économique
- La diminution des GES et la mobilité durable
- Le transport comme déterminant de la santé des populations
- Les leviers pour l'électrification des transports
- L'autonomie énergétique
- La mise en commun et l'efficacité des ressources municipales

Cette section n'offrirait qu'un survol rapide des conditions territoriales concrètes qui ont poussé la région à prioriser une vision régionale en transport, et qui s'est bâtie par concertation depuis plusieurs années.

7 Porter, I. (2023, 23 octobre). Les nouveaux résidents, angle mort du transport en commun rural. *Le Devoir*.

<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/800483/i-le-devoir-i-de-cite-angle-mort-transport-commun-rural>

8 Contexte budgétaire rapporté de façon récurrente par les médias, même chez les transporteurs en développement, octobre 2023: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2020432/transport-collectif-matanie-achalange-financement>

9 Sur décision de son conseil de MRC.

10 En témoignent plusieurs regroupements de la société civile, par exemple sur le plan sportif ou sur le plan économique, dont la Chambre de commerce Kamouraska-L'Islet. Plus récemment, en octobre 2023, *La Presse* rapporte que des municipalités de Chaudières-Appalaches étudient des fusions municipales avec des municipalités du Kamouraska: [https://plus.lapresse.ca/screens/90b172a6-9ea6-4602-a20b-436c8a8787b1\\_\\_7C\\_\\_\\_O.html?utm\\_content=ulink&utm\\_source=lpp&utm\\_medium=referral&utm\\_campaign=internal+share](https://plus.lapresse.ca/screens/90b172a6-9ea6-4602-a20b-436c8a8787b1__7C___O.html?utm_content=ulink&utm_source=lpp&utm_medium=referral&utm_campaign=internal+share)

## B. Démarches du Bas-Saint-Laurent

Depuis plus de dix ans, la CRÉ d'abord, puis le CRDBSL, ont posé plusieurs actions dans le but d'instaurer un réseau de transport collectif régional :

Priorisation du dossier dès le Plan de développement régional 2007-2012, et renouvellement dans les plans 2013-2018, 2019-2022 ainsi que 2023-2028. L'action est spécifiquement la mise en place d'une régie intermunicipale en transport. Cette priorisation s'est fait en parallèle de l'observation de la mise en place de la Régie intermunicipale du transport Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM).

En 2014, les instances régionales se sont opposées, sans succès, à la réduction de la desserte d'autocars Orléans Express/Keolis, lors d'audiences publiques de la Commission des transports du Québec. Le sentiment d'impuissance des collectivités locales a mené au lancement d'un appel d'offres pour la réalisation de plans de transport concertés. Ces plans de transport ont été réalisés par GESTRANS en 2016-2017<sup>11</sup> (Annexe 8) et financés par le gouvernement du Québec.

En 2018, un Forum régional sur la mobilité durable<sup>12</sup> a été organisé grâce au soutien du gouvernement du Québec et du CRDBSL. Le CRDBSL a poursuivi les démarches de planification d'un projet régional. Les initiatives d'une régie et la majoration de la taxe (par la RÉGÎM) du transport inter-MRC (par Transport adapté et collectif Mitis) et de l'électrification (par le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (CREBSL)) ont été inspirantes. Le Fonds d'appui au rayonnement des régions (FARR) du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) a alors soutenu, avec l'appui des élu-es municipaux, en 2019, la poursuite du travail au sein du CREBSL.

Le rapport du projet *Mobilités & Territoires* du CREBSL (Annexe 7) fut déposé à la mi-année 2021, dans un contexte de travail ralenti par la crise pandémique. Sa première recommandation fut mise en œuvre par la création, au sein du CRDBSL, d'un comité régional de travail sur le projet de régie et établissant un échéancier administratif pour la mise en place de la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent et la demande de financement ici adressée.

Le comité, en vigueur de 2021 à 2023, a été financé par le volet 4 du Fonds régions et ruralité (soutien à la coopération intermunicipale) du MAMH. Il a conclu ses activités par le dépôt auprès du MAMH de l'entente intermunicipale de la Régie, dont la constitution a été décrétée le 21 décembre 2023 avec avis publié dans la Gazette officielle du Québec au début 2024, et par l'actuelle demande de financement auprès du gouvernement du Québec.

En parallèle de ces actions structurantes vers la création d'une régie de transport, plusieurs activités ont été menées dans le but de devenir pérennes sous sa responsabilité. On pense notamment aux divers projets de transport financés par le Fonds québécois d'initiatives sociales (FQIS) à travers les *Alliances pour la solidarité* à l'échelle des MRC ainsi qu'au déploiement du projet *Embarque BSL*. *Embarque BSL* est une plateforme de mobilité durable, qui assure la promotion du transport collectif, regroupe les renseignements et informations sur l'ensemble des services de transport de la région (transport en commun, Écoconduite, transport actif, etc.) et offre un service de covoiturage pour la région.

<sup>11</sup> GESTRANS (2017, octobre). *Plan de transport, région du Bas-Saint-Laurent*.

<sup>12</sup> CREBSL. (2018, février). *Rapport du Forum régional sur la mobilité durable et les changements climatiques*.  
[https://www.crebsl.com/documents/pdf/energie/rapport\\_forum\\_pnpe\\_crebsl\\_public20180416.pdf](https://www.crebsl.com/documents/pdf/energie/rapport_forum_pnpe_crebsl_public20180416.pdf)

# 3. Portrait du transport au Bas-Saint-Laurent

Cette section résume les grands déterminants de la mobilité au Bas-Saint-Laurent, que l'on retrouvera plus en détail dans les rapports en annexe.

## A. Démographie

Le Bas-Saint-Laurent compte une population de quelque 200 000 habitants, répartie sur un vaste territoire couvrant 22 184 km<sup>2</sup>. Après quelques décennies de perte de population, notamment au profit des autres régions du Québec, la région affiche un solde migratoire positif depuis 2018. Près de 60 % de la population vit dans les treize villes principales, les autres habitants étant répartis dans les 114 petites municipalités plus éloignées sur le territoire.

La population est beaucoup plus âgée qu'ailleurs au Québec, avec une part des 65 ans et plus de 28,4 % de la population, comparativement à 20,8 % pour l'ensemble du Québec. Cette part est d'ailleurs croissante. L'accroissement naturel étant négatif, la croissance démographique se base sur l'immigration. Dans les dernières données disponibles, les tranches d'âge contribuant le plus à la croissance de population de la région sont les 30 à 44 ans ainsi que les 55 à 64 ans. Finalement, tendance généralisée, il y a de moins en moins de personnes par ménage<sup>13</sup>.

On notera également une concentration d'étudiants dans les centralités, malgré des adresses de résidence réparties sur le territoire. De plus, les déplacements pour motif de travail sont effectués vers une autre MRC entre 2,8 % et 31,3 % des cas, selon la MRC de provenance<sup>14</sup>. Cette tendance semble lourde : certaines MRC rurales (Centre-du-Québec, Mauricie et Estrie) ont jusqu'à 50 % de travailleurs qui exercent leur profession à l'extérieur de leur MRC de résidence<sup>15</sup>, tel qu'en témoignent les taux de navettage répertoriés par Services Québec.

<sup>13</sup> Fiches démographiques, les régions administratives du Québec en 2022 : <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/fiches-demographiques-regions-administratives-quebec-2022.pdf>

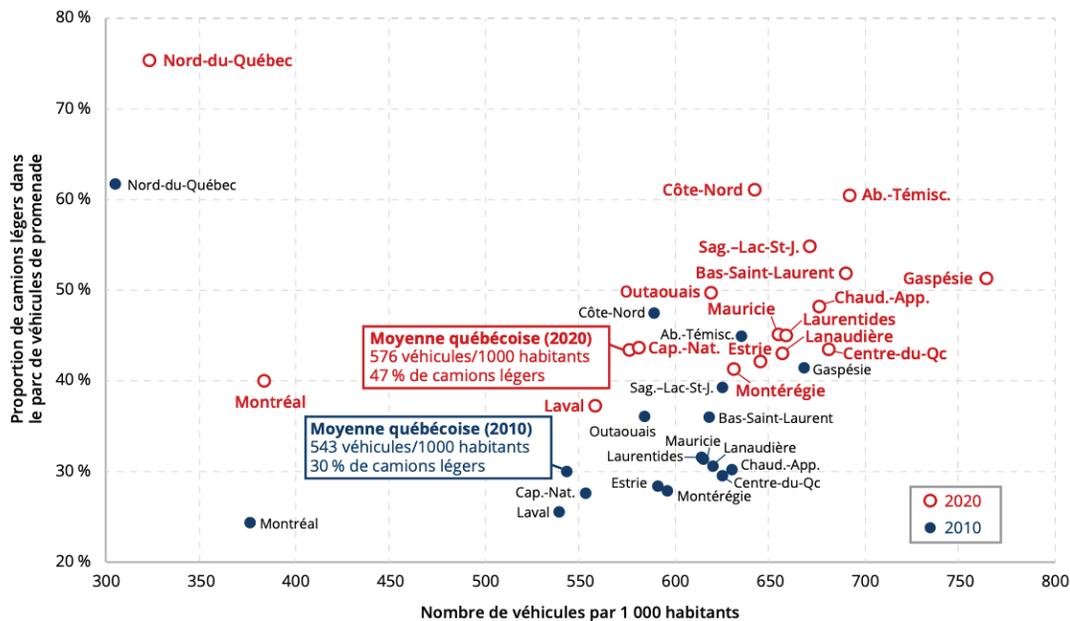
<sup>14</sup> Sans même considérer que 24,3 % à 39,4 % des déplacements sont comptabilisés « Ne sais pas » dans GESTRANS (2017, octobre), liste des cartes, carte no 5, Déplacement liés au travail, page 2.33.

<sup>15</sup> CRECQ. (2023, 5 avril), *Forum interrégional sur la mobilité durable*, 5 avril 2023, présentation d'André Lavoie. <https://crecq.qc.ca/12-avril-2023-forum-interregional-sur-la-mobilite-durable/> (page consultée le 5 juillet 2023).

## B. Offres de transport

Au Bas-Saint-Laurent comme ailleurs, la motorisation automobile (Graphique 1) s'est accrue dans la dernière décennie. Si bien qu'aujourd'hui, la vaste majorité des déplacements sont effectués en voiture. Le dernier recensement évalue à 89,9 % des déplacements qui sont effectués en automobile pour la population adulte (conducteurs et passagers)<sup>16</sup>.

**Graphique 1**  
Taux de motorisation et proportion de camions légers dans le parc de véhicules de promenade, 2010 et 2020



Sources : SAAQ, 2015, 2021.

Source : Whitmore, J. et Pineau, P.-O. (2022). État de l'énergie au Québec 2022, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, préparé pour le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.

Par ailleurs, les 7 MRC faisant partie du projet ainsi que la Ville de Rimouski possèdent chacune leur propre service de transport adapté et collectif, pour un total de 8 réseaux de transport (en excluant le transport scolaire, le transport bénévole, le transport médical, etc.). Le transport collectif régional a connu une forte croissance, doublant entre 2013 et 2019 et rattrapant dans certains cas l'achalandage du transport adapté, même si le résultat est une part modale très faible à l'échelle de la région (0,7 %).

Il y a aussi présence sur le territoire d'un transporteur par autocar (Keolis), du train passager (VIA Rail), de quelques liaisons maritimes et aériennes ainsi que de quelques systèmes de transport de personnes par automobile (taxi, covoiturage, etc.). L'actualité de la dernière décennie démontre pourtant la fragilité de ces services : les services d'autocar régionaux sont en forte baisse, tout comme celui du train, autrefois quotidien. Les 4 grandes traversées maritimes ont fait les manchettes pour leur lot de difficultés. Finalement, le transport aérien de passagers a subi les mêmes réductions de services. La résultante est que, même pour de courts déplacements entre des MRC voisines, il n'y a pratiquement aucune option (à l'exception notable du service inter de TAC Mitis pour La Mitis), d'où l'intérêt pour des alternatives aux déplacements en voiture.

<sup>16</sup> Statistique Canada. (2023). Profil du recensement, Recensement de la population de 2021, produit n° 98-316-X2021001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 8 février 2023. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 22 mars 2023).

## C. Demande en transport

Le portrait le plus méthodique de la demande en transport d'une municipalité à l'autre a été fourni par un sondage sur les habitudes et principales destinations de transports, réalisé dans le cadre du mandat de GESTRANS (2017).

Ce sondage a touché 4 822 répondants, répartis en proportion des municipalités de résidence. Ce sont ses conclusions, avec les autres éléments des plans de transports de 2017, qui ont servi de base à l'élaboration d'une vision régionale en transport. S'y sont ajoutés les autres intrants déterminés par les décideurs régionaux et par le travail de concertation du CREBSL avec chacune des MRC dans son mandat 2019-2021. Outre les changements démographiques somme toute limités et prévisibles, les tendances observées depuis la publication du sondage ont été ici nommées (vieillesse, concentration des services et commerces, offres limitées de services de transport, pénurie de main-d'œuvre). Elles renforcent la stratégie de desserte entre les différentes municipalités et les centralités régionales.

L'autre grand volet méthodologique ayant conduit au portrait de la demande consiste en des entrevues qualitatives avec les générateurs de déplacements et les intervenants en transport, qui ont été réalisées et revalidées lors des deux études ainsi que par une tournée des territoires organisée par le comité régional de travail à l'automne 2022.

Cette tournée a notamment permis aux élu-es de toutes les municipalités, entre 2020 et 2023, de s'enquérir des besoins en transport de leurs municipalités et de leurs populations, et de leur volonté de mettre en place une solution commune et régionale. La réponse fut très favorable à la création d'une régie intermunicipale financée à même la majoration sur le territoire de la taxe sur les carburants.

Pour approfondir ce sujet, on lira les rapports de GESTRANS (2017) et du Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (2021)<sup>17</sup>. Voici néanmoins une synthèse des besoins de déplacements exprimés.

## D. Besoins exprimés

Les principaux besoins exprimés pour des déplacements, notamment d'une municipalité vers une autre, se concentrent autour de clientèles cibles. Voici ce qui ressort des besoins actuellement difficiles à combler pour ceux qui n'utilisent pas la voiture.

On pense ici aux jeunes adultes qui font un grand nombre de déplacements, vers les centralités pour les études postsecondaires, les services et les loisirs et qui sont souvent face au choix de l'achat ou non d'un premier véhicule. Les services actuels de transport collectif ne répondent pratiquement pas à ces besoins. La rigidité des horaires et les coûts élevés des options de transport telles que l'autocar constituent des entraves importantes à la réponse aux besoins de mobilité de cette population<sup>18</sup>. La problématique de logements accroît la pression pour les étudiants (pensons aux étudiants internationaux) qui sont parfois contraints de s'installer loin de leurs lieux d'études<sup>19</sup>.

<sup>17</sup> Annexes 7 et 8.

<sup>18</sup> Par exemple, un aller simple, étudiant (14-25 ans) entre Rivière-du-Loup et Rimouski à bord des véhicules Keolis se détaille 38,96 \$ en octobre 2023. De Rivière-du-Loup jusqu'à Amqui, il faut compter 57,74 \$.

<sup>19</sup> Rioux, M.-C. (2023, 26 septembre). Quand la crise du logement rencontre les limites du transport en commun en région. Radio-Canada, Ici Bas-Saint-Laurent. [https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2012877/etudiants-internationaux-residence-uqar-tac-mitis?partageApp=rcca\\_appmobile\\_appinfo\\_android](https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2012877/etudiants-internationaux-residence-uqar-tac-mitis?partageApp=rcca_appmobile_appinfo_android)

Les personnes âgées représentent un deuxième segment de la population pour qui la mobilité est problématique<sup>20</sup>.

Cela inclut notamment les rendez-vous médicaux et services spécialisés qui sont offerts presque exclusivement dans les centralités régionales, alors que ces personnes souhaitent demeurer dans leurs milieux de vie, dans les municipalités moins peuplées. Les personnes vulnérables économiquement s'apparentent, dans leurs besoins de déplacements, aux aînés, à la fois pour les services centralisés, mais aussi par la difficulté financière de se déplacer sans autre alternative.

On note également un besoin important, et croissant dans notre région, pour les déplacements de nature économique, que ce soit la recherche d'emploi, les emplois saisonniers ou temporaires, l'immigration économique et les travailleurs à statut précaire. Les activités économiques sont de plus en plus dispersées sur les territoires, et parfois bien coupées des milieux résidentiels, comme nous l'avons noté ci-haut pour les déplacements pour le travail vers une autre MRC. Les nouveaux arrivants dans la région sont également souvent d'anciens urbains ou des travailleurs venus de l'international qui s'attendent à des services publics de transport.

Finalement, le travail de concertation régionale réalisé depuis le rapport de 2017 a permis d'arrimer ces priorités de dessertes avec une offre de service la plus universelle possible. Cela afin de répondre, éventuellement, aux besoins du plus grand nombre possible de personnes dans la population des municipalités de la région. La vision régionale en transport aura donc pour visée de reconnecter les territoires, mais aussi de s'assurer d'un renforcement local des options de mobilité. À cet égard, les besoins et attentes sont différents d'une MRC à l'autre, ce qui explique les variations dans l'offre de service proposée (**Annexe 9**), toutes issues du travail de concertation.

Malgré ces variations, les besoins exprimés se traduiront, de manière transversale, en dessertes généralisées vers :

- Les services de santé régionaux, pour des présences d'une demi-journée ou d'une journée complète;
- Les institutions d'enseignement postsecondaires, incluant les trajets de début et de fin de semaine;
- Les autres institutions, les centralités et les rues principales de la majorité des villes de la région, couvrant ainsi une part importante de la population régionale;
- Les milieux ruraux couverts à la fois par des services de rabattements ainsi que par une plateforme régionale de covoiturage, *Embarque BSL*, sous la responsabilité de la RTBSL;
- Des priorités subséquentes de renforcement et de développement ont été identifiées dans les rapports réalisés.

Ce portrait territorial ainsi que les problématiques identifiées plus haut mènent à une solution qui exige une meilleure coordination et le déploiement d'une vision régionale, coordonnée par les décideurs régionaux, d'où la proposition de la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent décrite ci-après.

<sup>20</sup> Le projet de recherche-action *Bien vieillir chez soi* dans la MRC de La Matanie a identifié plusieurs enjeux : <https://vieillirchezsoi-bsl.org/projets/accompagnement-transport.html> (page consultée le 5 juillet 2023).

# 4. Proposition de la RTBSL

La RTBSL a été créée par la signature d'une entente intermunicipale approuvée<sup>21</sup> par le MAMH. Ce mémoire présente une demande de financement aux fins de la Régie. Voici le détail de la proposition. Rappelons que la création de la RTBSL a notamment pour objectifs de favoriser une offre de service équitable sur le territoire, de développer une vision concertée de la mobilité au service du citoyen et de professionnaliser les ressources régionales, afin de favoriser les meilleures pratiques, l'optimisation de l'utilisation des fonds publics, le développement et l'innovation.

## A. Gouvernance

La RTBSL est formée de 7 MRC, donc d'un conseil d'administration de sept élu-es. L'Entente relative à la constitution de la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent (**Annexe 1**) a pour objet l'organisation et l'administration d'un service commun de transport collectif de personnes, en mettant en commun la compétence municipale en la matière<sup>22</sup>.

L'entente constitutive prévoit une mécanique, à appliquer ultérieurement, de mise en commun des services et de la compétence en transport adapté, si une ou des MRC devaient le requérir. Les données budgétaires et services présentés ici n'incluent pas les offres en transport adapté, qui resteront pour l'instant opérées localement. La nouvelle offre de service de la RTBSL, couvrant plus d'une MRC, ne satisfait pas les critères du transport adapté, même si l'accessibilité universelle est visée.

Afin de dispenser ses services, la RTBSL peut requérir du financement public ou privé, faisant office de percepteur unique des revenus de transports sur le territoire.

Conformément aux dispositions légales en compétences municipales et en transport, la RTBSL n'est pas un transporteur au sens d'un opérateur, mais bien une autorité publique mandataire.

La RTBSL a intégré à même son entente initiale un mécanisme de détermination des couvertures de services en transport collectif, régional et interurbain, faisant appel à des comités territoriaux en transport (CTT-MRC), nommés par chacune des parties à l'entente.

<sup>21</sup> La RTBSL a été constituée le 21 décembre 2023, pour une création effective suite à l'avis publié dans la Gazette officielle du Québec au début 2024.

<sup>22</sup> Du rapport GESTRANS (2017). p.13.142 : « Par ailleurs, la planification, la coordination du transport collectif et le financement des aspects ayant un caractère régional, en tenant compte des orientations gouvernementales en matière de transport, ainsi que l'intégration des réseaux et des tarifs, doivent être confiés à une Régie intermunicipale de transport. Cet arrangement permettra de distinguer l'allocation des ressources, d'une part, et la gestion du réseau régional, d'autre part, la Régie devenant une autorité organisatrice de transport pour le transport régional. »

## Graphique 2 Gouvernance de la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent



La Ville de Rimouski n'est pas membre de la RTBSL, mais participe au projet régional en transport. En effet, elle souhaite prélever, à l'instar du reste du territoire visé, la majoration de la taxe sur les carburants, aux fins de la RTBSL<sup>23</sup>. Une entente intermunicipale<sup>24</sup> entre la Ville de Rimouski et la RTBSL vient dicter, sur le même horizon de dix ans que l'entente constitutive de la Régie, les responsabilités financières et de coordination des transports respectives pour améliorer la mobilité sur les territoires. Cette participation différenciée s'explique par la gouvernance des services de transport existants, par le fait que le transporteur rimouskois (Société des transports de Rimouski) ne soit pas du tout de même ampleur de gestion que les organismes de transport collectif régional et qu'il possède une mission résolument municipale.

<sup>23</sup> Résolutions 2021-06-374 et 2023-12-811 (voir annexe 4).

<sup>24</sup> Annexe 4: Documents relatifs à l'entente de partage et de collaboration entre la RTBSL et la Ville de Rimouski.

## B. Budget prévisionnel<sup>25</sup>

À partir de la proposition des services à consolider et à développer sur le territoire (voir [Annexe 9](#)), un budget prévisionnel pluriannuel a été constitué. Il met en commun les budgets du transport collectif régional déjà en opération sur les territoires et y ajoute la nouvelle offre de service inter-MRC à organiser sur le territoire de la Régie, notamment à destination de Rimouski et de Rivière-du-Loup. Il compte sur l'embauche de personnel spécialisé en transport pour exercer les objets de la RTBSL. Le budget repose donc sur un certain nombre d'hypothèses (contrats prévus, achalandage, inflation, frais des postes de dépenses, etc.).

### Les CHARGES comprennent des frais relatifs à :

- Administration, salaires et outils technologiques
- Contrats de transport collectif régional
- Contrats de transport collectif interurbain (inter-MRC)
- Entente de financement du transport urbain de Rimouski
- Promotion des services
- Frais de services de rabattements
- Soutiens aux immobilisations et projets spéciaux
- Taxes de vente

### Les REVENUS proviennent de quatre sources :

- Contributions du milieu (quotes-parts et autres sources)
- Transferts gouvernementaux (par exemple le programme d'aide gouvernementale au développement du transport collectif)
- Services rendus (billetterie)
- Autres revenus (majoration de la taxe sur les carburants sur le territoire visé)

Nous faisons l'hypothèse que la RTBSL utilisera toujours à plein escient les sources de financement traditionnelles et que le gouvernement ne lui imposera pas de limite supplémentaire à l'utilisation des programmes existants. À partir d'une progression projetée des trois premières sources, soit des niveaux existants de contributions des milieux, des transferts prévisibles et des services rendus annoncés selon une progression de l'adoption des services, on constate un déficit majeur de financement. En effet, pour offrir des services qui répondent aux besoins, il est impossible de se fier aux sources existantes. D'une part, une hausse tarifaire suffisante pour combler le déficit d'opération ferait baisser l'achalandage. D'autre part, une contribution accrue des milieux (voir section 4C) apparaît peu réaliste.

Le soutien par d'autres revenus s'avère nécessaire; considérant les précédents, la majoration de la taxe sur les carburants sur le territoire visé, à deux cents le litre d'essence, permet de combler le déficit d'opération, en évaluant bien sûr des contingences liées à certaines hypothèses financières volontairement conservatrices.

Globalement, les autres revenus (majoration de la taxe) serviront au financement des services ajoutés répondant aux besoins identifiés (minibus intermunicipaux, plateforme de covoiturage, rabattements à ajouter), à la coordination de la RTBSL ainsi qu'au travail d'harmonisation des services<sup>26</sup>. Ils permettront aussi d'offrir une certaine souplesse et stabilité pour le transport existant à l'intérieur des MRC, c'est-à-dire de stabiliser les ressources (véhicules et chauffeurs) en cas de pénuries, de permettre les projets-pilotes autrement difficiles à financer à même une source locale, d'assurer des calendriers de financements extrêmement prévisibles et de pouvoir faire face aux effets de l'inflation (par exemple, salaires pour le recrutement de la main-d'œuvre). Il en va de même pour la part de financement issue des autres revenus que la RTBSL versera pour le transport collectif à l'intérieur de la Ville de Rimouski.

<sup>25</sup> Consulter l'Annexe 5: États budgétaires prévisionnels 2023-2028.

<sup>26</sup> Consulter l'Annexe 9: Nouveaux services détaillés.

## C. Financement par la majoration de la taxe sur les carburants

La RTBSL, se basant sur l'historique des ventes d'essence sur ses territoires, **demande une majoration de la taxe sur les carburants de 0,02 \$** par litre vendu. Le territoire visé est celui des 7 MRC membres (Les Basques, La Matanie, La Matapédia, La Mitis, Rivière-du-Loup, Témiscouata et Rimouski-Neigette), incluant la Ville de Rimouski.

La majoration s'applique à l'essence. Les recettes sont versées à la RTBSL. Le financement par la majoration de la taxe sur les carburants nous apparaît, tel que déjà évoqué, **l'unique voie de passage** pour permettre une amélioration significative de la mobilité bas-laurentienne en fonction des problématiques identifiées.

Rappelons d'entrée de jeu que seul un organisme dédié à la mobilité et gouverné par des élu-es, tel que la régie intermunicipale créée, a suffisamment les coudées franches pour renforcer les services de mobilité et se développer ultérieurement à même des sources complémentaires de financement et d'autofinancement. Cette tendance à l'intégration régionale (et non à la coordination), est observable partout sur le continent, souhaitée par le gouvernement du Québec dans sa Politique de mobilité durable<sup>27</sup>, et plus récemment dans les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) et la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire<sup>28</sup>.

Une fois cela établi, il existe une alternative principale au financement d'une régie régionale, c'est-à-dire la poursuite de l'utilisation des programmes de soutien gouvernementaux en transport collectif régional, qui incluent des contributions du milieu. Bien que le gouvernement réponde présent aux programmes existants, les contreparties municipales sont d'une grande ampleur pour une variété et un grand nombre de milieux de petite taille. Il y a en effet 97 municipalités sur le territoire visé. Ces municipalités peuvent essentiellement augmenter leurs contributions du milieu à même les revenus d'impôts fonciers, qui sont déjà un champ de taxation extrêmement sollicité pour toutes les autres compétences municipales et pour la hausse marquée des coûts de transports dans les dernières années. Ce scénario alternatif a notamment été modélisé dans le rapport de 2017 et repris par le comité régional de travail en fonction des modalités du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) 2022-2025<sup>29</sup>. Ce scénario alternatif exige donc un effort financier majeur des municipalités et une coordination de leurs investissements, ce qui est hautement improbable. Et d'un point de vue de l'occupation du territoire, il serait inacceptable d'offrir des services qui ne seraient pas universels sur le territoire, avec des « coupures de services » dans les municipalités qui ne cotisent pas suffisamment. Bref, nous retenons la solution financière de la majoration de la taxe sur les carburants. Les estimations de ventes sont au graphique 3, basées sur les données historiques. Les prochaines données seront disponibles en 2023<sup>30</sup>.

27 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports et de la Mobilité durable. (2018). *Politique de mobilité durable 2020-2030*. <https://www.transports.gouv.qc.ca/politique-mobilite-durable> (page consultée le 5 juillet 2023).

28 Gouvernement du Québec. (2022). *Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire*. <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/architecture-amenagement-territoire> (page consultée le 5 juillet 2023).

29 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports et de la Mobilité durable, *Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)*. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/programme-transport-collectif/Pages/padtc.aspx> (page consultée le 5 juillet 2023).

30 Données mises à jour de la Régie de l'énergie du Québec.

### Graphique 3 Projections des ventes d'essence pour les 7 MRC

Ventes pour les 7 MRC	2013 r	2016 r	2019 r	2023*	2024**	2025**	2026**	2027**	2028**
Essence (millions de litres)	233	250	263	263	266	270	273	277	280

r = Réel

\* Estimation : 2023 = 2019

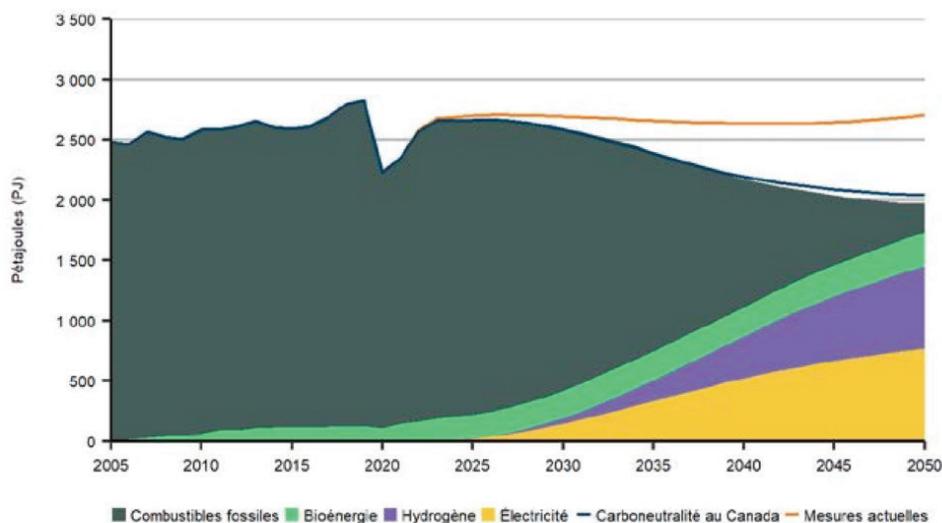
\*\* Régression linéaire de 2010-2023

## D. Utilisation future de la taxe sur les carburants

Comme on sait inéluctable la baisse (graphique 4), dans le futur, des ventes de carburants, des sources de financement alternatives devront être identifiées, tant pour la RTBSL que pour le gouvernement du Québec, qui finance son Fonds des réseaux de transport terrestre à même sa taxe québécoise sur les carburants<sup>31</sup>.

Cette question a fait l'objet d'analyses par notre équipe de travail et les constats et pistes de solutions seront soumis au conseil d'administration de la RTBSL.

### Graphique 4 Demande pour utilisation finale dans le secteur des transports selon le combustible, scénario de carboneutralité à l'échelle mondiale



Source: Gouvernement du Canada, *Avenir énergétique du Canada en 2023* : <https://www.cer-rec.gc.ca/fr/donnees-analyse/avenir-energetique-canada/2023/>

31 Liens vers les différents rapports :

- Lajoie C., Robert-Angers M., et GODBOU L. (2023). *Taxation des carburants au Québec : constats et comparaisons*. Cahier de recherche no 2023-10, Université de Sherbrooke, Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, 28 p. [https://cftp.recherche.usherbrooke.ca/wp-content/uploads/2023/06/cr\\_2023-10\\_taxation\\_carburants.pdf](https://cftp.recherche.usherbrooke.ca/wp-content/uploads/2023/06/cr_2023-10_taxation_carburants.pdf)
- Transit, Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec. (2023, mars). *NOUVEL ÉLAN : Recommandations pour la mise en œuvre des solutions identifiées dans le Chantier sur le financement de la mobilité*. <https://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2023/03/Alliance-TRANSIT-2023-NouvelElan-Chantier-Financement.pdf>

## E. Services projetés dans la vision régionale de transport

Conformément aux objectifs de sa mise sur pied, la Régie soutient la pérennité des offres existantes, en amenant une plus grande cohésion et intégration des services en place et en développant de façon marquée les circuits à destination des centralités régionales. La présente section décrit les services projetés par la RTBSL, en englobant les services existants de transport collectif régional.

Les services identifiés sont issus de la concertation de besoins différenciés selon les territoires. Ils forment le socle de l'entente intermunicipale survenue et de la proposition budgétaire retenue par les élu-es régionaux. Ces services, décrits ici succinctement, s'intègrent dans une vision régionale connectée pour les usagers et les milieux, ce que décrit en détail le rapport « Mobilités & Territoires » du CREBSL. La détermination finale de l'offre, et son évolution, appartient à la RTBSL à travers ses mécanismes de couvertures de services prévus à son entente fondatrice et à ses règlements internes. La proposition soumise ici est celle qui fut utilisée, en fin d'année 2022, pour élaborer les prévisions budgétaires, et sera à raffiner selon la précision des hypothèses de travail au moment de l'octroi des contrats. Les détails des nouveaux services se retrouvent à l'[Annexe 8](#).

### Pour expliquer en quelques mots la vision régionale de la mobilité :

- Les services à l'intérieur de chaque MRC demeurent, et deviennent le service de référence à destination des municipalités situées sur les grands axes routiers. Les services MRC forment ainsi, dans bien des cas et selon la coordination des horaires, le rabattement vers les circuits régionaux.
- Les circuits inter-MRC ajoutent à l'offre de service intermunicipale autant à l'intérieur d'une même MRC qu'entre des MRC voisines. On parle ici de services quotidiens par minibus, au nombre de sept, sur routes à horaires fixes, avec un ou deux arrêts par municipalité. De plus, un minibus dit rotatif permet un tel type de desserte, mais sur différents circuits sur routes secondaires, selon les journées de la semaine. Pour combler les besoins de rabattements, nous proposons un budget général permettant des services supplémentaires, essentiellement par taxibus, selon des horaires coordonnés avec les minibus régionaux. Étant donné la difficulté de l'offre de service taxi, il n'en demeure pas moins que l'essentiel des rabattements sera offert dans le cadre des services régionaux existant à l'intérieur de chaque MRC. C'est ainsi que les propositions d'horaires régionaux ont été conçues. Une plateforme régionale de covoiturage entre particuliers, propulsée par la RTBSL, viendra également compléter l'offre de service existante, notamment par une tarification incitative entre ces services et les transports collectifs de la RTBSL. D'autres services pourront également être envisagés ultérieurement (voiturage, autopartage, vélos en libre-service, etc.).
- Les services s'arriment globalement aux transporteurs qui desservent l'extérieur du Bas-Saint-Laurent, tel que les services d'autocars, l'aéroport régional de Mont-Joli, ainsi que des gares ferroviaires et maritimes.

Le travail tarifaire par rapport à ces offres de service sera en soi un chantier majeur et graduel. Retenons qu'il sera considéré que l'offre de service inter-MRC permette aussi des déplacements locaux pour municipalités voisines qui sont, ou non, à l'intérieur d'une seule et même MRC.

**Figure 1**  
Les services planifiés dans la région

	Témiscouata	Rivière-du-Loup	Les Basques	Rimouski-Neigette	La Mitis	La Matanie	La Matapédia	Ville de Rimouski
<b>RÉGIONAL</b>	Les offres de services de transport collectif régional dans chaque MRC se poursuivent :							
<b>RABATTEMENTS</b>	Trajets existants en transport collectif régional							Rabattements urbains vers le réseau régional (à arrimer)
	À arrimer selon le circuit rotatif final	Boucle urbaine Rivière-du-Loup Autre, selon le circuit rotatif final	St-Mathieu-de-Rioux À développer	Axe St-Gabriel-St-Anaclet-Rimouski Coordination tarifaire et horaire avec services STR existants	À arrimer, depuis Les Méchins et St-René-de-Matane	Route 195 Alternance journalière vers Amqui		
	Mandats RTBSL : Plateforme de covoiturage, autopartage, soutien aux immobilisations locales, coordination, développement et promotion de la mobilité durable							
<b>INTER-MRC</b>	Dégelis - RDL	Rivière-du-Loup - Trois-Pistoles - Rimouski		Mont-Joli-Rimouski Service local	Matane - Mont-Joli - Rimouski Service express	Causapscal - Amqui - Mont-Joli - Rimouski	St-Moïse - Amqui	Services autocars, aériens, ferroviaires, maritimes et routiers
	Services autocars, aériens, ferroviaires, maritimes et routiers							

**Légende :**

- Services existants
- Services à créer par la STR
- Services à créer par la RTBSL
- Services complémentaires hors Régie

Liens vers les transporteurs : [Roulami](#), [Vas-Y](#), [L'Éveil des Basques](#), [Transport collectif rural Rimouski-Neigette](#), [TAC-Mitis](#), [Matanie](#), [La Caravelle](#) et [STR](#)

Lien vers la plateforme Embarque BSL : [Lien vers l'ensemble de la plateforme](#) / [Lien spécifique vers le service de covoiturage](#)

# 5. Conclusion

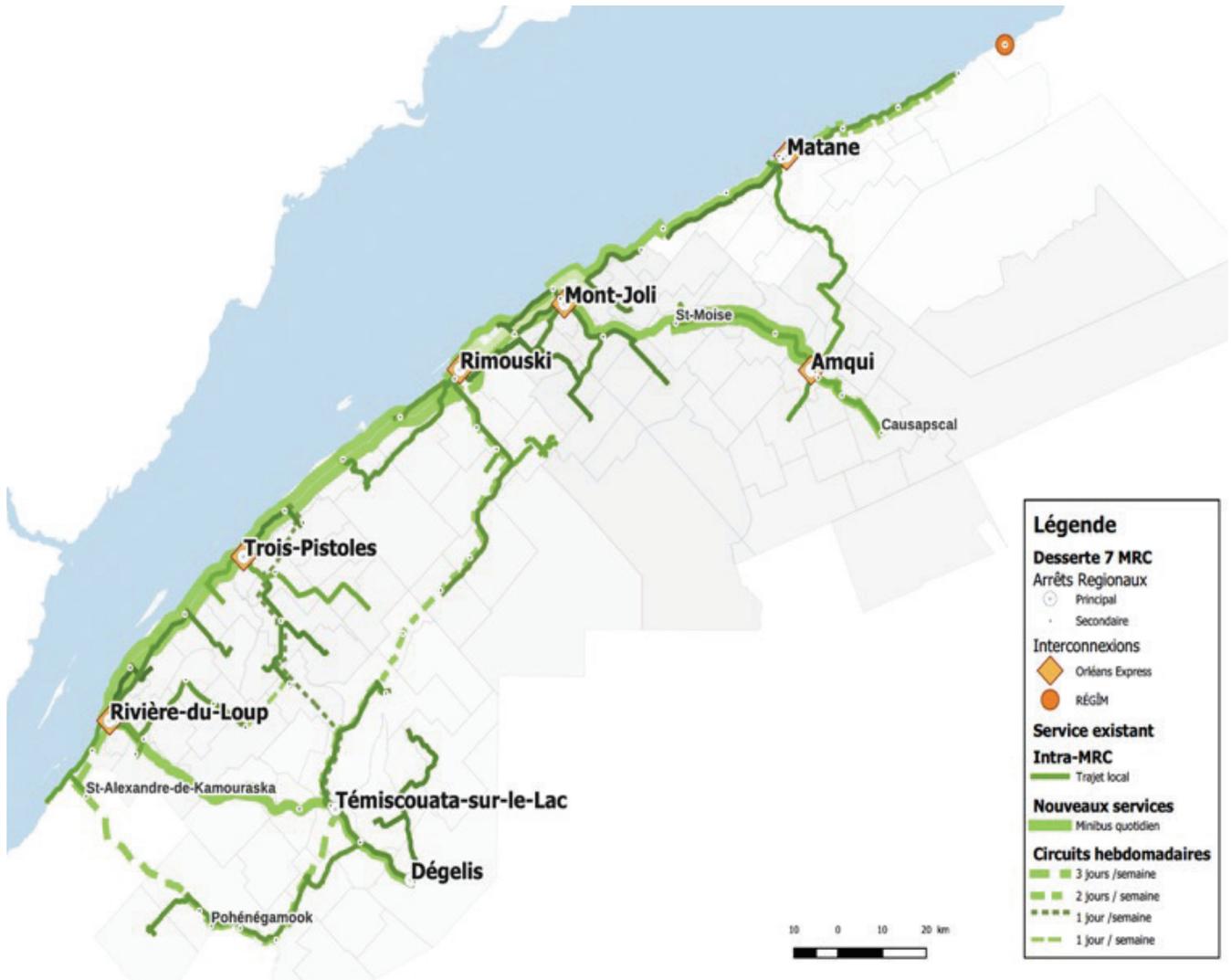
En conclusion, la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent demande au gouvernement du Québec l'accès aux programmes existants de financement ainsi qu'un nouveau financement, par une majoration de la taxe sur les carburants sur le territoire de 7 MRC, incluant celui de la Ville de Rimouski. Ce territoire regroupe un ensemble naturel pour les déplacements, autour de municipalités de centralités et de deux pôles régionaux du Bas-Saint-Laurent.

La création de la RTBSL a notamment pour objectifs de favoriser une offre de service équitable sur le territoire, de développer une vision concertée de la mobilité au service du citoyen et de professionnaliser les ressources régionales afin de favoriser les meilleures pratiques, l'optimisation de l'utilisation des fonds publics, le développement et l'innovation.

De tous les modèles étudiés de financement et de gouvernance, la création de la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent et le financement qui vous est demandé sont les mieux adaptés à l'atteinte des objectifs. Nous rappelons le fort souhait des élu-es locaux, par une régie constituée à l'initiative du milieu regroupant 97 municipalités, d'exercer pleinement leur compétence en transport local, afin de répondre aux exigences du milieu, mais aussi aux transformations du domaine, tel que reconnus dans les grandes politiques gouvernementales en lien avec le climat, l'énergie, l'occupation du territoire et la santé publique.

Seul un financement dédié et récurrent, comme la majoration de la taxe sur les carburants, sera à même de permettre l'atteinte des objectifs fixés, comme en témoigne d'ailleurs l'expérience voisine de la Régie intermunicipale de transport Gaspésie — Îles-de-la-Madelaine (RÉGÎM). Le concours du gouvernement du Québec est donc essentiel au démarrage de la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent et de sa vision régionale concertée en transport.

**Carte 1**  
Carte du territoire de la RTBSL et arrêts proposés



**RÉGIE DE TRANSPORT**  
du Bas-Saint-Laurent **RIBSI**



**COLLECTIF RÉGIONAL  
DE DÉVELOPPEMENT  
DU BAS-SAINT-LAURENT**