

Opportunités de mise en place d'un service de transport collectif inter-MRC dans le Bas-Saint-Laurent

Rapport présenté à :

**La Conférence régionale des éluEs
du Bas-Saint-Laurent**

Par :



17 mai 2010

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières.....	ii
Liste des tableaux.....	iii
Liste des figures	iv
1. Contexte	1
2. Méthodologie	3
3. Les déplacements inter-MRC.....	3
4. Déplacements Rimouski-Neigette / La Mitis	5
4.1. Caractérisation des besoins en déplacement	7
4.2. Estimation de la demande totale en transport	14
5. Déplacements entre Rivière-du-Loup et Kamouraska, Témiscouata et Les Basques	15
5.1. Caractérisation des besoins en déplacement	17
6. Conclusion.....	19
6.1. Analyser la mise en place d'un service régulier entre Rimouski et Mont-Joli	19
6.2. Instauration d'un système de coordination du covoiturage.....	20
6.3. Promouvoir la création de services dédiés aux entreprises	21
Annexe 1 - Entreprises ayant reçu le questionnaire	23
Bibliographie	25

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 Déplacements inter-MRC.....	1
Tableau 2 Matrices des déplacements inter-MRC	4
Tableau 3 Déplacements en fonction des milieux de travail.....	5
Tableau 4 Déplacements en fonction des milieux de travail.....	6
Tableau 5 Horaires d'arrivée au travail, par municipalité.....	8
Tableau 6 Horaires de départ du travail, par municipalité	9
Tableau 7 Motivations et freins quant à l'utilisation du transport collectif	10
Tableau 8 Tarification du transport collectif.....	11
Tableau 9 Fréquence d'utilisation envisagée	11
Tableau 10 Temps de trajet supplémentaire	12
Tableau 11 Distance pour rejoindre l'arrêt du transport collectif	12
Tableau 12 Répartition par genre.....	13
Tableau 13 Répartition par âge	13
Tableau 14 Revenu annuel.....	13
Tableau 15 Déplacements entre Kamouraska, Témiscouata, Les Basques et Rivière-du-Loup.....	15
Tableau 16 Déplacements en provenance de Rivière-du-Loup à destination de Kamouraska, Témiscouata et Les Basques	15

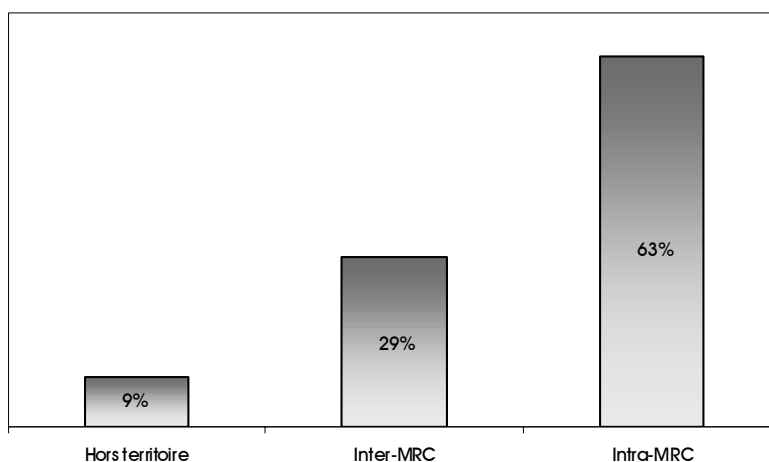
LISTE DES FIGURES

Figure 1 Déplacements inter-MRC du Bas-Saint-Laurent.....	1
Figure 2 Déplacements des travailleurs entre Rimouski-Neigette et La Mitis	7
Figure 3 Déplacements des travailleurs entre Rivière-du-Loup, Kamouraska, Témiscouata et Les Basques ..	16

1. CONTEXTE

À l'issue du précédent rapport sur la planification régionale d'un transport collectif, il en est ressorti que les déplacements inter MRC du Bas-Saint-Laurent pour des raisons professionnelles concernaient 29 % de la population sondée.

Figure 1
Déplacements inter-MRC du Bas-Saint-Laurent



Sources : Innovation maritime, Sondage Info RESsource, 2008.

Comme le montre le tableau suivant, les travailleurs représentent une importante clientèle. La Conférence régionale des éluEs du Bas Saint-Laurent (CRÉBSL) prend un rôle proactif dans cette analyse des besoins de la population vis-à-vis du transport collectif inter-MRC. Pour ce faire, elle a entrepris une analyse des besoins spécifiques de transport collectif auprès entreprises de plus de 50 salariés dans la région du Bas-Saint-Laurent.

Tableau 1
Déplacements inter-MRC

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

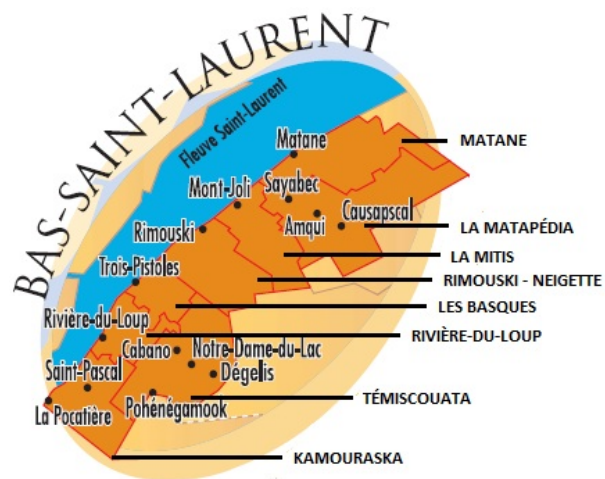
Sources : Innovation maritime, Info RESsource, divers.

Suite à un sondage rempli par différents travailleurs de la région, Innovation maritime a compilé les besoins en déplacement afin d'identifier les opportunités en transport collectif inter-MRC. Les opportunités identifiées sont analysées au regard des besoins en termes d'horaire et de caractérisation de la clientèle.

Opportunités de transport collectif inter-MRC dans le Bas-Saint-Laurent

Rapport final -17 mai 2010

©Innovation maritime – Tous droits réservés



Source : <http://www.bas-saint-laurent.org>, Innovation maritime

2. MÉTHODOLOGIE

Innovation maritime a réalisé un questionnaire permettant de récolter des données nécessaires à la pertinence de l'étude. Le questionnaire a été commenté et corrigé suite aux différents échanges entre Innovation maritime et la CRÉBSL.

Le questionnaire était conçu de manière à pouvoir être administré soit de manière informatique, par l'intermédiaire d'un document pdf dynamique, soit en format papier.

Par la suite, la CRÉBSL s'est chargée de distribuer le questionnaire dans 37 entreprises réparties sur l'ensemble des MRC du Bas-Saint-Laurent. Ces 37 entreprises représentent un échantillon de plus de 10 000 employés. La liste des entreprises ayant reçu le questionnaire est présentée à l'annexe 1 de ce rapport.

En retirant les compagnies n'ayant retourné aucun questionnaire, l'échantillon atteint 9 800 salariés. Après avoir effectué un tri qui écarte les questionnaires insuffisamment complétés, cela aboutit à 1 430 questionnaires complétés, soit un taux de réponse de pratiquement 15%.

Au fur et à mesure des retours de questionnaires, Innovation maritime les a compilés dans une base de données spécialement créée pour le traitement de ce questionnaire. Cela a permis de réaliser une analyse approfondie une fois l'intégralité des informations collectées, analyse illustrée au travers de tableaux et de cartes représentant les déplacements des travailleurs sondés.

3. LES DÉPLACEMENTS INTER-MRC

Au total, 1 430 travailleurs du Bas-Saint-Laurent se montrent intéressés par le transport collectif. Les déplacements intra-MRC représentent la majeure partie des déplacements des travailleurs du Bas-Saint-Laurent. En effet, c'est 1 042 travailleurs qui représentent 73 % du total des besoins en déplacements.

Le tableau suivant montre les déplacements inter-MRC. La lecture se fait en se basant sur les colonnes lieu de résidence (LR) et lieu de travail (LT) d'une MRC en particulier. Si l'on considère la colonne de la MRC de Kamouraska, 11 personnes ont cette MRC comme lieu de résidence et Rivière-du-Loup comme lieu de travail tandis que 28 personnes de Rivière-du-Loup travaillent dans Kamouraska.

Tableau 2
Matrices des déplacements inter-MRC

	Kamouraska		La Matapédia		La Mitis		Les Basques		Matane		Rimouski-Neigette		Rivière-du-Loup		Témiscouata	
	LR	LT	LR	LT	LR	LT	LR	LT	LR	LT	LR	LT	LR	LT	LR	LT
Kamouraska																
La Matapédia																
La Mitis	1		7	1												
Les Basques						1										
Matane			1		3	5										
Rimouski-Neigette	2	1	5		90	166	2	1	1	3						
Rivière-du-Loup	11	28					15	4			2	4				
Témiscouata	1	5					1				3	2	8	13		
TOTAL	15	34	13	1	93	172	18	5	1	3	5	6	8	13		

Source : Innovation maritime.

Les déplacements en provenance de la MRC de Rimouski-Neigette à destination de La Mitis représentent la majeure partie des trajets, puisque les 166 déplacements représentent 43 % du total des déplacements inter-MRC.

Le deuxième flux inter-MRC le plus important est en réalité le même flux mais dans le sens inverse, puisqu'il provient de La Mitis et se dirige vers la MRC de Rimouski-Neigette. Les 90 déplacements représentent 23 % du total des déplacements inter-MRC.

Ces deux flux de déplacement sont de loin les plus importants dans ce tableau récapitulatif des déplacements inter-MRC, puisqu'ils représentent 66 % du total.

Les déplacements entre la MRC de Rivière-du-Loup et les MRC de Kamouraska, Les Basques et Témiscouata représentent des valeurs bien moins importantes que les déplacements entre La Mitis et Rimouski-Neigette.

4. DÉPLACEMENTS RIMOUSKI-NEIGETTE / LA MITIS

Les tableaux 3 et 4 présentés ci-dessous récapitulent les besoins en déplacement entre les différentes municipalités de la MRC de Rimouski-Neigette et de La Mitis.

Tableau 3
Déplacements en fonction des milieux de travail

Provenance	Destination				
	Sainte-Luce, Luceville	(IML) Sainte-Flavie	Mont-Joli, Saint-Joseph-de-Lepage	Price	Total
Saint-Anaclet		2	9		11
Saint-Valérien, Saint-Eugène-de-Ladrière			1		1
Saint-Fabien			2		2
Saint-Marcellin			1		1
Rimouski, Pointe-au-Père, Sainte-Blandine	2	84	64	1	151
Total	2	86	77	1	166

Source : Innovation maritime.

Les déplacements en provenance de la MRC de Rimouski-Neigette proviennent très majoritairement du regroupement des municipalités de Rimouski, Pointe-au-Père, de Sainte-Blandine et du Bic. En effet, avec 151 déplacements, les flux en provenance de ces 4 municipalités regroupées représentent 91 % du total des déplacements entre les deux MRC.

Les déplacements à destination de Sainte-Flavie représentent 57 % des flux en provenance de ces 4 municipalités. Pour leur part, les déplacements à destination des municipalités de Mont-Joli et Saint-Joseph-de-Lepage représentent 41 % des flux provenant de Rimouski, Pointe-au-Père, Sainte-Blandine et du Bic.

À noter que sur les 64 déplacements à destination de Mont-Joli et Saint-Joseph-de-Lepage, 49 sont à destination du Centre de Santé et de Services Sociaux de La Mitis.

Les 84 déplacements à destination de Sainte-Flavie se destinent tous à l'Institut Maurice-Lamontagne (IML). Or, 71 % de ces déplacements se font déjà en covoiturage. Cette destination n'est donc pas pertinente dans le cadre de notre étude, puisqu'un transport collectif sous forme de covoiturage est déjà en place. Cependant une solution de transport collectif alternative pourrait être éventuellement proposée aux employés de l'IML.

Au tableau de la page suivante, on observe que 60 % des déplacements entre La Mitis et Rimouski-Neigette proviennent des municipalités de Mont-Joli, Saint-Joseph-de-Lepage, Sainte-Luce et Luceville. Ces municipalités représentent 54 des 90 déplacements mesurés entre les deux MRC.

Tableau 4
Déplacements en fonction des milieux de travail

Provenance	Destination		
	Rimouski, Pointe-au-Père, Sainte-Blandine	(Miralis) Saint- Anaclet-de- Lessard	Total
Métis, Padoue, Grand-Métis, Saint-Octave	4		4
Métis-sur-Mer	1		1
Mont-Joli, Saint-Joseph-de-Lepage	19	7	26
Price	1	3	4
Saint-Donat	6	3	9
Sainte-Angèle, La Rédemption, Sainte-Jeanne-D'Arc	3	1	4
Sainte-Flavie	8		8
Sainte-Luce, Luceville	26	2	28
Saint-Gabriel-de-Rimouski, Les Hauteurs, Saint-Charles-Garnier		6	6
Total	68	22	90

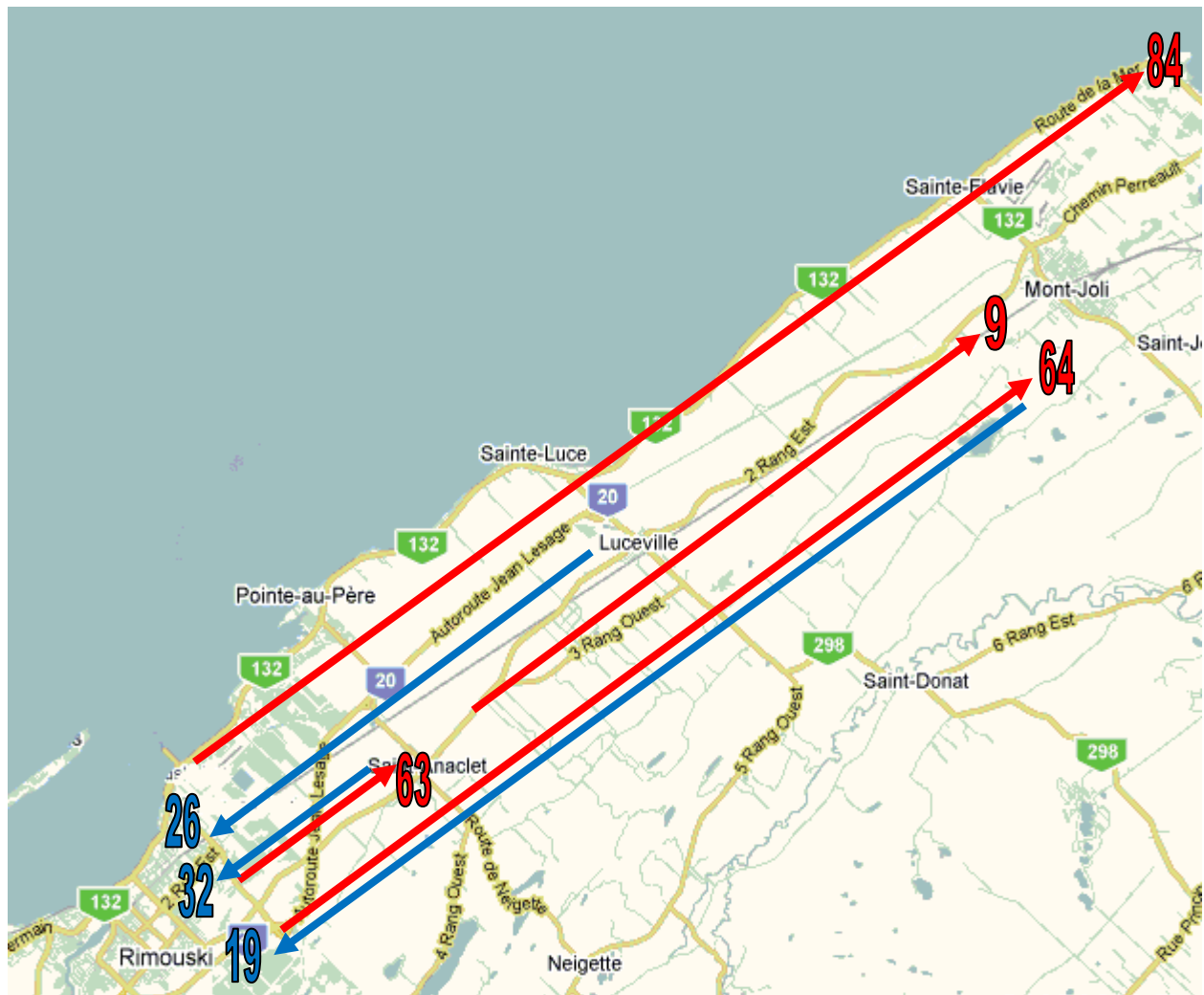
Source : Innovation maritime.

Sur les 19 déplacements en provenance de Mont-Joli et Saint-Joseph-de-Lepage en direction de Rimouski, Pointe-au-Père et Sainte-Blandine, 6 sont à destination du Centre de Santé et de Services Sociaux de Rimouski-Neigette, 3 sont à destination du Cégep de Rimouski et 3 autres sont à destination du Centre hospitalier régional de Rimouski.

Sur les 26 déplacements en provenance de Sainte-Luce et Luceville à destination de Rimouski, Pointe-au-Père, Sainte-Blandine et le Bic, 5 sont à destination de l'Université du Québec à Rimouski, 4 sont à destination de Telus et 3 sont à destination du Centre de Santé et des Services Sociaux de Rimouski-Neigette.

L'intégralité des déplacements en provenance de La Mitis se destine aux municipalités de Rimouski, Pointe-au-Père, Sainte-Blandine, Le Bic et Saint-Anaclet-de-Lessard.

Figure 2
Déplacements des travailleurs entre Rimouski-Neigette et La Mitis



Source : Innovation maritime

4.1. CARACTÉRISATION DES BESOINS EN DÉPLACEMENT

On constate que la plupart des sondés se déplaçant entre la Mitis et Rimouski-Neigette arrivent au travail selon des horaires assez proches, puisque 156 personnes, soit 78 %, arrivent sur leur lieu de travail entre 7 h et 8 h 45.

Tableau 5
Horaires d'arrivée au travail, par municipalité

Heure d'arrivée au travail	Municipalité du lieu de travail					Total des sondés
	Mont-Joli, Saint-Joseph-de-Lepage	(IML) Sainte-Flavie	Sainte-Luce, Luceville	Rimouski, Pointe-au-Père, Sainte-Blandine	(Miralis) Saint-Anaclet-de-Lessard	
6 h-6 h 30	1			1	3	5
6 h 30-7 h	0	4		4		8
7 h-7 h 30	5	4		3		12
7 h 30-7 h 45	12	5		6	2	25
7 h 45-8 h	15	12	1	12	2	42
8 h-8 h 15	12	24		4		40
8 h 15-8 h 30	8	5	1	1		15
8 h 30-8 h 45	4	13		5		22
8 h 45-9 h	1	4		1		6
Après 9 h	2					2
Après 18 h 15 (travail de nuit)	0	14		7	2	23
Total	60	85	2	44	9	200

Source : Innovation maritime.

Sur ces 156 personnes et dans cette plage horaire, 36 % travaillent à Mont-Joli ou à Saint-Joseph-de-Lepage.

Tout comme pour les horaires matinaux, les horaires de départ du travail sont relativement regroupés. En effet 172 personnes, soit 86 % des sondés, quittent le travail entre 15 h 30 et 17 h 30.

Tableau 6
Horaires de départ du travail, par municipalité

Heure de départ du travail	Municipalité du lieu de travail					Total des sondés
	Mont-Joli, Saint-Joseph-de-Lepage	(IML) Sainte-Flavie	Sainte-Luce, Luceville	Rimouski, Pointe-au-Père, Sainte-Blandine	(Miralis) Saint-Anaclet-de-Lessard	
14 h 30-15 h	0	4		2		6
15 h-15 h 30	0	3		1		4
15 h 30-16 h	4	8		4		16
16 h-16 h 30	29	37	1	12		79
16 h 30-17 h	14	28	1	6	1	50
17 h-17 h 30	8	3		10	6	27
17 h 30-18 h	1	1		5		7
18 h-18 h 30	2	1		2	1	6
Après 18 h 30	2			2	1	5
Total	60	85	2	44	9	200

Source : Innovation maritime.

Sur ces 172 personnes, 32 % travaillent à Mont-Joli, 19 % travaillent à Rimouski, Pointe-au-Père, Sainte-Blandine, et 44 % travaillent à Sainte-Flavie.

Le fait que la majorité des travailleurs arrive et quitte le travail dans un intervalle de 1 heure facilite la mise en place d'un service de transport collectif. Il n'est donc pas nécessaire de planifier une multitude de départs afin de combler la majorité des besoins. Qu'il s'agisse d'un transport par autobus ou en covoiturage, il est d'autant plus facile de trouver des passagers ou des véhicules pour assurer un service sur des plages horaires regroupées.

Le tableau suivant montre que la principale motivation quant à l'utilisation du transport collectif en lieu et place de l'utilisation du véhicule personnel est avant tout économique, suivie par la motivation environnementale.

Tableau 7
Motivations et freins quant à l'utilisation du transport collectif

Motivations	Total
Économie	104
Aspect environnemental	60
Ne pas avoir à conduire	21
Autre	6
Pas réponse	1
TOTAL	192

Freins	Total
Nécessite de réserver à l'avance	37
Activité après le travail (loisir, culture, achat)	49
Obligations familiales	51
Autre	44
Non répondu	11
TOTAL	192

Source : Innovation maritime.

Concernant les freins, ce sont majoritairement les obligations familiales ainsi que les activités après le travail qui paraissent incompatibles avec le transport collectif pour la majeure partie des sondés. La plupart des réponses justificatives de « autre » concernent le manque de flexibilité horaire du transport collectif ainsi qu'une certaine variabilité des horaires de travail empêchant de planifier un transport à horaires fixes.

Les activités extra-professionnelles couplées à la rigidité des horaires de service engendrent une réticence des travailleurs vis-à-vis du transport collectif.

Le tableau suivant montre que 82 % des sondés s'attendent à payer entre 3,75 \$ et 5 \$ pour un service de transport collectif entre Rimouski et Mont-Joli. Ce prix ne concerne qu'un aller ou un retour seulement. De plus, plusieurs sondés ont ajouté en commentaire que 3,75 \$ serait le prix maximum qu'ils seraient prêts à payer, 5 \$ étant déjà un prix trop élevé selon eux.

Tableau 8
Tarifification du transport collectif

	Prix envisagé pour un aller simple				
	3,75 \$ à 5 \$	5 \$ à 7 \$	7 \$ à 10 \$	Pas réponse	Total
TOTAL	157	28	2	5	192
Pourcentage	82%	15%	1%	2%	100%

Source : Innovation maritime.

Sachant que le trajet entre Rimouski et Mont-Joli est d'environ 35 km, et considérant un coût d'utilisation d'un véhicule personnel d'environ 0,40 \$/km, le coût du trajet est de 14 \$. Le prix envisagé pour un service de transport collectif représente donc 65 % du coût réel d'utilisation d'une voiture. On pourrait ainsi expliquer la situation par le fait que seuls les frais de carburant sont considérés par les usagers.

En termes d'intentions d'utilisation du transport collectif, on observe que 39 % des sondés se disent prêts à utiliser le transport collectif cinq jours par semaine, ce qui représente le plus fort pourcentage dans le total des réponses.

Tableau 9
Fréquence d'utilisation envisagée

	Fréquence d'utilisation hebdomadaire envisagée							
	1 jour	2 jours	3 jours	4 jours	5 jours	1 à 2 fois/mois	Pas réponse	Total
Total	2	27	37	28	74	23	1	192
Pourcentage	1%	14%	19%	15%	39%	12%	0%	100%

Source : Innovation maritime.

Si on cumule les résultats des sondés souhaitant utiliser le transport collectif trois fois par semaine et plus, on obtient 139 personnes, soit 72 %. Ces résultats corroborent avec ceux relatifs à la motivation et au tarif du transport collectif. Si la majorité des sondés s'était prononcée sur une utilisation du transport collectif sur un ou deux jours par semaine, voire une à deux fois par mois, cela aurait été en décalage avec leur motivation à utiliser le service pour des raisons économiques. Or, dans le cas présent, trois sondés sur quatre seraient prêts à utiliser le transport collectif au moins trois jours par semaine, ce qui confirme que ces travailleurs souhaiteraient réduire leur budget de transport grâce à l'utilisation du transport collectif.

La majorité des sondés accepterait un temps de trajet supplémentaire compris entre 11 et 15 minutes, alors que 29 % ne souhaiteraient pas prolonger leur temps de trajet de plus de 10 minutes. Il en résulte que 71 % des sondés accepteraient un allongement de la durée du trajet de plus de 10 minutes. Cela met en évidence que les sondés sont conscients que pour bénéficier d'un coût de transport réduit, il faut faire face à la réalité d'un temps de trajet allongé.

Tableau 10
Temps de trajet supplémentaire

	Temps de trajet supplémentaire (en minutes)				
	Moins de 10	Entre 11 et 15	Entre 16 et 20	Entre 21 et 30	Total
Total	56	99	21	16	192
Pourcentage	29%	52%	11%	8%	100%

Source : Innovation maritime.

Cependant, seulement 19 % des personnes interrogées accepteraient que le temps de trajet supplémentaire dépasse 15 minutes. Cette valeur est donc le temps de trajet additionnel maximum à considérer.

Il est à noter que les modalités du trajet étant propres à chaque individu, deux personnes ne mettent pas forcément le même temps à effectuer un kilométrage identique, en raison du type de conduite, de la circulation ou d'arrêts éventuels sur le trajet par exemple. Il n'est donc pas possible de connaître précisément le temps de trajet de chacun pour y appliquer la durée supplémentaire de 15 minutes.

Pour atteindre un point d'arrêt, on observe que 54 % des sondés sont disposés à marcher entre 200 et 500 mètres pour utiliser le transport collectif.

Tableau 11
Distance pour rejoindre l'arrêt du transport collectif

	Distance pour rejoindre l'arrêt (en mètres)				
	Moins de 200	200 à 500	500 à 1000	Pas réponse	Total
Total	49	103	39	1	192
Pourcentage	26%	54%	20%	0%	100%

Source : Innovation maritime.

En termes de nombre de réponses, ce sont les personnes souhaitant marcher entre 500 et 1000 mètres qui sont minoritaires. En cumulant les valeurs, 74 % des sondés sont disposés à se déplacer sur plus de 200 mètres pour utiliser le transport collectif.

Une fois encore, cela confirme les résultats précédents : le transport collectif est perçu comme un intérêt économique pour les sondés et pour en bénéficier, les travailleurs sont prêts à allonger leur temps de trajet ainsi qu'à se déplacer pour pouvoir l'utiliser. Tous ces résultats peuvent être qualifiés de crédibles.

Dans notre échantillon de sondés, seulement une personne sur trois est un homme. On pourrait supposer que les femmes se montrent plus intéressées que les hommes à utiliser le transport collectif. Cependant, au sein de chaque compagnie il n'y a pas nécessairement de parité entre les hommes et les femmes en termes de nombre d'employés. L'hypothèse ne peut donc pas être confirmée en l'état.

Tableau 12
Répartition par genre

	Sondés		
	Femmes	Hommes	Total
Total	130	62	192
Pourcentage	68%	32%	100%

Source : Innovation maritime.

Néanmoins, dans le cas présent, la clientèle potentielle du service de transport collectif inter-MRC est composée majoritairement de femmes. Si l'on compare ces chiffres au pourcentage d'hommes et de femmes ayant répondu au questionnaire, soit respectivement 47,3% et 52,4%, les femmes se montrent effectivement plus intéressées que les hommes par le transport collectif.

Tableau 13
Répartition par âge

	Sondés				Total
	16 à 34 ans	35 à 44 ans	45 à 64 ans	65 ans et plus	
Total	62	49	80	1	192
Pourcentage	32%	26%	42%	0%	100%

Source : Innovation maritime.

Ces valeurs montrent que toutes les tranches d'âge se révèlent intéressées par le transport collectif, bien que la catégorie 45 à 64 ans soit la plus nombreuse. Le questionnaire s'adressant aux travailleurs, il est logique que les aînés ne soient pratiquement pas représentés.

Tableau 14
Revenu annuel

	Revenu familial brut annuel (en \$ CA)						Total
	< 25 000	25 000 à 50 000	50 000 à 75 000	75 000 à 100 000	> 100 000	Pas réponse	
Total	9	49	60	36	34	4	192
Pourcentage	5%	25%	31%	19%	18%	2%	100%

Source : Innovation maritime.

Ce sont les personnes ayant des revenus compris entre 50 000 \$ et 75 000 \$ qui sont les plus représentées. Bien que la principale motivation d'utilisation du transport collectif soit d'ordre économique, seulement 5 % des sondés ont un revenu familial brut annuel inférieur à 25 000 \$, et en cumulatif, 30 % gagnent moins de 50 000 \$ annuellement. Des travailleurs provenant de toutes les catégories de revenu cherchent donc à réaliser des économies sur leur budget de transport, tout en contribuant positivement à l'aspect environnemental. Les personnes ayant un plus faible revenu sont finalement minoritaires à se montrer intéressées par le transport collectif.

L'image économique du transport collectif atteint même les personnes dont le revenu familial brut dépasse les 100 000 \$. Toutefois, plus le revenu familial augmente, plus l'aspect écologique prend de l'importance.

4.2. ESTIMATION DE LA DEMANDE TOTALE EN TRANSPORT

Les municipalités de Mont-Joli / Saint-Joseph-de-Lepage regroupent 2 590 travailleurs sur les 7 000 de La Mitis (ISQ, 2009). Les résultats du sondage montrent que seulement 2,8 % des travailleurs sondés dans Mont-Joli se montrent intéressés par le transport collectif pour se rendre à Rimouski. En appliquant ce taux au nombre total de travailleurs de ces villes, on obtient une clientèle potentielle totale de 73 personnes.

À Rimouski, la population de travailleurs atteint 19 363 en 2009 (ISQ, 2009). Les résultats du sondage indiquent que 2,8 % des travailleurs de Rimouski se montrent intéressés à se rendre par le transport collectif à Mont-Joli pour le travail. Étonnement, c'est la même proportion que pour les travailleurs de Mont-Joli. Cela fait donc 533 travailleurs comme clientèle potentielle au transport collectif de Rimouski vers Mont-Joli.

La caractérisation des travailleurs sondés montre que 67 % d'entre eux arrivent au travail entre 7 h 30 et 8 h 30 soit 49 travailleurs de Mont-Joli et 357 de Rimouski. De plus, en se basant sur les intentions d'utilisation d'un service de transport collectif, il est possible d'estimer la moyenne de fréquence d'utilisation de la clientèle à environ 4 jours par semaine. On obtient une clientèle journalière potentielle à l'heure de pointe de 39 et de 285 travailleurs résidants à Mont-Joli et à Rimouski respectivement.

Dépendamment de la solution envisagée, il faut tenir compte également que cette clientèle se divisera en fonction des horaires et des trajets d'un service de transport collectif régulier par exemple. Bien que moins nombreuses, les clientèles de Saint-Anaclet-de-Lessard et de Sainte-Luce n'ont pas été considérées dans les calculs et elles peuvent s'ajouter. Il faut prendre en compte que des arrêts supplémentaires ne doivent pas allonger les trajets de plus de 15 minutes pour la clientèle de Rimouski et de Mont-Joli notamment.

5. DÉPLACEMENTS ENTRE RIVIÈRE-DU-LOUP ET KAMOURASKA, TÉMISCOUATA ET LES BASQUES

La deuxième opportunité touche la MRC de Rivière-du-Loup, en lien avec celles environnantes. Le tableau suivant montre les municipalités où la majorité de ces déplacements s'effectue.

Tableau 15
Déplacements entre Kamouraska, Témiscouata, Les Basques et Rivière-du-Loup

Provenance	MRC Rivière-du-Loup		
	Rivière-du-Loup	Saint-Cyprien	Total
Saint-Alexandre, Saint-André	8		8
Dégelis, Packington, Saint-Eusèbe, Squatec		4	4
Trois-Pistoles		7	7
Total	8	11	19

Source : Innovation maritime.

Les principaux déplacements entre les quatre MRC se font en provenance de Rivière-du-Loup à destination de Saint-Alexandre et Saint-André ainsi qu'entre Trois-Pistoles à destination de Saint-Cyprien.

Le tableau suivant montre que la majorité des déplacements en provenance de Rivière-du-Loup se destine aux municipalités de Saint-Alexandre et Saint-André. Ces personnes, qui travaillent aux Aliments Asta, représentent 56% des déplacements inter-MRC originaires de la municipalité de Rivière-du-Loup.

Tableau 16
Déplacements en provenance de Rivière-du-Loup à destination de Kamouraska, Témiscouata et Les Basques

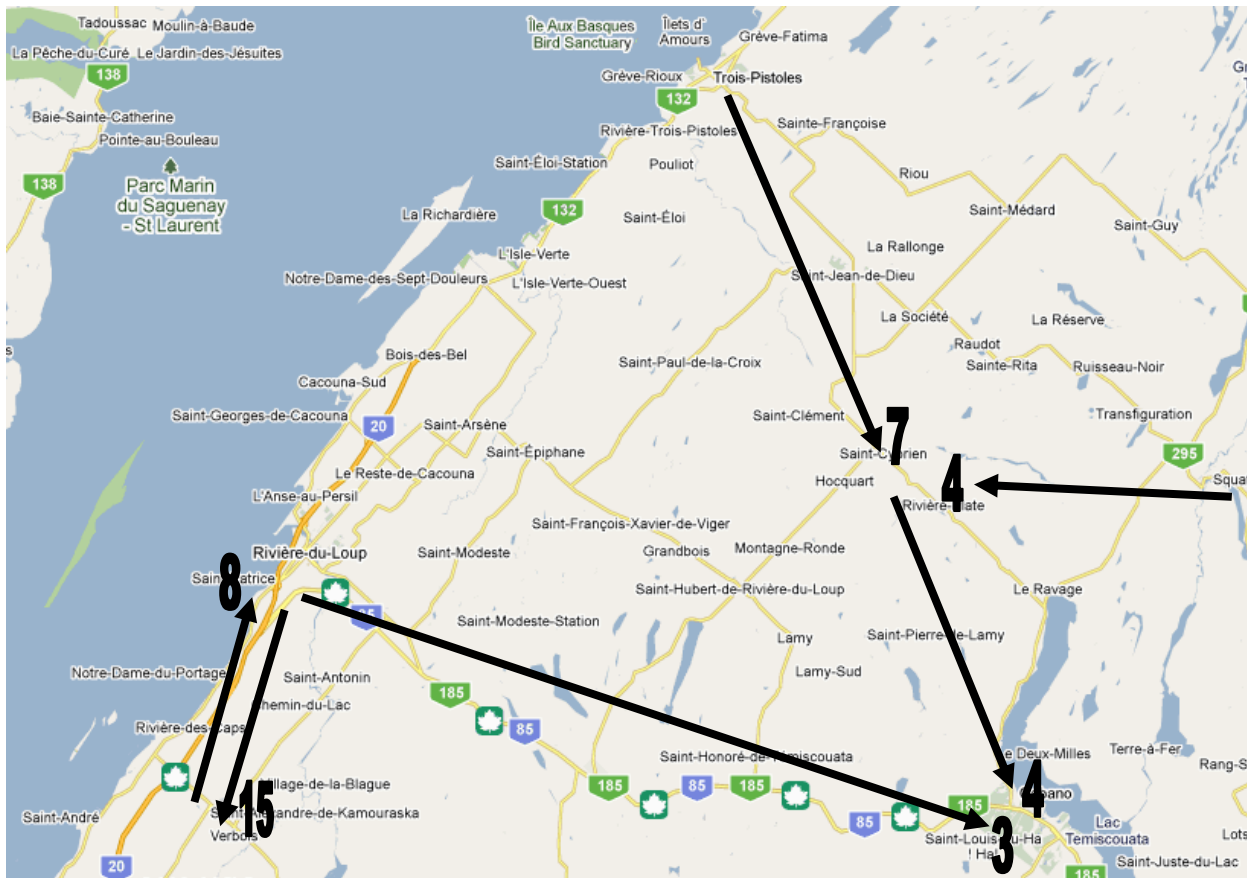
Provenance	Kamouraska		Témiscouata	Les Basques	Total
	La Pocatière	Saint-Alexandre, Saint-André	Cabano	Trois-Pistoles	
Rivière-du-Loup	3	15	3		21
Saint-Cyprien			4	2	6
Total	3	15	7	2	27

Source : Innovation maritime.

D'une manière générale, on constate que les déplacements entre les MRC de Rivière-du-Loup, Témiscouata et Les Basques sont beaucoup plus réduits que les déplacements entre les MRC de Rimouski-Neigette et de La Mitis. La carte suivante illustre les flux de déplacement entre ces municipalités.

Figure 3

Déplacements des travailleurs entre Rivière-du-Loup, Kamouraska, Témiscouata et Les Basques



Source : Innovation maritime.

Bien que de Rivière-du-Loup soit un point important dans les déplacements entre les quatre MRC, il demeure que ceux-ci se répartissent sur le territoire sans qu'il n'y ait un point central ou bien une ligne où les déplacements se cumulent.

Concernant les flux les plus importants, il n'est pas possible d'extrapoler les données à l'ensemble de la population des villes concernées. En effet, les entreprises de Saint-André / Saint-Alexandre et de Saint-Cyprien représentent la presque totalité des employeurs de ces villages. Pour les autres flux, les besoins sont si faibles que même en extrapolant à l'ensemble des populations des villes concernées, le nombre de passagers potentiels demeure marginal.

5.1. CARACTÉRISATION DES BESOINS EN DÉPLACEMENT

Étudiés plus en détails les 15 déplacements en provenance de Rivière-du-Loup à destination de Saint-Alexandre et de Saint-André. Le pourcentage de travailleurs arrivant sur leur lieu de travail avant 6 h du matin représente 73 % des sondés. Ce sont 60 % de ces 15 travailleurs qui ont mentionné être prêts à payer un trajet unique en transport collectif entre 3,75 \$ et 5 \$. Le temps de trajet supplémentaire accepté serait compris entre 11 et 15 minutes pour 47 %, et 53 % des travailleurs ne seraient pas prêts à marcher plus de 200 mètres pour rejoindre l'arrêt du transport collectif. La totalité des sondés seraient prêts à utiliser le transport collectif au minimum trois jours par semaine.

Les hommes sont majoritaires et représentent 67 % des répondants et 88 % de ces 15 travailleurs ont un revenu familial brut annuel inférieur à 50 000 \$. Pour 33 % de ces travailleurs, le revenu familial brut annuel ne dépasse pas 25 000 \$.

Si l'on considère les déplacements en provenance de Saint-Alexandre et de Saint-André à destination de Rivière-du-Loup, soit 8 travailleurs, 37 % arrivent au travail avant 6 h du matin et les 63 % restants arrivent entre 6 h et 8 h 30, sans horaire prédominant. A noter que 50 % des sondés quittent le travail entre 14 h 30 et 15 h, et 25 % entre 16 h et 16 h 30. L'intégralité des sondés s'est prononcée pour un prix du titre de transport compris entre 3,75 \$ et 5 \$, et 62 % ne souhaitent pas que leur temps de trajet soit allongé de plus de 10 minutes. La majorité des sondés, soit 63 %, seraient prêts à utiliser le transport collectif au minimum trois fois par semaine.

La moitié de ces travailleurs serait prêt à parcourir entre 200 et 500 mètres pour rejoindre le transport collectif, et 37 % ne souhaitent pas dépasser 200 mètres. Les femmes sont cette fois majoritaires puisqu'elles représentent 62 % des sondés. Le revenu familial brut annuel est compris entre 25 000 \$ et 50 000 \$ pour 37 % des sondés.

Enfin, concernant les déplacements en provenance de Trois-Pistoles à destination de Saint-Cyprien, soit 7 personnes, 43 % arrivent sur leur lieu de travail entre 6 h et 6 h 30. Les 57 % restants arrivent entre 6 h 30 et 8 h. A noter que les 7 sondés quittent le travail entre 16 h et 16 h 30, et 86 % seraient prêts à utiliser le transport collectif cinq jours par semaine. Un prix du trajet compris entre 3,75 \$ et 5 \$ a été choisi pour 100 % de ces travailleurs. Concernant le temps de trajet supplémentaire, 43 % souhaiteraient qu'il dure moins de 10 minutes, 43 % accepterait qu'il soit compris entre 11 et 15 minutes et 57 % des sondés souhaiteraient se déplacer moins de 200 mètres pour prendre le transport collectif.

Les hommes représentent 71 % des répondants et le revenu familial brut annuel est compris entre 25 000 \$ et 50 000 \$ pour 43 % des sondés.

On constate donc que pour ces trois flux de voyageurs, certains horaires et opinions convergent. Cependant, ces flux concernent respectivement 15, 8 et 7 travailleurs. Les pourcentages ne traduisent pas la faiblesse des volumes. Il est donc intéressant d'extrapoler ces données à la grandeur de chaque municipalité concernée.

6. CONCLUSION

L'étendue du territoire ainsi que la répartition démographique de la population du Bas-Saint-Laurent permettent de conclure qu'une solution unique ne répondrait pas à l'ensemble des besoins des travailleurs intéressés par le transport collectif. En effet, la densité des flux entre Mont-Joli et Rimouski pourrait justifier l'établissement d'un service régulier aux heures de pointe mais ce n'est pas le cas en ce qui a trait aux MRC de Rivière-du-Loup et des environs.

Par ailleurs, la majorité des travailleurs intéressés par le transport collectif désire payer moins de 5 \$ du trajet, ne pas être retardée de plus de 15 minutes et accéder à un arrêt à moins de 500 mètres de son lieu de résidence ou de travail.

Devant ces constats, Innovation maritime propose un ensemble de solutions qui permettrait de répondre à une majorité des besoins exprimés par les travailleurs. Toutefois, les faisabilités financières et techniques devront être analysées plus en détail.

6.1. ANALYSER LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE RÉGULIER ENTRE RIMOUSKI ET MONT-JOLI

Compte tenu du nombre de travailleurs se déplaçant entre les municipalités de Rimouski et de Mont-Joli, d'une relative homogénéité des heures d'arrivée et de départ du travail ainsi que d'une volonté d'utiliser le service de transport collectif au minimum 3 jours par semaine, la mise en place d'un service régulier entre Rimouski et Mont-Joli serait envisageable.

Dans la mesure où la plupart des travailleurs se déplacent dans des créneaux horaires similaires, il est concevable de planifier un service de transport collectif le matin et l'après-midi, au moins pendant les heures de pointe dans lesquelles les passagers seront les plus nombreux, c'est-à-dire entre 7 h et 8 h 45, et entre 15 h 30 et 17 h 30. Ce service devra également proposer un coût de trajet réduit.

Toutefois, l'étendue de la ville de Rimouski forcera le service de transport collectif à se scinder en différents trajets afin de garder le temps supplémentaire de transport en deçà de 15 minutes. Cela aura pour effet de diviser davantage la clientèle. Par ailleurs, les villes de Sainte-Luce et de Saint-Anaclet-de-Lessard génèrent du transport intra et inter-MRC avec les villes de Mont-Joli et de Rimouski, ce qui constitue une clientèle supplémentaire potentielle.

Le coût est également un facteur déterminant. Il faut considérer que pour mettre sur pied un service de transport collectif par autobus, l'ensemble des frais doit être couvert par les usagers et souvent également avec l'appui de fonds publics.

Il faut également considérer la présence des employés de l'Institut Maurice Lamontagne (IML). Ces derniers utilisent en grande partie le covoiturage pour se rendre sur leur lieu de travail. Avec 84 travailleurs se rendant quotidiennement de Rimouski à l'IML, le transport collectif pourrait être une alternative intéressante au covoiturage, si cela permet de répondre convenablement à leurs besoins.

6.2. INSTAURATION D'UN SYSTÈME DE COORDINATION DU COVOITURAGE

Si le volume des déplacements entre Rimouski-Neigette et La Mitis permet d'envisager l'implantation d'un service de transport collectif uniquement aux heures de pointe, il n'en demeure pas moins que d'autres besoins sur ces territoires ne pourront être comblés de cette façon. De plus, le nombre de déplacements entre la MRC de Rivière-du-Loup, Kamouraska et Les Basques ne justifierait pas l'établissement d'un service régulier de transport collectif.

Le covoiturage présente alors plusieurs attraits pour les utilisateurs. Tout d'abord, le covoiturage n'exige pas de masse critique pour atteindre un seuil de rentabilité, contrairement à un service régulier de transport collectif par exemple. Le prix est également attractif, ce qui répond aux besoins exprimés lors du sondage. En effet, les travailleurs prennent déjà leur véhicule pour aller travailler. S'ils décident de prendre des passagers, la plupart du temps seuls les frais d'essence sont partagés entre les utilisateurs. La structure de coût du covoiturage a comme avantage de nécessiter généralement aucun apport de fonds publics.

Toutefois, à moins que plusieurs employés travaillent au même endroit, le covoiturage nécessite un minimum de structure puisqu'il ne s'organise généralement pas spontanément. C'est pour cette raison qu'il existe différentes interfaces de covoiturage telles qu'Allostop et Amigo Express. Il serait alors recommandé de faire les démarches nécessaires afin d'assurer que les interfaces de covoiturage couvrent l'ensemble du territoire du Bas-Saint-Laurent. Il faudrait également faire connaître auprès des usagers potentiels l'existence de ces interfaces.

Le covoiturage est la solution la plus universelle puisqu'il permet de répondre à l'ensemble des besoins en termes d'horaire et de trajet. De plus, cette solution comblerait également des besoins d'autres types d'usagers que les travailleurs. Toutefois, les organisateurs du covoiturage n'ont aucun contrôle sur la disponibilité des trajets offerts.

6.3. PROMOUVOIR LA CRÉATION DE SERVICES DÉDIÉS AUX ENTREPRISES

Des compagnies implantées dans des petites municipalités mais employant parfois plusieurs centaines de personnes pourraient créer de leur propre chef un service de transport pour leurs salariés.

Les avantages pour l'employeur pourraient être multiples. En effet, en homogénéisant les horaires de travail et en prenant en charge le transport des employés, une compagnie confrontée à des retards fréquents de la part de ses salariés résoudrait cette problématique. De plus, le fait d'offrir un service de transport permet de l'inclure en tant qu'avantage offert aux employés.

Enfin, cela contribuerait à l'image et à l'attractivité de l'entreprise. En proposant un service de transport collectif, l'entreprise bénéficierait de retombées positives en matière environnementale et de développement durable.

La mise en œuvre d'une telle solution peut être faite soit par l'établissement d'un service régulier soit par la participation à l'instauration d'un service de covoiturage.

ANNEXE 1 - ENTREPRISES AYANT REÇU LE QUESTIONNAIRE

MRC	Ville	Entreprises	Nombre de réponses	Nombre d'employés
La Mitis	Mont-Joli	Norcast	9	230
La Mitis	Mont-Joli	Bois BSL	0	150
La Mitis	Mont-Joli	Boiseries Rousseau	0	100
La Mitis	Mont-Joli	Armoires Canboard	12	40
La Mitis	Sainte-Flavie	Institut Maurice Lamontagne	148	400
La Mitis	Mont-Joli	Centre de Santé et de Services Sociaux (CSSS) de la Mitis	55	150
Rimouski-Neigette	Rimouski	Telus	115	1200
Rimouski-Neigette	Rimouski	Centre de Santé et de Services Sociaux (CSSS) de Rimouski-Neigette	14	165
Rimouski-Neigette	Rimouski	Rimouski-Neigette	126	250
Rimouski-Neigette	Rimouski	Université du Québec à Rimouski (UQAR)	100	500
Rimouski-Neigette	Rimouski	Cégep de Rimouski	100	150
Rimouski-Neigette	Saint-Anadet	Miralis	0	63
Rimouski-Neigette	Rimouski	Centre Techno-pneu	32	50
Rimouski-Neigette	Rimouski	Produits métalliques PMI	7	75
Rimouski-Neigette	Rimouski	PG Solution	0	200
Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup	Lepage Millwork	37	225
Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup	Groupe C.N.P	11	100
Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup	Goscobec	16	90
Rivière-du-Loup	Saint-Cyprien	Moulage sous pression AMT	11	22
Rivière-du-Loup	Saint-Cyprien	Distribution Paul-Émile Dubé (Centre de transformation Le Culinare)	1	1400
Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup	Centre de Santé et de Services Sociaux (CSSS) de Rivière-du-Loup	0	600
Rivière-du-Loup	Rivière-du-Loup	Premier Tech	20	55
Témiscouata	Squatec	Richard Pelletier et fils	33	108
Témiscouata	Lots-Renversés	Groupe NBG et Bégin-Bégin	0	50
Nouveau Brunswick	Edmundston	Corporation Cercueils Alliance Saint-Laurent	0	70
Kamouraska	Pohénégamook	E. Bastille et fils	13	325
Kamouraska	La Pocatière	Bombardier	35	400
Kamouraska	Saint-Alexandre-de-Kamouraska	Aliments Asta	15	70
Kamouraska	Saint-Pascal	Compagnie Normand	6	106
Matane	Matane	Atelier Léopold-Desrosiers	0	115
Matane	Matane	Cuisine Gaspésienne	2	175
Matane	Matane	Béton provincial	5	104
Matane	Matane	Emballages Smurfit-Stone	0	135
Matane	Matane	Entreprise Tembec	12	84
Matapédia	Amqui	Fene-Tech	78	900
Toutes les MRC		Caisse Desjardins		
Toutes les MRC		Centre de services partagés Gouvernement du Québec	353	1500
Toutes les MRC		Centre de Réadaptation en Déficience Intellectuelle (CRDI)	64	125
TOTAL			1430	10482

BIBLIOGRAPHIE

GOOGLE MAPS CANADA. *Google maps*, [En ligne], 2010.

[<http://maps.google.ca/maps?hl=fr&tab=wl>] (Consulté en mai 2010).

INNOVATION MARITIME. *Planification régionale du transport collectif*, Rimouski, mars 2009, 126 p.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. *Le Bas-Saint-Laurent et ses municipalités régionales de comté (MRC)*, [En ligne], 2010.

[http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/region_01/region_01_00.htm] (Consulté en mai 2010).

LA VITRINE DU BAS-SAINT-LAURENT. *MRC de Rimouski-Neigette*, [En ligne], 16 avril 2010.

[<http://www.bas-saint-laurent.org/Rimouski-Neigette/>] (Consulté en mai 2010).

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Le transport des personnes au Québec: La politique québécoise du transport collectif*, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006, 76 p.