

Planification régionale du transport collectif

Rapport présenté à :

La Conférence régionale des éluEs
du Bas-Saint-Laurent

Par :



En collaboration avec :

Philippe Barrette,
Spécialiste en aménagement
et en transport

30 mars 2009

Ce document est formaté pour l'impression recto verso.

Table des matières

1.	Contexte et objectifs.....	3
2.	La démographie et les moteurs de déplacements de la région	5
2.1.	La démographie	6
2.1.1.	La population et l'occupation territoriale	6
2.1.2.	La structure d'âge de la population.....	7
2.1.3.	L'évolution de la population.....	8
2.1.4.	Les prévisions démographiques 2011-2026	10
2.1.5.	L'évolution des prévisions démographiques.....	12
2.1.6.	La répartition prévisionnelle de l'occupation territoriale de la population	12
2.2.	Les moteurs de déplacements	13
2.2.1.	Les grandes entreprises de la région.....	14
2.2.2.	Les établissements de santé	15
2.2.3.	Les établissements d'éducation	15
2.2.4.	Les autres moteurs de déplacements.....	16
3.	La mobilité de la population bas-laurentienne.....	19
3.1.	Les caractéristiques de la population à partir de l'échantillon du sondage.....	19
3.2.	La mobilité de la population pour motif de travail	20
3.3.	La mobilité de la population pour motif d'études	21
3.4.	La mobilité de la population pour motif de santé	23
3.5.	La mobilité de la population pour d'autres motifs	26
4.	La demande potentielle de transport collectif inter-MRC	29
4.1.	La distribution des déplacements	29
4.2.	La proportion d'utilisateurs potentiels d'un service de transport collectif.....	30
4.3.	La fréquence et la régularité des déplacements.....	31
4.4.	Les équipements de transport souhaités par les utilisateurs.....	32

4.5.	Les conditions d'utilisation du transport collectif.....	33
4.6.	Les perspectives d'évolution de la demande	34
5.	L'offre de transport.....	35
5.1.	Le transport individuel	35
5.2.	Répartition des détenteurs de permis de transport dans le Bas-Saint-Laurent	37
5.3.	Les offres de transport collectif et adapté dans la région du BSL.....	38
5.3.1.	MRC de Kamouraska.....	41
5.3.2.	MRC de La Matapédia.....	42
5.3.3.	MRC de La Mitis.....	42
5.3.4.	MRC Les Basques.....	43
5.3.5.	MRC de Matane.....	44
5.3.6.	MRC de Rivière-du-Loup.....	44
5.3.7.	MRC de Témiscouata	45
5.3.8.	MRC de Rimouski-Neigette	46
5.4.	Les centres d'action bénévole	48
5.5.	D'autres expériences de transport collectif	50
5.5.1.	Le covoiturage	50
5.5.2.	Expérience du ministère des Transports du Québec	51
5.5.3.	Allo Stop	51
5.5.4.	Autocars Orléans Express.....	52
5.5.5.	Programme employeur de transport collectif.....	53
5.5.6.	Collaboration entre entreprises et transporteurs.....	53
5.5.7.	Communauto	54
6.	Réglementation en matière de transport des personnes.....	58
7.	Plan de développement du transport collectif inter-MRC.....	60
7.1.	Les principes de base régissant le transport collectif inter-MRC.....	61
7.1.1.	Planification du transport collectif basée sur l'information et la coordination	61

7.1.2.	Transport collectif intrarégional adapté à la dynamique de la mobilité régionale.....	61
7.1.3.	Le transport est un moyen nécessaire mais il n'est pas une fin en soi	61
7.2.	Les finalités visées par le transport collectif inter-MRC	62
7.2.1.	Accroissement du transport collectif dans les déplacements pour motif de travail	62
7.2.2.	Accroissement du transport collectif dans les déplacements pour motif d'études postsecondaires	62
7.2.3.	Accroissement du transport collectif dans les déplacements relatifs aux services offerts dans les grands établissements de santé et de services sociaux.....	62
7.2.4.	Prise en considération des besoins de déplacement des personnes âgées.....	63
7.2.5.	Augmentation du transport collectif pour répondre aux besoins de mobilité	63
7.3.	Les propositions pour le développement du transport collectif inter-MRC	63
7.3.1.	Bureau régional du transport collectif	63
7.3.2.	Service de transport régulier entre Rimouski et Mont-Joli.....	64
7.3.3.	Service de transport plus fréquent entre les pôles de la région.....	65
7.3.4.	Service de rabattement aux principaux arrêts du transport interrégional	65
7.3.5.	Service de transport interétablissements de santé	66
7.3.6.	Appui aux initiatives de transport pour les personnes âgées.....	67
7.3.7.	Incitation à une localisation résidentielle qui réduit les déplacements individuels	67
7.4.	Plan de mise en œuvre des propositions.....	68
7.4.1.	Création et mise en place du bureau régional du transport collectif	68
7.4.2.	Mise en service de transport régulier entre les différents pôles de la région	69
7.4.3.	Mise en place des services de rabattement au transport interrégional	70
7.4.4.	Mise en place d'un service de transport interétablissements de santé	71
7.4.5.	Appui aux initiatives de transport pour les personnes âgées.....	72
7.4.6.	Incitation à une localisation résidentielle qui réduit les déplacements individuels	73
8.	Bibliographie.....	74
	Annexe 1. Liste des grandes entreprises de la région par MRC	76
	Annexe 2. Liste des établissements d'éducation postsecondaire étudiés	80

Annexe 3. Catégories de permis..... 84

Annexe 4. Catégories d'autobus 88

Annexe 5. Questionnaire du sondage..... 92

Annexe 6. Conditions d'utilisation du service 110

Annexe 7. Caractéristiques de l'échantillon sondé 114

Liste des tableaux

Tableau 1 Population, occupation territoriale et âge moyen, 2006	6
Tableau 2 Variation de la population depuis 1996	8
Tableau 3 Prévision démographique, Bas-Saint-Laurent	11
Tableau 4 Prévision démographique, ensemble du Québec	11
Tableau 5 Localisation des établissements d'éducation	16
Tableau 6 Localisation des autres moteurs de déplacements	16
Tableau 7 Portrait de la mobilité inter-MRC pour motif de travail	21
Tableau 8 Portrait de la mobilité inter-MRC pour motif d'études	22
Tableau 9 Portrait de la mobilité inter-MRC pour motif de santé	25
Tableau 10 Portrait de la mobilité inter-MRC pour motifs de loisirs, culture, achats et autres	27
Tableau 11 Déplacements inter-MRC	29
Tableau 12 Déplacements par type d'occupation.....	30
Tableau 13 Proportion d'utilisateurs potentiels du transport collectif	31
Tableau 14 Proportion d'utilisateurs potentiels par MRC.....	31
Tableau 15 Fréquence d'utilisation du service	32
Tableau 16 Comportement des utilisateurs face aux équipements	32
Tableau 17 Conditions d'utilisation par les consommateurs.....	33
Tableau 18 Demande prévisionnelle en transport inter-MRC	34
Tableau 19 Évolution du parc automobile du Bas-Saint-Laurent de 2001 à 2006.....	35
Tableau 20 Évolution des véhicules de promenade au Bas-Saint-Laurent de 2001 à 2006.....	36

Tableau 21 Nombre de véhicules par personne de 15 ans et plus.....	37
Tableau 22 Proportion de véhicules par personne titulaire d'un permis de conduire	37
Tableau 23 Titulaires de permis par MRC	38
Tableau 24 Portrait du transport adapté et collectif dans le BSL en 2007	39
Tableau 25 Évolution du nombre de déplacements pour le transport collectif dans le BSL.....	39
Tableau 26 Évolution de l'achalandage pour le transport adapté et le transport en commun dans Rimouski	47
Tableau 27 Déplacements effectués par les CAB (2008)	50

Liste des figures

Figure 1 Zone géographique couverte par l'étude.....	4
Figure 2 Localisation de la région du Bas-Saint-Laurent et de ses MRC	5
Figure 3 Structure d'âge de la population par MRC, 2006	8
Figure 4 Dispersion des moteurs de déplacements inter-MRC	14
Figure 5 Portrait global de la mobilité de travailleurs du BSL	20
Figure 6 Portrait global de la mobilité des étudiants dans le BSL.....	22
Figure 7 Portrait global de la mobilité de la population pour motif de santé.....	24
Figure 8 Portrait global de la mobilité de la population pour motifs de loisirs, culture, achats et autres.....	26
Figure 9 Évolution du parc de véhicules individuels par personne de 15 ans et plus	36
Figure 10 Structure du transport adapté et collectif	40
Figure 11 Carte des réseaux d'Orléans Express.....	52

Faits saillants

La demande en transport collectif au Bas-Saint-Laurent se résume ainsi :

- La région génère quotidiennement plus de 9 600 déplacements inter-MRC;
- Le travail représente 50 % de ces déplacements;
- Les loisirs, la culture et les achats comptent pour moins de la moitié des déplacements inter-MRC;
- 60 % de la population aurait l'intention d'utiliser le transport collectif alors que 39 % des résidents disent ne pas vouloir le prendre;
- Seulement 1 % de la population est indécise quant à son intention d'utiliser un service de transport collectif;
- Plus du tiers des personnes sondées affirment ne pas vouloir utiliser le transport collectif;
- La majorité des personnes intéressées disent en avoir besoin 4 fois par semaine ou moins;
- Les horaires représentent la principale condition d'utilisation du transport collectif pour 50 % de la population;
- Le tarif est le principal facteur à considérer pour moins de 14 % des gens intéressés;
- Pour certains, l'utilisation du transport collectif permet d'éviter l'achat d'un second véhicule.

L'offre en transport collectif au Bas-Saint-Laurent se résume ainsi :

- 69 % des gens préfèrent l'utilisation d'un taxi communautaire comme moyen de transport collectif;
- 46 % de la population préfère éviter l'utilisation d'autobus scolaires;
- Le nombre de détenteurs de permis de conduire est à la hausse ainsi que la proportion d'entre eux possédant un véhicule personnel;
- L'organisation et le financement du transport collectif sont relativement complexes;
 - Le ministère des Transports du Québec verse une aide financière aux MRC pour offrir

- des services de transport collectif et de transport adapté sur leur territoire;
- Les MRC délèguent l'organisation du transport à des organismes locaux;
 - Les organismes locaux concluent des ententes avec des opérateurs de service de taxi ou d'autobus lorsqu'ils n'exploitent pas eux-mêmes un service d'autobus;
- L'offre en transport collectif est conjointe à celle du transport adapté;
 - Les usagers paient environ 30 % du coût du service de transport collectif;
 - L'achalandage est en hausse depuis plusieurs années dans la majorité des MRC;
 - La majorité des services de transport collectif sont offerts entre les villages et le pôle de la MRC;
 - Des ententes particulières se font pour assurer le financement et le maintien d'un service de transport inter-MRC.

Les observations sur le transport collectif

- Le succès du transport collectif se base sur l'information et la coordination;
- Le transport collectif doit s'adapter aux besoins de mobilité de la population;
- Certaines clientèles spécifiques, tels les travailleurs, sont moins sensibles au coût du déplacement, du moment que l'horaire leur convient;
- La complexité même de l'organisation et du financement du transport collectif peut en freiner le développement et inhiber les initiatives privées;
- L'offre en transport collectif cible particulièrement la population à faible revenu.

1. Contexte et objectifs

Consciente des diverses mutations sociétales et économiques qui s'opèrent dans la région du Bas-Saint-Laurent, la Conférence régionale des éluEs du Bas-Saint-Laurent (CREBSL) souhaite promouvoir et développer le transport collectif des personnes entre les diverses municipalités régionales de comté (MRC) qui composent la région bas-laurentienne. Le Bas-Saint-Laurent couvre une superficie de 22 615 km² et s'étend sur 320 kilomètres le long du fleuve Saint-Laurent. La population s'élève à près de 200 000 personnes réparties dans 116 villes et municipalités, regroupées dans huit MRC : Les Basques, Kamouraska, Matane, La Matapédia, La Mitis, Témiscouata, Rimouski-Neigette et Rivière-du-Loup.

Ayant obtenu l'appui du gouvernement du Québec pour favoriser la mise en place d'une vision régionale en matière de transport collectif des personnes sur son territoire, la CREBSL veut aller de l'avant par rapport à son projet de développement régional du transport en commun des personnes. C'est dans ce contexte que le centre de recherche Innovation maritime a été sollicité par la CREBSL afin de lui fournir l'expertise nécessaire pour effectuer une étude de faisabilité et un plan de mise en œuvre du transport collectif des personnes entre les différentes MRC dans la région du Bas-Saint-Laurent.

Cette planification régionale du transport collectif a été élaborée en tenant compte des besoins en déplacements de la population et des tendances politiques et socio-économiques de la région.

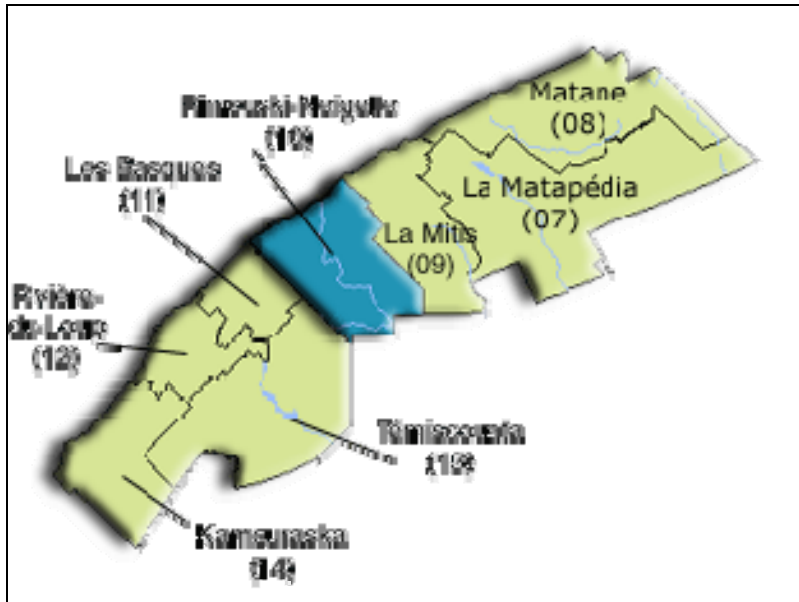
Cette étude comporte trois principaux objectifs :

- La réalisation d'un diagnostic de la demande régionale en transport collectif inter-MRC;
- La compilation de l'offre régionale de transport collectif;
- L'élaboration d'un plan de développement du transport collectif des personnes inter-MRC.

Dans le cadre de l'élaboration du plan de développement du transport collectif des personnes entre les différentes MRC du Bas-Saint-Laurent, Innovation maritime, de concert avec les acteurs du milieu, était chargé d'analyser la situation actuelle et les tendances en matière de transport des personnes au Bas-Saint-Laurent. Cette analyse devait permettre d'établir un diagnostic et de mettre en lumière les enjeux qui se poseront dans la région au cours des cinq années à venir; voilà en résumé la portée du mandat confié au centre de recherche.

L'étendue géographique couverte par cette étude comprend le territoire des MRC du Bas-Saint-Laurent, représentées sur la carte ci-après.

Figure 1
Zone géographique couverte par l'étude



Source : http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/region_01/region_01_00.htm

2. La démographie et les moteurs de déplacements de la région

La région du Bas-Saint-Laurent se trouve dans la partie est du Québec. Elle est bornée à l'ouest par la région de Chaudière-Appalaches, au sud par les États-Unis et le Nouveau-Brunswick, à l'est par la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine, et au nord par le fleuve Saint-Laurent.

Figure 2
Localisation de la région du Bas-Saint-Laurent et de ses MRC



Source : <http://www.bas-saint-laurent.org/region/documentation.htm>

Faisant partie intégrante des Appalaches et de la zone tempérée nordique, le territoire du Bas-Saint-Laurent se partage essentiellement entre les terrains forestiers (érablières et sapinières) et les domaines agricoles (forêts comprises), couvrant respectivement 87 % et 16 % du sol en 2004.

2.1. La démographie

2.1.1. La population et l'occupation territoriale

Avec ses 201 692¹ habitants en 2006, la région du Bas-Saint-Laurent occupait la onzième place parmi les régions du Québec en termes de densité de la population (9,1 hab./km²)². Le tableau ci-après montre la répartition de la population bas-laurentienne sur le territoire.

Tableau 1
Population, occupation territoriale et âge moyen, 2006

MRC	Population		Densité population	Âge moyen
	Nombre	%		
La Matapédia	19 386	9,6	3,6	42,3
Matane	22 425	11,1	6,8	44,1
La Mitis	19 390	9,6	8,5	43,6
Rimouski-Neigette	53 545	26,5	19,9	41,9
Les Basques	9 451	4,7	8,5	47,2
Rivière-du-Loup	33 390	16,6	26,0	41,8
Témiscouata	21 745	10,8	5,6	44,2
Kamouraska	22 360	11,1	10,0	42,8
Bas-Saint-Laurent	201 692		9,1	42,4

Source : Institut de la statistique du Québec, Direction de la méthodologie, de la démographie et des enquêtes spéciales.

D'après ce tableau, on constate qu'en 2006 :

- 54 % de la population du Bas-Saint-Laurent est regroupée dans trois MRC : Rimouski-Neigette (27 % de la population totale), Rivière-du-Loup (17 % de la population totale) et Matane (11 % de la population totale); par ailleurs, ces trois MRC englobent les trois villes les plus peuplées de la région;
- La MRC Les Basques est la moins peuplée avec ses 9 451 habitants, soit 5 % de la population totale de la région. De plus, elle se distingue des autres avec un âge moyen de 5 ans supérieur;
- La MRC de La Matapédia affiche la plus faible densité de population (3,6 hab./km²), ce qui est largement inférieur à la moyenne de la région (9,1 hab./km²).

1. Soit 2,6 % de la population totale du Québec.

2. INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Bulletin statistique régional*, volume 4, numéro 1, Québec, 2007.

2.1.2. La structure d'âge de la population

Par rapport à l'ensemble du Québec, la population du BSL est plus âgée. En effet, l'âge moyen y est de 42 ans contre 39 ans pour l'ensemble du Québec. Comme le montre le Tableau 1, la MRC Les Basques est celle dont l'âge moyen est le plus élevé (47 ans), tandis que Rivière-du-Loup (42 ans) et Rimouski-Neigette (42 ans) sont les seules dont l'âge moyen de la population est équivalent à la moyenne régionale.

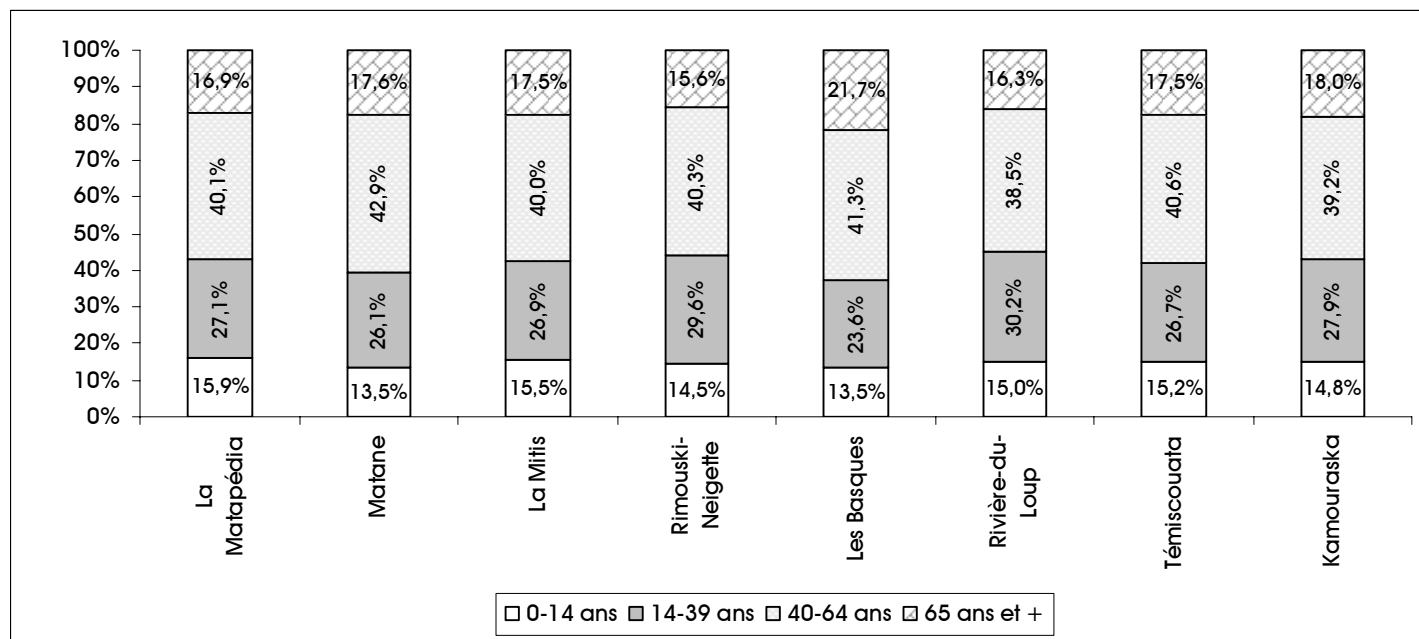
L'observation de la répartition globale de la population par groupes d'âge montre qu'environ :

- 15 % de la population du BSL est âgée de 0 à 14 ans, soit 29 193 personnes;
- 69 % de la population du BSL est âgée de 15 à 64 ans, soit 1 38 532 personnes;
- 17 % de la population du BSL est âgée de 65 ans et plus, soit 33 967 personnes.

La figure 3 montre l'analyse de la structure d'âge de la population de chaque MRC en 2006. Cette analyse a permis de constater que :

- Près de 16 % de la population de La Matapédia est âgée de moins de 14 ans, contre 15 % pour La Mitis;
- Environ 30 % de la population des MRC de Rimouski-Neigette et de Rivière-du-Loup est âgée de 14 à 39 ans. C'est la MRC Les Basques qui affiche la plus faible proportion pour cette tranche d'âge avec ses 24 %;
- Près de 43 % de la population de la MRC de Matane est âgée de 15 à 64 ans, alors que cette proportion tourne autour de 40 % pour les autres MRC, excepté pour les MRC de Rivière-du-loup (39 % environ) et Les Basques (41 % environ);
- Environ 22 % de la population de la MRC Les Basques est âgée de plus de 65 ans.

Figure 3
Structure d'âge de la population par MRC, 2006



Sources : Innovation maritime, divers.

2.1.3. L'évolution de la population

L'observation des données globales sur le recensement depuis 1996 montre une décroissance de la population du BSL, contrairement à la tendance provinciale. Depuis 1996, la population a diminué de 2,6 % environ pendant que celle de l'ensemble du Québec augmentait de l'ordre de 4,3 %. Entre 1996 et 2006, seules les MRC de Rimouski-Neigette (+1 %) et de Rivière-du-Loup (+3,7 %) ont enregistré une hausse de leur population. À l'inverse, Les Basques (-7,1 %) ainsi que La Matapédia (-8,1 %) ont connu les plus importantes baisses depuis 1996. Le tableau ci-après retrace l'évolution de la population dans chaque MRC depuis 1996.

Tableau 2
Variation de la population depuis 1996

MRC	1996-2001	1996-2006
La Matapédia	-4,6%	-8,1%
Matane	-5,1%	-6,2%
La Mitis	-4,1%	-3,9%
Rimouski-Neigette	-0,7%	1,0%
Les Basques	-3,5%	-7,1%
Rivière-du-Loup	-0,9%	3,7%
Témiscouata	-2,9%	-5,6%
Kamouraska	-3,1%	-4,9%
Bas-Saint-Laurent	-2,6%	-2,6%

Sources : Innovation maritime, divers.

Cette situation peut s'expliquer principalement par deux facteurs : d'une part un faible taux d'accroissement naturel de la population (1,6 % en 1996 contre 0,6 % en 2006) et d'autre part un solde migratoire négatif ou un taux migratoire net négatif (-1,2 % entre 1991 et 1996, contre -1,3 % entre 2001 et 2006).

La croissance démographique dans chacune des MRC a lieu surtout dans les municipalités de plus de 2 000 personnes, alors que les autres municipalités ont décliné; la MRC Rimouski-Neigette fait exception à cette tendance. Parmi les 17 municipalités de plus de 2 000 personnes (en 2006), certaines ont bénéficié d'une croissance démographique : Sainte-Luce, Rimouski, Le Bic, Saint-Anaclet-de-Lessard, Rivière-du-Loup, Saint-Antonin et La Pocatière. D'autres sont demeurées pratiquement stationnaires : Mont-Joli, Cabano et Pohénégamook. Quant aux autres, elles ont décliné : Amqui, Causapscal, Matane, Trois-Pistoles, Dégelis, Notre-Dame-du-Lac et Saint-Pascal.

On peut donc noter la prédominance des deux pôles urbains de Rimouski et de Rivière-du-Loup qui ont un effet d'entraînement sur les municipalités voisines, entre Mont-Joli et Le Bic, dans le premier cas, et à Saint-Antonin, dans le second cas.

La répartition par groupes d'âge de la population de la région a subi une évolution sensible depuis cinq ans, évolution qui est très importante dans l'analyse de la demande en déplacements. Dans l'ensemble du Québec, l'évolution démographique entre les deux derniers recensements (de 2001 à 2006) est caractérisée par une baisse de la proportion des groupes d'âge plus jeunes (0 à 44 ans) et une hausse de la proportion des groupes au-delà de 45 ans. On observe exactement le même phénomène pour l'ensemble de la région du Bas-Saint-Laurent et pour la plupart des MRC qui la composent. La seule exception à cette courbe touche la MRC de La Mitis dans laquelle la proportion du groupe des 65-79 ans a légèrement diminué, passant de 13,1 % à 12,6 %; on peut supposer qu'un certain nombre de personnes de ces groupes d'âge résidant dans La Mitis ont pris leur retraite et quitté leur domicile pour se diriger vers la MRC voisine de Rimouski-Neigette et la ville de Rimouski, où l'on trouve une gamme plus complète de services.

L'examen plus détaillé de la répartition par groupes d'âge à l'échelle des principales municipalités et du reste des MRC montre certaines variations qui pourraient être significatives en termes de demande en déplacements. Ainsi, à l'inverse de la tendance générale, on observe une croissance ou une stabilité du groupe des 0-4 ans dans 10 des 17 municipalités les plus peuplées. Il s'agit essentiellement de municipalités qui constituent en partie des banlieues par rapport aux deux pôles principaux (Mont-Joli, Le Bic, Saint-Anaclet-de-Lessard et Saint-Antonin) ou de villes qui sont des pôles sous-régionaux (Amqui, Matane, Dégelis, Cabano, Pohénégamook et Notre-Dame-du-Lac). Il faut noter que ce phénomène de mini « baby boom » existe également dans le reste des MRC de La

Matapédia, de La Mitis et de Rivière-du-Loup. À Cabano, on observe également une hausse du groupe d'âge suivant, c'est-à-dire celui des 5-14 ans. À court terme, cette stabilité du groupe des 0-4 ans aura un effet sur le transport scolaire. Mais à moyen terme, avec le vieillissement de cette cohorte, cette tendance pourra avoir un effet sur les déplacements aux fins d'études postsecondaires et aux fins de travail.

Le groupe des 15-24 ans est en baisse partout, sauf à Causapscal, Mont-Joli et Dégelis, où l'augmentation des jeunes familles est cohérente avec celle du groupe des 0-4 ans. Les groupes 25-44 ans, 45-55 ans et 55-64 ans, qui comprennent l'essentiel des travailleurs, se comportent systématiquement comme la moyenne régionale, en conformité avec le vieillissement de la pyramide des âges du Québec : le premier groupe est en baisse et les deux autres sont en hausse.

Pour ce qui est de la population plus âgée, on observe un fléchissement du groupe des 65-79 ans à l'échelle de plusieurs municipalités, ce qui confirme le phénomène observé dans la MRC de La Mitis. Il faut noter que cette tendance apparaît dans les municipalités de Rivière-du-Loup et Saint-Antonin, ce qui pourrait s'expliquer par une sous-représentation relative de ces groupes par rapport aux groupes plus jeunes.

2.1.4. Les prévisions démographiques 2011-2026

Les tableaux ci-après présentent les prévisions démographiques pour les régions du Bas-Saint-Laurent et de l'ensemble du Québec pour la période allant de 2011 à 2026. Ces prévisions proviennent du modèle ES3 produit par le ministère des Transports du Québec, dans une version qui tient compte des ajustements effectués aux groupes quinquennaux selon le modèle de prévision de l'Institut de la statistique du Québec³. De telles prévisions peuvent être relativement précises à l'échelle d'une population comme celle du Québec mais elles doivent être interprétées avec plus de réserve dans le cas d'une région comme le Bas-Saint-Laurent et, à plus forte raison, dans le cas de la population des MRC ou des municipalités. À ces échelles, ce sont davantage les tendances qu'il faut retenir.

3. L'établissement de prévisions démographiques est une opération complexe basée sur l'application fine de facteurs liés à la fécondité, à la mortalité, à l'immigration et aux transferts migratoires interrégionaux et interprovinciaux, de même qu'à l'influence de tels facteurs sur les différents groupes d'âge dans le contexte de chaque région.

Tableau 3
Prévision démographique, Bas-Saint-Laurent

Années	Bas-Saint-Laurent									Total
	0-4	5-14	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-79	80+	
2011	8 137	17 377	22 280	23 021	21 339	33 226	32 919	27 453	11 001	196 753
2016	7 803	16 558	19 021	21 399	21 928	26 237	35 088	33 723	11 843	193 601
2021	7 219	16 238	16 457	19 705	22 519	21 677	33 052	40 445	13 139	190 451
2026	6 447	15 417	15 822	17 366	21 151	22 306	26 650	45 319	16 122	186 599

Source : Ministère des Transports du Québec.

Tableau 4
Prévision démographique, ensemble du Québec

Années	Ensemble du Québec									Total
	0-4	5-14	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-79	80+	
2011	376 440	782 539	968 432	1 036 496	1 015 277	1 271 112	1 078 549	916 350	321 655	7 766 850
2016	376 251	776 258	905 511	1 006 629	1 051 368	1 137 647	1 192 278	1 098 600	360 259	7 904 800
2021	372 904	780 618	826 816	1 017 084	1 068 758	1 017 477	1 228 192	1 299 186	403 266	8 014 301
2026	361 023	777 231	820 865	957 158	1 040 748	1 053 893	1 103 421	1 478 843	492 766	8 085 949

Source : Ministère des Transports du Québec.

On constate en premier lieu la perte prévue d'environ 15 000 personnes pour le Bas-Saint-Laurent d'ici 2026 (par rapport à la population de 2006). Il s'agit là d'une baisse annuelle moyenne d'environ 0,4 %. À titre de comparaison, la population du Québec augmentera annuellement d'environ 0,3 % au cours de la même période. On note toutefois que l'évolution des proportions des différents groupes d'âge dans la région est tout à fait semblable à celle de l'ensemble du Québec. Pour les différents groupes d'âge, leur évolution peut avoir un effet sur la demande en déplacements :

- Le groupe des 0-4 ans est en baisse régulière dans la région et cette baisse est supérieure à celle prévue à l'échelle du Québec;
- Le groupe des 5-14 ans, après une stabilisation entre 2001 et 2016, baisse par la suite pour se situer autour de 8,3 % en 2026;
- Le groupe des 15-24 ans et celui des 25-34 ans baissent d'une façon plus importante dans la région;
- Le groupe des 35-44 ans, après une baisse entre 2006 et 2011, remonte légèrement en 2021 et redescend ensuite à 11,3 %;
- Le groupe des 45-54 ans, celui qui comprend les cohortes les plus nombreuses du baby boom et qui avait atteint son sommet en 2006, diminue ensuite brusquement jusqu'à environ 11,9 %;
- Le groupe des 55-64 ans atteint un sommet en 2016 pour redescendre par la suite;
- Les groupes plus âgés sont en croissance régulière, la proportion des 65-79 ans doublant entre 2006 et 2026; la proportion des 65 ans et plus approche le tiers de la population totale en 2026, tendance qui distingue grandement la région par rapport à l'ensemble du Québec, où cette proportion est d'environ 25 %. Cette tendance n'est pas sans conséquence sur la demande en déplacements, particulière aux personnes plus âgées.

2.1.5. L'évolution des prévisions démographiques

Il est intéressant d'examiner l'évolution des données au gré des prévisions démographiques établies périodiquement par l'Institut de la statistique du Québec. Ainsi, dans ses prévisions dressées en 1996 à partir des données du recensement de 1991⁴, l'Institut prévoyait que la population du Bas-Saint-Laurent oscillerait entre 160 900 et 178 900, selon l'importance des mouvements migratoires. Autrement dit, ce dernier nombre serait atteint si la région perdait le minimum d'effectifs, principalement les jeunes travailleurs. Dans ses prévisions subséquentes dressées en 2003⁵, à partir du recensement de 2001, la population de 2026 correspondant au scénario le plus optimiste se chiffrait à 197 900, comparativement à 184 000 pour le scénario de référence.

On peut donc remarquer que le nombre de 186 600 obtenu dans le modèle ES3 du ministère des Transports du Québec pour la population du Bas-Saint-Laurent en 2026 dépasse largement la prévision la plus optimiste établie par l'Institut de la statistique du Québec sur la base du recensement de 1991 (178 900 personnes) et est également légèrement supérieur au chiffre du scénario de référence établi à partir du recensement de 1996 (184 000 personnes). Ceci amène donc à penser que des phénomènes régionaux ou locaux, tels que la rétention ou l'arrivée plus ou moins importante de jeunes travailleurs et l'arrivée plus ou moins importante de retraités venant de l'extérieur, pourraient faire varier sensiblement la population de 2026 à l'échelle de la région et même à l'échelle de certaines MRC en particulier. Par ricochet, on peut prévoir que ces microphénomènes pourront influencer l'importance des besoins en déplacements et la possibilité d'y répondre par du transport collectif, en étant conscient que les déplacements aux fins de travail constituent un plus fort potentiel de transport collectif que les déplacements de retraités orientés vers la villégiature et les loisirs.

2.1.6. La répartition prévisionnelle de l'occupation territoriale de la population

La baisse prévue de 15 000 personnes d'ici 2026 affectera à peu près uniformément chacune des MRC et des municipalités de la région. La proportion de certaines MRC par rapport à l'ensemble de la région demeurera stable. On note toutefois des différences sensibles selon les diverses parties de la région :

4. N. THIBAUT, H. GAUTHIER et É. LÉTOURNEAU, *Perspectives démographiques, Québec et régions, 1991-2041, et MRC 1991-2016*, Québec, Bureau de la statistique du Québec, 1996, 439 p.

5. INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Site Internet, Tableaux statistiques, Perspectives démographiques, Québec et régions, 2001-2051, édition 2003*. Comparaison de la population et de l'accroissement total selon les scénarios A de référence et F migration zéro, régions administratives (RA) et municipalités régionales de comté et territoires équivalents (MRC), Québec, 2001-2026.

- Le poids démographique de la MRC de Matane fléchira sensiblement, passant de 11 % à 10,3 %; cette baisse touche autant Matane que les autres municipalités;
- La proportion de la MRC de La Mitis baissera légèrement (de 9,5 % à 9,3 %), Sainte-Luce croissant au détriment des autres municipalités;
- La proportion de la MRC de Rimouski-Neigette s'élèvera sensiblement de 26,4 % à 27,1 %, cette hausse étant entièrement absorbée par la ville de Rimouski;
- Le poids démographique de la MRC de Rivière-du-Loup bénéficiera d'une hausse, passant de 16,1 % à 16,7 %. Tout comme pour Rimouski, la ville de Rivière-du-Loup obtiendra la part principale de cette hausse. Finalement, on note une baisse relative des deux principales villes de la MRC de Kamouraska (La Pocatière et Saint-Pascal) comparativement aux autres municipalités.

2.2. Les moteurs de déplacements

Les diverses études réalisées sur les déplacements des personnes en milieu urbain, entre autres celle de Hanson et autres⁶ sur la mobilité des personnes, ont retenu six principaux motifs de déplacements :

- Travail : déplacements effectués vers le lieu de travail ou du lieu de travail vers une destination d'affaires;
- Achats : déplacements vers n'importe quel établissement commercial, peu importe la taille, le type de marchandises offert et le fait d'acheter ou non des produits;
- Loisirs : déplacements effectués dans le but de se récréer, d'accomplir une activité sociale ou culturelle ou encore de visiter des amis;
- Études : déplacements vers une institution d'enseignement par des personnes qui y suivent une formation, peu importe leur niveau d'études;
- Domicile : l'ensemble des déplacements qui se terminent au lieu de résidence;
- Autres : sont inclus dans cette catégorie les déplacements tels que visites médicales, déplacements à l'église et autres ne pouvant être classés dans la catégorie des services.

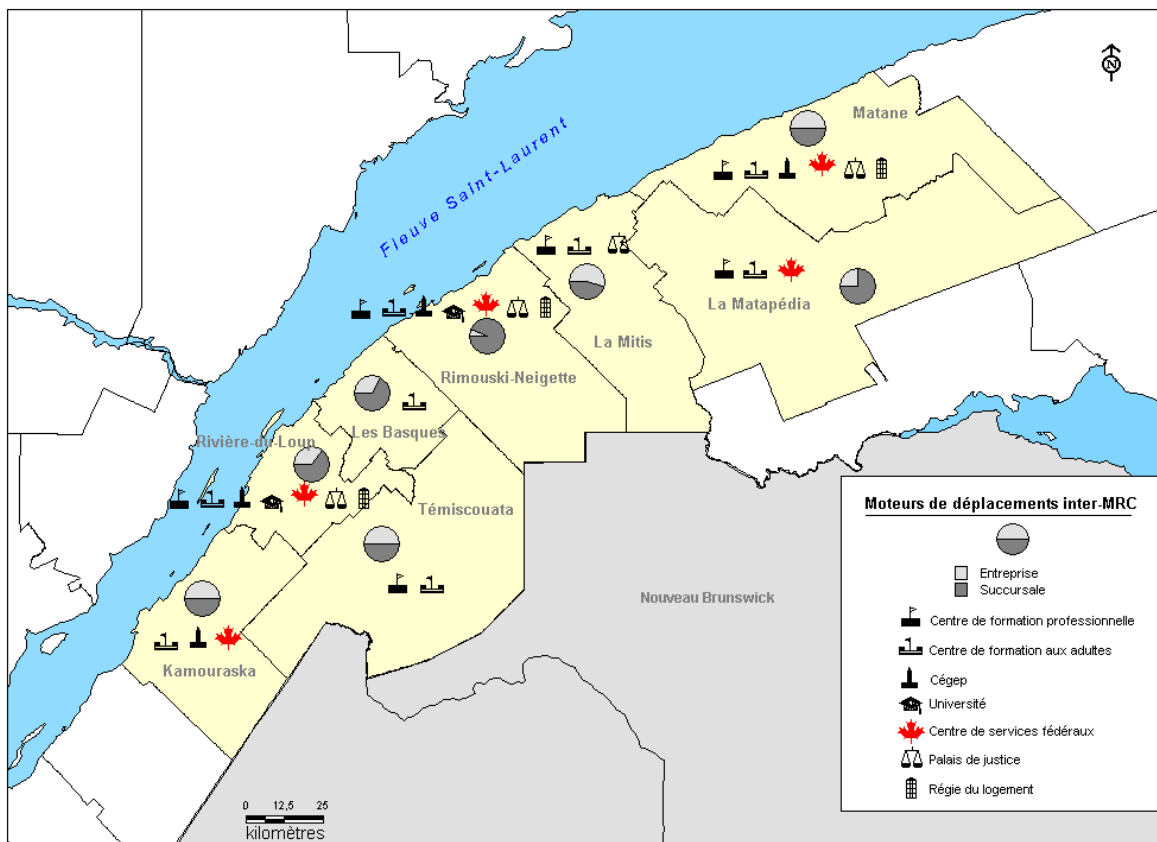
Étant donné que les motifs de déplacements retenus par cette étude englobent également les raisons qui peuvent amener des déplacements inter-MRC, il s'agit, dans la présente section, de retenir les types et la localisation des moteurs de déplacements dans la région. Ces derniers, qui suscitent des déplacements autant pour les personnes qui y travaillent que pour celles qui les fréquentent, sont les suivants :

6. Susan HANSON et Genevieve GIULIANO, *The Geography of Urban Transportation*, 3^e édition, Guilford Press, New York, 2004.

- Les grands établissements industriels ou commerciaux : entreprises et organismes qui emploient plus de 90 personnes;
- Les établissements de santé et de services sociaux;
- Les établissements d'éducation postsecondaire;
- Les autres moteurs de déplacements : ils regroupent les centres administratifs des services gouvernementaux et parapublics, les centres de loisirs et les principaux centres commerciaux.

Le graphique ci-après donne un aperçu global de la dispersion de ces différents moteurs de déplacements à travers la région du BSL.

Figure 4
Dispersion des moteurs de déplacements inter-MRC



Source : Innovation maritime.

2.2.1. Les grandes entreprises de la région

Le premier des motifs de déplacements relevé par l'étude est relié au travail. Dans le cadre de la

présente étude, on considère les entreprises œuvrant dans une ou plusieurs MRC du BSL et on distingue les entreprises privées et les entreprises publiques.

Selon les données disponibles sur le site Web du Centre de recherche industrielle du Québec⁷, on compte environ une quarantaine de grandes entreprises dans la région du BSL, c'est-à-dire les entreprises qui comptent au moins 90 employés et qui ont leur siège social dans l'une des MRC du BSL. Une liste non exhaustive de ces grandes entreprises est présentée à l'annexe 1. Ainsi, 67 % d'entre elles se concentrent dans trois MRC, soit Rivière-du-Loup (30 %), Matane (23 %) et La Mitis (14 %). En plus de ces grandes entreprises, la région compte également 97 succursales d'entreprises qui ont leur siège social ailleurs au Québec et qui emploient au total plus de 90 personnes. Environ 68 % d'entre elles sont localisées dans deux MRC de la région : Rimouski-Neigette (44 %) et Rivière-du-Loup (24 %). La distinction entre ces deux catégories est essentielle dans le sens où les informations affichées sur le site Web du Centre de recherche industrielle du Québec donnent seulement le total du nombre d'employés par entreprise mais non pas la répartition régionale.

2.2.2. Les établissements de santé

Sont considérés dans cette catégorie de moteurs de déplacements les centres hospitaliers (CH), les centres de santé et de services sociaux (CSSS) et les centres locaux de services communautaires (CLSC).

L'analyse des informations disponibles sur le site Web de l'Agence de la santé et des services sociaux du Bas-Saint-Laurent permet de constater que chaque MRC de la région comprend l'ensemble des centres énumérés précédemment.

2.2.3. Les établissements d'éducation

Entrent dans cette catégorie de moteurs de déplacements les universités, les établissements d'enseignement collégial (cégeps), les centres de formation professionnelle (CFP) et les centres de formation aux adultes (CFA).

Le tableau ci-après montre la localisation géographique des établissements d'éducation postsecondaire dans chaque MRC de la région du BSL.

7. <http://www.icriq.com/fr/>

Tableau 5
Localisation des établissements d'éducation

MRC	Université	CEGEP	CFP	CFA
Kamouraska		X		X
La Matapédia			X	X
La Mitis			X	X
Les Basques				X
Matane		X	X	X
Rimouski-Neigette	X	X	X	X
Rivière-du-Loup		X	X	X
Témiscouata			X	X

Source : Innovation maritime.

2.2.4. Les autres moteurs de déplacements

Il s'agit des organismes étatiques et parapublics qui offrent des services non reliés à la santé, et pour lesquels la probabilité qu'il y ait des déplacements est assez élevée compte tenu de la spécificité des services et des prestations qui y sont offerts.

On trouve principalement dans cette catégorie les bureaux de Service Canada, les palais de justice, la Régie du logement, les bureaux de Services Québec. Cette catégorie comprend également les centres de loisirs (musées et salles de spectacles). On inclut également dans cette catégorie les grands centres commerciaux et les commerces à grande surface (Walmart, Canadian Tire, Réno-Dépôt, Zellers, Home Hardware et Rona).

Le tableau ci-après localise certains de ces moteurs de déplacements à travers les différentes MRC de la région.

Tableau 6
Localisation des autres moteurs de déplacements

MRC	Organismes étatiques			Centres commerciaux					Centres de loisirs		
	Service Canada	Palais de Justice	Services Québec	Walmart	Zellers	Canadian Tire	Réno-Dépôt	Rona	Home Hardware	Salle de cinéma	ROSEQ ⁽¹⁾
Kamouraska	X		X		X				X	X	X
La Matapédia	X									X	X
La Mitis		X	X								
Les Basques									X	X	
Matane	X	X		X		X			X	X	X
Rimouski-Neigette	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Rivière-du-Loup	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X
Témiscouata			X							X	X

⁽¹⁾ Réseau des organisateurs de spectacles de l'Est du Québec.

Source : Innovation maritime.

Certains organismes provinciaux comme les centres locaux d'emploi ou la Société d'assurance automobile du Québec pratiquent une politique de proximité, à l'instar des administrations

municipales et des MRC. En effet, ils sont présents dans toutes les MRC de la région pour répondre aux besoins locaux et ne suscitent que des déplacements locaux.

3. La mobilité de la population bas-laurentienne

Dans le cadre de la présente étude, la mobilité désigne l'ensemble des déplacements effectués par des personnes afin de réaliser des activités spatialement définies. La mobilité n'est donc pas un but en soi.

L'analyse de la mobilité est basée, d'une part, sur un sondage⁸ effectué entre le 21 mai et le 11 juin 2008 et portant sur les caractéristiques des déplacements de la population bas-laurentienne et, d'autre part, sur deux autres sources :

- Des données des deux derniers recensements, de données publiées par les ministères et de statistiques obtenues auprès des divers organismes de la région tels que les entreprises pour ce qui est des travailleurs, les collèges, les universités et les centres de santé pour ce qui est de leur clientèle;
- Des résultats du mini-sondage maison réalisé par Innovation maritime auprès des grands employeurs de la région. Celui-ci était surtout axé sur la répartition du lieu de résidence des employés de ces entreprises par rapport à leur lieu de travail, et sur l'existence, d'une manière formelle ou informelle, de toute forme de transport collectif au sein de l'entreprise (covoiturage). Étant donné que le taux de réponse est de moins de 10 %, l'interprétation des résultats sert principalement à valider les observations faites lors du sondage d'Info RESsource.

3.1. Les caractéristiques de la population à partir de l'échantillon du sondage

En vue de cerner la mobilité des citoyens bas-laurentiens, Innovation maritime a analysé les caractéristiques des déplacements de la population du BSL à travers un sondage réalisé en collaboration avec la firme de sondage « Info RESsource », auprès de 1 600 personnes qui vivent dans les huit MRC du BSL. La distribution de l'échantillon entre les différentes MRC de la région est uniforme. Les principales caractéristiques de la population du BSL à partir de l'échantillonnage établi lors du sondage et les écarts entre les MRC sont données ci-après⁹ selon un niveau de confiance de 99 % :

- Entre 56,4 % et 62,7 % de la population totale est de sexe féminin;
- Entre 20,7 % et 26,2 % de la population totale vit seule en permanence dans sa maison;

8. La méthodologie est donnée à l'annexe 5.

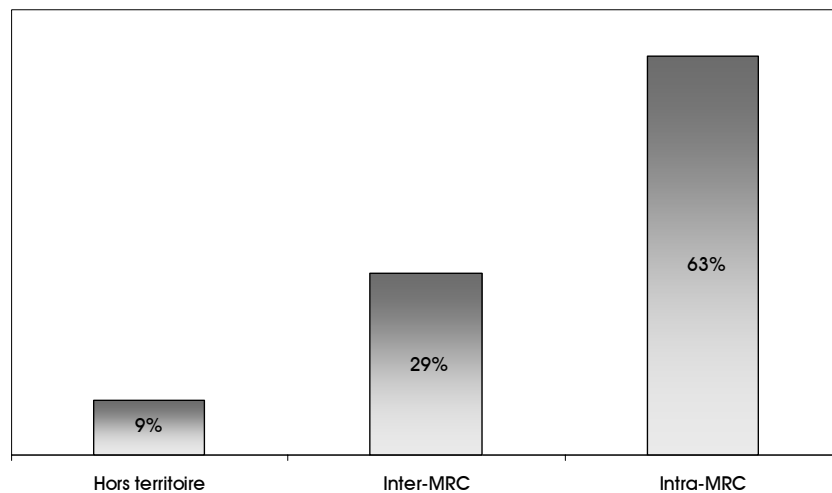
9. Les caractéristiques plus détaillées de l'échantillon de la population sondée sont données à l'annexe 7.

- La proportion de la population qui n'a aucun véhicule à sa disposition se situe entre 7,6 % et 11,4 %;
- Entre 33,8 % et 40,0 % de la population est composée de personnes retraitées. Les travailleurs (à temps plein, à temps partiel, autonomes) totalisent entre 43,6 % et 60,0 %. Les étudiants forment entre 2,8 % et 5,3 % de la population totale. Finalement, les sans-emplois et les personnes au foyer représentent entre 10,0 % et 14,3 % de la population;
- Les proportions des grands groupes d'âge se situent respectivement dans les intervalles suivants : le groupe des 15 à 24 ans, dans l'intervalle [4,0 % - 7,0 %], celui des 25 à 34 ans dans l'intervalle [9,5 % - 13,7 %], celui des 35 à 64 ans dans l'intervalle [54,5 % et 60,9 %] et finalement celui des 65 ans et plus dans l'intervalle [22,4 % - 28,0 %];
- Entre 63,8 % et 69,8 % de la population du BSL a un revenu familial moyen annuel inférieur ou égal à 50 000 \$.

3.2. La mobilité de la population pour motif de travail

Les résultats du sondage réalisé en collaboration avec la firme Info RE\$source permettent de dresser le portrait des mouvements de la population du BSL pour raison de travail (figure 5).

Figure 5
Portrait global de la mobilité de travailleurs du BSL



Sources : Innovation maritime, Sondage Info RE\$source, 2008.

Comme le montre la figure précédente, seulement 9 % des personnes du BSL qui se déplacent pour leur travail effectuent des trajets inter-MRC. Le tableau ci-dessous montre la répartition des déplacements pour motif de travail d'une MRC du BSL à une autre de la région, selon leur origine et leur destination.

Tableau 7
Portrait de la mobilité inter-MRC pour motif de travail

	Kamouraska	La Matapédia	La Mitis	Les Basques	Matane	Rimouski-Neigette	Rivière-du-Loup	Témiscouata	Total
Kamouraska							13,2%	2,4%	20,4%
La Matapédia			2,2%		1,7%	2,6%			10,4%
La Mitis						14,5%	1,1%		15,8%
Les Basques						4,1%	10,8%	0,9%	16,1%
Matane		2,2%				0,4%			5,2%
Rimouski-Neigette			5,4%				1,1%	1,1%	8,9%
Rivière-du-Loup	1,1%			3,3%					6,7%
Témiscouata	2,2%						5,4%		16,5%
Total	3,3%	2,2%	7,6%	3,3%	1,7%	21,7%	31,7%	4,3%	100,0%

Sources : Innovation maritime, divers.

Selon le tableau ci-dessus, c'est vers les MRC de Rivière-du-Loup et de Rimouski-Neigette que se dirigent plus de la moitié des travailleurs venant des autres MRC. En effet, ces deux MRC accaparent à elles seules près de 53 % des travailleurs issus des autres MRC. Par ailleurs, ce sont les MRC de Kamouraska, Témiscouata, La Mitis et Les Basques qui subiraient le plus d'exode de leurs travailleurs, étant donné que ces derniers fournissent près de 69 % de la main-d'œuvre destinée aux autres MRC.

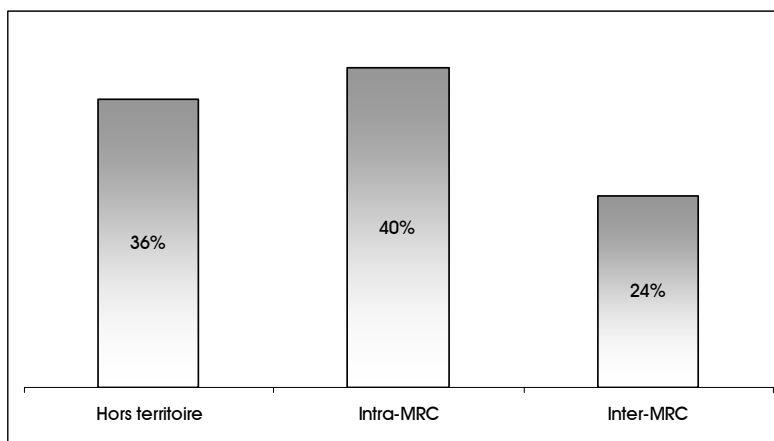
Selon les résultats obtenus du sondage, les principales habitudes de déplacement des travailleurs sont les suivantes :

- Seulement 12,4 % utilisent le transport alternatif (covoiturage, autobus, taxi communautaire);
- Pour les adeptes du covoiturage, environ 25,8 % utilisent principalement leur propre véhicule et 22,6 % sont passagers dans les véhicules des autres;
- Seulement 6 % des travailleurs n'ont pas à se déplacer pour leur travail.

3.3. La mobilité de la population pour motif d'études

Un autre motif de déplacement de la population est l'éducation postsecondaire. Les statistiques fournies par les différents centres de formation (dont la liste est donnée à l'annexe 2) ont permis de dresser le portrait de la mobilité des personnes qui font des études dans la région du BSL. Ainsi, pour l'année scolaire 2007, on comptait 8 383 étudiants inscrits.

Figure 6
Portrait global de la mobilité des étudiants dans le BSL



Sources : Innovation maritime, Sondage Info RE\$source, 2008.

Comme le montre ce graphique, seulement 24 % des étudiants inscrits dans l'un des centres de formation viennent d'une MRC de la région (autre que celle de leur résidence); une grande partie vient de l'extérieur du BSL (36 %) alors que la majorité (40 %) étudie dans la même MRC que celle de leur résidence.

Le tableau ci-après dresse le portrait de l'étalement géographique des étudiants entre les différentes MRC de la région.

Tableau 8
Portrait de la mobilité inter-MRC pour motif d'études

	Kamouraska	La Matapédia	Matane	Rimouski-Neigette	Rivière-du-Loup	Total
Kamouraska			0,1%	1,0%	1,5%	2,7%
La Matapédia	0,2%		0,6%	5,7%	0,3%	6,8%
La Mitis	0,2%	0,0%	0,4%	9,0%	0,2%	9,9%
Les Basques	0,2%		0,0%	2,4%	1,2%	3,8%
Matane	0,1%			3,7%	0,3%	4,1%
Rimouski-Neigette	0,4%	0,0%	0,6%		0,5%	1,6%
Rivière-du-Loup	0,4%		0,2%	3,7%		4,2%
Témiscouata	0,3%		0,1%	3,6%	2,9%	6,9%
Hors territoire	7,4%	0,0%	7,8%	37,5%	7,3%	60,1%
Total	9,1%	0,1%	9,8%	66,6%	14,4%	100,0%

Sources : Innovation maritime, divers.

D'après ce tableau, pour l'année 2007, on constate que :

- Rimouski-Neigette accueille 67 % des déplacements inter-MRC pour motif d'études;
- Rivière-du-Loup accueille plus de 14 % des déplacements inter-MRC pour motif d'études;

- Les MRC hors territoire fourniraient la majorité des déplacements pour études.

Il faut mentionner que les étudiants habitant trop loin du lieu d'études résident temporairement près de celui-ci. Il s'ensuit que la population étudiante habitant hors territoire génère peu de déplacements.

Selon les résultats obtenus du sondage sur la mobilité de la population du BSL, les principales habitudes de déplacement inter-MRC des étudiants sont les suivantes :

- Près de 77 % des étudiants se déplacent au moins une fois par semaine pour se rendre aux études;
- Près de 44 % des étudiants utilisent un moyen de transport alternatif (covoiturage, autobus, taxi communautaire, autobus scolaire) pour se rendre aux études;
- Pour les adeptes du covoiturage, près de 88 % d'entre eux sont passagers dans le véhicule d'autrui;
- Entre 17,7 % et 43,5 % de la population du BSL étudie dans une MRC autre que celle de son lieu de résidence.

D'une manière globale, on peut dire que malgré la présence de certains centres (CFP et CFA) en plusieurs points du territoire du BSL, ce qui limite la demande en transport collectif inter-MRC pour motif d'études, l'analyse des déplacements inter-MRC à cette fin démontre une autre situation. En effet, la spécialisation de certains centres de formation fait en sorte que des résidents d'une MRC doivent suivre des programmes de formation dans un établissement situé dans une MRC voisine.

3.4. La mobilité de la population pour motif de santé

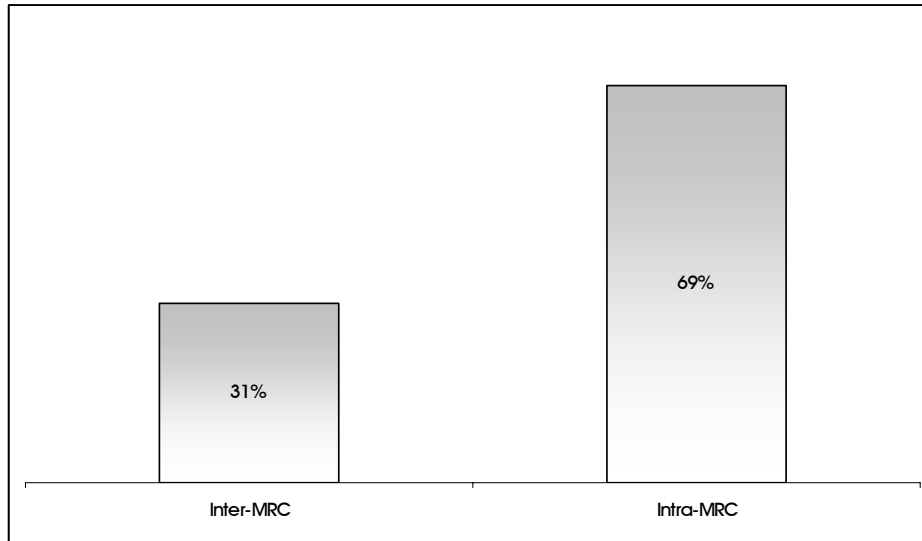
L'analyse des déplacements pour raison de santé est basée sur les données fournies par les services pré hospitaliers d'urgence de l'Agence de la santé et des services sociaux du Bas-Saint-Laurent. Les centres de santé et de services sociaux (CSSS) concernés par cette étude sont :

- Le Centre hospitalier régional du Grand-Portage (CSSS de Rivière-du-Loup);
- L'Hôpital Notre-Dame-de-Fatima (CSSS de Kamouraska);
- Le Centre hospitalier Notre-Dame-du-Lac (CSSS de Témiscouata);
- L'Hôpital régional de Rimouski (CSSS de Rimouski-Neigette);

- L'Hôpital de Matane (CSSS de Matane);
- Le Centre hospitalier d'Amqui (CSSS de La Matapédia).

Ces données ont permis de dresser le portrait de la mobilité de la population du BSL pour motif de santé selon leur origine, comme le montre la figure ci-après.

Figure 7
Portrait global de la mobilité de la population pour motif de santé



Sources : Innovation maritime, MSSS, Fichier Med-Écho, 2005-2006.

Ainsi, pour l'année 2005-2006, sur les 27 578 déplacements pour raison de santé, près de 31 % d'entre eux sont des déplacements inter-MRC. Le tableau suivant montre ces déplacements suivant la fréquentation des CSSS en fonction des MRC d'origine des usagers.

Tableau 9
Portrait de la mobilité inter-MRC pour motif de santé

	Kamouraska	La Matapédia	Matane	Rimouski-Neigette	Rivière-du-Loup	Témiscouata	Total
Kamouraska				0,2%	13,6%		13,8%
Les Basques	0,1%		0,0%	2,8%	9,4%	0,1%	12,4%
Matane		0,3%		11,6%	0,1%		11,9%
Matapédia			0,9%	13,7%	0,1%		14,7%
Mitis		0,4%	0,2%	28,0%	0,1%		28,7%
Rimouski-Neigette		0,3%	0,2%		0,5%	0,3%	1,4%
Rivière-du-Loup	0,3%			0,7%		0,2%	1,3%
Témiscouata	0,2%			1,8%	13,8%		15,8%
Total	0,5%	1,0%	1,4%	58,8%	37,7%	0,6%	100,0%

Sources : Innovation maritime, MSSS, Fichier Med-Écho, 2005-2006.

Le tableau 9 permet de constater la prédominance des MRC de Rimouski-Neigette et de Rivière-du-Loup comme principales destinations pour raison de santé, d'une part, et la non-réciprocité des flux de déplacements, d'autre part.

Par ailleurs, l'analyse plus approfondie de ces flux de déplacements révèle que :

- 98 % des visites à l'hôpital des résidents de La Mitis se font au CSSS de Rimouski-Neigette;
- 78 % des consultations médicales des résidents de la MRC Les Basques se font au CSSS de Rivière-du-Loup.

Faute de données plus détaillées, il faut supposer que le choix d'un établissement de santé situé en dehors de la MRC de résidence est dicté par la disponibilité des soins requis et non par la distance à parcourir.

Par ailleurs, on note une certaine similarité entre la proportion de visites à l'hôpital pour tout type de soins et la proportion de la population pour chaque MRC. Autrement dit, en moyenne chaque résident d'une MRC a fait au moins une visite à l'hôpital pour raison de santé au cours de l'année 2006.

Pour cette catégorie de déplacements, selon les résultats obtenus du sondage sur la mobilité de la population du BSL, les principales habitudes des personnes pour leurs déplacements inter-MRC sont les suivantes :

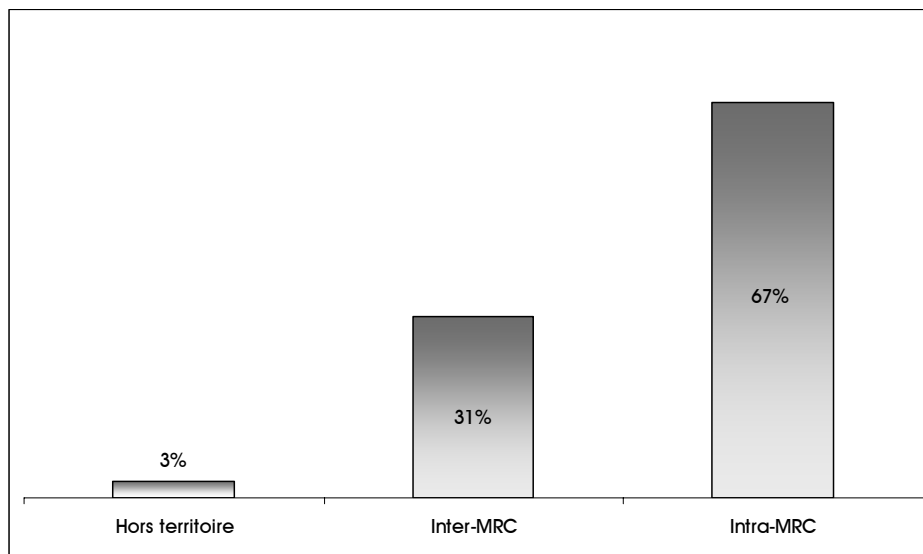
- Près de 12 % des personnes se déplacent au moins une fois par semaine pour cette catégorie de déplacements;
- Seulement 1,6 % de la population utilise un moyen de transport alternatif (covoiturage) pour ce type de déplacements;
- Pour les adeptes du covoiturage, l'alternance des véhicules utilisés prédomine.

D'une manière plus générale, on peut constater que malgré la couverture territoriale de ces centres de santé, on note des déplacements inter-MRC pour raison médicale. Cette situation s'explique par la spécialisation des services de soins offerts dans les divers établissements et la nécessité pour des résidents d'une MRC de trouver les services appropriés dans un établissement situé dans une autre MRC. Ce phénomène est confirmé par l'analyse des déplacements pour raison de santé, comme le montre le tableau 9.

3.5. La mobilité de la population pour d'autres motifs

Outre les divers motifs de déplacements étudiés dans les sections précédentes, la population du BSL se déplace également pour des motifs de culture, de loisirs, d'achats, d'activités sportives ou d'activités diverses. La figure ci-après montre le portrait global de la mobilité de la population du BSL pour ces motifs.

Figure 8
Portrait global de la mobilité de la population pour motifs de loisirs, culture, achats et autres



Sources : Innovation maritime, Sondage Info REsource, 2008.

Comme le montre ce graphique, près de 31 % des personnes qui se déplacent pour ces motifs effectuent des trajets inter-MRC. Le tableau ci-dessous montre le nombre de personnes qui se déplacent hebdomadairement, pour les raisons invoquées précédemment, d'une MRC du BSL à une autre de la région, selon leur origine et leur destination. Seulement 3 % environ des déplacements totaux pour les motifs concernés se font hors de l'une des huit MRC du BSL.

Sur la totalité des déplacements concernés par les motifs évoqués dans cette section, 53 % ont trait

aux achats, 35 % touchent des motifs sportifs, culturels ou de loisirs, le reste étant attribuable à diverses raisons.

Tableau 10
Portrait de la mobilité inter-MRC pour motifs de loisirs, culture, achats et autres

	Kamouraska	La Matapédia	La Mitis	Les Basques	Matane	Rimouski-Neigette	Rivière-du-Loup	Témiscouata	Total
Kamouraska				0,1%	0,9%	0,3%	12,4%	2,2%	15,9%
La Matapédia			1,1%		1,8%	4,3%			7,2%
La Mitis		0,9%			0,1%	31,3%			32,4%
Les Basques						5,8%	5,8%	0,7%	12,2%
Matane		0,1%	0,7%			2,2%			3,0%
Rimouski-Neigette		0,5%	3,7%	0,4%	0,8%		0,4%	0,3%	6,1%
Rivière-du-Loup	1,3%			1,6%		1,4%		2,0%	6,3%
Témiscouata		0,1%				0,4%	16,3%		16,8%
Total	1,3%	1,7%	5,4%	2,1%	3,7%	45,8%	34,9%	5,1%	100,0%

Sources : Innovation maritime, Sondage Info RE\$source, 2008.

L'analyse des données de ce tableau montre que :

- Environ 45,8 % des déplacements inter-MRC se font à destination de la MRC de Rimouski-Neigette contre 34,9 % pour la MRC de Rivière-du-Loup;
 - C'est dans les MRC de Matane, de Rimouski-Neigette, de Rivière-du-Loup et de La Matapédia que l'on trouve le moins de personnes qui se déplacent vers d'autres MRC pour les raisons visées par cette section;
 - La MRC de La Mitis est la principale génératrice de déplacements avec 32,4 % des déplacements totaux inter-MRC.

Selon les résultats obtenus du sondage sur la mobilité de la population du BSL, les principales habitudes de déplacement de la population pour des motifs culturels, de loisirs, d'achats ou motifs divers sont les suivantes :

- L'utilisation des véhicules personnels prédomine dans les déplacements concernés (près de 95 % des déplacements pour achats, culture, loisirs, activités sportives);
- Le taux d'utilisation des moyens de transport alternatifs (covoiturage, autobus, taxi communautaire, autobus scolaire) reste très faible, soit 5 % pour les achats, 6 % pour les activités sportives, de culture ou de loisirs et 2 % pour les autres motifs;
- Pour les adeptes des moyens de transport alternatifs, environ 14 % d'entre eux utilisent leur propre véhicule pour faire du covoiturage, alors que près de 66 % d'entre eux voyagent avec d'autres pour leurs déplacements pour l'un des motifs visés par cette section.

4. La demande potentielle de transport collectif inter-MRC

4.1. La distribution des déplacements

La demande potentielle de transport collectif inter-MRC peut être classée selon les quatre motifs traités dans le chapitre précédent :

- Les déplacements aux fins de travail;
- Les déplacements des étudiants résidant dans les MRC autres que l'établissement scolaire fréquenté et qui habitent à moins de 50 kilomètres de celui-ci; au-delà de cette distance, nous faisons l'hypothèse que les étudiants maximisent leur utilité en s'hébergeant sur le lieu même de leur formation ou à proximité, ce qui évite des déplacements quotidiens inter-MRC.
- Les déplacements aux fins de santé;
- Les déplacements pour autres motifs qui englobent les déplacements pour des motifs culturels, de loisirs, d'achats.

Tableau 11
Déplacements inter-MRC

Motif	Déplacements quotidiens
Travail	4 810
Études	269
Santé	40
Loisirs, culture et achats	4 523
Total	9 642

Sources : Innovation maritime, Info REsource, divers.

Le tableau précédent montre que la grande majorité des déplacements quotidiens inter-MRC est générée par le travail. Les loisirs, la culture et les achats sont les motifs qui viennent en deuxième. Les motifs d'études et de santé viennent loin derrière. Pour les déplacements relatifs aux loisirs, à la culture et aux achats, il a fallu extrapoler la demande journalière à partir de données fournies par l'échantillon du sondage. Pour les motifs de santé et d'études, les données proviennent directement des inscriptions aux établissements visés. Les données relatives aux déplacements de travailleurs proviennent du recensement de 2006.

Tableau 12
Déplacements par type d'occupation

	Travail	Études	Loisirs, culture et achats	Total
Étudiant		2,8%	3,7%	6,5%
Personne au foyer			2,8%	2,8%
Retraité			15,0%	15,0%
Sans emploi			0,5%	0,5%
Travailleur à temps partiel	6,8%		4,8%	11,6%
Travailleur à temps plein	32,0%	0,7%	19,9%	52,6%
Travailleur autonome	3,5%		7,5%	11,0%
Total	42,3%	3,5%	54,2%	100,0%

Sources : Innovation maritime, Info REsource.

Le tableau ci-dessus montre que ce sont les travailleurs qui génèrent la majorité des déplacements inter-MRC dans la région du BSL. Par ailleurs, les loisirs, la culture et les achats sont les motifs les plus souvent évoqués, suivis de près par le travail. Cette situation peut s'expliquer par le fait que le sondage considère ce motif de déplacement pour toutes les catégories des personnes qui ont répondu au questionnaire. Cela fait en sorte que certains répondants ont fourni des données pour plus d'un motif de déplacement. En effet, un travailleur répond non seulement pour son travail mais également pour ses loisirs. Les déplacements pour motif de santé ne sont pas compilés dans ce tableau puisqu'ils ne faisaient pas partie du sondage.

Étonnamment, la portion des déplacements pour loisirs, culture et achats au tableau 12 est supérieure à celle du tableau 11. Cela s'explique par la différence des sources de données. Toutefois, l'ordre de grandeur des résultats est similaire et n'influence pas les tendances sur la demande en transport.

4.2. La proportion d'utilisateurs potentiels d'un service de transport collectif

Les résultats du sondage ont permis également de mettre en évidence les proportions de la population utilisant un service de transport collectif inter-MRC selon différentes fréquences. L'extrapolation de ces proportions au niveau de la population totale du BSL est donnée dans le tableau suivant pour un niveau de confiance de 99 %.

Tableau 13
Proportion d'utilisateurs potentiels du transport collectif

Intention d'utilisation	Limite inférieure	Limite supérieure
Tous les jours ou régulièrement	15,3%	20,2%
À l'occasion	38,8%	45,1%
Jamais	35,7%	42,0%
Indécis	0,7%	2,2%

Sources : Innovation maritime, divers.

D'une manière générale, ce tableau montre que l'intention d'utilisation du transport collectif est très polarisée. En effet, plus de la moitié des répondants est disposée à l'utiliser alors que l'autre n'en a pas du tout l'intention. Il n'y a que très peu d'indécis qui pourraient être facilement convaincus d'utiliser le transport collectif.

Pour ce qui est des utilisateurs potentiels, leur répartition par MRC est reflétée dans le tableau suivant.

Tableau 14
Proportion d'utilisateurs potentiels par MRC

Utilisateurs potentiels	Limite inférieure	Limite supérieure
Kamouraska	56,9%	63,1%
La Matapédia	50,9%	57,1%
La Mitis	58,9%	65,1%
Les Basques	44,4%	50,6%
Matane	57,9%	64,1%
Rimouski-Neigette	68,9%	75,1%
Rivière-du-Loup	58,4%	64,6%
Témiscouata	56,4%	62,6%

Sources : Innovation maritime, divers.

En excluant les indécis, en moyenne entre 56,5 % et 62,8 % des résidents du BSL peuvent être considérés comme des utilisateurs potentiels d'un service de transport collectif, si ce dernier répond exactement à leurs besoins. L'observation de ce tableau permet de constater que c'est dans la MRC de Rimouski-Neigette que l'on trouve la plus forte proportion d'utilisateurs potentiels en termes relatifs (entre 68,9 % et 75,1 % de la population totale de cette MRC). Bien que la population de cette MRC soit celle qui se déplace le moins hors de son territoire, il demeure que le poids démographique de cette MRC suscite le plus fort potentiel d'utilisateurs.

4.3. La fréquence et la régularité des déplacements

Le portrait de la fréquence et de la régularité des déplacements de la population du BSL selon les

différentes catégories de motifs de déplacements évoqués dans les sections antérieures a été établi sur la base des résultats du sondage effectué sur un échantillon de 1 600 personnes.

Tableau 15
Fréquence d'utilisation du service

Fréquence d'utilisation ⁽¹⁾	Limite inférieure	Limite supérieure
1	15,0%	22,5%
2	13,9%	21,2%
3	8,9%	15,1%
4	4,4%	9,2%
5	10,1%	16,7%
6	0,7%	3,4%
7	0,3%	2,5%
8	0,1%	2,1%
10	4,5%	9,3%
1 à 2 par mois	16,2%	23,9%

⁽¹⁾ par semaine à moins d'indication contraire

Sources : Innovation maritime, divers.

Ainsi, le taux moyen d'utilisation du service varie entre 3 et 4 fois par semaine. Cet intervalle du taux d'utilisation est représentatif pour chacune des MRC.

4.4. Les équipements de transport souhaités par les utilisateurs

Au cours du sondage, le comportement des clients potentiels a été examiné face à trois différents types de véhicules qui pourraient être utilisés pour le service de transport collectif inter-MRC, soit l'autobus scolaire, le véhicule adapté et le taxi communautaire. D'une manière générale, environ 36 % de la population est réticente à utiliser l'un ou l'autre de ces types de véhicule dans le transport collectif inter-MRC. Les principales appréciations des consommateurs potentiels par rapport à chacun de ces types de véhicule sont récapitulées dans le tableau ci-après.

Tableau 16
Comportement des utilisateurs face aux équipements

Véhicule utilisé	D'accord			Pas d'accord		
	Limite inférieure	Limite supérieure	Médiane	Limite inférieure	Limite supérieure	Médiane
Autobus scolaire	48,3%	57,8%	53,0%	41,4%	50,9%	46,1%
Transport adapté	58,1%	67,3%	62,7%	30,5%	39,7%	35,1%
Taxi communautaire	64,2%	73,1%	68,6%	24,8%	33,5%	29,1%

Sources : Innovation maritime, divers.

Comme on peut le constater, en moyenne 46,1 % des consommateurs potentiels du service de transport collectif sont défavorables quant à l'utilisation de l'autobus scolaire comme moyen de

transport collectif inter-MRC.

Ce tableau indique également que le taxi communautaire semble être le moyen de transport qui obtient le plus d'adhérents.

4.5. Les conditions d'utilisation du transport collectif

Le sondage a permis de cerner les consommateurs potentiels d'un service de transport collectif dans la région du BSL ainsi que les conditions d'utilisation d'un tel service par ces derniers. D'après les résultats de ce sondage, les conditions d'utilisation du transport collectif par les consommateurs potentiels peuvent être regroupées selon quatre critères principaux : horaire, trajet, qualité du service et tarif¹⁰. Le tableau ci-dessous montre les critères qui sont privilégiés par les utilisateurs potentiels du service dans la population du BSL.

Tableau 17
Conditions d'utilisation par les consommateurs

Conditions d'utilisation	Limite inférieure	Limite supérieure
Horaire	47,2%	54,6%
Trajet	15,1%	22,5%
Indécis	10,5%	18,0%
Tarif	6,4%	13,8%
Qualité du service	2,3%	9,7%

Sources : Innovation maritime, Info RESsource.

Comme on peut le constater, les horaires et les trajets sont parmi les conditions les plus importantes aux yeux des consommateurs pour qu'ils utilisent éventuellement le service. En effet, l'extrapolation des résultats du sondage à l'échelle de la population du BSL permet de constater entre autres qu'entre 47,2 % et 54,6 % de la population totale du BSL considère que les horaires sont primordiaux, alors qu'entre 15,1 % et 22,5 % indique le trajet proposé par le service comme étant la condition primordiale d'utilisation. Étonnamment, le poids attribué au tarif du service est relativement faible.

Un autre facteur important à l'analyse des résultats sur les conditions d'utilisation du service est le fort pourcentage des personnes qui ont répondu au questionnaire comme étant des utilisateurs potentiels mais qui sont encore indécis quant aux critères d'utilisation.

10. Le détail de ces critères est donné à l'annexe 7.

4.6. Les perspectives d'évolution de la demande

En se basant sur la demande quotidienne estimée à 9 642 déplacements (tableau 11) d'une part et de l'évolution prévisionnelle de la démographie de la région du BSL d'autre part, le portrait de l'évolution de la demande future en transport inter-MRC peut être représenté dans le tableau ci-après.

Tableau 18
Demande prévisionnelle en transport inter-MRC

Années	2008	2011	2016	2021	2026
Population	201 642	196 753	193 601	190 451	186 599
Déplacements	9 642	9 408	9 258	9 107	8 923

Sources : Innovation maritime, divers.

Comme on peut le constater, la demande future en transport inter-MRC affiche une tendance baissière, résultant de la diminution de la population de la région. Entre 2011 et 2026, le taux de décroissance de cette demande est de l'ordre de -0,34 % annuellement.

5. L'offre de transport

Au Bas-Saint-Laurent, plusieurs entreprises offrent des services de transport de personnes. Que ce soit du transport scolaire, adapté, urbain ou interurbain, ces entreprises doivent détenir un permis de la Commission des transports du Québec.

5.1. Le transport individuel

Les données obtenues de la Société de l'assurance automobile du Québec montrent que 54 % des titulaires de permis de conduire du BSL sont des hommes, contre 46 % pour les femmes. De plus, entre 2001 et 2006, le taux de croissance du nombre de titulaires de permis de conduire était de 3,4 %, soit une hausse moyenne annuelle de 0,6 % environ.

L'analyse des données sur l'évolution du parc automobile de la région du BSL montre une croissance du nombre des véhicules immatriculés dans la région, soit une hausse annuelle moyenne de 1,40 % (117 209 véhicules en 2001 contre 127 053 véhicules en 2006). La plus forte augmentation concerne la proportion des camions légers (2,42 % en moyenne), alors que les autobus sont en baisse (-1,11 % en moyenne), comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 19
Évolution du parc automobile du Bas-Saint-Laurent de 2001 à 2006

Années	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Automobile	76 743	77 206	78 775	80 131	80 448	80 806
Camion léger	39 783	40 791	42 250	42 984	44 061	45 553
Taxi	116	121	117	118	121	125
Autobus	90	83	90	103	95	84
Autobus scolaire	477	459	482	484	474	485
Total	117 209	118 660	121 714	123 820	125 199	127 053

Sources : SAAQ, Innovation maritime.

Par ailleurs, la proportion des véhicules qui sont utilisés pour la promenade est restée sensiblement la même tout au long de la période considérée, variant entre 89 % et 90 %, comme le montre le tableau 20. On note cependant une légère hausse annuellement, qui est de l'ordre de 1,5 % en moyenne.

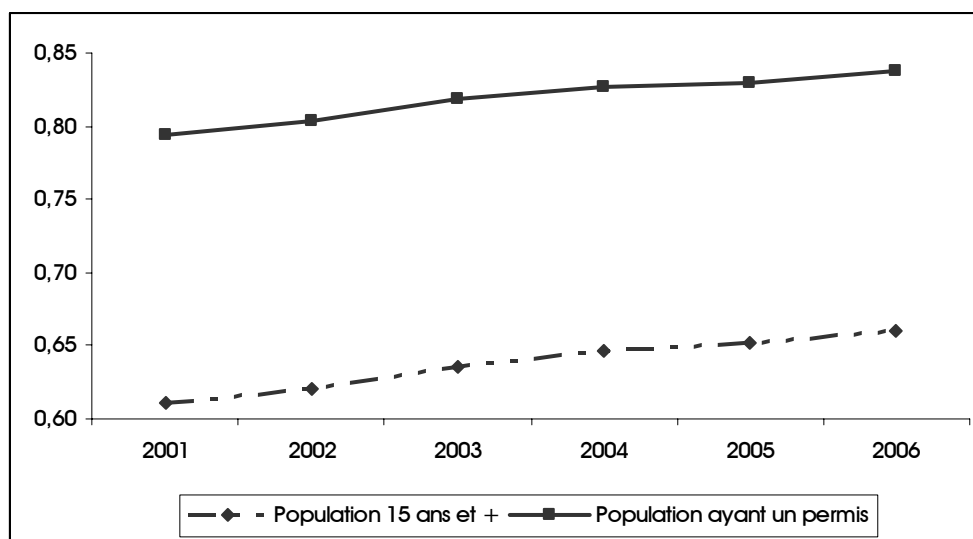
Tableau 20
Évolution des véhicules de promenade au Bas-Saint-Laurent de 2001 à 2006

Années	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Total véhicules promenade	104 700	106 242	108 823	110 979	112 103	113 851
Total véhicules promenade	117 209	118 660	121 714	123 820	125 199	127 053
Proportion (%)	89,3	89,5	89,4	89,6	89,5	89,6

Sources : SAAQ, Innovation maritime.

La forte augmentation du parc de véhicules individuels pourrait être un frein au développement du transport collectif. Aussi, il est intéressant de comparer l'évolution du parc de véhicules individuels avec l'évolution de la population.

Figure 9
Évolution du parc de véhicules individuels par personne de 15 ans et plus



Sources : SAAQ, Innovation maritime.

Comme le montre la Figure 9, on note une tendance haussière de la proportion de véhicules par personne dans la région du BSL. Cette tendance est identique aussi bien pour les personnes de 15 ans et plus que pour les titulaires de permis de conduire. Cette augmentation est de l'ordre de 1 % annuellement en moyenne. De plus, le taux de croissance est presque identique pour chaque MRC, comme le montrent les tableaux suivants.

Tableau 21
Nombre de véhicules par personne de 15 ans et plus

Municipalités	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Moyenne
Kamouraska	0,608	0,619	0,637	0,644	0,641	0,652	0,633
La Matapédia	0,608	0,620	0,632	0,645	0,649	0,659	0,635
La Mitis	0,603	0,607	0,621	0,638	0,645	0,655	0,627
Les Basques	0,620	0,625	0,642	0,650	0,660	0,667	0,644
Matane	0,615	0,621	0,637	0,648	0,658	0,670	0,641
Rimouski-Neigette	0,608	0,621	0,632	0,642	0,644	0,652	0,633
Rivière-du-Loup	0,616	0,630	0,647	0,659	0,666	0,671	0,648
Témiscouata	0,613	0,625	0,638	0,649	0,650	0,656	0,638
Moyenne	0,611	0,621	0,636	0,647	0,652	0,660	0,637

Sources : SAAQ, Innovation maritime.

L'analyse portant sur l'évolution du parc de véhicules individuels révèle que depuis 2001, on compte en moyenne 0,64 véhicule par personne de 15 ans et plus (soit environ 2 personnes pour un véhicule).

Par ailleurs, comme le montre le tableau suivant, pour la même période, les personnes titulaires d'un permis de conduire possèdent en moyenne 0,82 véhicule.

Tableau 22
Proportion de véhicules par personne titulaire d'un permis de conduire

Municipalités	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Moyenne
Kamouraska	79,6%	80,3%	82,0%	82,4%	81,9%	83,4%	81,6%
La Matapédia	79,4%	82,7%	83,5%	84,7%	84,8%	85,5%	83,4%
La Mitis	80,4%	80,8%	82,7%	84,2%	84,9%	86,0%	83,1%
Les Basques	79,3%	80,1%	81,7%	81,5%	82,0%	82,4%	81,1%
Matane	79,1%	79,0%	80,6%	81,3%	82,2%	83,0%	80,8%
Rimouski-Neigette	78,1%	78,9%	80,1%	80,7%	80,9%	81,6%	80,0%
Rivière-du-Loup	79,1%	80,4%	82,2%	82,9%	83,2%	83,6%	81,9%
Témiscouata	80,0%	81,0%	82,4%	83,6%	83,3%	84,4%	82,4%
Moyenne	79%	80%	82%	83%	83%	84%	82%

Sources : SAAQ, Innovation maritime.

Cette hausse du nombre de véhicules par personne peut donc avoir un effet négatif sur le développement du transport collectif. En effet, l'achat d'un véhicule personnel peut être un facteur de dissuasion pour une personne à utiliser davantage le transport collectif, à moins d'y être contraint par des facteurs exogènes tels que la hausse du prix du carburant, la mise en place de systèmes de péage, de taxes environnementales ou de taxes sur le carbone.

5.2. Répartition des détenteurs de permis de transport dans le Bas-Saint-Laurent

Au Bas-Saint-Laurent, plusieurs entreprises et quelques particuliers détiennent des permis de transport par autobus ou par taxi. Pour le transport par autobus, il existe différents types de permis. Que ce soit

le transport interurbain, aéroportuaire ou scolaire, la plupart des permis sont explicites quant aux domaines de validité. Quant à lui, le transport par abonnement autorise le titulaire « (...) à fournir à une clientèle indiquée à son permis un service régulier de transport pour l'exercice d'activités communes de cette clientèle vers des endroits indiqués à son permis » (L.R.Q., c. T-12, r.21.2).

Tableau 23
Titulaires de permis par MRC

	Kamouraska	La Matapédia	La Mitis	Les Basques	Matane	Rimouski-Neigette	Rivière-du-Loup	Témiscouata	Total
Taxi - Régulier	12	6	13	3	14	47	15	14	124
Taxi - Restreint			2				1		3
Transport aéroportuaire	3		1				1		5
Transport interurbain	1	2	7		14	8	3	1	36
Transport nolisé	32	42	68	39	21	42	20	39	303
Transport par abonnement	5	28	24	25	25	30	17	18	172
Transport scolaire	10	15	18	9	11	24	10	7	104
Transport touristique	7		7	1	1	9	3	5	33
Transport urbain					1				1
Total	70	93	140	77	87	160	70	84	781

Sources : CTQ, Innovation maritime.

Le Tableau 23 montre le nombre d'entreprises possédant un permis de transport de personnes pour chaque combinaison de type de permis et par territoire autorisé. En ce qui concerne le transport par taxi, un seul véhicule est attaché à un titulaire de permis. La figure montre donc le nombre de taxis disponibles dans chacune des MRC. Pour ce qui est du transport par autobus, chaque titulaire peut exploiter un ou plusieurs autobus de différentes catégories sur un même territoire.

5.3. Les offres de transport collectif et adapté dans la région du BSL

Le développement du transport collectif dans les différentes MRC de la région du BSL est rendu possible grâce au financement conjoint du ministère des Transports du Québec, des municipalités, des MRC et des usagers. Deux programmes distincts du MTQ financent le transport collectif et le transport adapté. Toutefois, les organismes mandataires combinent les services de transport collectif avec ceux du transport adapté. Dans le cadre du programme pour le transport collectif, pour chaque dollar investi à cette fin par les MRC et les usagers, le ministère des Transports du Québec injecte le double, jusqu'à concurrence de 100 000 \$ annuellement.

Actuellement, le MTQ mandate les MRC pour organiser le transport adapté et collectif sur leur territoire. Toutefois, les programmes actuels ne favorisent pas le développement du transport inter-MRC de manière explicite. En effet, les organismes délégués pour l'organisation du transport doivent conclure une entente bilatérale avec la MRC ou la municipalité voisine, afin d'assurer un financement adéquat. Dans certains cas, il arrive que des municipalités d'une MRC s'opposent à de telles ententes.

Ces dernières craignent de favoriser les commerces des municipalités voisines au détriment des leurs.

Le tableau ci-dessous montre le portrait des services de transport adapté et de transport collectif qui ont été offerts par les différents organismes délégués dans les différentes MRC de la région du BSL.

Tableau 24¹¹
Portrait du transport adapté et collectif dans le BSL en 2007

	Kamouraska	La Matapédia	La Mitis	Les Basques	Matane	Rimouski-Neigette*	Rivière-du-Loup	Témiscouata
Motif de déplacement								
Travail	72%	60%	51%	8%	nd	70%	42%	3%
Études	3%	13%	9%	62%	nd	20%	15%	37%
Santé	2%	12%	13%	3%	nd	nd	15%	4%
Autre	23%	15%	27%	27%	nd	10%	28%	56%
Nombre de déplacements								
Transport adapté intra-MRC	32 221	17 088	45 128	16 814	nd	75 908	14 095	10 374
Transport adapté hors-MRC	557			68	nd		106	109
Transport collectif intra-MRC	4 031	695	1 730	9 029	4 455	95 030	8 978	1 413

*Transport en commun par Taxibus.

Sources : Innovation maritime, MTQ, divers.

Rimouski-Neigette est la seule MRC qui n'a pas de service de transport collectif sur son territoire. Elle est également la seule qui offre un service de transport en commun par Taxibus. Les données présentées pour cette MRC portent donc sur le service Taxibus qui se limite à l'agglomération de Rimouski.

En plus de ce portrait ponctuel, comme le montre le tableau ci-après, l'achalandage du transport collectif, en termes de nombre de déplacements dans les différentes MRC, affiche une tendance haussière. Cette tendance est généralisée dans toutes les MRC de la région, à l'exception de celle de Témiscouata.

Tableau 25
Évolution du nombre de déplacements pour le transport collectif dans le BSL

	2003	2004	2005	2006	2007	2008*
Kamouraska	-	-	1 525	3 642	4 031	5 897
La Matapédia	502	466	961	754	695	1 500
La Mitis	-	-	-	424	1 374	3 000
Les Basques	911	1 017	2 308	3 463	3 240	3 130
Matane	4 148	4 780	5 657	6 251	4 455	5 500
Rimouski-Neigette**	77 498	81 233	83 315	90 156	95 030	109 000
Rivière-du-Loup	6 245	6 455	7 225	8 071	8 972	9 500
Témiscouata	1 609	2 786	4 360	2 482	1 455	1 300
Total	90 913	96 737	105 351	115 243	119 252	138 827

*Estimation

**Transport en commun par Taxibus

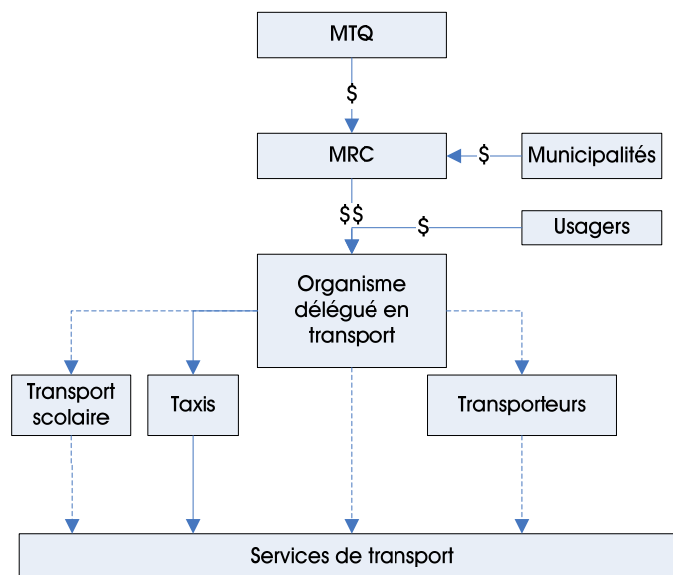
Sources : Innovation maritime, MTQ.

11. Ce tableau compile des informations obtenues de différentes sources. Certaines données sont approximatives puisqu'elles se basent parfois sur des appréciations des personnes rencontrées.

La MRC de Témiscouata a eu des problèmes de financement du transport collectif ces dernières années. Ainsi, l'organisme de transport a dû interrompre les services en cours d'année à la suite de l'épuisement des budgets disponibles. Cette interruption a eu des conséquences sur la fiabilité du service aux yeux des utilisateurs.

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif se subdivise en deux volets. Le premier s'adresse aux MRC et le second aux CRÉ. Dans les deux cas, le programme stipule que les fonds doivent être utilisés pour organiser, gérer et planifier le transport régional sur leur territoire respectif. La figure suivante montre l'interaction entre les différents acteurs visés dans l'organisation et le financement de l'offre de transport dans une MRC.

Figure 10
Structure du transport adapté et collectif



Source : Innovation maritime.

Le MTQ verse les fonds à la MRC qui est mandatée pour l'organisation du transport sur son territoire. Par la suite, la MRC délègue l'organisation du transport collectif à un organisme de transport. Cet organisme est souvent le même que celui qui s'occupe du transport adapté sur le territoire. Par la suite, les organismes délégués coordonnent les services de transport pour répondre aux demandes relatives aux deux services.

Pour offrir le service, certains organismes délégués possèdent des autobus alors que d'autres font affaire avec un transporteur. Dans tous les cas, les organismes délégués concluent des ententes avec les compagnies locales de taxi pour effectuer les transports. Il arrive même que des ententes avec la commission scolaire fassent en sorte d'inclure l'offre de service de transport collectif aux circuits de

transport scolaire.

En gérant les fonds reçus du MTQ et ceux des municipalités, la majorité des MRC offrent les services touchant uniquement leur territoire. Pour qu'un service inter-MRC soit mis sur pied, les MRC concernées préfèrent s'entendre afin de partager le financement du service. Actuellement, les réseaux de transport s'organisent autour de la principale municipalité de la MRC. Lorsque la division du territoire l'impose, il arrive que des municipalités d'une MRC s'entendent avec la MRC voisine. On en trouvera exemple pour la MRC de Kamouraska.

Lorsque vient le temps d'offrir un service de transport entre deux pôles de deux MRC différentes, les questions de protectionnisme économique surgissent. En effet, les villes comme Cabano, Mont-Joli, Trois-Pistoles et La Pocatière peuvent craindre un exode des consommateurs vers les pôles régionaux majeurs que sont Rivière-du-Loup et Rimouski.

Les sections suivantes décrivent comment s'organise le transport des personnes sur les territoires des différentes MRC.

5.3.1. MRC de Kamouraska

Dans la MRC de Kamouraska, le transport collectif et le transport adapté ont été délégués à l'organisme Trans-Apte. Compte tenu de leur proximité géographique avec la ville de Rivière-du-Loup, les municipalités de Saint-Alexandre et de Saint-André ne participent pas au programme de transport avec la MRC de Kamouraska, et sont plutôt intégrées au programme de transport collectif et adapté de la MRC de Rivière-du-Loup. L'organisme a également conclu une entente spéciale avec la municipalité de Saint-Roch-des-Aulnaies (MRC de L'Islet) pour assurer une liaison desservant la population de cette municipalité.

Pour les municipalités qui participent au programme, la majorité des déplacements se font vers La Pocatière, excepté les déplacements pour des raisons médicales qui se font à destination de Rivière-du-Loup.

L'organisme constate qu'au fil des ans, le service de transport collectif connaît une hausse constante de l'achalandage. Il compte parmi sa clientèle une majorité de travailleurs mais également des étudiants pour leurs activités parascolaires. Il est à noter que les travailleurs constituent la clientèle régulière de l'organisme avec des trajets fixes. Ce service est rendu possible grâce aux diverses ententes conclues par Trans-Apte avec les transporteurs scolaires et les services de taxi pour le transport collectif. Selon le responsable de l'organisme, cette hausse de l'achalandage peut

s'expliquer par la prise de conscience de l'importance de l'environnement auprès des travailleurs qui choisissent le transport collectif au détriment du transport individuel, évitant ainsi l'achat d'un deuxième véhicule.

Pour la MRC de Kamouraska, la municipalité de Saint-Pascal est un pôle important en tant qu'émetteur de la demande, aussi bien pour le transport adapté que pour le transport collectif. Pour ce qui est de la répartition budgétaire, le MTQ pourvoit au service à hauteur de 75 % du budget annuel de fonctionnement, le reste étant partagé entre la MRC et les usagers respectivement à hauteur de 20 % et 5 %.

Pour le transport adapté et collectif, l'organisme applique un système de tarification au kilométrage parcouru. De plus, pour pouvoir bénéficier d'un service de transport, les usagers membres doivent faire une réservation 24 heures à l'avance.

5.3.2. MRC de La Matapédia

Dans cette MRC, le transport adapté et collectif est délégué à La Caravelle inc. Pour offrir les services de transport sur le territoire, l'organisme a des ententes avec des compagnies de taxi ainsi qu'avec un transporteur par autobus. Le service de transport est offert tous les jours de 7 h à 23 h. La majorité des déplacements sont reliés au travail. Par ailleurs, plus de 75 % de la clientèle bénéficie régulièrement des services de transport.

Comparativement au transport adapté, le transport collectif demeure une portion marginale par rapport à l'ensemble des déplacements. Comme pour les autres MRC, l'offre en transport collectif est combinée à celle du transport adapté.

5.3.3. MRC de La Mitis

Dans la MRC de La Mitis, le transport collectif et le transport adapté ont été délégués à Transport adapté La Roue de Vie. Outre les ententes conclues avec les transporteurs scolaires et les compagnies de taxi pour réaliser son mandat, cet organisme a à sa disposition un minibus adapté en plus de quatre bus adaptés fournis par le contractant.

Le service de transport collectif dans la MRC de La Mitis a connu une forte hausse de l'achalandage depuis le début des opérations en 2006. En effet, comptant quelque 424 déplacements à ses débuts, l'organisme prévoyait réaliser un chiffre record de 3 000 déplacements pour l'année 2008.

Malgré la demande exprimée de plus en plus par des usagers pour des déplacements inter-MRC, l'offre de service de l'organisme est confinée dans ses limites territoriales faute d'obtenir le financement adéquat de la part des MRC concernées. Selon la responsable de l'organisme, en l'absence de cette contribution gouvernementale ou municipale, le coût réel du service serait exorbitant et ne serait pas à la portée de la population.

Afin de bénéficier du service de transport collectif offert par l'organisme Transport adapté La Roue de Vie, toutes les personnes doivent entre autres :

- Détenir une carte de membre au coût de 5 \$ renouvelable annuellement;
- Demeurer dans la MRC de La Mitis;
- Être autonomes et non admissibles à un transport adapté;
- Payer les frais de déplacement de 3 \$ à l'embarquement;
- Effectuer leur réservation 24 heures à l'avance et cela avant 12 h du lundi au vendredi.

5.3.4. MRC Les Basques

Pour le territoire des Basques, c'est le Transport collectif des Basques qui est l'organisme délégué par la MRC pour assurer le transport adapté et le transport collectif. Hormis les municipalités de la MRC, l'organisme dessert également la municipalité de Saint-Cyprien, qui fait partie de la MRC de Rivière-du-Loup. Comme dans les autres MRC, l'offre en transport collectif est combinée à celle du transport adapté.

Pour assurer sa prestation, l'organisme dispose de quatre autobus en régie. Il a toutefois conclu une entente avec la compagnie de taxi de la région pour les déplacements éloignés ou ceux qui ne justifient pas la mobilisation d'un autobus pour des raisons de coût. De plus, l'organisme a conclu une entente avec la commission scolaire qui couvre la MRC pour offrir les places disponibles sur les parcours des autobus scolaires aux utilisateurs potentiels du transport collectif.

En raison de l'importance des activités de formation des adultes, plus de 60 % des déplacements du transport adapté sont effectués pour des raisons d'études. Outre ce motif, le service de l'organisme est également utilisé par la majorité pour des raisons de santé. Dans le cas du transport collectif, les personnes âgées constituent la majorité de la clientèle.

Dans l'organisation du service, Trois-Pistoles joue un rôle de point central aussi bien pour le transport collectif que pour le transport adapté. Les trajets et les horaires sont établis selon la demande.

L'organisme applique une tarification en fonction des kilomètres parcourus. Selon les données fournies par les responsables de l'organisme, les usagers participent au financement des transports à hauteur de 25 % et 10 % respectivement pour le transport collectif et le transport adapté.

L'offre de service est disponible du lundi au vendredi, entre 7 h et 17 h. Pour bénéficier du service de transport collectif, les utilisateurs doivent détenir une carte de membre valide. Par ailleurs, tous les utilisateurs doivent effectuer une réservation au moins 24 heures à l'avance (au plus tard à 16 h la veille), sauf pour les déplacements pour des raisons médicales.

5.3.5. MRC de Matane

Dans cette MRC, c'est Transport Ajusté 2000 qui assure le transport collectif des personnes. Le service est offert à même les places disponibles à bord des véhicules de transport scolaire et adapté. Outre les autobus, les taxis sont également mis à contribution pour le transport adapté, ce qui permet à l'organisme d'offrir des places disponibles pour le transport collectif. L'autobus de transport adapté réalise 76 % des déplacements, suivi par le transport scolaire avec 14 % et les taxis avec 10 %.

Comme pour l'ensemble des autres services, le bénéficiaire doit être membre et réserver son transport au moins 24 heures à l'avance. Il est possible de réserver plusieurs voyages à l'avance. Ce système favorise les utilisateurs réguliers qui peuvent ainsi planifier leurs déplacements. En 2003, 75 % des déplacements étaient liés au travail. Suivaient ensuite les raisons de santé avec 22 % des déplacements. Les loisirs et les études représentaient moins de 3 % des déplacements.

L'organisme offre un service qui se veut le plus universel possible tout en maximisant les infrastructures déjà en place. Cette approche vise à briser l'isolement tout en s'adressant à un bassin élargi de la population. La clientèle est majoritairement constituée de femmes.

5.3.6. MRC de Rivière-du-Loup

Pour la MRC de Rivière-du-Loup, c'est Transport Vas-Y qui est l'organisme mandaté pour le transport adapté et le transport collectif. L'offre de service couvre toutes les municipalités de la MRC, à l'exception des municipalités de Saint-Cyprien, de Saint-François-de-Viger et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. Comme on l'a vu plus avant, l'organisme offre également un service de transport adapté et de transport collectif auprès des municipalités de Saint-Alexandre et de Saint-André, situées dans la MRC de Kamouraska. Cette offre de service est rendue possible grâce à une entente avec l'Association des personnes handicapées de l'est de Kamouraska.

Pour assurer son offre de service, l'organisme dispose de deux autobus qui sont utilisés à temps plein, en plus d'un autre véhicule qui est utilisé occasionnellement. Par ailleurs, l'organisme peut compter sur les compagnies de taxi avec lesquelles il a conclu une entente pour couvrir les besoins qu'il ne peut lui-même satisfaire.

Malgré une entente avec la commission scolaire, l'organisme n'arrive pas à vendre le service de transport à même les places disponibles dans les autobus scolaires. Selon les responsables de l'organisme, ce blocage est lié d'une part à la réticence de la population quant à l'utilisation des autobus jaunes et d'autre part à l'appréhension des chauffeurs à laisser monter des personnes appartenant à certaines catégories de la population à cause de mauvaises expériences vécues dans le passé.

Comme dans les autres MRC, le transport collectif est offert en complémentarité avec le transport adapté. Le service est disponible du lundi au vendredi entre 6 h 30 et 21 h 15, et le samedi entre 11 h et 17 h. Les trajets et les horaires peuvent varier en fonction de la demande. Pour bénéficier du service, les utilisateurs doivent réserver avant des heures prédéterminées en plus de détenir une carte de membre valide pour le transport collectif.

Par rapport à l'année 2007, les responsables de l'organisme prévoient une hausse de l'achalandage de l'ordre de 26 %. L'observation du portrait des utilisateurs pour les années 2007 et 2008 permet de constater que la clientèle du transport collectif, qui constitue en moyenne 42 % de la clientèle totale, utilise ce service pour les déplacements liés au travail et à la santé. Pour ce qui est du transport adapté, il est principalement utilisé pour les déplacements liés aux loisirs.

Si le transport adapté est offert avec un service de porte à porte, le transport collectif quant à lui est offert au départ et à destination des points d'arrêt spécifiques indiqués par des panneaux. Contrairement à certaines MRC, l'organisme applique une tarification fixe pour ses services, qui est de 2 \$ et de 3 \$ par trajet respectivement pour le transport adapté et le transport collectif.

5.3.7. MRC de Témiscouata

Pour la MRC de Témiscouata, c'est Transport Roulamil qui est l'organisme délégué pour assurer le transport adapté et le transport collectif. Pour réaliser sa mission en matière de transport adapté, l'organisme s'est doté d'un minibus. Il maintient de plus diverses ententes avec les transporteurs scolaires et les services de taxi pour assurer le transport collectif mais également le transport adapté qu'il ne peut effectuer lui-même. L'entente avec la commission scolaire consiste à offrir le service de transport collectif aux personnes qui en font la demande, si ces dernières sont situées sur le trajet

même d'un autobus scolaire. Pour ce qui est des compagnies de taxi, le tarif fixé dans l'entente est de 0,78 \$/km.

Compte tenu de l'étendue territoriale de la MRC de Témiscouata, les circuits partent des zones périphériques vers l'intérieur, en fixant Cabano comme point central de connexion. De plus, la faiblesse de la densité de la population dans la MRC force l'organisme à offrir des horaires moins flexibles, de sorte que les départs des zones périphériques sont planifiés pour une arrivée à 9 h à Cabano.

Le transport collectif sert principalement de support au transport adapté dans le sens où il sert de prolongation de parcours, afin de desservir la population habitant loin du trajet normal du transport adapté ou pour assurer le retour des gens après leur rendez-vous à l'hôpital lorsque le jumelage entre les deux types de transport est impossible.

En plus d'être membre, un usager doit effectuer une réservation au préalable au moins 24 heures à l'avance pour pouvoir bénéficier d'un service de transport. Comme dans la plupart des autres MRC, le service de transport adapté se fait porte à porte.

5.3.8. MRC de Rimouski-Neigette

Pour la MRC de Rimouski-Neigette, le transport adapté et le transport en commun sont confiés à la Société des transports de Rimouski. L'organisme est né en 2003, avec la fusion de l'organisme s'occupant du transport adapté et de Taxibus. Outre la subvention du MTQ, l'organisme reçoit du financement de la part de la ville de Rimouski qui, en retour, est fortement représentée au conseil d'administration de l'organisme. Les utilisateurs doivent effectuer une réservation préalable d'une heure à l'avance afin de bénéficier du service.

L'offre de service est limitée à l'agglomération de Rimouski. L'organisme offre le service de transport en commun à travers les services Taxibus et Inter-Taxibus, ceci grâce à une entente conclue avec Taxis 800 de Rimouski Inc.¹². La différence entre les deux services tient au fait qu'Inter-Taxibus est un service supplémentaire permettant de desservir les municipalités adjacentes. En effet, Inter-Taxibus traverse les anciennes limites de Rimouski pour desservir des voisinages plus petits en milieu rural; il exploite ainsi des services séparés pour le secteur est (Pointe-au-Père, Rimouski-Est) et le secteur sud (Sainte-Odile-sur-Rimouski, Sainte-Blandine et Mont-Lebel).

12. Une coopérative de tous les chauffeurs de taxi locaux (45 chauffeurs en 2004).

À cause du plafonnement de la participation financière du MTQ concernant le transport en commun, la ville de Rimouski doit financer une bonne partie de l'accroissement des services de la Société des transports.

À l'heure actuelle, la MRC de Rimouski-Neigette travaille au développement du transport collectif sur l'ensemble de son territoire. Selon les prévisions, ce service devrait être opérationnel au printemps 2009 et devrait être offert en complémentarité du service qui est actuellement en vigueur.

Pour réaliser son mandat en transport adapté, l'organisme dispose de deux autobus à contrat et d'un minibus pour desservir la clientèle du transport adapté ambulante localisée en dehors des circuits réguliers. La majorité des déplacements du transport adapté sont effectués pour des motifs de loisirs et d'affaires personnelles. Près de 20 % des déplacements touchent une clientèle en fauteuil roulant.

Le tableau ci-après montre l'évolution de l'achalandage pour le transport adapté et le transport collectif dans la ville de Rimouski.

Tableau 26
Évolution de l'achalandage pour le transport adapté et le transport en commun dans Rimouski

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Transport adapté intra-MRC	60 979	65 252	69 883	73 157	74 414	75 908
Transport en commun	78 201	77 498	81 233	83 315	90 156	95 030

Sources : Société des transports de Rimouski, Innovation maritime.

Pour étendre le service de transport des personnes, la MRC de Rimouski-Neigette envisage de mettre en place un service de transport collectif qui couvrira les autres municipalités de la MRC. Il sera disponible du lundi au vendredi à raison de deux allers et retours par jour. Il sera composé des circuits suivants :

- Le circuit ouest qui desservira les municipalités de Saint-Fabien, Saint-Eugène-de-Ladrière, Bic et Rimouski pour un total de 50 kilomètres;
- Le circuit sud qui desservira les municipalités d'Esprit-Saint, Trinité-des-Monts, Saint-Marcellin, Saint-Narcisse et Rimouski pour un total de 80 kilomètres.

Le service comprendra des trajets fixes, des horaires prédéterminés, des arrêts désignés et un tarif fixé à 5 \$ par trajet. Selon le schéma de financement qui a été envisagé par les promoteurs du service, les usagers participent jusqu'à hauteur de 22 % et le MTQ pour environ 67 % du coût total du projet. Le montant résiduel sera pris en charge par les différentes municipalités de la MRC.

5.4. Les centres d'action bénévole

Les Centres d'action bénévole (CAB) sont des organismes à but non lucratif (OBNL) membres de la Fédération des centres d'action bénévole du Québec (FCABQ). Cette dernière, qui est également un OBNL, a été mise sur pied en 1972 et est soutenue financièrement par le ministère de la Santé et des Services sociaux. Les CAB sont présents dans toutes les régions administratives du Québec, et notamment dans le BSL. Pour cette région, les CAB sont actifs dans toutes les MRC. Leurs principales missions sont la promotion de l'action bénévole et la réponse aux besoins du milieu. Les CAB ont fixé quatre champs d'action pour la réalisation de leur mission, à savoir :

- La promotion et le développement de l'action bénévole et communautaire;
- Le soutien aux bénévoles;
- Le soutien aux organismes;
- Le service aux individus.

Le transport bénévole avec accompagnateur fait partie des services offerts à la population. Pour être admissible à un tel service, une personne doit être en perte d'autonomie à un point tel qu'elle nécessite la présence d'un accompagnateur lors de ses déplacements. Pour l'ensemble des CAB de la région, la majorité de la clientèle leur est envoyée par un organisme de santé ou de services sociaux. Ainsi, les personnes âgées, celles atteintes de maladies graves ou même des jeunes peuvent avoir recours aux services de transport des CAB. Les clients sont presque uniquement des personnes seules à faible revenu.

Les soins médicaux représentent le principal besoin en déplacements auquel répondent les CAB. Il arrive également que les CAB offrent des services de transport pour des raisons sociales telles que les démarches relatives à la sécurité du revenu ou les achats essentiels à l'épicerie ou à la pharmacie.

Bien que chaque CAB couvre une MRC en particulier, les déplacements ne se limitent pas nécessairement au territoire de la MRC. En effet, il arrive régulièrement qu'un bénévole transporte et accompagne un bénéficiaire à un rendez-vous médical dans une autre MRC du Bas-Saint-Laurent. Il arrive même parfois que ces déplacements se fassent vers Québec, Sherbrooke et Montréal.

Le CAB rembourse au bénévole les frais d'utilisation du véhicule, qui varient entre 34 ¢/km et 46 ¢/km selon le prix de l'essence. Le bénéficiaire paie environ 70 % des frais remboursés au bénévole et les CAB financent le reste à partir des fonds de fonctionnement. Si la demande de transport provient d'un établissement, ce dernier défraie la part de l'utilisateur et celle du CAB.

En 2008, certains CAB ont effectué jusqu'à 10 000 déplacements. D'autres atteignent plus de 462 000 km parcourus pour une seule MRC.

Tableau 27
Déplacements effectués par les CAB (2008)

MRC	Nombre
Rimouski-Neigette	10 224
Kamouraska	ND
Les Basques	896
Matane	2 300
La Matapédia	7 875
La Mitis	3 000
Rivière-du-Loup	3 500
Témiscouata	1 791

Sources : Innovation maritime, CAB.

Contrairement aux autres services de transport, les services offerts par les CAB sont assurés par des bénévoles. Ainsi, lorsque l'un d'entre eux effectue un transport, il le fait uniquement pour un usager en particulier. Il ne désire pas nécessairement ajouter à sa charge la cueillette d'autres passagers, et ce, même si ces derniers sont autonomes. Par ailleurs, inclure d'autres types d'usagers au service de transport bénévole soulèverait des insatisfactions de la part des compagnies de taxi notamment. Il faut également rappeler que la mission des CAB en matière de transport vise uniquement les personnes nécessitant un accompagnement, non seulement pour le transport mais pour l'activité elle-même. Les CAB ne pourraient donc pas organiser d'autres types de transport sans déborder de leur mission.

5.5. D'autres expériences de transport collectif

5.5.1. Le covoiturage

Le covoiturage existe depuis longtemps au gré des initiatives de groupes de travailleurs ou d'étudiants désireux de réduire leurs coûts de transport. Même si aucun relevé n'existe, on sait que des groupes effectuent régulièrement du covoiturage dans la région du Bas-Saint-Laurent. Le covoiturage peut également être organisé sur une base plus systématique dans la mesure où on met en place un outil permettant d'apparier les demandes et les offres de transport pour des périodes et des itinéraires donnés. Le covoiturage se définit comme le partage d'un véhicule par deux ou plusieurs personnes effectuant un même trajet. Ces personnes peuvent conduire le véhicule à tour de rôle ou simplement payer au conducteur un montant équivalant aux dépenses de transport qu'il assume.

5.5.2. Expérience du ministère des Transports du Québec

Le MTQ a inclus le covoiturage comme mesure à privilégier dans sa politique sur le transport collectif et il a institué un système de covoiturage organisé sur une base plus systématique. Ainsi, depuis quelques années, les résidents de chacune des régions du Québec peuvent s'inscrire comme demandeurs ou offreurs de transport, par l'intermédiaire du site Internet du Ministère. Il n'existe pour le moment aucune statistique au Bas-Saint-Laurent ou ailleurs sur les demandes ou les offres de transport inscrites sur le site du Ministère, et encore moins de données sur la concrétisation des expériences de covoiturage.

Le rôle du Ministère se limite donc à promouvoir ce moyen de transport et à soutenir la création de groupes de covoitureurs. Il revient cependant aux individus ou aux groupes de travailleurs d'une même entreprise ou d'une même municipalité d'organiser leur covoiturage avec la collaboration, s'il y a lieu, des institutions ou des employeurs concernés.

5.5.3. Allo Stop

Lorsqu'on parle de covoiturage, le nom qui vient à l'esprit est Allo Stop, pionnier dans le domaine du covoiturage au Canada. Allo Stop a été fondé en 1983, regroupe six bureaux au Québec et compte plus de 60 000 membres actuellement. L'entreprise exploite un mode de transport économique et sécuritaire tout en faisant sa part pour l'environnement. Allo Stop offre des possibilités de transport à la grandeur du Québec.

Le fonctionnement d'Allo Stop se résume ainsi :

- Adhésion en tant que membre pour une durée d'une année, renouvelable (6 \$ pour les passagers et 7 \$ pour les automobilistes);
- Chaque membre peut concilier ses besoins (offre de voyage ou demande de transport) par téléphone ou Internet ou auprès d'un des bureaux de l'entreprise;
- Pour pouvoir bénéficier d'un voyage donné, le passager doit payer un montant forfaitaire à l'entreprise et un montant, qui varie selon les origines et les destinations, à l'automobiliste;
- Le temps d'attente sur les lignes téléphoniques dépasse rarement deux à quatre minutes (surtout durant les heures de pointe). L'entreprise offre également des services pour les malentendants.

5.5.4. Autocars Orléans Express

Autocars Orléans Express, entreprise fondée en 1990, est membre du Groupe Orléans Express et est le principal transporteur interurbain de passagers par autocar au Québec. Outre le service de transport de personnes, l'entreprise offre également un service interurbain de messagerie reconnu pour sa fiabilité. L'entreprise transporte plus de 1,7 million de passagers et près d'un million de colis par année.

Le transporteur exploite principalement le corridor Montréal-Québec, avec des départs quotidiens à toutes les heures. Il offre également ses services dans les régions de la Mauricie, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. Par ailleurs, grâce à sa filiale Acadian, l'entreprise est présente dans la MRC de Témiscouata, les Maritimes, reliant ainsi le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard.

Figure 11
Carte des réseaux d'Orléans Express



Source : <http://www.orleansexpress.com/CarteReseaux.aspx>

5.5.5. Programme employeur de transport collectif

Ce programme mise sur le fait que les employés d'une même entreprise ont une destination commune vers laquelle ils se dirigent quotidiennement, à la même heure ou aux mêmes heures dans le cas des quarts de travail multiples. Inspiré d'expériences réalisées aux-États-Unis et en Europe, ce programme vise en premier lieu les centres urbains, où la densité de la circulation et la rareté des espaces de stationnement s'ajoutent aux coûts de transport que les employés, les entreprises elles-mêmes et la société doivent assumer. Ce programme fonctionne donc actuellement uniquement dans la région métropolitaine de Montréal, même s'il est offert dans toutes les régions.

Dans un premier temps, le Ministère se charge de faire la promotion du programme et de fournir l'information la plus complète sur les mesures qui peuvent être adoptées par une entreprise. « Ces mesures, qui ont une influence sur la manière de se déplacer pour se rendre au travail, sur celle de gérer les besoins en cette matière de même que sur le moment choisi pour effectuer ces déplacements, consistent principalement à modifier des habitudes de déplacement, c'est-à-dire, par exemple, utiliser le transport en commun, faire du covoiturage, implanter les horaires de travail variables, faire du télétravail, repenser la gestion des stationnements et mettre sur pied des services de navette¹³. »

Dans un deuxième temps, des centres de gestion des déplacements, organismes sans but lucratif voués à la réduction des déplacements, prennent le relais en contactant les entreprises et en les aidant à adopter un programme de transport répondant spécifiquement à leurs besoins particuliers. L'entreprise se charge ensuite de l'implantation et de la gestion de son programme et peut à cette fin désigner un coordonnateur en transport qui exerce ses fonctions à temps partiel ou à temps plein, selon la taille de l'entreprise. Ce dernier implante le programme « en collaboration avec les partenaires internes et externes (gestionnaires, employés, syndicats, sociétés de transport en commun, etc.) et il voit à la mise en place et à la promotion du programme sur le lieu de travail¹⁴ ». Plus d'une vingtaine d'entreprises poursuivent actuellement l'exploitation d'un programme employeur.

5.5.6. Collaboration entre entreprises et transporteurs

La collaboration entre le Ministère et l'entreprise est continue et peut se manifester concrètement dans la facilitation de mesures de collaboration entre les villes, les sociétés de transport, Communauto et

13. MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Dépliant explicatif sur le programme employeur*.

14. *Ibid.*, réf. 14.

d'autres organisations offrant du transport. On peut noter ainsi l'expérience en cours depuis 2001 dans l'agglomération de Québec. Conscient du fait que 30 000 personnes travaillent sur la colline Parlementaire et s'y déplacent quotidiennement, le gouvernement du Québec a conclu avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC) une entente par laquelle les employés utilisant régulièrement l'autobus pour se déplacer peuvent s'abonner au service en profitant d'une réduction de 10 % sur leur abonnement annuel. Les employés reçoivent donc mensuellement à leur lieu de travail leur carte de transport dont le coût est déduit sur leur paye, sur la base d'une entente conclue entre la RTC et chaque employeur intéressé.

Le nombre d'adeptes de ce programme n'a cessé d'augmenter et s'est étendu à des groupes d'employés travaillant ailleurs que sur la colline Parlementaire. En janvier 2005, 36 employeurs partenaires et Communauto y participaient, pour un total de près de 3 000 abonnés quotidiens. Sur la colline Parlementaire, 34 % des employés participent au programme alors que pour l'ensemble des employeurs partenaires on note un taux de 11 %.

5.5.7. Communauto

Fondée en 1994, Communauto est une entreprise à vocation sociale et environnementale dont le premier objectif est de contribuer, dans une optique de conservation des ressources, à une rationalisation de l'usage de l'automobile en offrant à ses abonnés une solution alternative pratique et économique à l'achat d'un véhicule. L'entreprise fait figure de pionnière en Amérique, en tant que gestionnaire du plus ancien et de l'un des plus importants services d'auto partagée à avoir vu le jour de ce côté-ci de l'Atlantique. Actuellement l'entreprise a à son actif 750 véhicules, 3 500 adhérents et emploie 50 personnes à temps plein. Le concept convient très bien aux déplacements en milieu urbain.

Communauto offre à ses abonnés un accès privilégié à des véhicules disponibles en « libre-service ». Avec le principe d'auto partagée, les abonnés paient les services qu'un véhicule peut leur rendre au lieu d'en acquérir un personnellement. Les objectifs de cet organisme sont les suivants :

- Réduction de véhicules en circulation;
- Diminution des émissions polluantes;
- Conservation des ressources;
- Rationalisation de l'usage de l'automobile.

Son fonctionnement se résume ainsi :

- Adhésion à Communauto par contrat;
- Réservation d'une voiture par téléphone ou par Internet (24 heures par jour);
- Voiture accessible directement à l'abonné sans l'aide d'un préposé;
- À la fin de chaque mois, l'abonné reçoit une facture en fonction du kilométrage parcouru, qui est créditée des achats d'essence qu'il a effectués;
- Tous les frais reliés au fonctionnement normal du service (administration, achat, financement des véhicules, immatriculation, assurances, entretien régulier, réparations, et même l'essence) sont assumés par Communauto;
- Plusieurs forfaits existent selon le profil d'utilisation de chaque abonné.

Les statistiques d'exploitation recueillies à ce jour par Communauto confirment que la voiture partagée occupe ici, comme en Europe, un créneau spécifique dans le domaine du transport des personnes et que cette formule n'a pas tendance à se substituer aux autres modes disponibles.

Selon les données disponibles sur le site Web <http://www.sustainable-everyday.net/ugam2006/?p=45>, l'effet net de Communauto sur le taux de motorisation de ses usagers est de l'ordre de 50 %. C'est-à-dire que plus de 4 000 véhicules supplémentaires rouleraient vraisemblablement aujourd'hui dans les rues de Québec, Montréal, Sherbrooke et Gatineau en son absence (une auto de Communauto remplace l'achat de huit autos individuelles). Ces résultats se comparent avantageusement avec les données d'études similaires réalisées ailleurs dans le monde. Au Québec, on constate que cette proportion est de 29 % à Québec et de 21 % à Montréal. Par ailleurs, 55,7 % des usagers de Québec et 61 % de ceux de Montréal déclarent avoir renoncé à l'achat d'un véhicule en adhérant à ce service. Le ratio d'utilisateurs varie selon les mois de l'année : en hiver, il peut grimper à 20 usagers par véhicule et redescendre à environ 15 usagers par véhicule en été.

Les principaux effets de Communauto pour les différents usagers sont :

- Avantages pour l'utilisateur :
 - Économie de l'argent nécessaire à l'achat et au financement d'un véhicule personnel;
 - Accès en tout temps à des véhicules en bon état de fonctionnement;

- Dégagement de la responsabilité d'entretien d'un véhicule;
- Forfait pour les gens qui travaillent;
- Avantages pour la collectivité et pour l'environnement :
 - Réduction du nombre de véhicules en circulation;
 - Réduction de l'usage de l'automobile;
 - Diminution des nuisances et des émissions polluantes associées à l'automobile;
 - Diminution de la consommation de carburant par personne pouvant aller jusqu'à 57 %, donc réduction des émissions atmosphériques de CO2.

On compte présentement, dans le monde, plus de 200 organisations qui offrent ce service dans plus de 650 villes. Celles-ci regroupent plus de 200 000 usagers surtout concentrés en Allemagne, en Suisse, en Hollande, en Autriche, au Canada et aux États-Unis. Des services existent également en France, en Angleterre, en Irlande, au Danemark, en Italie, en Suède et en Norvège.

6. Réglementation en matière de transport des personnes

La Commission des transports du Québec (CTQ) administre en tout ou en partie différentes lois et des règlements relatifs au transport des personnes. Certaines de ces règles touchent les aspects de sécurité alors que d'autres sont d'ordre économique.

En ce qui concerne le transport par autobus, il est encadré par le Règlement sur le transport par autobus. Pour obtenir un permis de transport, le demandeur doit satisfaire à différents critères touchant ses compétences et sa capacité financière. Ce dernier doit également démontrer que le service projeté répond à une demande et qu'il « n'est pas susceptible d'entraîner la disparition de tout autre service de transport par autobus ou d'en affecter sensiblement la qualité » (L.R.Q., c. T-12). Étant donné que tout transporteur pour compte d'autrui, qui n'est pas sous contrat avec un organisme public de transport en commun, une municipalité ou un organisme scolaire doit obtenir un permis, l'État limite donc la concurrence. En effet, à partir du moment où un transporteur existant évalue que l'émission d'un nouveau permis risque de lui porter préjudice, il revient au demandeur de faire la démonstration que ce n'est pas le cas.

Les permis de transport par autobus peuvent être assortis de conditions touchant le territoire desservi, les parcours, les horaires, la fréquence ainsi que la capacité et la catégorie d'autobus. La réglementation prévoit toutefois que la durée d'exploitation d'un permis est un critère d'appréciation pouvant affecter une demande de renouvellement de permis. Un transporteur possède donc un monopole restreint dans la mesure où il exerce des activités de transport en vertu de son permis.

La CTQ administre également la *Loi concernant les services de transport par taxi*. Cette loi détermine les critères auxquels doit se conformer le demandeur d'un permis. Parmi ces critères, figure le nombre maximal de permis pouvant être émis sur un territoire. Il en va de même pour les permis de taxi où l'État encadre la concurrence. La loi permet également au titulaire d'un permis de propriétaire de taxi d'offrir des services de transport collectif dans la mesure où « (...) [i] est lié par contrat avec une autorité municipale ou supra municipale ou avec toute autre personne autorisée par décret ». Des services de transport collectif peuvent également être offerts par un titulaire de permis de taxi « (...) aux endroits et selon les conditions pouvant notamment porter sur les parcours et services prévus par règlement (...) ».

Les titulaires de permis de taxi peuvent donc faire du transport collectif lorsqu'ils exploitent un service sous contrat avec un organisme municipal ou lorsqu'un règlement a été adopté en ce sens.

Contrairement au transport par autobus, la loi touchant le transport par taxi fixe également les tarifs. Les détenteurs de permis doivent donc se conformer à une grille tarifaire. Cette dernière peut varier d'un territoire à l'autre. Selon la loi, un titulaire de permis ne peut accorder d'escompte pour une course. Toutefois, n'est pas considéré comme escompte le prix fixé d'une course lorsque le taux est établi par contrat écrit. Finalement, un service de transport collectif par taxi « (...) ne peut être effectué qu'au prix prévu par règlement ou par le contrat qui l'autorise (...) ».

En résumé, les lois sur le transport des personnes limitent grandement les transporteurs pour la mise en place d'initiatives de transport collectif. Les transporteurs en place bénéficient de monopoles restreints et la venue de nouveaux acteurs est limitée soit par le nombre maximum de permis par territoire ou par l'opposition pour l'établissement d'un service concurrent. En ce qui concerne le transport collectif, la tarification peut être différente de celle en vigueur pour les taxis dans la mesure où elle est fixée par contrat.

Ces lois limitent donc l'offre de service en transport des personnes. Toutefois, celles-ci deviennent moins limitatives lorsque ce sont des organismes municipaux ou scolaires qui expriment des besoins en transport. En effet, ces lois n'empêchent pas les commissions scolaires ou les sociétés de transport en commun d'augmenter ou de modifier leur offre de service en transport sur leur territoire pour répondre aux besoins de leur clientèle.

Dans le même ordre d'idée, un particulier peut nolisier un autobus ou un taxi pour répondre à ses besoins sans aucune restriction, du moment où le transporteur choisi est détenteur du permis approprié. Ainsi, des employeurs, des regroupements d'employés ou d'autres associations peuvent facilement mettre sur pied des services spécifiques de transport en commun, du moment qu'ils transigent avec un tel transporteur.

7. Plan de développement du transport collectif inter-MRC

Tout comme pour d'autres régions éloignées des grandes agglomérations urbaines, l'utilisation de l'automobile demeure le principal moyen de déplacement dans la région du Bas-Saint-Laurent. Des facteurs tels que la relative dispersion des personnes sur le territoire et l'accession à des conditions économiques favorisant la consommation expliquent ce phénomène. Le taux élevé de motorisation (plus de 80 % des personnes de 15 ans et plus) montre que toute personne en âge et en capacité physique et financière de conduire tend à posséder son véhicule et à s'en servir pour l'ensemble de ses déplacements. Les autres personnes, principalement les jeunes et les aînés, ont tendance à voyager comme passagers avec leurs proches qui conduisent un véhicule. Le transport collectif se limite donc au regroupement de plusieurs personnes, généralement de la même famille, pour des déplacements de divers types.

Parmi les déplacements intrarégionaux qui font l'objet de la présente étude, on note toutefois l'existence de services de transport collectif dans trois créneaux précis et limités :

- Le transport scolaire régulier pour les étudiants du primaire et du secondaire (généralement à l'échelle d'une même MRC ou de MRC voisines);
- Le transport intrarégional de personnes ne disposant pas d'un véhicule ou choisissant de ne pas l'utiliser, sur des segments intrarégionaux effectués par les grands transporteurs interrégionaux (essentiellement Autocars Orléans Express et son partenaire Acadian desservant les Maritimes);
- Les services de transport plus ponctuels visant les personnes handicapées ou l'accompagnement de personnes à des établissements de santé ou de services sociaux.

Or, ces services ne visent qu'une faible proportion des déplacements intrarégionaux, comme le montrent les données statistiques et l'enquête réalisée aux fins de la présente étude. Les déplacements les plus nombreux sont ceux aux fins de travail, ceux aux fins de loisirs, de culture ou d'achats, ceux aux fins d'études et finalement ceux aux fins de santé. C'est donc prioritairement à ces types de déplacements que la CRÉBSL doit s'intéresser pour augmenter la part de transport collectif, dans une triple optique de réduction des coûts de transport, d'efficacité énergétique et de développement durable. Pour ce faire, nous proposons donc une stratégie basée sur différents principes et objectifs qui sont détaillés ci-après.

7.1. Les principes de base régissant le transport collectif inter-MRC

7.1.1. Planification du transport collectif basée sur l'information et la coordination

L'amélioration des déplacements des personnes et la possibilité d'y répondre par des moyens de transport collectif sont fondamentalement liées, d'une part, au fait d'assurer la diffusion de l'information en provenance ou à destination des demandeurs de déplacements et des offreurs de moyens de transport, et, d'autre part, sur la base de cette information, au fait d'assurer une certaine coordination dans l'organisation des déplacements. Information et coordination sont donc des mots clés dans la planification du transport collectif. Pour être efficaces, cette planification et cette coordination doivent être effectuées sur une base continue afin d'optimiser l'utilisation du transport collectif. C'est également sur ce principe qu'a été fondé Allo Stop.

7.1.2. Transport collectif intrarégional adapté à la dynamique de la mobilité régionale

L'amélioration du transport collectif intrarégional doit également contribuer à la dynamique régionale, c'est-à-dire au renforcement des échanges et des liens qui existent ou qui doivent exister entre les pôles qui composent la région du Bas-Saint-Laurent. Présentement, le transport collectif s'articule principalement au niveau interrégional (liaison de la région avec les agglomérations de Montréal et de Québec), et au niveau sous-régional (services de transport collectif axés sur chaque pôle de MRC). Il est nécessaire d'envisager un transport collectif intrarégional qui s'articule en fonction des flux de déplacements sur l'ensemble du territoire du BSL.

7.1.3. Le transport est un moyen nécessaire mais il n'est pas une fin en soi

Le transport est une nécessité puisqu'il est difficile de concilier parfaitement la proximité de l'ensemble des services, des lieux de travail et d'études avec le choix du lieu d'habitation. Que ce soit pour des raisons économiques, personnelles ou pratiques, chaque ménage effectue un choix de localisation résidentielle qui lui est propre. Par ailleurs, même si des changements surviennent quant au lieu de travail et d'études, le ménage ne changera pas nécessairement son lieu de résidence afin de limiter ou de réduire ses besoins en déplacements. Il est donc important de comprendre que les choix de localisation des lieux de résidence qui génèrent d'importants besoins en déplacements ont des effets sociaux. En effet, l'aménagement de routes et la mise sur pied de services de transport collectif se font majoritairement avec des fonds publics. Par ailleurs, sans moyen de transport, des villages autrefois prospères risquent de disparaître. Ceci a également un effet social, notamment sur le patrimoine

collectif.

Sur la base de ces principes d'une part, et compte tenu du souhait de la région du BSL à contribuer à l'atteinte de l'objectif global visé par le gouvernement du Québec dans sa nouvelle politique en matière de transport collectif, soit l'accroissement de l'utilisation du transport collectif partout au Québec, tant dans les milieux urbains que ruraux¹⁵, d'autre part, le transport collectif doit répondre aux objectifs présentés ci-dessous.

7.2. Les finalités visées par le transport collectif inter-MRC

7.2.1. Accroissement du transport collectif dans les déplacements pour motif de travail

Les déplacements pour motif de travail se caractérisent par des trajets réguliers, effectués au même moment par un nombre plus ou moins grand de personnes, entre des points de destination uniques et des points d'origine relativement rapprochés. Ce sont donc dans ces déplacements que l'on peut le plus facilement et le plus efficacement obtenir des gains en transport collectif.

7.2.2. Accroissement du transport collectif dans les déplacements pour motif d'études postsecondaires

Les déplacements pour motif d'études postsecondaires sont moins nombreux et moins réguliers que les déplacements pour motif de travail mais ils concernent des destinations et des périodes aussi concentrées, et peuvent toucher plusieurs personnes. Ce sont aussi des déplacements auxquels on peut répondre par du transport collectif, d'autant plus que les usagers concernés ont généralement des moyens financiers plus limités.

7.2.3. Accroissement du transport collectif dans les déplacements relatifs aux services offerts dans les grands établissements de santé et de services sociaux

Les déplacements reliés à la santé et aux services sociaux ont comme seule caractéristique intéressante, en termes de transport collectif, une concentration des destinations, à laquelle il faut pourtant ajouter un potentiel de programmation dans le temps. En effet, contrairement à la plupart des autres types de services, les services de santé et les services sociaux sont planifiés et répartis dans

15. Le gouvernement a fixé comme cible une augmentation de l'achalandage du transport en commun de 8 % d'ici 2012.

le temps selon des considérations étrangères au transport mais auxquelles il serait possible, dans un contexte d'efficacité, d'ajouter des considérations relatives au transport.

7.2.4. Prise en considération des besoins de déplacement des personnes âgées

Les personnes âgées n'effectuent pas de déplacements pouvant être regroupés comme ceux des travailleurs ou des étudiants. D'autant plus qu'elles sont aussi les plus menacées de perdre la possibilité de déplacement comme conducteur d'un véhicule individuel. Il est donc important de considérer plus attentivement leurs besoins de déplacement autres que ceux relatifs à la santé ou aux services sociaux ou ceux que vise le transport adapté.

7.2.5. Augmentation du transport collectif pour répondre aux besoins de mobilité

Le gouvernement du Québec a adopté la Politique québécoise du transport collectif : Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens. Par ses dimensions sociales et environnementales, cette politique est un outil dans la mise en œuvre d'actions favorisant le développement durable.

Le premier objectif de cette politique est d'accroître l'achalandage du transport collectif de 8 % entre 2006 et 2012. La CRÉBSL désire contribuer à l'atteinte de cet objectif par la mise sur pied de diverses actions concrètes qui seront ciblées en collaboration avec les intervenants régionaux.

7.3. Les propositions pour le développement du transport collectif inter-MRC

Après avoir formulé les principes de base et les objectifs visés par le transport collectif inter-MRC, cette section présente les différentes propositions pour le développement du transport collectif inter-MRC sur le territoire du BSL.

7.3.1. Bureau régional du transport collectif

L'organisation et la diffusion de l'information entre les besoins et les offres en transport collectif nous apparaissent comme les meilleurs moyens pour en accroître l'utilisation et l'efficacité. En effet, la diversité des besoins et les moyens d'y répondre font en sorte qu'une meilleure diffusion de l'information permettra d'augmenter l'utilisation du transport collectif pour motifs de travail, d'études postsecondaires et, par ricochet, pour les autres motifs tels les déplacements aux fins de commerce, de loisirs, de sport ou de culture. Pour ce faire, il faudrait créer, au niveau de la CRÉBSL, en étroite collaboration avec la Direction territoriale du MTQ, un bureau du transport collectif.

Ce bureau organiserait et gèrerait d'une part un guichet régional unique d'appariement des demandes et des offres de transport intrarégional. D'autre part, il serait également chargé de solliciter la demande et l'offre en transport collectif par la sensibilisation et la promotion auprès des clientèles cibles. Ce bureau s'occuperait par exemple de la mise en œuvre de programmes de transport tels que le covoiturage ou d'autres formules liées aux principaux générateurs de déplacements que sont les entreprises et les institutions des secteurs privé et public.

Ce bureau établirait également des contacts avec les responsables du transport dans les diverses MRC afin d'harmoniser les services de transport collectif inter-MRC offerts à l'échelle des MRC avec les services régionaux. Ce bureau verrait aussi à coordonner et favoriser l'harmonisation des initiatives de transport collectif intrarégional qui pourraient provenir à la fois de groupes de demandeurs de transport ou des transporteurs eux-mêmes. Le principal mandat de ce coordonnateur serait de susciter des initiatives en transport collectif ainsi que de regrouper les intervenants nécessaires à sa mise sur pied. Enfin, ce bureau serait responsable de tenir à jour et de fournir à la CRÉBSL l'information la plus précise sur l'évolution de la demande et de l'offre en transport collectif.

Le travail de ce bureau pourrait être effectué en régie ou en sous-traitance, sous l'autorité de la CRÉBSL. Le financement du bureau serait assuré pour moitié par une contribution du MTQ avec un maximum à déterminer, et pour l'autre moitié par la CRÉBSL, à partir de la contribution des demandeurs et offreurs de transport utilisant les services du bureau.

7.3.2. Service de transport régulier entre Rimouski et Mont-Joli

Le segment où les déplacements atteignent le plus fort achalandage à l'échelle du BSL est celui qui relie Rimouski et Mont-Joli. L'agglomération de Rimouski constitue la capitale régionale du BSL et comprend les établissements publics les plus importants de la région, de même que des établissements privés d'envergure et des services privés spécialisés. Mont-Joli comprend l'aéroport régional et constitue le point de jonction de la région avec la Matapédia et la région de Matane. Rimouski et Mont-Joli comprennent également de nombreuses entreprises et de nombreux services commerciaux. Enfin, ces deux pôles constituent dans une certaine mesure un même espace urbain dans lequel les membres d'un même ménage vivant dans l'un des pôles peuvent avoir leur lieu d'emploi ou d'autres activités dans l'un ou l'autre pôle.

Ces deux pôles sont reliés actuellement par Autocars Orléans Express (quatre voyages quotidiens aller-retour) et par les services locaux de taxi. La MRC de La Mitis vise également à mettre à l'essai, en 2009, un trajet régulier de transport pour les étudiants entre ces deux pôles. Il y aurait lieu qu'Autocars Orléans et les associations de taxi agissent en partenariat, en concertation avec les organismes

responsables du transport collectif dans les deux MRC, pour créer un service qui soit complémentaire avec les services existants et qui permette une meilleure utilisation des ressources existantes, le tout en collaboration avec le bureau du transport collectif. Dans un premier temps, ce service pourrait être assuré au moyen d'un petit autobus qui circulerait sur un itinéraire fixe desservant les principaux établissements. Avec une planification adéquate des horaires, ce service relierait les principaux terminus et permettrait d'assurer un prolongement intrarégional à ces services interrégionaux. Ainsi, la desserte des lieux d'arrêt locaux effectués actuellement par Autocars Orléans, y compris pour le service de messagerie, pourrait être assurée par ce nouveau service. La jonction pourrait également se faire avec les services de taxi, en divers points déterminés de l'itinéraire, de façon à prolonger le service plus localement.

7.3.3. Service de transport plus fréquent entre les pôles de la région

Les activités qui se déroulent dans chacun des pôles urbains de la région suscitent des déplacements auxquels, outre l'automobile, ne peuvent répondre actuellement que les services de transport interrégionaux d'autocar. Or les horaires et la fréquence des services offerts par ces grands transporteurs sont fixés en fonction de Montréal ou de Québec. Il est peu pratique actuellement de faire un aller-retour avec une période de séjour convenable dans la même journée, entre Rimouski et Rivière-du-Loup notamment. Cette dernière ville est pourtant le deuxième pôle en importance et, à l'instar de Mont-Joli pour ce qui est de la partie est du BSL, elle est un point de jonction avec les secteurs à l'ouest de la région (Kamouraska et Témiscouata).

Il y aurait lieu que, à l'exemple du service de transport présenté dans la proposition 2, Autocars Orléans examine la possibilité d'ajouter à son service actuel, des services intrarégionaux reliant les pôles secondaires, le tout en collaboration avec le bureau du transport collectif. Dans un premier temps, ce service pourrait être assuré au moyen de petits autobus, selon des horaires qui permettent des déplacements aller-retour et des séjours d'une demi-journée ou d'une journée dans l'un ou l'autre pôle. Ce service permettrait d'assurer un prolongement intrarégional aux services interrégionaux. La jonction pourrait également se faire avec les services de taxi, en divers points déterminés de l'itinéraire, de façon à prolonger le service plus localement.

7.3.4. Service de rabattement aux principaux arrêts du transport interrégional

Actuellement, les personnes qui voyagent avec Autocars Orléans ou Acadian peuvent, pour se déplacer entre leur lieu d'embarquement ou de débarquement et leur lieu d'origine ou de destination, conduire leur véhicule et utiliser un stationnement, se faire raccompagner par un parent

ou un ami ou bénéficiaire du transport par taxi. À certains lieux d'arrêt du transport interrégional, ce rabattement pourrait être organisé de façon plus systématique en fonction des horaires du service d'autocar. À l'exemple des services réguliers proposés entre Rimouski et Mont-Joli ou entre les pôles secondaires de la région, Autocars Orléans, Via Rail et les associations de taxi concernées pourraient organiser conjointement, et en concertation avec les organismes responsables du transport collectif dans les MRC concernées, un service de rabattement entre certains lieux du transport interrégional, là où il s'avère que les lieux d'origine ou de destination des voyageurs sont relativement regroupés.

Ce service n'impliquerait aucun coût supplémentaire puisqu'il constituerait une réallocation de services existants tout en contribuant à l'augmentation du recours au transport collectif.

7.3.5. Service de transport interétablissements de santé

Les déplacements pour motif de santé comportent des destinations relativement concentrées qui correspondent aux principaux établissements publics de santé et de services sociaux ou à des cliniques privées également situées dans les grands centres. Ces déplacements concernent au premier titre les utilisateurs des services de santé qui se rendent à des rendez-vous, mais également des personnes accompagnantes et des visiteurs des personnes hospitalisées.

Actuellement, la plupart de ces déplacements sont effectués en véhicule individuel conduit par l'utilisateur des services ou par un parent ou un ami. Pour les personnes ne disposant pas d'un véhicule, il existe deux systèmes de transport : le service de transport médical géré par le ministère de la Santé et des Services sociaux et le service de raccompagnement bénévole destiné à une clientèle plus générale.

Tous ces déplacements individuels se répartissent sur le territoire et dans le temps en fonction des impératifs des différentes composantes des services de santé et des services sociaux, selon les dossiers de santé des individus, et ceci, sans compter les aléas des urgences médicales. Il n'est pas du ressort du système de santé de voir à la rationalité des déplacements et des coûts de transport qui découlent de ces décisions.

Nous proposons ainsi la mise sur pied d'un service de transport collectif reliant les différents établissements de santé de la région. Ainsi, un usager se présente au centre de santé le plus près de sa résidence afin de bénéficier d'un service de transport vers d'autres centres de santé. Par exemple, même si la fréquence des rendez-vous d'une personne en particulier à un service en particulier dépend de l'état de santé de cette personne et de considérations liées aux plages de service des divers professionnels de la santé, on pourrait découvrir qu'en décalant légèrement les rendez-vous, on

éviterait à plusieurs personnes provenant de la même municipalité et ne disposant pas d'un moyen de transport, d'effectuer le même trajet individuellement à des jours différents. De même, un déplacement effectué entre un établissement secondaire et le centre hospitalier régional de Rimouski pour une seule personne dans un véhicule conventionnel pourrait peut-être accommoder une ou d'autres personnes devant se rendre au centre hospitalier de Rimouski. Pour ce faire, il faut ainsi sensibiliser les différents départements des centres hospitaliers de réserver certaines plages horaires pour des personnes venant de certaines MRC notamment.

Il s'avère que la coordination d'un certain nombre de déplacements peut être faite et que des moyens de transport collectif (covoiturage, transport bénévole, transport médical, etc.) peuvent être utilisés plus efficacement.

7.3.6. Appui aux initiatives de transport pour les personnes âgées

Les personnes âgées, particulièrement celles qui n'habitent pas dans les principaux centres urbains de la région, qui ne disposent pas d'un véhicule automobile ou, si elles en ont un, limitent la fréquence ou le rayon de leurs déplacements, ont constamment besoin d'un moyen de transport aux fins de commerce, de loisirs, de culture ou de sport ou pour des visites familiales. Pour répondre à ces besoins, les clubs de l'âge d'or ou autres associations de personnes âgées organisent régulièrement du transport nolisé par autobus.

Nous proposons que le bureau de transport accorde une attention particulière aux demandes individuelles de transport provenant de personnes âgées, par l'intermédiaire du guichet régional unique. Pour ce faire, il devra agir en appui aux associations locales de personnes âgées ainsi qu'aux organismes responsables du transport collectif des MRC. Il agira également auprès des CAB pour la coordination et l'organisation des déplacements de leurs membres et d'autres personnes non membres pour divers motifs. Le coût de ce transport collectif est déjà assumé par les usagers et les commanditaires, notamment les établissements commerciaux vers lesquels est dirigée cette clientèle.

7.3.7. Incitation à une localisation résidentielle qui réduit les déplacements individuels

Les personnes habitant déjà la région ou les nouveaux arrivants qui doivent se localiser en fonction du travail choisissent un lieu de résidence selon divers critères. C'est le plus souvent le prix d'achat de l'unité d'habitation et le coût des taxes annuelles, associés à la disponibilité de terrains plus spacieux, qui déterminent le choix de la localisation. Or ce choix résidentiel implique souvent des coûts individuels de transport très importants : les déplacements des diverses personnes d'un même

ménage exigent souvent une deuxième automobile, quand ce n'est pas une troisième. Ce phénomène n'est pas propre à la région, mais contrairement aux régions métropolitaines où la congestion routière est un facteur de coûts supplémentaires de transport, dans les régions rurales, c'est la distance qui accroît les coûts de transport à laquelle doivent s'ajouter les risques d'accidents.

Nous proposons une mesure visant la réduction de la demande en transport individuel en amenant une réflexion sur l'effet du choix de localisation de la résidence par rapport au lieu de travail. Elle viserait toute personne qui fait l'acquisition d'une première habitation dans le Bas-Saint-Laurent et consisterait au versement d'une allocation unique en argent. L'allocation s'appliquerait lorsque le choix du lieu de résidence se trouverait à une distance de moins d'un kilomètre du lieu de travail ou d'un point qui est déjà desservi par le trajet d'un réseau de transport collectif. Ainsi, cela favoriserait notamment le transport actif au détriment du transport individuel motorisé. Le montant de cette allocation pourrait se situer entre 1 000 \$ et 5 000 \$, soit à un niveau assez intéressant pour forcer une réflexion. Toutefois, il ne faut pas que ce montant soit trop élevé pour avoir un effet néfaste sur l'attrait des villages, où la valeur des résidences est inférieure à celle qu'on observe dans les centres urbains. De plus, cette mesure ferait en sorte que l'instauration d'un service de transport collectif à partir d'un village deviendrait un argument supplémentaire pour attirer de nouveaux résidents.

7.4. Plan de mise en œuvre des propositions

Il est évident que l'ensemble des propositions ne pourront être mises en œuvre simultanément. Innovation maritime a toutefois proposé un échéancier de mise en œuvre pour chacune des propositions prises individuellement. Par la suite, la CRÉBSL pourra sélectionner les propositions devant être mises de l'avant en fonction des priorités et des ressources disponibles.

Nous avons fixé arbitrairement au printemps 2009 la date du début de la mise en œuvre des différentes propositions en vue du développement du transport collectif inter-MRC sur le territoire du BSL. Le choix de cette période coïncide avec la remise du rapport final par Innovation maritime à la CRÉBSL.

7.4.1. Création et mise en place du bureau régional du transport collectif

La pierre angulaire du développement du transport collectif inter-MRC sur le territoire du BSL est la création d'un bureau régional du transport collectif. La mise en œuvre de la proposition consiste à entreprendre les actions suivantes.

Printemps 2009	Consultations préalables de la CRÉBSL auprès du MTQ et des autres partenaires concernés, tels que les MRC de la région, en vue d'obtenir les accords de principe sur le fonctionnement et le financement du bureau.
Été 2009	Estimation des besoins du bureau du transport collectif en ressources humaines et matérielles.
Automne 2009	<p>Annnonce de la création du bureau et de la nomination du responsable et entrée en opération du bureau du transport collectif. Pour ce faire, le responsable devra notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assurer la promotion des services offerts par le bureau auprès de la population de la région; • Rencontrer les principales entreprises et institutions génératrices de déplacements; • Mettre en place un mécanisme pour appairer les offres et les demandes en transport inter-MRC; • Rencontrer les responsables du transport collectif des MRC.

7.4.2. Mise en service de transport régulier entre les différents pôles de la région

Une fois que le bureau régional du transport collectif sera opérationnel, le responsable du bureau devra mettre en place les différentes liaisons régulières entre les MRC de la région, en tenant compte du flux de déplacement analysé dans la section sur les demandes en transport collectif.

Une des actions prioritaires du responsable de cette entité est la mise sur pied d'un service de transport régulier entre les MRC de Rimouski-Neigette et de La Mitis. Compte tenu du portrait socio-économique de ces deux MRC, la liaison se fera entre Rimouski et Mont-Joli.

Outre l'axe Rimouski-Mont-Joli, l'analyse de la demande en transport collectif inter-MRC a fait également ressortir des potentialités sur les liaisons entre les autres MRC de la région. Mentionnons notamment les axes suivants Amqui-Mont-Joli, Matane-Mont-Joli, Rimouski-Trois-Pistoles-Rivière-du-Loup, Cabano-Rivière-du-Loup et La Pocatière-Rivière-du-Loup.

Pour y parvenir, les étapes suivantes doivent être franchies.

Automne 2009	<p>Analyse plus approfondie et plus détaillée du portrait des déplacements de personnes entre ces différents pôles (taille du marché, fréquence des déplacements, habitudes de déplacement, horaires).</p> <p>Choix d'une niche cible prioritaire (déplacements aux fins de travail, études, santé ou autres).</p> <p>Rencontres avec les transporteurs intéressés (Autocars Orléans Express, taxis, autres transporteurs par autobus).</p> <p>Élaboration d'un plan d'affaires et analyse technico-financière d'un projet pilote. Le plan d'affaires devra proposer un schéma de financement en vue de fixer la participation financière des différents intervenants au projet.</p>
Hiver et printemps 2010	<p>Acceptation d'un projet pilote par la CRÉBSL et les différents bailleurs de fonds potentiels :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Périodes de service, fréquence, trajet et tarifs; • Schéma de financement établi lors du plan d'affaires. <p>Démarrage du processus d'attribution du contrat pour l'exploitation du service.</p>
Automne 2010	Annonce et démarrage du projet pilote.

7.4.3. Mise en place des services de rabattement au transport interrégional

Les différents services de transport qui ont été élaborés relient les principaux points spécifiques des différentes MRC. Pour inciter une large frange de la population à utiliser le service et pour minimiser l'utilisation de véhicules personnels, le bureau du transport collectif pourra proposer une extension du service, en offrant un service de transport collectif complémentaire au transport interurbain. Ce dernier serait un service quasi porte à porte qui servirait de rabattement au service de transport interrégional. Pour ce faire, les différentes étapes suivantes devront être franchies :

Automne 2009	<p>Rencontres avec les transporteurs intéressés (Autocars Orléans Express, Via Rail, taxis, transporteurs par autobus).</p> <p>Collecte de données complémentaires sur les possibilités de rabattement entre les arrêts des services d'autocar et de train et certaines municipalités situées en dehors des axes desservis.</p> <p>Analyse plus approfondie et plus détaillée du portrait de déplacement des personnes entre ces différents axes (taille du marché, fréquence des déplacements, habitudes de déplacement, horaire).</p>
--------------	---

	<p>Élaboration d'un plan d'affaires et analyse technico-financière d'un projet pilote. Le plan d'affaires devra proposer un schéma de financement en vue de fixer la participation financière des différents intervenants au projet.</p> <p>Acceptation des projets pilotes par la CRÉBSL et les différents bailleurs de fonds potentiels.</p>
Hiver 2010	<p>Démarrage du processus d'attribution du contrat pour l'exploitation du service.</p> <p>Annonce et démarrage du projet pilote.</p>

7.4.4. Mise en place d'un service de transport interétablissements de santé

Un autre motif de déplacement non négligeable qui est ressorti lors de l'analyse de la demande en matière de transport collectif inter-MRC est le déplacement pour motif de santé. Malgré l'hétérogénéité dans le temps de ce type de déplacement, la destination est souvent homogène. Aussi pour pallier le problème d'hétérogénéité, une collaboration avec le personnel des divers centres de santé s'avère nécessaire pour pouvoir mettre en place un système de transport efficace. Pour ce faire, le responsable du bureau devra passer à travers les différentes étapes suivantes :

Printemps 2009	<p>Consultations préalables de la CRÉBSL auprès du MTQ, des CSSS et d'autres partenaires concernés (tels les centres d'action bénévole).</p>
Automne 2009	<p>Rencontres avec les organismes de santé. Ces rencontres devront être axées entre autres sur la possibilité et la faisabilité de regroupement des rendez-vous des usagers selon leur municipalité d'origine, ce qui est une des conditions primordiales à la réussite du transport collectif pour ce motif.</p> <p>Évaluation plus poussée et approfondie de la taille du marché potentiel et de ses principales caractéristiques.</p> <p>Rencontres avec les transporteurs de la région.</p> <p>Rencontres avec les groupes de bénévoles et associations d'usagers des soins de santé.</p> <p>Élaboration de deux projets pilotes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élargissement du service de transport entre les établissements de santé;

	<ul style="list-style-type: none"> • Orientation d'usagers des services de santé vers les projets pilotes découlant des propositions 1 à 4 et adaptation éventuelle de ces projets à cette catégorie de clientèle. <p>Élaboration d'un plan d'affaires et analyse technico-financière pour ces projets pilotes. Le plan d'affaires devra proposer un schéma de financement en vue de fixer la participation financière des différents intervenants aux projets.</p>
--	--

Hiver 2010	<p>Acceptation de projets pilotes par la CRÉBSL et les autres partenaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Axes privilégiés, périodes de service, fréquence, trajets et tarifs; • Schéma de financement établi lors du plan d'affaires.
------------	---

Printemps 2010	Démarrage du processus d'attribution du contrat pour l'exploitation du service.
----------------	---

Automne 2010	Annonce et démarrage des projets pilotes.
--------------	---

7.4.5. Appui aux initiatives de transport pour les personnes âgées

Compte tenu de la tendance au vieillissement de la population, tel que cela est mentionné dans l'analyse de l'évolution démographique de la population du BSL, la prise en compte des déplacements des personnes âgées doit faire l'objet d'une attention particulière de la part du responsable du bureau du transport collectif. En effet, les personnes âgées constitueront à moyen et à long terme les clients « captifs » du service, du fait de leur perte d'autonomie potentielle. Après l'obtention de l'aval de la CRÉBSL pour le lancement du projet, le responsable du bureau du transport collectif devra passer successivement par les étapes suivantes pour mettre sur pied le projet :

Automne 2009	<p>Rencontres avec les associations et les organismes locaux représentant les aînés.</p> <p>Caractérisation plus détaillée des besoins de cette catégorie de clientèle (taille du marché, fréquence).</p> <p>Rencontres avec les principaux centres de services et de consommation (centres commerciaux, centres de loisirs, etc.) qui seront d'éventuels commanditaires de projets de transport.</p> <p>Rencontres avec les transporteurs pour l'évaluation du coût du projet.</p> <p>Élaboration d'un plan d'affaires et analyse technico-financière d'un projet pilote.</p>
--------------	--

Hiver 2010	Annonce et démarrage du projet pilote.
------------	--

7.4.6. Incitation à une localisation résidentielle qui réduit les déplacements individuels

Printemps 2009	Prise de contact par la CRÉBSL et le responsable du bureau du transport collectif avec les municipalités et les MRC, en vue de lancer une étude de la faisabilité technico-financière de cette nouvelle mesure incitative à l'acquisition de la première résidence.
Automne 2009	Acceptation par la CRÉBSL et les autres partenaires du projet : <ul style="list-style-type: none">• Définition des objectifs et de la portée de l'étude;• Désignation d'une firme indépendante qui sera en charge de la réalisation de l'étude de faisabilité technico-financière du projet.
Printemps 2010	Dépôt du résultat de l'étude de la firme.
Automne 2010	Décision des intervenants sur la pertinence d'aller de l'avant avec un programme.
Hiver 2011	Mise en place du programme : budget, montants, conditions d'admissibilité, procédures administratives. Annonce et entrée en vigueur du programme.

8. Bibliographie

HANSON, Susan, et Genevieve GIULIANO. *The Geography of Urban Transportation*, 3^e édition, Guilford Press, New York, 2004.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. *Site Internet, Tableaux statistiques, Perspectives démographiques, Québec et régions, 2001-2051*, édition 2003.

LA VITRINE DU BAS-SAINT-LAURENT. *Documentation promotionnelle – La Vitrine du Bas-Saint-Laurent*, Bas-Saint-Laurent, Québec, [En ligne], 2008.

[<http://www.bas-saint-laurent.org/region/documentation.htm>].

ORLÉANS EXPRESS. *Carte réseaux*, Québec, [En ligne], 2008.

[<http://www.ortransexpress.com/CarteReseaux.aspx>].

QUÉBEC. *Loi concernant les services de transport par taxi : L.R.Q., c. S-6.01*, Québec, Éditeur officiel du Québec, 2008.

QUÉBEC. *Règlement sur le transport par autobus : L.R.Q., c. T-12.*, Québec, Éditeur officiel du Québec, 2008.

THIBAUT N., H. GAUTHIER et É. LÉTOURNEAU. *Perspectives démographiques, Québec et régions, 1991-2041, et MRC 1991-2016*, Québec, Bureau de la statistique du Québec, 1996, 439 p.

VILLE DE RIMOUSKI. *Citoyens – Circulation et transport – Taxibus et Inter-Taxibus*, [En ligne], 2008.

[<http://www.ville.rimouski.qc.ca/citoyens/circulation/taxibus.asp>].

Annexe 1. Liste des grandes entreprises de la région par MRC

Entreprise	Localisation	MRC
ALIMENTS ASTA INC.	Saint-Alexandre-de-Kamouraska	Kamouraska
BOMBARDIER TRANSPORT CANADA INC.	La Pocatière	Kamouraska
GROUPE DYNACO, COOPÉRATIVE AGROALIMENTAIRE	Saint-Philippe-de-Néri	Kamouraska
TOURBIÈRES LAMBERT INC.	Rivière-Ouelle	Kamouraska
IMPRESSIONS ALLIANCE 9000 INC.	Amqui	La Matapédia
UNIBOARD CANADA INC., DIV. SAYABEC	Sayabec	La Matapédia
BOIS BSL INC.	Mont-Joli	La Mitis
BOIS D'OEUVRE CEDRICO INC., USINE PRICE	Price	La Mitis
BOISERIES ROUSSEAU (LES)	Métis-sur-Mer	La Mitis
BOWATER MITIS INC.	Price	La Mitis
FÉLIX HUARD INC.	Sainte-Luce	La Mitis
NORCAST CASTINGS COMPANY LTD	Mont-Joli	La Mitis
TRANSPORT PAUL-ÉMILE DUBÉ LTÉE	Trois-Pistoles	Les Basques
TRANSPORT PAUL-ÉMILE DUBÉ LTÉE	Trois-Pistoles	Les Basques
ATELIERS LÉOPOLD-DESROSIERS INC.	Matane	Matane
BÉTON PROVINCIAL LTÉE	Matane	Matane
COULOMBE ARMOIRES DE CUISINE INC. et LES PORTES D'ARMOIRES PARCO	Matane	Matane
CUISINES GASPÉSIENNES DE MATANE LTÉE (LES)	Matane	Matane
EMBALLAGES SMURFIT-STONE CANADA INC.	Matane	Matane
ENTREPRISES TEMBEC INC. (LES)	Matane	Matane
FRUITS DE MER DE L'EST DU QUÉBEC (1998) LTÉE	Matane	Matane
GROUPE COLLEGIA	Matane	Matane
MARMEN ÉNERGIE INC.	Matane	Matane
VERREAULT NAVIGATION INC.	Les Méchins	Matane
LES STRUCTURES G.B. LTÉE	Rimouski	Rimouski-Neigette
MIRALIS INC.	Saint-Anaclet-de-Lessard	Rimouski-Neigette
PG GOVERN QC INC.	Rimouski	Rimouski-Neigette
TELUS	Rimouski	Rimouski-Neigette
CALKO (CANADA) INC.	Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup
CONSTRUCTION GOSCOBEC INC.	Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup
GROUPE C.N.P. INC.	Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup
LEPAGE MILLWORK DIV. D'ALPHONSE LEPAGE INC.	Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup
LES TOURBIÈRES BERGER LTÉE	Saint-Modeste	Rivière-du-Loup
LES VIANDES DU BRETON INC.	Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup
MOULAGE SOUS PRESSION A.M.T. INC.	Saint-Cyprien	Rivière-du-Loup
PAPIERS WHITE BIRCH DIV. DE F.F. SOUCY S.E.C.	Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup
PRELCO INC.	Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup
TRANSPORT MORNEAU INC.	Saint-Arsène	Rivière-du-Loup
PREMIER HORTICULTURE LTÉE	Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup
PREMIER TECH ENVIRONNEMENT	Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup
TRANSPORT MORNEAU INC.	Saint-Arsène	Rivière-du-Loup
CORPORATION CERCUEILS ST-LAURENT	Saint-Juste-du-Lac	Témiscouata
E. BASTILLE & FILS INC.	Pohénégamook	Témiscouata
GLENDYNE INC.	Saint-Marc-du-Lac-Long	Témiscouata
NORAMPAC - CABANO DIV. DE CASCADES CANADA INC.	Cabano	Témiscouata

Annexe 2. Liste des établissements d'éducation postsecondaire étudiés

Enseignement universitaire :

- Université du Québec à Rimouski

Enseignement collégial :

- Cégep de Matane
- Cégep de Rimouski
- Centre matapédien d'études collégiales à Amqui
- Centre de recherche appliquée en technologie maritime
- Institut maritime du Québec
- Cégep de Rivière-du-Loup
- Cégep de La Pocatière

Formation professionnelle et formation aux adultes :

- CFP de Matane et CFA D'Amours, à Matane
- CFP d'Amqui et CFA de la Vallée, à Amqui
- Centre de formation et d'extension en foresterie de l'Est-du-Québec, à Causapscal et Dégelis
- CFP et CFA de Rimouski-Neigette, à Rimouski
- CFP et CFA de Mont-Joli
- CFA de Trois-Pistoles
- CFP et CFA de Cabano
- CFP de Saint-Michel-du-Squatec
- CFP de Dégelis
- CFP de Pohénégamook

- CFP Pavillon de l'Avenir et CFA de Rivière-du-Loup, à Rivière-du-Loup
- CFA de Saint-Pascal
- CFA de La Pocatière

Annexe 3. Catégories de permis

Transport urbain :

- Service à l'intérieur du territoire de la municipalité ou de l'agglomération indiquée au permis.

Transport interurbain :

- Service entre deux municipalités, entre une municipalité et une agglomération ou entre deux agglomérations indiquées au permis.

Transport aéroportuaire :

- Service entre deux aéroports ou entre un aéroport et des endroits indiqués au permis.

Transport touristique :

- Service de visites touristiques sur un parcours, à des endroits et selon l'horaire ou la durée minimale du parcours indiqués au permis. Le titulaire d'un tel permis doit s'assurer qu'un guide accompagne les touristes tout au long du parcours pour les renseigner sur les points d'intérêt observés en cours de route; le chauffeur de l'autobus peut toutefois remplir cette fonction.

Transport scolaire :

- Service pour desservir l'école et la clientèle scolaire indiquées au permis et selon l'horaire qui y est mentionné.

Transport par abonnement :

- Service régulier de transport pour l'exercice d'activités communes à une clientèle visée vers des endroits indiqués au permis.

Transport nolisé :

- Service de transport exclusif de groupes de personnes à partir d'un des endroits indiqués au permis vers une destination quelconque. Ce service ne doit pas être répété de manière à constituer un service de transport par autobus visé par une autre catégorie de permis.

Transport expérimental :

- Service ayant pour but l'essai d'un nouvel équipement ou d'un nouveau service de transport n'entrant dans aucune des autres catégories d'autobus ou de permis déjà établies. Pour effectuer l'essai d'un nouvel équipement, le demandeur doit déjà être titulaire d'un permis de transport par autobus.

Annexe 4. Catégories d'autobus

Il existe sept catégories d'autobus. Un autobus ou un minibus ne cesse pas d'appartenir à l'une des catégories 1 à 6 du fait qu'il est en partie aménagé pour le transport des personnes handicapées pourvu que ces aménagements n'aient pas pour effet de réduire de plus de la moitié la capacité initiale du véhicule.

Catégorie 1 :

Autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours et muni des équipements suivants : compartiment à bagages, porte-bagages intérieur, sièges à dossier inclinable, système de climatisation, cabinet de toilette.

Catégorie 2 :

Autobus construit pour le transport en commun sur de longs parcours, auquel il manque au moins un des équipements énumérés à la catégorie 1.

Catégorie 3 :

Autobus construit pour le transport urbain.

Catégorie 4 :

Autobus construit sur un châssis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle et muni des équipements suivants : sièges à dossier inclinable, système de climatisation, cabinet de toilette.

Catégorie 5 :

Autobus construit sur un châssis de camion dont le moteur fait saillie au-delà de l'habitacle, auquel il manque au moins un des équipements énumérés à la catégorie 4.

Catégorie 6 :

Minibus ou autobus de dimension réduite construit pour le transport de 8 à 15 personnes. Cependant, la capacité minimale est de 10 personnes lorsque le minibus utilisé a été construit après le 26 janvier 1995.

Catégorie 7 :

Minibus ou autobus aménagé pour le transport de personnes handicapées.

Annexe 5. Questionnaire du sondage

Bonjour, mon nom est de la firme Info RESSource. Nous avons été mandatés par Innovation maritime afin d'effectuer une courte étude sur les déplacements des personnes entre les différentes MRC du Bas-Saint-Laurent.

08/05/09 9:37

1:

MRC

Indiquez le code ou le nom de la MRC

Nom de la MRC

(1/ 22)

Kamouraska	1
La Matapédia	2
La Mitis.....	3
Les Basques	4
Matane.....	5
Rimouski-Neigette.....	6
Rivière-du-Loup	7
Témiscouata.....	8
«MRC»	

08/05/09 10:05

2:

ORIG

Indiquez le code de la municipalité

ORIG - Nom de la municipalité d'origine

(1/ 23)

__MRC MATANE__	01
Les Méchins	02
Matane	03
Saint-René-de-Matane, Saint-Léandre, Sainte-Paule	04
Saint-Ulric, Baie-des-Sables	05
Sainte-Félicité, Grosses-Roches, Saint-Jean-de-Cherbourg, Saint-Adelme	06
__MRC LA MATAPÉDIA__	07
Amqui, Saint-Alexandre-des-Lacs	08
Causapscal	09
Lac-au-Saumon	10
Sayabec, Val-Brillant, Saint-Moïse, Saint-Damase	11
Saint-Cléophas	12
Saint-Léon-le-Grand, Saint-Zénon-du-Lac-Humqui	13
Saint-Noël	14
Saint-Vianney, Saint-Tharcisius	15
Sainte-Florence/Sainte-Marguerite, Routhierville/Albertville	16
Sainte-Irène	17
__MRC LA MITIS__	18
Métis-sur-Mer, Padoue, Grand-Métis, Saint-Octave-de-Métis	19
Mont-Joli, Saint-Joseph-de-Lepage	20
Price	21
Saint-Donat	22
Saint-Gabriel-de-Rimouski, Les Hauteurs, Saint-Charles-Garnier	23
Sainte-Angèle-de-Mérici, La Rédemption, Sainte-Jeanne-d'Arc	24
Sainte-Flavie	25
Sainte-Luce/Luceville	26
__MRC RIMOUSKI-NEIGETTE__	27
Esprit-Saint, La Trinité-des-Monts	28
Le Bic	29
Rimouski/Pointe-au-Père/Sainte-Blandine	30
Saint-Anaclet-de-Lessard	31
Saint-Marcellin	32
Saint-Fabien	33
Saint-Valérien, Saint-Eugène-de-Ladrière	34
Saint-Narcisse-de-Rimouski	35
__MRC LES BASQUES__	36
Notre-Dame-des-Neiges, Sainte-Françoise	37
Saint-Clément	38
Saint-Éloi	39
Saint-Jean-de-Dieu	40
Saint-Simon, Saint-Mathieu-de-Rieux	41
Sainte-Rita	42
Saint-Guy, Saint-Médard	43
Trois-Pistoles	44
__MRC RIVIÈRE-DU-LOUP__	45
Cacouna	46
L'Isle-Verte, Saint-Paul-de-la-Croix	47
Notre-Dame-du-Portage	48
Notre-Dame-des-Sept-Douleurs (île Verte)	49
Rivière-du-Loup	50
Saint-Antonin, Saint-Modeste	51
Saint-Arsène, Saint-Épiphane	52
Saint-Cyprien	53
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, Saint-François-Xavier-de-Viger	54
__MRC TÉMISCOUATA__	55
Biencourt	56

Cabano.....	57
Dégelis, Packington, Saint-Eusèbe	58
Notre-Dame-du-Lac, Saint-Juste-du-Lac	59
Pohénégamook	60
Rivière-Bleue, Saint-Marc-du-Lac-Long	61
Auclair, Lejeune.....	62
Saint-Louis-du-Ha ! Ha !, Saint-Honoré-de-Témiscouata	
Saint-Elzéar-de-Témiscouata, Saint-Pierre-de-Lamy	63
Saint-Michel-du-Squatec, Lac-des-Aigles, Biencourt	64
__MRC KAMOURASKA__	65
La Pocatière	66
Rivière-Ouelle, Saint-Philippe-de-Néri, Saint-Denis	67
Saint-Alexandre-de-Kamouraska, Saint-André	68
Saint-Bruno-de-Kamouraska	69
Saint-Germain	70
Saint-Pacôme, Mont-Carmel, Saint-Gabriel-Lalemant	71
Saint-Pascal, Kamouraska	72
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, Saint-Onésime-d'Ixworth	73
Sainte-Hélène, Saint-Joseph-de-Kamouraska	74
Saint-Athanase	75
Saint-Jean-de-la-Lande	76
Autre:.....	77 O
«ORIG»	
«O_ORIG»	

08/05/06 17:00

3:

Q1

Q1 - Bonjour, mon nom est de la firme Info RESsource à Rimouski. Nous avons été mandatés par Innovation maritime et la Conférence régionale des éluEs afin d'effectuer une courte étude sur les déplacements des personnes entre les différentes MRC du Bas-Saint-Laurent. Pouvez-vous m'accorder quelques minutes?

(1/ 25)

Oui.....	1	
Non.....	2	=> INT

«Q1»

08/05/06 13:51

4:

Q2

Q2 - Est-ce que vous ou quelqu'un de votre famille utilise le transport adapté actuellement offert dans votre MRC?

(1/ 26)

Oui.....	1	=> INT
Non.....	2	

«Q2»

08/05/22 13:44

5: **Q4**
 Q4 - En vous incluant, combien de personnes âgées de 5 ans et + demeurent en permanence dans votre foyer? (1/ 27)

1 personne 1
 2 2
 3 3
 4 4
 5 5
 6 6
 7 personnes et plus 7
 «Q4»

08/05/06 14:50

6: **Q5**
 Q5 - Combien de véhicules sont à la disposition de votre ménage? (1/ 28)

Aucun 1
 1 véhicule..... 2
 2 véhicules 3
 3 véhicules et plus..... 4
 NSP/refus de répondre..... 5
 «Q5»

08/05/06 14:23

7: **OCCUP**
 OCCUP - Quelle est votre principale occupation. Est-ce...? (1/ 29)

Travailleur à temps plein 1
 Travailleur à temps partiel 2
 Travailleur autonome..... 3
 Étudiant-e 4 => Q13
 Retraité-e..... 5 => Q12
 Sans emploi/chômeur-se 6 => Q12
 Personne au foyer 7 => Q18
 «OCCUP»

08/05/06 14:25

8: **Q7**
Déplacements pour le travail
 Q7 - Est-ce que vous travaillez dans la municipalité où vous habitez? (1/ 30)

Oui..... 1 => Q12
 Non..... 2
 «Q7»

08/06/12 15:56

9: **Q8**
 Q8 - Dans ce cas, dans quelle municipalité travaillez-vous? (1/ 31)

Voir la liste des municipalités au début du questionnaire. __

«Q8»
 «O_Q8»

08/05/06 14:31

10:

Q9

Q9 - Au cours d'une semaine normale, combien de fois devez-vous vous déplacer pour vous rendre au travail?

(1/ 33)

- 1 déplacement 01
- 2 02
- 3 03
- 4 04
- 5 05
- 6 06
- 7 07
- 8 08
- 9 09
- 10 10
- 11 11
- 12 déplacements et plus 12
- Aucun 13

=> Q12

«Q9»

08/06/12 16:00

11:

Q10

Q10 - De quelle façon vous déplacez-vous, est-ce principalement ...?

(1/ 35)

- Seul, avec votre véhicule 01
- Vous covoiturez avec quelqu'un d'autre 02
- Vous utilisez un transport en commun (autobus, taxi communautaire) 03
- Autre, spécifiez : 04
- Utilisez la voiture de la compagnie 05

=> Q12

=> Q12

O

«Q10»

«O_Q10»

08/05/09 10:29

12:

Q11

Q11 - Dans ce cas, est-ce que vous ...?

(1/ 37)

- Utilisez surtout votre voiture 1
- Voyagez surtout avec d'autres 2
- Alternez : votre voiture et celle des autres 3

«Q11»

08/05/06 14:40

13:

Q12

Déplacement pour les études

Q12 - Actuellement, poursuivez-vous des études?

(1/ 38)

- OUI 1
- NON 2
- Refus 3

=> Q18

=> Q18

«Q12»

08/05/08 12:08

14: **Q13**
Q13 - Est-ce que vous faites vos études dans la ville que vous habitez? (1/ 39)

Oui..... 1 => Q18
 Non..... 2
 «Q13»

08/05/09 10:09

15: **Q14**
Q14 - Dans ce cas, quelle est la municipalité où vous faites vos études? (1/ 40)

Voir la liste des municipalités au début du questionnaire.

.....
 «Q14»
 «O_Q14»

08/05/08 10:49

16: **Q15**
Q15 - Au cours d'une semaine normale, combien de fois devez-vous vous déplacer pour vous rendre aux études dans cette municipalité? (1/ 42)

Aucun/moins d'une fois par semaine 01
 1 déplacement 02
 2 03
 3 04
 4 05
 5 06
 6 07
 7 08
 8 09
 9 10
 10 11
 11 12
 12 déplacements et plus 13
 NSP/refus de répondre..... 14 => Q18
 «Q15»

08/05/09 11:20

17: **Q16**
Q16 - De quelle façon vous déplacez-vous, est-ce principalement...? (1/ 44)

Avec votre véhicule..... 01 => Q18
 Vous covoiturez avec quelqu'un d'autre 02
 Vous utilisez un transport en commun (autobus, taxi communautaire) 03 => Q18
 Vous prenez un autobus scolaire 04 => Q18
 Vous utilisez un taxi 05 => Q18
 Autre, spécifiez : 06 O => Q18
 «Q16»
 «O_Q16»

08/05/09 10:29

18:

Q17

Q17 - Dans ce cas, est-ce que vous...?

(1/ 46)

- Utilisez surtout votre voiture 1
Vous voyagez surtout avec d'autres 2
Vous alternez : votre voiture et celle des autres 3
«Q17»

08/05/22 13:43

19:

Q18

Déplacements pour les achats

Q18 - Au cours d'une semaine normale, combien de fois devez-vous vous déplacer dans une autre municipalité pour faire des achats, que ce soit dans un centre commercial, au supermarché ou tout autre magasin?

(1/ 47)

- Aucun/moins d'une fois par semaine 01 => Q22
1 déplacement 02
2 03
3 04
4 05
5 06
6 07
7 08
8 09
9 10
10 11
11 12
12 déplacements et plus 13
NSP/refus de répondre 14 => Q22
«Q18»

08/05/09 10:31

20:

Q19

Q19 - Quelles sont les municipalités où vous devez vous rendre pour vos achats au cours d'une semaine normale?

(1/ 49 - 51 - 53)

Voir la liste des municipalités au début du questionnaire.

-
«Q19_01»
«Q19_02»
«Q19_03»
«O_Q19»

08/05/09 11:19

21:

Q20

Q20 - De quelle façon vous déplacez-vous, est-ce principalement...?

(1/ 55)

- Avec votre véhicule..... 1 => Q22
Vous covoiturez avec quelqu'un d'autre 2
Vous utilisez un transport en commun (autobus ou taxi communautaire) 3 => Q22
Vous utilisez un taxi 4 => Q22
Autre, spécifiez : 5 O => Q22
«Q20»
«O_Q20»

08/05/09 10:30

22: **Q21**

Q21 - Dans ce cas, est-ce que vous...?

(1/ 56)

- Utilisez surtout votre voiture 1
 - Voyagez surtout avec d'autres 2
 - Alternez : votre voiture et celle des autres 3
- «Q21»

08/05/13 9:12

23: **Q22**

Déplacements pour les activités de sports, de culture ou de loisirs

Q22 - Au cours d'une semaine normale, combien de fois devez-vous vous déplacer en dehors de votre municipalité pour faire du sport, des activités culturelles ou de loisirs ou pour visiter des parents ou amis?

(1/ 57)

- Aucun/moins d'une fois par semaine 01 => Q26
 - 1 déplacement 02
 - 2 03
 - 3 04
 - 4 05
 - 5 06
 - 6 07
 - 7 08
 - 8 09
 - 9 10
 - 10 11
 - 11 12
 - 12 déplacements et plus 13
 - NSP/refus de répondre 14 => Q26
- «Q22»

08/05/13 9:12

24: **Q23**

Q23 - Quelles sont les municipalités où vous devez vous rendre pour ces activités au cours d'une semaine normale?

(1/ 59 - 61 - 63)

Voir la liste des municipalités au début du questionnaire.

-
- «Q23_01»
 - «Q23_02»
 - «Q23_03»
 - «O_Q23»

08/06/12 16:10

25: **Q24**

Q24 - De quelle façon vous déplacez-vous principalement...?

(1/ 65)

- Avec votre véhicule 01 => Q26
 - Vous covoiturez avec quelqu'un d'autre 02
 - Vous utilisez un transport en commun (autobus ou taxi communautaire) 03 => Q26
 - Vous utilisez un taxi 04 => Q26
 - Autre, spécifiez : 05 O => Q26
 - Auto des parents 06
 - En scooter 07
- «Q24»
- «O_Q24»

08/05/09 10:30

26:

Q25

Q25 - Dans ce cas, est-ce que vous...?

(1/ 67)

Utilisez toujours votre voiture 1
Voyagez toujours avec autrui 2
Alternez avec votre voiture et celle d'autrui 3
«Q25»

08/05/21 9:40

27:

Q26

Déplacements pour d'autres motifs

Q26 - Au cours d'une semaine normale, combien de fois devez-vous vous déplacer pour obtenir des services professionnels, des services de santé, pour reconduire ou aller chercher quelqu'un ou tout autre déplacement dans une autre municipalité?

(1/ 68)

Aucun/moins d'une fois par semaine 01 => Q30
1 déplacement 02
2 03
3 04
4 05
5 06
6 07
7 08
8 09
9 10
10 11
11 12
12 déplacements et plus 13
NSP/refus de répondre 14 => Q30
«Q26»

08/05/09 10:32

28:

Q27

Q27 - Quelles sont les municipalités où vous devez vous rendre pour ces autres activités au cours d'une semaine normale?

(1/ 70 - 72 - 74)

Voir la liste des municipalités au début du questionnaire.

.....
«Q27_01»
«Q27_02»
«Q27_03»
«O_Q27»

08/05/09 11:20

29:

Q28

Q28 - De quelle façon vous déplacez-vous, est-ce principalement...?

(1/ 76)

Avec votre véhicule 01 => Q30
Vous covoiturez avec quelqu'un d'autre 02
Vous utilisez un transport en commun (autobus ou taxi communautaire) 03 => Q30
Vous utilisez un taxi 04 => Q30
Autre, spécifiez : 05 O => Q30
«Q28»
«O_Q28»

08/06/12 16:26

30:

Q29

Q29 - Dans ce cas, est-ce que vous...?

(1/ 78)

- Utilisez surtout votre voiture 1
Voyagez surtout avec d'autres 2
Alternez : votre voiture et celle des autres..... 3
«Q29»

08/06/12 16:29

31:

Q30

Q30 - Nous allons maintenant vous poser quelques questions générales sur les modes de transport. Y a-t-il des raisons qui vous amènent à limiter vos déplacements?

(1/ 79 - 81)

- Spécifiez : 01 O
Non..... 02 X
NSP 03 X
Prix/coûts de l'essence..... 04
Pour l'environnement/moins de pollution 05
N'a pas de moyen de transport 06
Partage une voiture avec d'autres 07
À cause de limite physique/de santé 08
Pour économiser/faibles revenus 09
À cause des conditions hivernales 10
Pour favoriser l'achat local 11
Trop d'occupations/obligations 12
Utilise les services à proximité 13
Coût/état du véhicule 14
À cause des risques d'accidents 15
À cause de l'état des chemins 16
À cause du temps et de la distance 17
«Q30_01»
«Q30_02»
«O_Q30»

08/05/13 9:13

32:

Q31

Q31 - S'il y avait un service de transport en commun ajusté à vos besoins, l'utiliserez-vous...?

(1/ 83)

- Tous les jours ou régulièrement..... 1
À l'occasion..... 2
Jamais..... 3 => AGE
NSP 4
«Q31»

08/06/16 15:23

33:

Q32

Q32 - Quelles conditions seraient nécessaires pour que ce service puisse répondre à vos besoins?

(1/ 84 - 86 - 88)

Spécifiez :	01	O
NSP	02	X
Horaire fixe et régulier/à toutes les heures/à toutes les demi-heures	03	
Service aux heures de pointe	04	
Horaire aux heures de travail	05	
Horaire pour les écoliers	06	
Service en soirée/début et fin de soirée	07	
Service le samedi/fin de semaine	08	
Horaire flexible/au besoin	09	
Sans réservation	10	
Réservation de 24 heures maximum	11	
Arrêt près du domicile	12	
Desservir les centres commerciaux	13	
Desservir le centre-ville	14	
Espace pour des bagages	15	
Tarifs abordables	16	
Tarifs étudiants/personnes âgées	17	
Écologique/sain pour l'environnement	18	
Confortable	19	
Sécuritaire	20	
Accueillant	21	
Offrir des départs très tôt	22	
Desservir mon trajet	23	
Ponctuel/respecter l'horaire	24	
Service plus d'une fois par jour	25	
Offrir plusieurs trajets	26	
Transporter les enfants	27	
Service 24 heures	28	
Transport adapté pour handicapés	29	
Service gratuit	30	
Transport l'hiver/pendant les tempêtes	31	
Se rendre dans la ville voisine	32	
Se rendre à l'hôpital	33	
Service tous les jours/plus d'une journée/semaine	34	
Avoir un abribus	35	
Transport par autobus	36	
Service pendant l'été	37	
«Q32_01»		
«Q32_02»		
«Q32_03»		
«O_Q32»		

08/05/20 12:21

34:

Q32A

Q32a - Si de tels services existaient, combien de fois par semaine les utiliseriez-vous?

(1/ 90)

1 fois par semaine.....	01
2 fois.....	02
3 fois.....	03
4 fois.....	04
5 fois.....	05
6 fois.....	06
7 fois.....	07
8 fois.....	08
9 fois.....	09
10 fois.....	10
1 à 2 fois par mois.....	11
À l'occasion.....	12
NSP.....	13
«Q32A»	

08/05/20 12:01

35:

Q32B

Ne pas lire les choix de réponse.

Q32b - Pour faire vos déplacements en transport en commun, combien seriez-vous prêt à déboursier pour un voyage aller seulement pour une distance parcourue d'une dizaine de kilomètres?

(1/ 92)

3 \$ ou moins.....	1
3,01 \$ à 4 \$.....	2
4,01 \$ à 5 \$.....	3
5,01 \$ à 6 \$.....	4
6,01 \$ à 7 \$.....	5
7,01 \$ à 8 \$.....	6
8 \$ et plus.....	7
NSP.....	8
«Q32B»	

08/05/06 16:14

36:

BID33

BID33 - Je vais vous lire un certain nombre d'énoncés et j'aimerais que vous me disiez si vous êtes : 1.tout à fait d'accord 2.plutôt d'accord 3.plutôt en désaccord ou 4.totalement en désaccord. Si vous n'avez pas d'opinion pour un énoncé, n'hésitez pas à me le dire.

(1/ 93)

«BID33»

08/05/09 10:39

37:

Q34

Q34 - Je serais disposé à voyager en autobus scolaire.

(1/ 94)

Tout à fait d'accord.....	1
Plutôt d'accord.....	2
Plutôt en désaccord.....	3
Totalement en désaccord.....	4
Ne sait pas.....	5
«Q34»	

08/05/20 12:19

38:

Q35

Q35 - Je serais disposé à faire du covoiturage.

(1/ 95)

- Tout à fait d'accord 1
Plutôt d'accord 2
Plutôt en désaccord 3
Totalement en désaccord 4
Ne sait pas 5
«Q35»
-
-

08/05/20 12:20

39:

Q36

Q36 - Je serais disposé à voyager en transport en commun.

(1/ 96)

- Tout à fait d'accord 1
Plutôt d'accord 2
Plutôt en désaccord 3
Totalement en désaccord 4
Ne sait pas 5
«Q36»
-
-

08/05/09 10:39

40:

Q37

Q37 - Je serais disposé à voyager avec un transport adapté.

(1/ 97)

- Tout à fait d'accord 1
Plutôt d'accord 2
Plutôt en désaccord 3
Totalement en désaccord 4
Ne sait pas 5
«Q37»
-
-

08/05/09 10:40

41:

Q38

Q38 - Je serais disposé à voyager en taxi communautaire.

(1/ 98)

- Tout à fait d'accord 1
Plutôt d'accord 2
Plutôt en désaccord 3
Totalement en désaccord 4
Ne sait pas 5
«Q38»
-
-

08/05/07 11:33

42:

AGE

Socio-démo

AGE - Avant de terminer, j'aimerais vous poser quelques questions d'ordre général. Dans quel groupe d'âge vous situez-vous. Est-ce...?

(1/ 99)

- 15 à 24 ans 1
 - 25 à 34 ans 2
 - 35 à 54 ans 3
 - 55 à 64 ans 4
 - 65 ans et plus 5
 - Refus 6
- «AGE»

08/05/06 16:36

43:

SCOL

SCOL - Quel niveau de scolarité avez-vous complété. Est-ce ...?

(1/ 100)

- Primaire (7 ans et moins) 1
 - Secondaire (8 à 12 ans) 2
 - Collégial, technique (13 à 15 ans) 3
 - Université (16 ans et plus) 4
 - NSP/refus 5
- «SCOL»

08/05/06 16:39

44:

REVEN

REVEN - Dans quelle catégorie se situe votre revenu familial brut. Est-ce...?

(1/ 101)

- Moins de 25 000 \$ 1
 - Entre 25 000 \$ et 50 000 \$ 2
 - Entre 50 000 \$ et 75 000 \$ 3
 - Entre 75 000 \$ et 100 000 \$ 4
 - 100 000 \$ et plus 5
 - Refus 6
- «REVEN»

08/05/06 16:40

45:

SEXE

Notez le sexe du répondant.

SEXE - Sexe du répondant

(1/ 102)

- Homme 1
 - Femme 2
- «SEXE»

08/05/09 10:17

46:

INT

§†

INT - Madame/monsieur, c'est terminé, merci beaucoup d'avoir pris le temps de me répondre. Passez une belle fin de journée ou soirée. (Inscrire le code de fin d'entrevue)

(1/ 103)

Complété	CO
Pas de réponse/répondeur	02
Absent/rv.....	03
Ligne occupée.....	04
Ligne discontinuée	05
Incapacité	06
Hors critère	07
Refus/incomplet.....	08
Erreur de manipulation.....	09
Transport adapté.....	10

«INT»

Annexe 6. Conditions d'utilisation du service

HORAIRE	
Horaire fixe et régulier/aux heures/demi-heure	289
Horaire aux heures de travail	133
Horaire flexible/aux besoins	57
Service aux heures de pointe	53
Service en soirée/début et fin de soirée	32
Service le samedi/fin de semaine	14
Service plus d'une fois par jour	13
Horaire pour les écoliers	9
Service 24 heures	2
Service tous les jours/plus d'une journée semaine	2
Service pendant l'été	1
TRAJET	
Desservir mon trajet	82
Arrêt près du domicile	70
Desservir les centres d'achat	31
Se rendre dans la ville voisine	22
Desservir le centre ville	11
Offrir plusieurs trajets	9
Se rendre à l'hôpital	2
INDÉCIS	
NSP	172
TARIF	
Tarifs abordables	113
Tarifs étudiants/personnes âgées	6
Service gratuit	3
QUALITÉ DE SERVICE	
Sans réservation	18
Offrir des départs très tôt	9
Espace pour des bagages	8
Etre ponctuel/respecter l'horaire	7
Etre sécuritaire	6
Transporter les enfants	6
Écologique/sain pour l'environnement	5
Etre confortable	5
Etre accueillant	4
Transport l'hiver/pendant les tempêtes	4
Réservation de 24 heures maximum	3
Transport adapté pour handicapé	3
Transport par autobus	2
Avoir un abribus	1
TOTAL RÉPONDANTS	1207

Annexe 7. Caractéristiques de l'échantillon sondé

1600 observations

ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION AU BAS-SAINT-LAURENT

1600 observations

ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION AU BAS-SAINT-LAURENT

Nom de la MRC		
Nom de la MRC		
	Nb	% cit.
Kamouraska	200	12,5%
La Matapédia	200	12,5%
La Mitis	200	12,5%
Les Basques	200	12,5%
Matane	200	12,5%
Rimouski-Neigette	200	12,5%
Rivière-du-Loup	200	12,5%
Témiscouata	200	12,5%
Total	1 600	100,0%

