COLLECTIF RÉGIONAL
DE DÉVELOPPEMENT
DU BAS-SAINT-LAURENT

PLAN DE TRANSPORT

RÉGIE DE TRANSPORT
du Bas-Saint-Laurent

LA FORCE DU COLLECTIF AU SERVICE DE LA MOBILITÉ RÉGIONALE

Avril 2026

TABLE DES MATIÈRES

Pages

1. MISE EN CONTEXTE 3
   1.1 Portrait sociodémographique et économique du Bas-Saint-Laurent 3
   1.2 Enjeux de la mobilité au Bas-Saint-Laurent 4
   1.3 Le transport collectif et adapté au Bas-Saint-Laurent 7
2. MOBILISATION RÉGIONALE 8
   2.1 La Régie de transport du Bas-Saint-Laurent 8
   2.2 Historique : 10 ans de démarches vers un transport régional 9
   2.3 Embarque BSL 11
3. PLAN DE TRANSPORT 12
   3.1 Vision régionale 12
   3.2 Desserte 14
   3.3 Transport multimodal 15
4. BUDGET PRÉVISIONNEL 16
5. CALENDRIER DE TRAVAIL 17

1. MISE EN CONTEXTE

1.1 PORTRAIT SOCIODÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE DU BAS-SAINT-LAURENT

DÉMOGRAPHIE



Entre 2023 et 2024, la population du Bas-Saint-Laurent a **augmenté pour une sixième année consécutive** et le taux d'accroissement a atteint son plus haut niveau (1,12 %) depuis que les données sont disponibles (1986-1987). [1]

STRUCTURE PAR ÂGE



La population de la région du Bas-Saint-Laurent est l'une des plus âgées du Québec : plus d'une personne sur quatre est âgée de 65 ans et plus, et l'âge moyen de la population est le plus élevé après celui de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. [2]



Entre **1998 et 2023**, la proportion de la population âgée de 65 ans et plus au Bas-Saint-Laurent a presque doublé, passant de **14,6 % à 28,4 %.**[3]

EMPLOI



En 2023, le **salaire horaire moyen des postes vacants** au Bas-Saint-Laurent est **le plus bas parmi toutes les régions**, à 22,87 $ alors que la moyenne pour l'ensemble du Québec est de 25,02 $.[4]

REVENU



Avec un **revenu disponible par habitant de 32 917 $** en 2023, le Bas-Saint-Laurent se classe au **dernier rang** des régions administratives du Québec. [5]

[1] Institut de la statistique du Québec (2025). Coup d'œil sur les régions – Bas-Saint-Laurent
[2] Institut de la statistique du Québec (2025). Coup d'œil sur les régions – Bas-Saint-Laurent
[3] Institut de la statistique du Québec (2024). Panorama des régions du Québec
[4] Institut de la statistique du Québec (2024). Panorama des régions du Québec
[5] Institut de la statistique du Québec (2025). Coup d'œil sur les régions – Bas-Saint-Laurent

1.2 ENJEUX DE LA MOBILITÉ AU BAS-SAINT-LAURENT

DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUE

La répartition de la population sur le territoire bas-laurentien explique grandement les besoins de mobilité intrarégionale.

La densité de population est très faible dans cinq des sept MRC de la RTBSL. De plus, c'est généralement plus du tiers de la population qui réside dans la ville de centralité.

Tableau I
Densité de population des MRC et ratio de population concentrée dans les villes de centralité

	POPULATION[6]	PROPORTION DE LA POPULATION MRC	DENSITÉ TERRESTRE DE POPULATION DE LA MRC[7]
MRC DU TÉMISCOUATA	19 978		4,9 hab./km^2
TÉMISCOUATA-SUR-LE-LAC	5 168	29 %	
MRC DE RIVIÈRE-DU-LOUP	36 395		28,4 hab./km^2
RIVIÈRE-DU-LOUP	20 666	57 %	
MRC LES BASQUES	9 044		9,2 hab./km^2
TROIS-PISTOLES	3 170	35 %	
MRC DE RIMOUSKI-NEIGETTE	60 265		22,2 hab./km^2
RIMOUSKI	51 764	86 %	
MRC DE LA MITIS	18 557		8,1 hab./km^2
MONT-JOLI	6 465	35 %	
MRC DE LA MATAPÉDIA	17 842		3,3 hab./km^2
AMQUI	6 116	34 %	
MRC DE LA MATANIE	21 222		6,5 hab./km^2
MATANE	14 257	67 %	

La concentration de la population dans les pôles de chaque MRC conduit également à la concentration des services et des commerces. De plus, les services publics de santé et d'éducation tendent à se spécialiser davantage dans chaque territoire. Ainsi, une personne pourrait devoir se déplacer vers l'est pour subir un examen médical, puis vers l'ouest pour consulter un autre professionnel de la santé.

[6] Institut de la statistique du Québec (2025). Estimations de la population

[7] Quebec.ca (2025). Répertoire des municipalités

DES SERVICES ESSENTIELS DISPERSÉS SUR LE TERRITOIRE

45%
des services du CISSS du Bas-Saint-Laurent sont offerts dans **1 ou 2 MRC**.

72%
des programmes de formation professionnelle sont offerts dans **1 MRC**.

85%
des programmes de formation collégiale sont offerts dans **1 MRC**.

Sources : CISSS du Bas-Saint-Laurent (2025). Coordonnées des services. Données compilées par la RTBSL
Bas-Saint-Laurent.org (2025). Établissements d'enseignement. Données compilées par la RTBSL
Lecegep.ca (2025). Données compilées par la RTBSL
Itaq.ca (2025). Données compilées par la RTBSL

PERSONNES AÎNÉES

La capacité de se déplacer est un facteur majeur de l'autonomie des aînés, permettant l'accès aux services, favorisant le maintien à domicile et dans les communautés et contribuant à l'inclusion sociale.[8] L'automobile ne peut constituer la seule solution aux besoins de déplacement des personnes aînées.

En 2019-2020, 1726 personnes aînées du Bas-Saint-Laurent ont utilisé les services de transports offerts par un Centre d'action bénévole, totalisant 16 287 déplacements.[9] Plusieurs organismes n'arrivent plus à répondre à la demande, par manque de bénévoles.

L'offre de services en transport collectif est davantage développée dans les villes et leurs environs que dans les communautés rurales plus éloignées. Cet état de fait a un impact sur l'isolement des personnes et leur utilisation des services nécessaires à leur santé physique et mentale. De plus, le modèle du transport collectif départ-retour basé sur les heures d'ouverture et de fermeture de bureau oblige les personnes aînées à passer la journée en ville, ce qui n'est pas possible ou souhaitable pour plusieurs.[9]

JEUNES

Les jeunes représentent une clientèle captive du transport collectif pour leurs besoins de mobilité liés aux études, au travail et aux loisirs. Il est essentiel de cibler leurs besoins et d'y répondre, sans quoi les jeunes devront opter pour l'achat d'une voiture ou, dans certains cas, pour l'exode rural. À l'échelle postsecondaire, il est fréquent qu'une personne étudiante doive quitter le domicile familial pour se rapprocher de son lieu d'études.
Le transport intrarégional doit permettre aux jeunes de se déplacer vers les pôles pour accéder à l'offre de formation, aux services et aux loisirs. La rigidité des horaires et les coûts élevés des options de

[8] GAUTHIER, Annie et Mathieu-Joël GERVAIS, *Exploration de mesures pour favoriser la mobilité des personnes aînées*, Institut national de santé publique, 2023, https://www.inspq.qc.ca/publications/3344
[9] Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent, *Bien vieillir chez soi – Transport et mobilité active*, 2021, https://vieillirchezsoi-bsl.org/images/Upload/ressources/fiches-thematiques/bien-vieillir-bsl-transport-et-mobilite.pdf

transport telles que l'autocar constituent des entraves importantes pour cette clientèle. Les jeunes qui ont dû quitter leur domicile pour les études doivent avoir accès à un transport collectif facile et économique qui leur permet de revenir à leur domicile familial pour les congés. De plus, la problématique d'accès au logement accroît la pression sur les personnes étudiantes, parfois provenant de l'international, qui sont souvent contraintes de s'installer en périphérie des pôles urbains.

TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES

On note également un besoin important et croissant de déplacements liés à l'activité économique, que ce soit pour la recherche d'emploi, les emplois saisonniers ou temporaires, l'immigration économique, ou encore pour les personnes occupant des emplois précaires. Les activités économiques sont de plus en plus dispersées sur le territoire et parfois bien coupées des milieux résidentiels. Les personnes nouvellement installées dans la région, qu'elles soient originaires de zones urbaines ou de l'international, comptent sur des services de transport collectif pour leurs déplacements quotidiens.

NAVETTAGE POUR LE TRAVAIL ET LES ÉTUDES

En moyenne, **28 %** des personnes qui travaillent ou étudient vont vers une **autre municipalité**. Une part atteignant parfois **30 %** vont vers une **autre MRC**.

Source : Statistiques Canada, Profil du recensement 2021

VOITURE SOLO

Actuellement, les besoins récurrents de mobilité ne peuvent être pleinement satisfaits par les services de transport collectif. La possession d'une voiture devient donc incontournable pour travailler, étudier, accéder aux services essentiels et aux activités sociales. Cette nécessité de posséder une voiture représente une pression financière énorme pour les familles à faible revenu et les personnes habitant seule. Tant que les services de transport collectif ne répondront pas mieux aux besoins de mobilité, la population bas-laurentienne ne pourra pas remettre en question ses habitudes de transport.

89,9 %

des déplacements de la population active au Bas-Saint-Laurent pour le travail ou les études sont effectués en automobile.



Source : Statistiques Canada, Profil du recensement 2021

1 157 litres par habitant

Au Bas-Saint-Laurent, les ventes d'essence atteignent 1 157 litres par habitant alors que la moyenne québécoise est de 877 litres par habitant.



Source : Whitmore, J., Pineau, P.-O., 2024. Profils énergétiques des régions du Québec, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, préparé pour le gouvernement du Québec.

1.3 LE TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ AU BAS-SAINT-LAURENT

6 MRC sur 7

Offrent un transport collectif jumelé à la desserte en transport adapté (mêmes véhicules, mêmes trajets), en raison de l'inadéquation entre les coûts d'opération et l'aide gouvernementale disponible.

TRANSPORT RURAL INTRA-MRC	GESTIONNAIRE DU TRANSPORT COLLECTIF	DESSERTES JUMELÉES OU SÉPARÉES (COLLECTIF/ADAPTÉ)	PROPORTION DES DÉPLACEMENTS TC/TA EN 2024
MRC du Témiscouata	**Transport Roulami**	Jumelées	TC : 4 183 (30 %) TA : 9 803 (70 %)
MRC de Rivière-du-Loup	**Transport Vas-y**	Jumelées	TC : 46 430 (66 %) TA : 24 380 (34 %)
MRC Les Basques	**L'Éveil des Basques**	Jumelées	TC : 5 184 (25 %) TA : 15 831 (75 %)
MRC de Rimouski-Neigette (sans la Ville de Rimouski)	**MRC Rimouski-Neigette**	Séparées	TC : 3 116 (39 %) TA : 4 973 (61 %)
MRC de La Mitis	**TAC de La Mitis**	Jumelées	TC : 14 964 (38 %) TA : 24 322 (62 %)
MRC de La Matapédia	**Transport La Caravelle**	Jumelées	TC : 1 608 (15 %) TA : 9 390 (85 %)
MRC de La Matanie	**MRC de La Matanie**	Jumelées	TC : 35 479 (68 %) TA : 16 796 (32 %)
		TOTAL	TC : 110 964 (51 %) TA : 105 495 (49 %)

Les services de transport collectif existants sont **tous sur réservation** et desservent toutes les localités **au moins une fois par semaine**. Les trajets et horaires sont généralement flexibles pour s'adapter aux demandes de transport adapté mais ne permettent pas la prévisibilité exigée par la clientèle de travailleurs et travailleuses et de personnes étudiantes.

Deux MRC offrent aussi un transport **inter-MRC**, soit la MRC de Témiscouata vers la ville de Rivière-du-Loup (1 aller-retour/jour, 2 jours/semaine) et la MRC de La Mitis vers la ville de Rimouski (3 allers-retours/jour, du lundi au vendredi).

Le territoire est également desservi par Keolis (autocar), VIA Rail (train) et quelques liaisons maritimes et aériennes. L'actualité de la dernière décennie met toutefois en évidence la fragilité de ces services : les lignes d'autocar régionales sont en forte baisse, tout comme le service ferroviaire, autrefois assuré quotidiennement. Les quatre grandes traversées maritimes ont fait la manchette pour leur lot de difficultés.

Finalement, le transport aérien pour les personnes passagères a subi les mêmes réductions de services. La résultante est que, tant pour les longs déplacements hors de la région que pour les courts trajets entre MRC voisines, il n'y a que très peu d'options autre que la voiture.

AÉROPORT RÉGIONAL MONT-JOLI

2. MOBILISATION RÉGIONALE

2.1 LA RÉGIE DE TRANSPORT DU BAS-SAINT-LAURENT

Devant ces diminutions de services interurbains et ces défis de maintien des services locaux, la création d'une entité régionale est devenue essentielle. Celle-ci pourra soutenir l'optimisation des dessertes en place, améliorer leur cohérence régionale et développer des liens d'interconnexion entre les villes de centralité de la région.

MISSION DE LA RTBSL

> Développer un réseau interconnecté de transport collectif et adapté au Bas-Saint-Laurent par l'optimisation des dessertes locales et l'implantation d'une desserte régionale.

La RTBSL a été constituée le 21 décembre 2023 à l'initiative des municipalités régionales de comté (MRC) Les Basques, La Matapédia, La Matanie, La Mitis, de Rivière-du-Loup, de Témiscouata et de Rimouski-Neigette, avec une création effective à la suite de l'avis publié dans la Gazette officielle du Québec au début de 2024.



Mars 2024. L'entente intermunicipale de constitution de la RTBSL est signée entre les 7 MRC membres et une entente est conclue avec la Ville de Rimouski pour le partage de l'éventuelle majoration de la taxe sur les carburants.

De gauche à droite : Louis-Marie Bastille, président de la RTBSL et maire de Saint-Modeste, Mélodie Mondor, directrice générale du CRD du Bas-Saint-Laurent, Bruno Paradis, vice-président de la RTBSL, président de la Table régionale des élu·es municipaux du Bas-Saint-Laurent et préfet de la MRC de La Mitis, Guy Caron, maire de la Ville de Rimouski

L'entente relative à la constitution de la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent a pour objet l'organisation et l'administration d'un service commun de transport collectif de personnes, en mettant en commun la compétence municipale en la matière. Afin de dispenser ses services, la RTBSL peut requérir du financement public ou privé, faisant office de percepteur unique des revenus de transports sur le territoire.

VISION DE LA RTBSL

Être un levier régional de transformation vers la mobilité durable, offrir un accès équitable aux services et favoriser l'occupation structurante du territoire.

MANDATS DE LA RTBSL

FINANCEMENT

Rechercher et faciliter le financement des dessertes locales et de la desserte interurbaine.

OPTIMISATION

Soutenir chaque desserte locale selon ses besoins respectifs afin de maintenir, développer et optimiser les services en place.

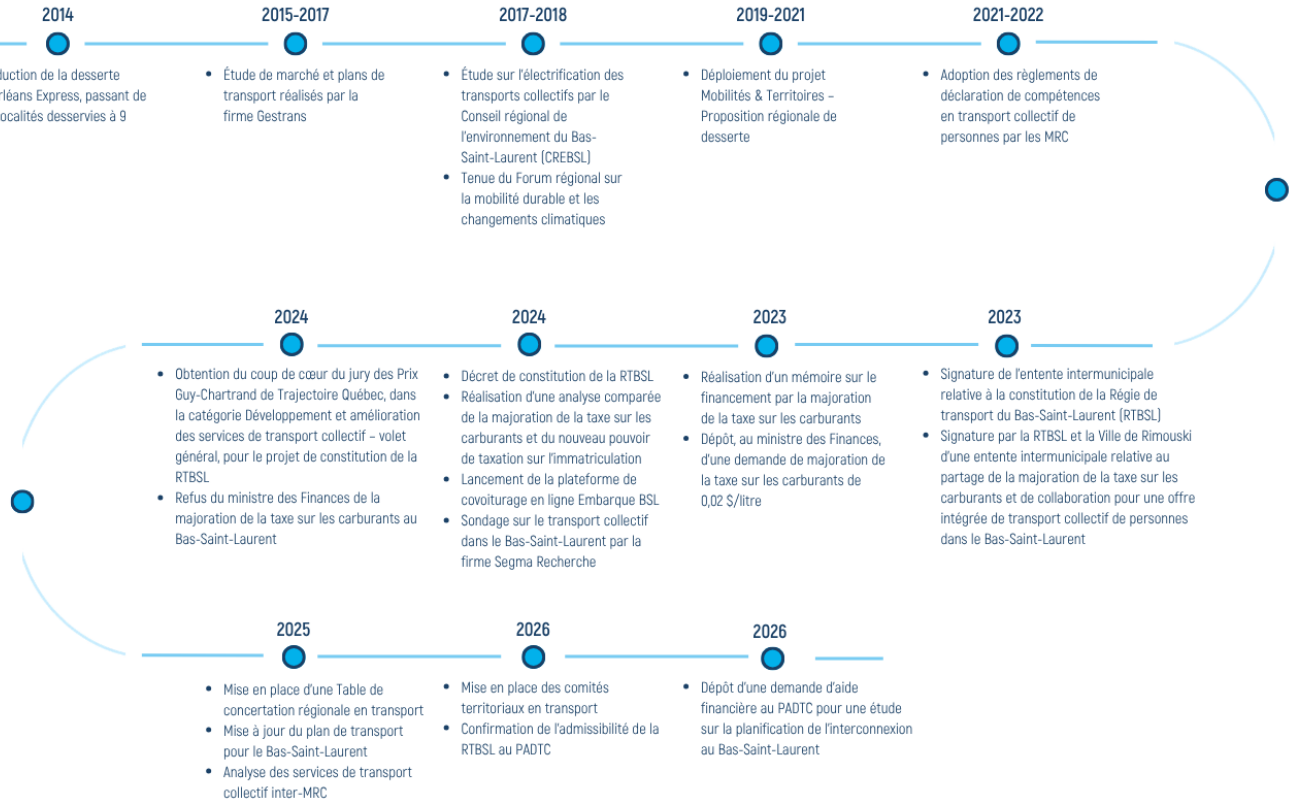
INTERCONNEXION

Faciliter la connexion entre les dessertes locales afin de rendre accessibles les villes de centralité.

MUTUALISATION

Mettre en contact les gestionnaires de transport collectif des MRC pour favoriser l'expertise et l'innovation régionale.

2.2 HISTORIQUE : 10 ANS DE DÉMARCHES VERS UN TRANSPORT RÉGIONAL





VALEURS DE LA RTBSL

SOLIDARITÉ TERRITORIALE

Nous agissons ensemble, en misant sur la coopération entre les MRC, pour relever les défis communs avec des solutions partagées.

PÉRENNITÉ

Nous créons des leviers de transformation économique, environnementale et sociale qui perdurent et favorisent de réels changements.

INCLUSION

Nous développons des services qui contribuent à l'autonomie et la participation sociale des personnes vulnérables.

INNOVATION

Nous cherchons des solutions adaptées aux réalités régionales et territoriales, inspirées des meilleures pratiques, pour répondre aux besoins de la population.



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

2.3 EMBARQUE BSL

En parallèle des actions structurantes vers la création de la RTBSL, plusieurs initiatives ont été menées dans le but de développer des services complémentaires aux éventuels services de transport collectif. Parmi ceux-ci, mentionnons la mise en place de la plateforme de mobilité durable Embarque BSL.

OBJECTIFS DE LA PLATEFORME EMBARQUE BSL :

1. Jumeler des offres et des demandes de covoiturage.
2. Promouvoir les services de transport collectif disponibles au Bas-Saint-Laurent.
3. Faire connaître les services de transport alternatif (autopartage, transport actif, etc.)

Cette plateforme, opérée par le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent et diffusée dans chaque territoire par plusieurs partenaires du milieu, sera éventuellement reprise au sein de la RTBSL.

À terme, elle permettra de compléter l'offre territoriale. Le covoiturage sera alors un moyen supplémentaire de faire du rabattement autour des circuits régionaux. Les différentes options de transport seront arrimées et des stratégies de promotion favoriseront leur utilisation complémentaire par les personnes citoyennes.

3. PLAN DE TRANSPORT

3.1 VISION RÉGIONALE

Conformément aux objectifs de sa mise sur pied, la Régie soutient la pérennité des offres existantes en renforçant la cohésion et l'intégration des services, tout en développant de façon marquée les circuits desservant les centralités régionales.

UNE VISION RÉGIONALE DE MOBILITÉ DURABLE…

- Les services à l'intérieur de chaque MRC demeurent et deviennent les services de rabattement entre les circuits régionaux et les municipalités situées en dehors des axes routiers principaux.
- Les circuits inter-MRC ajoutent à l'offre de service intermunicipale autant à l'intérieur d'une même MRC qu'entre MRC voisines. Il s'agit de services quotidiens assures par quatre minibus, selon des horaires fixes et avec des arrêts dans les différentes municipalités.
- Les services s'arriment globalement aux transporteurs qui desservent l'extérieur du Bas-Saint-Laurent, tels que les services d'autocars, l'aéroport regional de Mont-Joli, ainsi que des gares ferroviaires et maritimes.

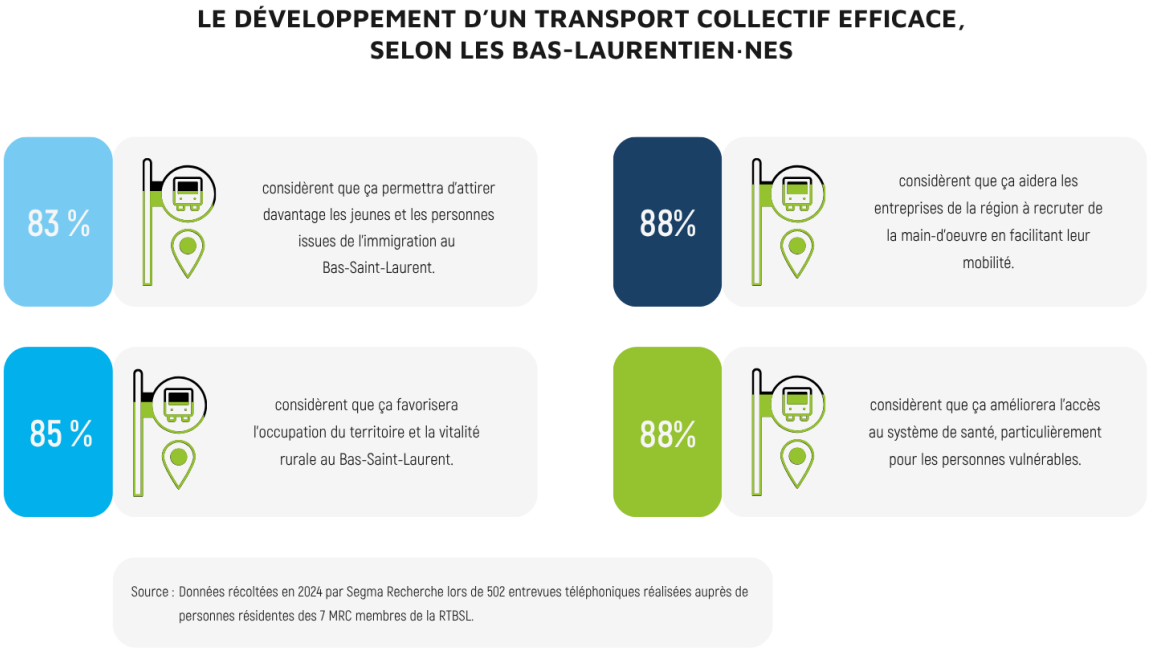
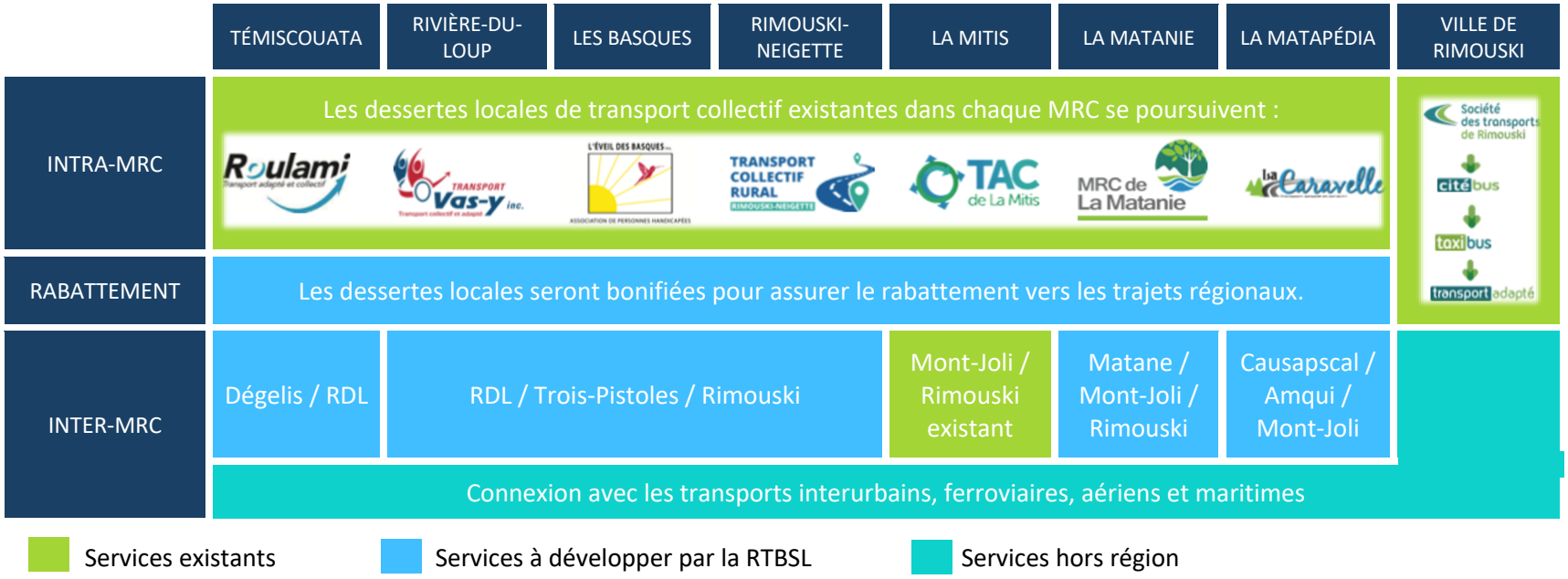


SCHÉMA DE LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES SERVICES DE TRANSPORT EXISTANTS ET CEUX À DÉVELOPPER PAR LA RTBSL



53,5 % des personnes répondantes seraient susceptibles d'utiliser, ou d'utiliser davantage, le transport collectif si celui-ci répondait à leurs principaux besoins de déplacements.

Source : Données récoltées en 2024 par Segma Recherche lors de 502 entrevues téléphoniques réalisées auprès de personnes résidentes des 7 MRC membres de la RTBSL.

3.2 DESSERTE

Les services proposés sont issus à la fois de la concertation des besoins différenciés selon les territoires et les clientèles et des exigences techniques et réglementaires. La détermination finale de l'offre, et son évolution, appartient à la RTBSL à travers ses mécanismes de couvertures de services prévus selon son entente intermunicipale et ses règlements internes. La proposition soumise ici est celle qui fut utilisée pour élaborer les prévisions budgétaires, et sera à raffiner selon la précision des hypothèses de travail au moment de l'octroi des contrats.

La desserte proposée ici comprend :

- 4 circuits couvrant chacun une distance de 89 à 110 km pour un aller;
- 2 allers-retours quotidiens pour chaque circuit;
- des trajets offerts sur réservation du lundi au vendredi;
- des arrêts dans plusieurs localités situées sur les axes routiers majeurs;
- un horaire compatible avec les dessertes locales;
- un service complémentaire à l'offre de Keolis/Orléans Express.

CIRCUITS	FRÉQUENCE JOURNALIÈRE (LUNDI AU VENDREDI)	NB D'HEURES DE CONTRAT/JOUR	NB D'HEURES DE CONTRAT/AN
MATANE / MONT-JOLI / RIMOUSKI	2 allers-retours	9	2 250
CAUSAPSCAL / AMQUI / MONT-JOLI	2 allers-retours	7,7	1 925
RIMOUSKI / TROIS-PISTOLES / RIVIÈRE-DU-LOUP	2 allers-retours	8,2	2 050
DÉGELIS / RIVIÈRE-DU-LOUP	2 allers-retours	6,7	1 675
TOTAL		**31,6**	**7 900**

La desserte proposée ici tient compte de la coexistence des services de transport collectif locaux (intra-MRC) et régionaux (inter-MRC), afin d'optimiser l'offre de service à la population. Les dessertes locales devront être bonifiées dans certains cas afin de permettre des rabattements efficaces entre les localités plus éloignées et les trajets régionaux.

Un billet devra être acheté à l'avance pour réserver une place sur un trajet.

3.3 TRANSPORT MULTIMODAL

Dans une région à caractère rural, la faible densité de population ne permet pas de maintenir un service unique de transport collectif capable de répondre à tous les besoins sur l'ensemble du territoire. Le transport multimodal, mettant en valeur la complémentarité des modes de transport durables, doit être favorisé.

La RTBSL entreprendra des démarches auprès des partenaires régionaux et locaux pour développer l'accessibilité et la complémentarité des différentes offres de transport, notamment :

- Le transport scolaire, offert seulement les jours d'école (environ 180 jours par année). Les itinéraires peuvent varier d'une année à l'autre et une vérification d'antécédents judiciaires est nécessaire pour un adulte qui utilise le transport scolaire. Les places y sont attribuées en début d'année scolaire en priorisant les personnes étudiantes. Ce mode de transport abordable correspond généralement aux horaires des adultes qui se rendent au travail ou aux études. Toutes les municipalités rurales sont desservies par ce transport matin et soir pour se rendre dans les écoles secondaires, situées dans les pôles urbains principaux ou secondaires, où se trouvent également plusieurs services et lieux d'emploi.
- Le transport interurbain offert par Keolis/Orléans Express dessert les principaux pôles urbains chaque jour de manière à les relier aux grandes villes de la province (Québec, Montréal, etc.).
- Les Centres d'action bénévole (CAB) de la région offrent aux personnes en perte d'autonomie un service de transport avec personnes accompagnatrices pour les rendez-vous médicaux en priorité, puis possiblement un accompagnement social pour les courses essentielles.
- Le transport maritime offre des traverses à partir de Rivière-du-Loup, Trois-Pistoles et Matane vers la rive nord du fleuve.
- Le transport ferroviaire offre un trajet vers l'ouest et vers le Nouveau-Brunswick, trois jours par semaine.
- Le transport aérien au Bas-Saint-Laurent est surtout concentré à l'aéroport régional de Mont-Joli, offrant des vols quotidiens vers plusieurs régions du Québec.

Pour assurer un achalandage intéressant et répondre aux besoins des clientèles plus vulnérables, les services régionaux seront arrimés aux services locaux de transport collectif. Ainsi, les arrêts du service régional seront desservis par les services locaux afin d'assurer le transport des localités rurales vers la desserte régionale située sur l'axe routier principal, et inversement pour les trajets de retour. Les horaires des circuits régionaux devront donc tenir compte de ces rabattements.

4. BUDGET PRÉVISIONNEL

Les prévisions financières présentées ici montrent une année typique de démarrage du projet. 65 % des revenus projetés proviennent d'une majoration de la taxe sur l'essence de 0,02 $/litre, en tenant compte d'une diminution annuelle des ventes au Bas-Saint-Laurent de 2 %. Ce financement est pertinent maintenant mais d'autres sources de revenus devront rapidement être envisagées.

Non seulement, ce moyen de financement permet l'implantation d'une réelle desserte en transport collectif régional au Bas-Saint-Laurent mais il favorise aussi la transition énergétique dans une région où encore 85 % de la population utilise la voiture solo pour ses déplacements réguliers.

SYNTHÈSE DES PRÉVISIONS FINANCIÈRES	2028	DÉTAILS
REVENUS		
TAXE SUR LES CARBURANTS	4 216 000 $	Diminution annuelle de 2 %
PADTC	2 073 760 $	Volet 2
REVENUS USAGERS	217 252 $	Achalandage conservateur
TOTAL REVENUS	**6 507 012 $**	
DÉPENSES		
EXPLOITATION INTER-MRC	2 658 667 $	4 trajets, 2 trajets/jour, 7 jours/semaine
EXPLOITATION RABATTEMENT	2 400 000 $	Adaptation des dessertes intra-MRC
ADMINISTRATION GÉNÉRALE	576 373 $	Salaires, loyer, logiciel, équipements, etc.
PROMOTION	108 000 $	Campagne promotionnelle
ENTENTE VILLE DE RIMOUSKI	476 408 $	Portion de la taxe sur les carburants
PROJETS, RÉSERVES	150 000 $	Réserve pour projets
TVQ	136 990 $	TVQ sur les fournitures
TOTAL DÉPENSES	**6 507 435 $**	

5. CALENDRIER DE TRAVAIL

