



Charlevoix vers la mobilité collective

**Étude de faisabilité technique et financière
pour la mise en œuvre du plan de transition
du transport collectif de Charlevoix**

Juin 2018



Étude réalisée par :

Josée Bouchard

Conseillère en mobilité durable

jbouchard.geo@gmail.com

Sous la supervision de :

Nancy Tremblay

Agente de développement économique

Mission développement Charlevoix

Service de développement économique de la MRC de Charlevoix-Est

nancy.tremblay@mrccharlevoixest.ca

Dans le présent document, les termes employés pour désigner des personnes sont pris au sens générique; ils ont à la fois valeur d'un féminin et d'un masculin.

Table des matières

Table des matières	iii
Liste des cartes	iv
Liste des tableaux	v
Liste des acronymes utilisés	vi
1. Mise en contexte.....	1
1.1. Le développement social intégré	1
1.2. Un accès facilité aux transports : une priorité territoriale reconnue.....	1
1.3. La vision	2
1.4. Le mandat	2
2. Méthodologie.....	3
3. État de situation	5
3.1. L'offre de service actuelle.....	5
3.2. Le transport collectif régional au Québec	8
3.3. Analyse.....	10
4. Profil de la clientèle.....	12
4.1. Territoire et population	12
4.2. Déplacements.....	13
4.3. Clientèle cible	14
4.4. Besoins exprimés	15
5. Desserte proposée	17
5.1. Optimisation des services existants	17
5.2. Nouvelle desserte interMRC.....	18
5.3. Nouvelle desserte intraMRC.....	20
5.4. Desserte urbaine	21
5.5. Opportunités de développement.....	22
5.5.1. Déplacements en groupe	22

5.5.2. Clientèle touristique.....	23
5.6. Phasage proposé – mise en place de la desserte.....	24
6. Plan d’exploitation	25
6.1. Ressources humaines et matérielles	25
6.2. Gouvernance	26
6.3. Recommandation	29
6.3.1. Gouvernance et organisation du travail.....	29
6.3.2. Phasage proposé – mise en place de la nouvelle organisation	31
7. Stratégie de communication.....	32
7.1. Phasage proposé – actions de communication.....	33
8. Budget	34
8.1. Situation actuelle.....	34
8.2. Situation visée – estimations des coûts	35
8.3. Financement.....	37
8.3.1. Stratégie tarifaire	38
9. Synthèses des actions proposées.....	39
10. Conclusion	41
11. Références.....	42
12. Annexes	43

Liste des cartes

Carte 1 – MRC de Charlevoix et MRC de Charlevoix-Est	12
Carte 2 – Desserte proposée interMRC.....	19
Carte 3 – Desserte proposée intraMRC.....	21

Liste des tableaux

Tableau 1 – Composition du groupe des coresponsables.....	4
Tableau 2 – Facteurs de succès : valeurs communes au chantier	5
Tableau 3 – Acteurs du transport collectif dans Charlevoix.....	6
Tableau 4 – Achalandage 2017 du transport collectif régional.....	7
Tableau 5 – Forces, faiblesses, opportunités et menaces.....	11
Tableau 6 – Population par municipalité.....	13
Tableau 7 – Faits saillants : navettage quotidien	14
Tableau 8 – Principaux employeurs de la région de Charlevoix.....	14
Tableau 9 – Clientèle cible.....	15
Tableau 10 – Besoins par étape d’un déplacement	16
Tableau 11 – Organisation actuelle du travail.....	25
Tableau 12 – Modèles de gouvernance possible : définition, intérêt et limites.....	27
Tableau 13 – Modèles de gouvernance possible : analyse	28
Tableau 14 – Dépenses 2017.....	34
Tableau 15 – Revenus 2017	35
Tableau 16 – Estimation des coûts.....	36
Tableau 17 – Achalandage annuel et tarif.....	37
Tableau 18 – Scénario de financement	38
Tableau 19 – Synthèse des actions proposées.....	40

Liste des acronymes utilisés

CIUSSS-CN	Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale
CSDC	Commission scolaire de Charlevoix
CTQ	Commission des transports du Québec
DSI Charlevoix	Développement social intégré Charlevoix
ISQ	Institut de la Statistique du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
OBNL	Organisme à but non lucratif
PADTC	Programme d'aide au développement du transport collectif
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
STCCE	Service de Transport Collectif de Charlevoix-Est
TACO	Transport adapté Charlevoix-Ouest
TRUC	Transport rural de Charlevoix
UTACQ	Union des transports adaptés et collectifs du Québec

1. Mise en contexte

1.1. Le développement social intégré

En 2014, les MRC de Charlevoix et de Charlevoix-Est harmonisaient leurs deux démarches de développement territorial intégré pour créer le Développement social intégré de Charlevoix (DSI Charlevoix). En 2015, l'assemblée des partenaires DSI Charlevoix adoptait sa planification stratégique (0-100 ans) qui contient sept orientations stratégiques et six principes guides. Un accès facilité aux transports fait partie des résultats visés.

1.2. Un accès facilité aux transports : une priorité territoriale reconnue

Les études et les consultations citoyennes réalisées dans Charlevoix ces dernières années ont mené aux mêmes constats : certains groupes de citoyens rencontrent des défis sur le plan de l'accessibilité économique et physique au transport (Latulipe, 2015). En septembre 2015, les partenaires de DSI Charlevoix ont amorcé une réflexion ayant pour objectif de se doter d'une vision commune de l'évolution de la mobilité collective sur le territoire. Adoptée en avril 2016, cette vision s'accompagnait d'un plan de transition, développé par la firme *Vecteur 5 – Mobilité des personnes*.

Sommaire des étapes du plan de transition

Étape 1 - Vers une mobilité collective structurante <i>Connaissance - Changement de culture - Satisfaction des besoins - Promotion</i>
Étape 2 - Implantation progressive
Étape 3 - Implantation régulière

1.3. La vision

La présente étude met en œuvre la première étape du plan de transition. L'une des premières actions fut d'actualiser la vision. Cette mise à jour reflète le souci de se doter d'un transport collectif inclusif, qui réponde aux besoins des personnes les plus vulnérables, tout en considérant les réalités régionales. En effet, comme plusieurs régions au Québec, la région fait face à des défis démographiques et de recrutement de la main-d'œuvre (ISQ, 2017). Enfin, la région accueille de plus en plus de touristes chaque année, comme en témoigne la hausse marquée des revenus de location, ainsi que des taux d'occupation (ISQ, 2017). Dans ce contexte, il devient impératif de maintenir et accroître l'attractivité de la région. Un transport collectif de qualité fait partie de la solution.

La vision actualisée

Dans un horizon de 4 ans, nous aurons des services collectifs assurant la mobilité de la population sur **l'ensemble du territoire de Charlevoix**. Ces services seront coordonnés par les MRC de Charlevoix et de Charlevoix-Est, en vertu de leurs pouvoirs d'organisation et du pouvoir de mobilisation de leurs partenaires, en **coresponsabilité**.

Ensemble, ils seront responsables du développement, de la promotion et du maintien d'un lien étroit d'appropriation par leurs clientèles à l'égard des services offerts. Ces services auront une image intégrée et seront rendus disponibles grâce à un **guichet unique**.

Dans une approche d'accessibilité universelle, les services seront utilisés par des **personnes de toutes conditions**, se déplaçant **pour tous motifs**. Les services seront **sur horaire** ou **à la demande**, selon les besoins et la réalité territoriale.

1.4. Le mandat

Le plan de transition émane d'une volonté de favoriser l'usage du transport collectif par la population de Charlevoix. Il vise à faire émerger des solutions en regard des intérêts des

partenaires et en tenant compte des contraintes et des opportunités présentes sur le territoire.

Le mandat actuel contribue à ce grand objectif en actualisant la compréhension des enjeux de mobilité de personnes sur le territoire du grand Charlevoix, en mobilisant les acteurs et les partenaires sociaux et économiques autour de l'énoncé de vision partagée et en établissant un plan d'action qui va dans le sens de cette vision.

Les pages qui suivent présentent, successivement :

- La démarche réalisée;
- Un état de situation du transport collectif dans Charlevoix;
- Un résumé des tendances actuelles au Québec en transport collectif régional;
- Un portrait de la clientèle cible;
- La desserte proposée;
- Un plan d'exploitation des nouveaux services, incluant une recommandation de modèle de gouvernance et d'organisation du travail;
- Une stratégie de communication pour favoriser le changement de culture;
- Une estimation des coûts et un plan de financement;
- Un plan d'action synthèse.

2. Méthodologie

Tout en considérant le transport adapté, le présent mandat se concentre sur l'amélioration du transport collectif dit « régulier ». Cela signifie que l'analyse des pratiques existantes et la desserte proposée concernent uniquement le transport collectif. Cependant, l'analyse de la gouvernance et les recommandations d'organisation du travail considèrent le transport adapté comme étant indissociable des services mis en œuvre.

La démarche des derniers mois fut réalisée en concertation et se résume ainsi :

- 1) Constitution du groupe de coresponsables de la mobilité collective;
- 2) Diagnostic des besoins et des services;
- 3) Recherche et étude de modèles inspirants au Québec;
- 4) Élaboration de scénarios de desserte et de gouvernance avec le soutien d'experts¹;
- 5) Analyse et validation des scénarios auprès des différents groupes de travail;
- 6) Plan de communication du projet, en collaboration avec le chantier communication DSI;

¹ L'annexe 2 présente la liste des personnes consultées dans le cadre du mandat. Plus spécifiquement, l'élaboration des scénarios de desserte et de gouvernance s'est faite en collaboration avec Romain Girard, président de Vecteur 5 – Mobilité des personnes et Marc-André Avoine, président de l'UTACQ.

- 7) Analyse financière;
- 8) Validation des recommandations auprès des élus, des directions générales des deux MRC et du groupe des coresponsables.

Constitué en début de mandat, le groupe des coresponsables avait pour mandat de suivre la démarche afin d’initier la transition entre la situation actuelle et la vision partagée. Les tableaux suivants présentent successivement la composition du groupe et les facteurs de succès identifiés en début de mandat. Ces derniers sont devenus les valeurs ayant guidé l’ensemble de la démarche.

Tableau 1 – Composition du groupe des coresponsables²

Catégorie	Organisation	Responsabilité / mandat
Politique	Les élus des deux MRC	Décisionnel sur la volonté d'organiser un service de transport en commun de personnes sur son territoire.
Administration	Les deux MRC	Selon la décision politique, la MRC organise un service de transport en commun de personnes sur son territoire et assure la liaison avec des points à l'extérieur de son territoire.
Opération	Gestionnaires de transport	Met en œuvre un service de transport en commun de personnes selon les orientations des MRC.
Groupes institutionnels	Centre local d'emploi CIUSSS de la Capitale-Nationale	La mobilité collective est un enjeu pour leur organisation.
	Commission scolaire de Charlevoix	
Organismes communautaires	Association bénévole de Charlevoix	La mobilité collective est un enjeu pour leur clientèle.
	Association des personnes handicapées de Charlevoix	
	Centre Femmes aux plurielles	
	Services de Main-d'Oeuvre l'Appui	

² Le mandat détaillé et la liste des membres se trouvent à l’annexe 1.

Tableau 2 – Facteurs de succès : valeurs communes au chantier

ENGAGEMENT	COMMUNICATION
Acteurs mobilisés, partenaires qui s’impliquent (ressources humaines, temps, argent), se sentent responsables des résultats	Démarche facile à suivre, grâce à des communications simples et efficaces, qui utilisent les technologies à bon escient
OUVERTURE	CONCERTATION
Partenaires ouverts au changement, qui savent sortir de leur zone de confort	Approche inclusive, qui donne la parole à tous ceux qui sont concernés
CRÉATIVITÉ	VOLONTÉ
Acteurs proactifs, qui considèrent les besoins actuels et anticipent les besoins futurs, qui innovent	Partenaires orientés résultats, qui croient au projet et entretiennent un discours positif

3. État de situation

Cette section présente la desserte actuelle dans la région de Charlevoix, en se concentrant sur l’offre de transport collectif régional. Elle dresse aussi un portrait sommaire de la situation, des tendances et des objectifs en matière de transport collectif régional au Québec. Sur ces bases, une analyse du modèle actuel est ensuite effectuée.

3.1. L’offre de service actuelle

Dans la région de Charlevoix, des services de transport collectif sont organisés par les deux MRC, ainsi que par la municipalité de l’Isle-aux-Coudres (transport adapté seulement). Les citoyens ont également accès à d’autres services mis en œuvre par l’entreprise privée ou par le milieu communautaire. Le tableau suivant résume la situation en présentant les différents acteurs du transport collectif dans Charlevoix, leur rôle et la clientèle desservie. L’annexe 3 complète ce portrait en fournissant un inventaire des véhicules de transport collectif sur le territoire.

Tableau 3 – Acteurs du transport collectif dans Charlevoix

Organisation	Catégorie	Rôle	Clientèle
Services publics			
MRC de Charlevoix	Autorité publique	Responsable de l'organisation de l'offre de services	Citoyens de la MRC de Charlevoix
MRC de Charlevoix-Est	Autorité publique	Responsable de l'organisation de l'offre de services	Citoyens de la MRC de Charlevoix-Est
TACO (TRUC)	OBNL mandaté	Mise en œuvre des services	Citoyens de la MRC de Charlevoix
STCCE	Service (de la MRC de Charlevoix-Est)	Mise en œuvre des services	Citoyens de la MRC de Charlevoix-Est
Municipalité de l'Isle-aux-Coudres	Autorité publique	Responsable du transport adapté et de sa mise en œuvre	Citoyens de la municipalité de l'Isle-aux-Coudres
Services spécifiques en fonction de clientèle			
CSDC	Institution publique	Responsable du transport scolaire et de sa mise en œuvre	Élèves
CIUSSS-CN	Institution publique	Responsable du transport interétablissements et du transport externe (centres de jour)	Bénéficiaires du réseau de la santé
Services de l'entreprise privée			
Intercar	Opérateur privé	Mise en œuvre d'un service par autocar via la route 138 et du service Expressbus ³	Public
Train de Charlevoix	Opérateur privé	Mise en œuvre d'un service sur rail entre Sainte-Anne-de-Beaupré et La Malbaie	Public
Taxis	Opérateurs privés ⁴	Transport par taxi	Public

³ Le service Expressbus est un programme de réduction tarifaire sur les services dispensés par Intercar, entre Baie-Saint-Paul et La Malbaie. Ce programme est financé à partir des sommes restantes du projet de navette Expressbus mis sur pied en 2008 par les deux MRC et abandonné en 2015.

⁴ Selon la Commission des transports du Québec (2018), il y a 16 permis délivrés sur le territoire, sur un quota maximal de 27.

Organisation	Catégorie	Rôle	Clientèle
Services communautaires			
Association Bénévole de Charlevoix	OBNL	Transport bénévole régional et hors territoire	Aînés et personnes à mobilité réduite
Centre communautaire Pro-Santé	OBNL	Transport bénévole régional et hors territoire	Aînés et personnes à mobilité réduite

Cette étude s'intéresse plus spécifiquement à l'offre de transport public sur le territoire, lequel est sous la responsabilité des deux MRC. Le tableau suivant présente la desserte mise en place par les deux services publics de transport collectif, ainsi que le nombre de déplacements réalisés en 2017.

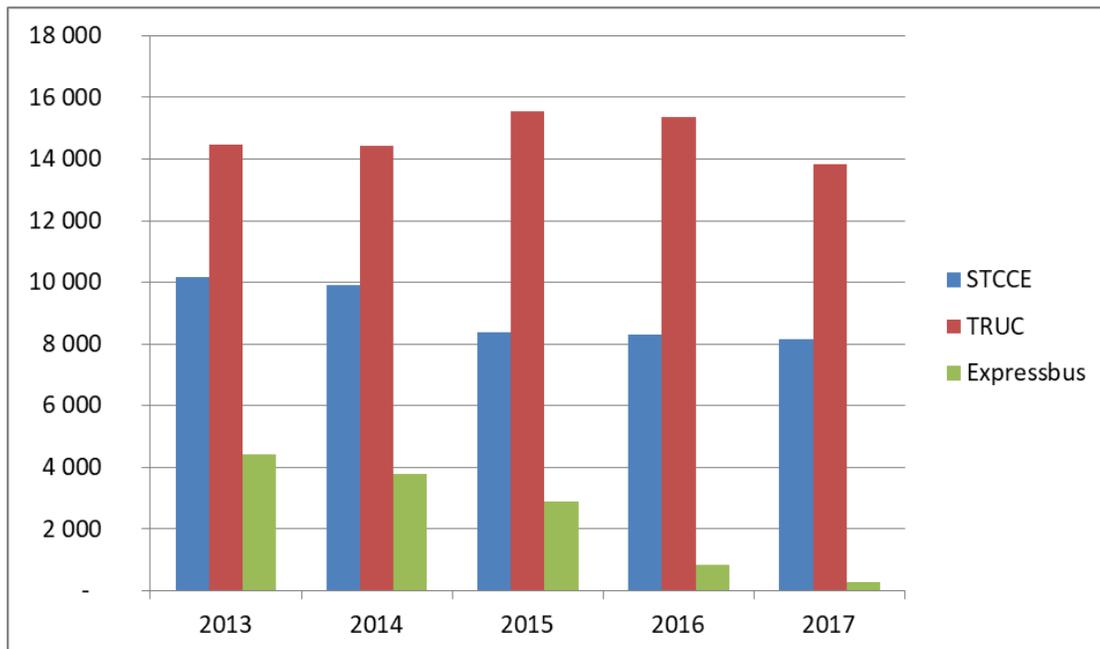
Tableau 4 – Achalandage 2017 du transport collectif régional

Service	Territoire	Municipalités desservies et horaires	Achalandage
STCCE	MRC de Charlevoix-Est	- La Malbaie, Clermont, St-Aimé-des-Lacs, Notre-Dame-des-Monts (lundi à vendredi) - St-Siméon (jeudi et vendredi) - St-Irénée (mercredi) - Baie-Ste-Catherine et Sagard (à la demande)	8 157
TRUC	MRC de Charlevoix	- Baie-St-Paul, St-Urbain, Les Éboulements (lundi à vendredi) - St-Hilarion (lundi, mardi, vendredi) - L'Isle-aux-Coudres (mercredi) - Autres municipalités (à la demande)	13 849
Expressbus	Axe de la route 138	- Expressbus : entre Baie-Saint-Paul et La Malbaie	272
Total			22 278

Bien que la présentation des services actuels soit sommaire, le tableau 4 nous permet de constater que :

- Dans les deux MRC, plusieurs municipalités ne sont pas desservies tous les jours de la semaine;
- La desserte interMRC se limite à l'offre d'Intercar.

De plus, il importe d'analyser les résultats obtenus en 2017 par rapport aux années précédentes. Le graphique suivant présente l'achalandage des cinq dernières années, ce qui permet de constater que l'achalandage annuel a tendance à décroître d'année en année, spécialement dans le cas de l'Expressbus.



3.2. Le transport collectif régional au Québec

En avril 2018, le gouvernement du Québec rendait disponible sa **Politique de mobilité durable - 2030, transporter le Québec vers la modernité**. Cette politique a pour objectif d'apporter une réponse aux préoccupations et aux besoins des citoyens et des entreprises en transport des personnes et des marchandises, et ce, dans l'ensemble des régions du Québec. Le Cadre d'intervention en transport collectif régional dresse un portrait global de ce champ d'activité au Québec et des enjeux actuels.

Depuis 2003, le transport collectif régional s'est développé de manière importante. En 2016, on comptait 77 organismes admissibles au Programme d'aide au développement de transport collectif (PADTC) s'étant dotés de services en fonction des ressources disponibles et des besoins de la population. Plus de 1,2 million de déplacements ont été dénombrés, ce qui représentait une augmentation de 58 % par rapport à 2012. Malgré tout, on effectue les constats suivants, lesquels sont en adéquation avec la réalité charlevoisienne :

- La desserte en transport collectif des régions pose des défis particuliers liés à la faible densité démographique et à la dispersion des activités;
- Le développement des services de transport collectif varie en fonction du territoire et des priorités des autorités locales;
- Ce développement s’effectue parfois avec une vision régionale et intégrée, mais plus souvent de manière séparée et selon des besoins liés à des demandes particulières (transport adapté, transport scolaire, transport interurbain par autocar, transport du réseau de la santé, transport par taxi, etc.), ce qui induit des problèmes de qualité des services et de saine gestion des fonds publics;
- L’achalandage en transport interurbain par autobus diminue depuis plusieurs années, de même que l’offre de services;
- Ayant moins accès à l’automobile, une partie de la population (ex. : jeunes, personnes âgées, personnes plus démunies) se retrouve désavantagée quant à la mobilité, ce qui aggrave les situations d’exclusion.

Dans ce contexte, le **Cadre d’intervention en transport collectif régional** identifie deux enjeux et propose des mesures pour y faire face.

Enjeu 1 : La gouvernance, l’organisation et la planification des services de transport collectif régional

La Politique de mobilité durable insiste sur l’importance d’organiser les services en partenariat avec les acteurs locaux et avec une vision d’ensemble du territoire. Pour ce faire, différentes mesures sont prévues afin de soutenir la planification régionale du transport collectif et optimiser l’offre de mobilité aux usagers. Celles-ci contribueront à créer un environnement favorable pour la mise en œuvre des recommandations de la présente étude.

Enjeu 2 : Le développement du transport collectif régional

La Politique de mobilité durable identifie différentes problématiques ayant limité le développement du transport collectif régional. Spécialement, on reconnaît qu’un renouvellement annuel du PADTC limite la capacité de planifier le développement à long terme. On souligne également que le PADTC ne tient pas compte des spécificités des territoires, comme la longueur des déplacements et la densité du territoire. Les mesures

prévues pour faire face à cet enjeu s'inscrivent également comme des opportunités à saisir dans la réalisation du plan de transition.

3.3. Analyse

Compte tenu de ce qui précède, il est possible d'analyser l'offre de services actuelle par rapport à la vision partagée et aux objectifs du gouvernement du Québec. L'encadré suivant présente de manière générale, les principales limites du modèle observées.

Les limites du modèle actuel

1. Le territoire est très étendu et les déplacements interMRC demeurent problématiques
2. La mise en œuvre des services diffère selon la MRC et les problématiques sont différentes
3. On compte plusieurs interlocuteurs
4. Il n'y a pas d'expertise transport forte et commune
5. Le modèle permet difficilement de saisir les opportunités de développement

De manière plus détaillée, la page qui suit présente une analyse du modèle actuel (forces et faiblesses) ainsi que de l'environnement externe (opportunités et menaces), toujours par rapport à la vision partagée. Cette analyse s'appuie sur les constats issus du forum sur le transport collectif tenu en janvier 2016, sur les observations recueillies en cours de mandat, ainsi que sur le contenu des différents documents associés à la Politique de mobilité durable.

Tableau 5 – Forces, faiblesses, opportunités et menaces

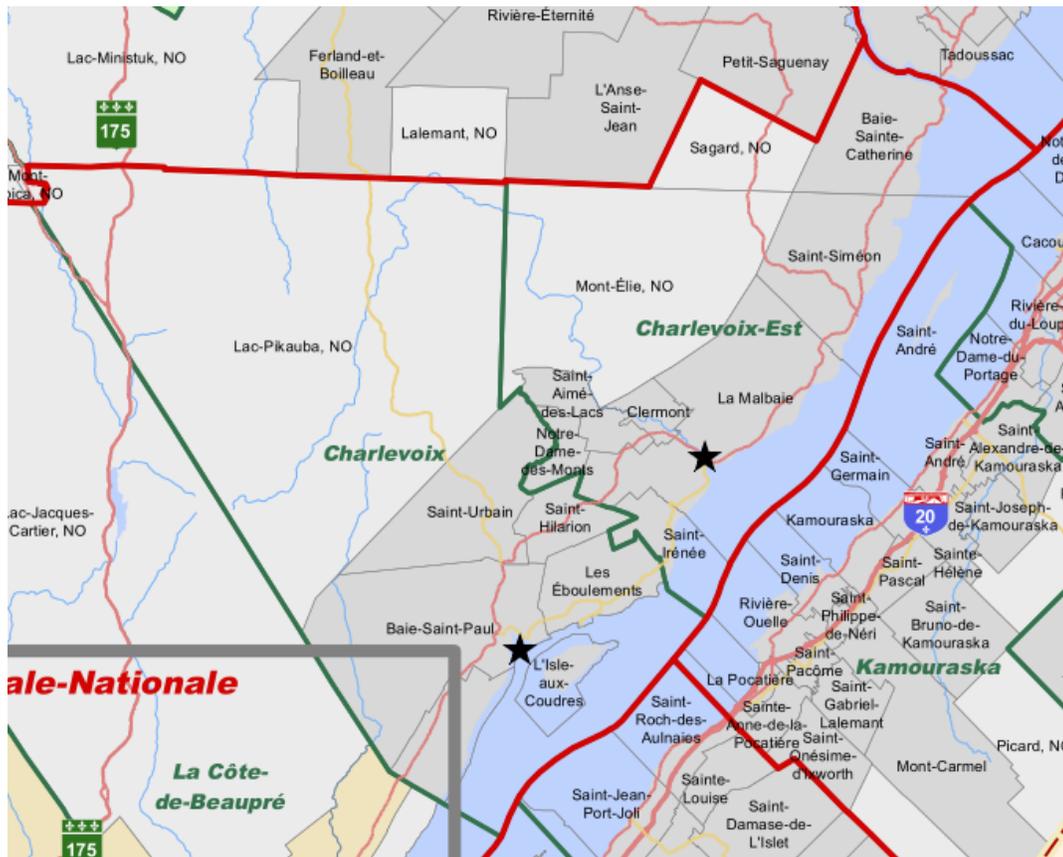
FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Expertise des personnes en place ▪ Bonne connaissance du territoire et des besoins ▪ Concertation suprarégionale et mobilisation ▪ Volonté collective d’améliorer les services ▪ Pertinence de la démarche par rapport aux attentes de la Politique de mobilité durable 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grandes distances à parcourir ▪ Façons de faire différentes selon la MRC ▪ Organisation des services en silo ▪ Peu ou pas de service les soirs et les fins de semaine ▪ Peu de pénétration de l’information sur le transport auprès de citoyens
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existence de modèles inspirants (desserte et gouvernance) ▪ Mesures annoncées dans la politique de mobilité durable : <ul style="list-style-type: none"> ○ Accompagnement pour la réalisation de plans de mobilité durable (outils, guides, etc.) ○ Accompagnement du milieu municipal dans les initiatives de regroupement ○ Création de tables régionales de concertation ○ Soutien aux projets d’interconnexions entre les modes et entre les territoires ○ Assouplissement du cadre législatif et réglementaire ○ Augmentation de l’attractivité du transport interurbain par autobus ○ Bonification du budget alloué au transport collectif régional et ajustement de l’aide financière aux particularités des milieux ○ Mise en place d’une enveloppe pluriannuelle 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disponibilité des véhicules ▪ Défi de gestion du changement ▪ Complexité de travailler ensemble ▪ Vieillesse de la population ▪ Complexité du cadre législatif et réglementaire ▪ Délai possible dans la mise à jour des programmes de financement

4. Profil de la clientèle

4.1. Territoire et population

La région de Charlevoix compte deux MRC, Charlevoix et Charlevoix-Est. En 2017, la MRC de Charlevoix comptait 13 317 habitants, répartis dans 6 municipalités et un territoire non organisé, sur 3 713 kilomètres carrés. Quant à elle, la MRC de Charlevoix-Est comptait 15 727 habitants, répartis dans 7 municipalités et un territoire non organisé, sur 2 283 kilomètres carrés (ISQ, 2017). La région compte deux villes-centres, Baie-Saint-Paul et La Malbaie, où se retrouve la majorité des lieux de résidence, d'emploi, d'étude et de services, incluant les hôpitaux. Le tableau 6 présente le nombre de résidents par municipalité, alors que la carte suivante présente le territoire. Des étoiles situent approximativement le cœur de chaque ville-centre.

Carte 1 – MRC de Charlevoix et MRC de Charlevoix-Est



Source: Affaires municipales et Occupation du territoire, 2016

Tableau 6 – Population par municipalité

Municipalité	Résidants
MRC de Charlevoix	
Baie-Saint-Paul	7 145
L'Isle-aux-Coudres	1 145
Les Éboulements	1 330
Petite-Rivière-Saint-François	815
Saint-Hilarion	1 125
Saint-Urbain	1 375
MRC de Charlevoix-Est	
Baie-Sainte-Catherine	210
Clermont	3 085
La Malbaie	8 275
Notre-Dame-des-Monts	795
Saint-Aimé-des-Lacs	1 095
Saint-Irénée	640
Saint-Siméon	1 225
Mont-Élie et Sagard (TNO)	195

Source : Statistiques Canada, 2016

4.2. Déplacements

Peu de données sont disponibles pour connaître et analyser les déplacements effectués sur le territoire. Les seules disponibles semblent être les données sur les déplacements domicile-travail, recueillies dans le cadre du recensement de 2016. Le tableau 7 présente une synthèse des données utilisées pour construire les hypothèses d'achalandage de la nouvelle desserte. L'ensemble des données de navettage depuis les municipalités de Charlevoix est présenté à l'annexe 4.

Tableau 7 – Faits saillants : navettage quotidien

Lieu de résidence	Lieu de travail	Nombre
Baie-Saint-Paul	St-Hilarion, Clermont ou La Malbaie	145
St-Hilarion, Clermont ou La Malbaie	Baie-Saint-Paul	280
Village de Charlevoix	Baie-Saint-Paul	715
Village de Charlevoix-Est	Clermont ou La Malbaie	515

Ces données confirment l'importance des déplacements effectués vers les villes-centres pour accéder à l'emploi. Cette information est en adéquation avec l'information diffusée récemment par Vise Charlevoix sur les grands employeurs de la région.

Tableau 8 – Principaux employeurs de la région de Charlevoix

Employeur	Localisation principale
CIUSSS de la Capitale-Nationale	Baie-Saint-Paul et La Malbaie
Produits forestiers Résolu	Clermont
Groupe Océan	Isle-aux-Coudres
Simard Suspensions	Baie-Saint-Paul
Fairmont Le Manoir Richelieu	La Malbaie
Casino Charlevoix	La Malbaie
Hôtel & Spa Le Germain Charlevoix	Baie-Saint-Paul
Fibrotek Advanced Materials	Clermont
Le Massif de Charlevoix	Petite-Rivière-Saint-François
Commission scolaire de Charlevoix	Baie-Saint-Paul et La Malbaie
Desjardins	Baie-Saint-Paul, La Malbaie et Clermont Centres de services dans la plupart des villages

Source : Vise Charlevoix

4.3. Clientèle cible

Les données disponibles confirment l'importance de prioriser l'accès aux villes-centres pour définir la nouvelle desserte. Ainsi, on répondra mieux aux besoins des citoyens rencontrant des défis sur le plan de l'accessibilité économique et physique au transport, tout comme à ceux qui souhaitent se déplacer autrement.

Tableau 9 – Clientèle cible

Ceux qui n'ont pas d'alternative Jeunes, personnes à faible revenu, personnes ayant des limitations physiques, etc.
Ceux qui veulent une alternative <i>Visiteurs, ménages avec une seule voiture, etc.</i>
Ceux qui voudront une alternative demain

Plus largement, considérant la concentration des autres types d'activités dans les villes-centres, l'évolution de la mobilité collective favorisera l'attractivité du territoire offrant une solution aux enjeux qui touchent les citoyens.

Un meilleur accès

1. à l'emploi
2. à l'éducation
3. aux établissements de santé
4. aux services
5. à la propriété
6. aux loisirs

L'amélioration du transport collectif régional, spécialement de la desserte interMRC, devrait également bénéficier aux touristes. À moyen terme, les besoins de cette clientèle devraient faire l'objet d'une analyse plus approfondie, dans une perspective de développement des affaires.

4.4. Besoins exprimés

Au-delà des lieux desservis, les usagers de transport collectif ont des besoins spécifiques à chaque étape du déplacement. Le tableau qui suit présente ces étapes, accompagnées par une

synthèse des besoins connus. Cette présentation s'appuie sur les études et les consultations citoyennes réalisées dans Charlevoix ces dernières années et a été confirmée en groupe de travail.

Tableau 10 – Besoins par étape d'un déplacement

Étape du déplacement	Besoins
Acheter un titre de transport	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Payer à bord (en monnaie ou autrement) ▪ Acheter un titre de transport à proximité ▪ Acheter des titres de transport sans se déplacer
Avoir un tarif qui me convient	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarification selon l'usage (ex. : billets, passes mensuelles) ▪ Tarification simple et uniforme
Aller là où je souhaite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se déplacer entre village et ville-centre ▪ Se déplacer entre les deux villes-centres ▪ Accéder aux services de transport interurbain (terminus) ▪ Se déplacer à l'intérieur de chaque ville-centre ▪ Accéder aux générateurs de déplacements (ex.: employeurs) ▪ Avoir un service porte-à-porte ou du moins, limitant la marche
Y aller quand je veux	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pouvoir effectuer un déplacement spontané ▪ Se déplacer en soirée ou les fins de semaine ▪ Se déplacer à des heures fixes (travail, études, activités, etc.) ▪ Pouvoir se déplacer seul (c.-à-d. sans nombre minimum ou besoin de jumelage)
M'informer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Avoir toute l'information sur les services de transport collectif en un seul endroit ▪ Pouvoir accéder à l'information par plusieurs moyens (ex. : Internet, téléphone, papier, etc.)
Accéder au véhicule	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Monter à bord du véhicule et m'asseoir ▪ Pouvoir utiliser le service avec un chien d'assistance ▪ Utiliser le transport avec un fauteuil roulant ou un quadriporteur
Formuler un commentaire ou une plainte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pouvoir formuler un commentaire ou une plainte par différents moyens
Autres besoins (transport collectif)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déplacements avec de jeunes enfants ▪ Déplacements de groupe ▪ Transport de sacs ou d'équipements (ex.: skis) ▪ Service événementiel
Autres besoins (multimodalité)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accès à une voiture en autopartage

5. Desserte proposée

Cette section présente une proposition de desserte, des avenues à explorer pour optimiser les services de transport collectif, ainsi que des pistes de solutions pour répondre à certains besoins particuliers soulevés par les partenaires de la démarche.

La desserte en bref – horizon de 4 ans

- Des services de transport collectif intégrés et harmonisés sur tout Charlevoix
- Des services optimisant l'utilisation des véhicules disponibles
- De nouveaux services interMRC permettant de se déplacer entre les deux villes-centres de la région via les deux axes routiers, à des horaires fixes, sans réservation
- Des services bonifiés intraMRC reliant les villages avec le service interMRC et la ville-centre de chaque MRC, à des horaires fixes, avec réservation
- Des services à la demande maintenus et améliorés pour se déplacer à l'intérieur des périmètres des deux villes-centres

5.1. Optimisation des services existants

Le développement du transport collectif régional fait face à différents défis. Spécialement, la faible densité démographique, la dispersion des activités et l'absence de vision régionale intégrée nuisent à la qualité et à l'efficacité des services. La mise en place de la desserte proposée dans le cadre de cette étude constitue une opportunité d'améliorer les choses à l'échelle régionale. Les actions suivantes sont proposées pour mieux utiliser les véhicules disponibles, diminuer les coûts par déplacement et surtout, accroître l'offre de services aux citoyens.

- À très court terme, profiter du développement de la nouvelle politique de services pour définir les moyens à mettre en place pour favoriser l'utilisation des places disponibles, incluant la mixité des clientèles (régulière et admises au transport adapté).
- À court terme, évaluer le potentiel d'utilisation des places restantes dans les services mis en œuvre par le CIUSSS-CN et la CSDC.
- À moyen terme, évaluer la possibilité de mettre en œuvre l'offre de transport adapté du CIUSSS-CN, particulièrement les services externes.

5.2. Nouvelle desserte interMRC

À court terme, l'objectif est de permettre aux citoyens de chacune des villes-centres et des alentours d'accéder à l'autre. Sur le plan des horaires, le besoin considéré comme prioritaire est de permettre l'accès à l'emploi et aux études. Il est proposé d'y répondre par une offre de service en deux volets. D'une part, il s'agit de relancer et de bonifier le service Expressbus, mis en place en 2008 et abandonné en 2015 suite à des coupures budgétaires. Cette nouvelle desserte interMRC valorisera la ligne opérée par Intercar sur la route 138. D'autre part, cette desserte sera complétée par un nouveau service via la route 362. Dans le cadre de cette étude, un itinéraire Baie-Saint-Paul / Clermont a été étudié, lequel pourrait éventuellement être étendu de Petit-Rivière-Saint-François à La Malbaie (secteur Saint-Fidèle).

Caractéristiques de la desserte

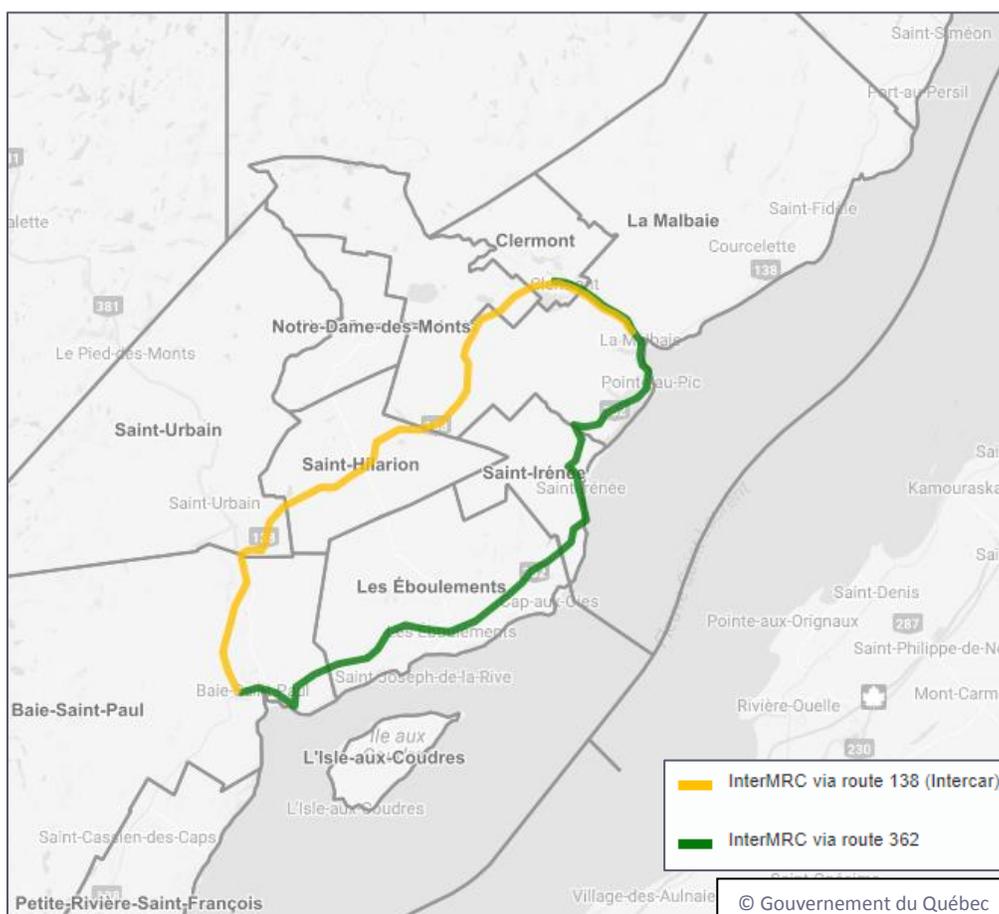
AXE DE LA ROUTE 138 : INTERCAR

- Maintien et mise en valeur du programme de réduction tarifaire entre Baie-Saint-Paul et La Malbaie (Expressbus)
- Maintien du départ de La Malbaie à 7 h, du lundi au vendredi, et ajustement de l'heure de retour pour un passage à Baie-Saint-Paul à 16 h 50 (plutôt que 15 h 50)
- Mise en place d'actions pour rendre le service plus attrayant pour les citoyens (ex. : abribus, localisation des arrêts)
- Partenariat bonifié avec Intercar pour promouvoir et mettre en valeur le service Expressbus, ainsi que les services réguliers d'Intercar

AXE 362 : NOUVEAU SERVICE MINIBUS

- Mis en œuvre par les MRC et opéré par Intercar ou un autre opérateur sélectionné par processus d'appel d'offres
- Véhicule accessible aux personnes en fauteuil roulant
- Réseau d'arrêts fixes, incluant des arrêts à l'intérieur des deux villes-centres
- À court terme, horaires complémentaires à ceux d'Intercar (du lundi au vendredi, départ de Baie-Saint-Paul à 7 h et retour de Clermont vers 16 h 50)

Carte 2 – Desserte proposée interMRC



5.3. Nouvelle desserte intraMRC

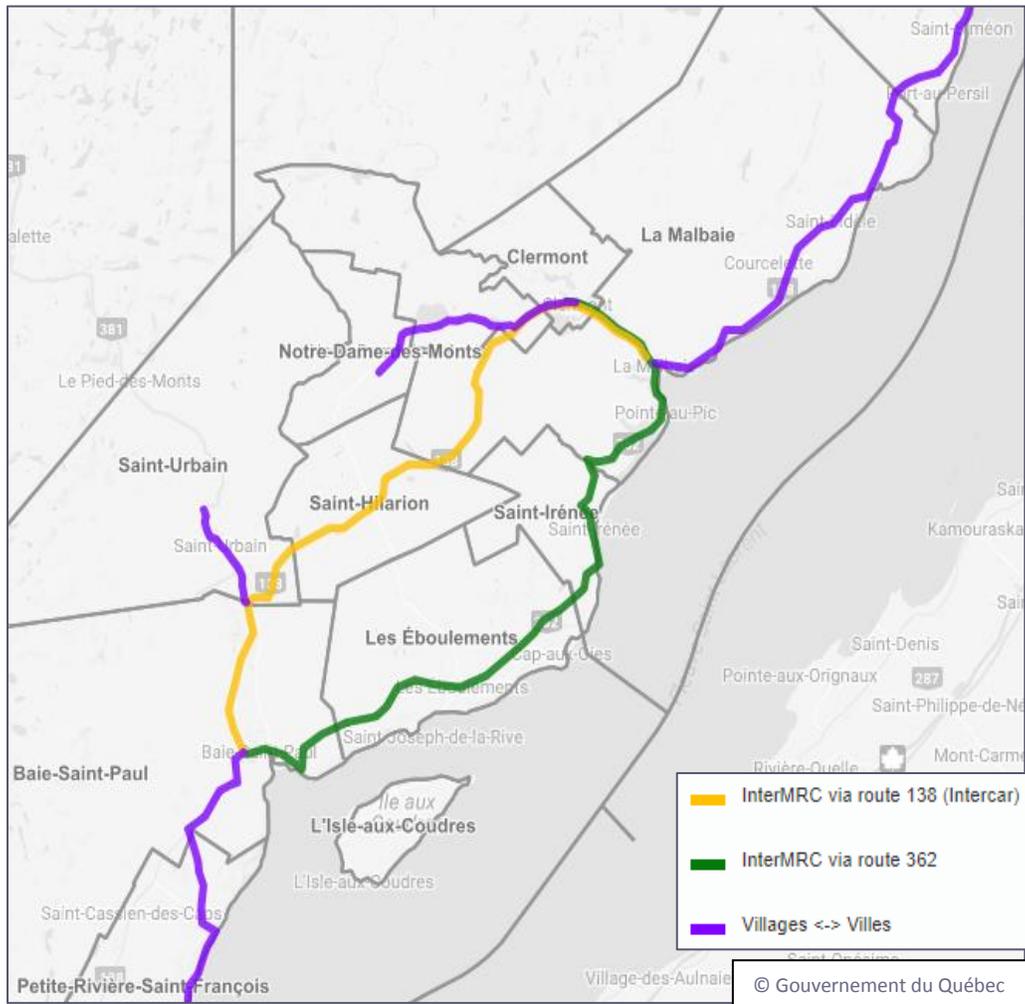
Afin de bonifier l'offre actuelle, il s'agit de mettre en place des services qui permettront aux citoyens des villages d'accéder à la ville-centre de chaque MRC. On vise d'abord un meilleur accès à l'emploi et à l'éducation, puis aux loisirs.

Caractéristiques de la desserte

- Mise en œuvre par les MRC et opérée par des opérateurs sélectionnés par processus d'appel d'offres
- Service par minibus ou par taxi collectif
- Réseau d'arrêts fixes, avec possibilité d'arrêt devant le domicile pour la descente le long du trajet, si sécuritaire
- Itinéraires prédéterminés, sur horaire, avec réservation
- Interconnexion avec les services interMRC

Au départ, les horaires permettront d'accéder à la ville-centre du lundi au vendredi, aux heures régulières. Ils devraient aussi favoriser l'interconnexion avec les services interMRC. À plus long terme, un service sera mis en place un soir par semaine, par village, pour faciliter l'accès aux loisirs et à certaines activités.

Carte 3 – Desserte proposée intraMRC



5.4. Desserte urbaine

Une fois les services actuels optimisés, on recommande de compléter la desserte intraMRC par des services qui permettront de se déplacer efficacement au sein de chacune des deux agglomérations de la région, soit Baie-Saint-Paul et La Malbaie / Clermont. Ainsi, les services devraient progressivement devenir sur horaire, avec réservation, et utiliser un réseau d'arrêts établi. Les services de taxis mis en place dans certaines municipalités, comme Alma ou Saint-Georges, constituent des exemples de succès en ce sens.

5.5. Opportunités de développement

Le transport collectif est mis en place par une autorité publique afin de répondre aux besoins du plus grand nombre possible de personnes. Au-delà de la desserte proposée, certains besoins spécifiques ont été soulevés et peuvent constituer des opportunités de développement.

5.5.1. Déplacements en groupe

Les organisations responsables de mettre en œuvre le transport collectif sont parfois interpellées par des groupes. Les besoins exprimés concernent souvent la participation à des activités ou à des événements.

Dans le cadre de ce mandat, la firme Vecteur 5 – Mobilité des personnes a été sollicitée afin de déterminer les conditions à respecter pour répondre adéquatement à ce besoin en transport collectif. Selon l'analyse effectuée, l'organisme pourra planifier ce voyage si trois conditions sont remplies :

- Le voyage est demandé par un client (tarif nolisé);
- Il y a une récurrence (ex. : tous les samedis de juillet);
- Il est possible de faire monter d'autres clients à bord (qui peuvent monter et descendre le long du parcours, sans nécessairement aller au même endroit).

Références

- Loi sur les transports. http://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/T-12#se:48_18 (page consultée le 27 mai 2018)
- Règlement sur le transport par autobus <http://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cr/T-12%2c%20r.%2016/> (page consultée le 27 mai 2018)

Actuellement, il semble que ce type de demande soit régulièrement formulé pour des groupes d'enfants (ex. : services de garde). Le lecteur est invité à consulter l'annexe 5 pour des notes complémentaires sur le transport des jeunes enfants.

5.5.2. Clientèle touristique

La région de Charlevoix accueille des dizaines de milliers de touristes par année. Ces personnes ne disposent pas toutes d'une voiture, comme c'est le cas des personnes qui arrivent dans la région grâce au Train de Charlevoix ou à des services de covoiturage.

Afin de contribuer à l'attractivité de la région, les responsables du transport collectif ont intérêt à d'abord faire connaître les services disponibles et, ensuite, à mettre en place des moyens pour mieux comprendre les besoins de cette clientèle. Pour atteindre ces deux objectifs, les intervenants du milieu touristique constitueront des interlocuteurs de choix.

5.6. Phasage proposé – mise en place de la desserte

Actions de mise en œuvre (très court terme, 4 à 6 mois suivant le dépôt du plan)

- Harmonisation des services actuels sur le plan des délais de réservation et de l'information sur le transport collectif et le transport adapté
- Développement d'une politique de services reflétant l'harmonisation effectuée, incluant le transport des jeunes enfants et les déplacements de groupe
- Optimisation des services territoriaux par l'intégration des services du CIUSSS-CN et de la CSDC pouvant être mutualisés.
- Planification du service interMRC, incluant l'entente avec Intercar et l'élaboration des demandes de financement

Actions à court terme (1-2 ans suivant le dépôt du plan)

- Harmonisation des services actuels sur le plan des horaires de service
- Mise en œuvre du service interMRC
 - Intégration du service d'Intercar à l'offre
 - Développement des infrastructures (arrêts)
 - Mise en place de la desserte via la route 362
- Planification du service intraMRC, incluant l'élaboration des demandes de financement

Actions à moyen terme (3-4 ans suivant le dépôt du plan)

- Adaptation et augmentation des plages horaires de service
- Mise en œuvre du service intraMRC
 - Développement des infrastructures
 - Arrimage avec le réseau interMRC
- Optimisation et amélioration des services urbains

6. Plan d'exploitation

La mise en œuvre de la nouvelle desserte commande de se doter d'une gouvernance et d'une structure organisationnelle adéquates. Cette partie de l'étude fait d'abord état des ressources humaines et matérielles requises pour passer de la situation actuelle à la situation souhaitée. Ensuite, elle analyse différents scénarios de gouvernance pour conclure par une recommandation.

6.1. Ressources humaines et matérielles

Comme mentionné dans l'état de situation, cette étude s'intéresse plus spécifiquement à l'offre de transport public sous la responsabilité des deux MRC. Présentement, la MRC de Charlevoix-Est assure à la fois la responsabilité et la mise en œuvre des services, alors que la MRC de Charlevoix confie la mise en œuvre à un OBNL.

Le tableau suivant présente l'organisation du travail dans les deux territoires.

Tableau 11 – Organisation actuelle du travail

Responsabilité	Mise en œuvre	Ress. humaines	Tâches	Temps
MRC de Charlevoix	TACO (OBNL)	Directrice générale	- Gestion financière - Gestion du personnel - Développement - Représentation - Communication	25 h./sem.
		Répartitrice	- Répartition - Service clientèle	35 h./sem.
	MRC	Directrice générale	- Orientation	~ 50 h./an
MRC de Charlevoix-Est	STCCE (MRC)	Répartitrice	- Répartition - Service clientèle	35 h./sem.
		Adjointe administrative	- Comptabilité - Répartition (substitut)	~ 3 h./sem.
		Ressources MRC (3)	- Gestion - Développement - Représentation	~ 4 h./sem.

Ensemble, les deux MRC disposent donc de l'équivalent d'environ trois ressources à temps plein pour assurer la responsabilité et la mise en œuvre de leurs services respectifs de transport collectif et adapté.

6.2. Gouvernance

Pour passer de la situation actuelle à la situation souhaitée, il convient de revoir la gouvernance et l'organisation du travail. Conformément à la vision, les éléments à considérer sont les suivants :

- Mobilité de la population sur **l'ensemble du territoire de Charlevoix**;
- Coordination par les MRC, en **coresponsabilité** avec leurs partenaires;
- Image intégrée et vision **guichet unique**;
- Modèle d'affaires favorisant le **développement** de l'expertise et des services.

Dans le cadre de cette étude, des modèles ont fait l'objet d'une analyse approfondie (voir liste en annexe 6). Cette analyse a permis d'élaborer et de documenter quatre scénarios de gouvernance possible pour faire évoluer la mobilité collective dans Charlevoix.

Le tableau 12 définit chacun des scénarios et fait état de l'intérêt et des limites de chacun, toujours en regard de la vision de développement. Le tableau 13 qualifie aussi certains aspects :

- Le niveau de contrôle des élus;
- Le niveau d'intégration des services (autorité, gestion ou mise en œuvre)
- Le pouvoir et la capacité de mettre en œuvre certaines activités, soit l'accès au financement, la gestion, l'intégration des actions de promotion et d'information, l'organisation des services et la gestion des processus d'appel d'offres.

Tableau 12 – Modèles de gouvernance possible : définition, intérêt et limites

Modèle	Définition	Intérêt	Limites
1. Statu quo + vision guichet unique	Les deux MRC choisissent de garder leur mode de fonctionnement actuel (incluant l'OBNL du côté de Charlevoix) et mettent en place des mécanismes de coordination pour se doter d'une image intégrée et organiser le transport interMRC. La gestion et la mise en œuvre des services s'effectuent séparément.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transparence pour le client. ▪ L'OBNL peut avoir accès à des financements autres. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deux gestions séparées + un prestataire. ▪ Les mécanismes de coordination peuvent être plus ou moins robustes. ▪ Complexité du partage des coûts pour le service interterritoire.
2. MRC + vision guichet unique	Idem option 1, à la différence que la MRC de Charlevoix abolit l'OBNL et prend en charge la mise en œuvre des services.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Idem option 1. ▪ Enlève un palier organisationnel. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Idem option 1, avec un prestataire en moins.
3. Organisme sans but lucratif créé par les deux MRC	Les deux MRC deviennent responsables de la gestion du transport collectif et en confient la mise en œuvre à un OBNL. Notamment, le conseil d'administration se compose en partie d'élus.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Statuts et règlements déterminés par les MRC. ▪ Favorise le partage d'investissements et les économies d'échelle. ▪ Évite la duplication de services/équipements. ▪ Interlocuteur unique transport collectif. ▪ Peut avoir accès à d'autres sources de financement que les MRC. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nécessite des mécanismes de coordination avec les MRC, qui conservent la responsabilité légale.
4. Régie intermunicipale	Les deux MRC s'entendent pour créer un « organisme public qui a compétence sur les territoires de municipalités locales qui se lient dans une entente avec des règles de conduite (régie) déléguées en transport en commun, etc. »	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Idem option 3. ▪ Taxation possible. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nécessite une entente intermunicipale. ▪ Formalisme et délai dans la formation. ▪ Serait plus appropriée pour un territoire plus vaste.

Tableau 13 – Modèles de gouvernance possible : analyse

Modèle	Niveau d'intégration			Mise en œuvre	Financement	Gestion	Promo/info	Org. services	Appel d'offres
	Contrôle	Autorité	Gestion						
1. Statu quo + vision guichet unique	*			X	*	*	*	*	**
2. MRC + vision guichet unique	**		X	X	*	**	*	*	**
3. Organisme sans but lucratif créé par les deux MRC	***	X	X	X	**	***	***	***	***
4. Régie intermunicipale	***	X	X	X	***	***	***	***	***

6.3. Recommandation

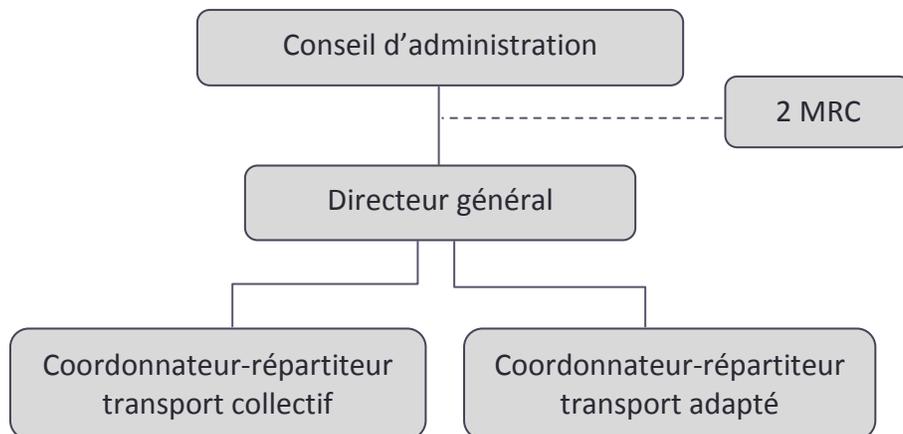
Les quatre scénarios de gouvernance ont été soumis aux directions générales des deux MRC, ainsi qu'aux élus. Le scénario 3 a été retenu, puis bonifié par une proposition d'organisation du travail.

Recommandation

Création d'un organisme sans but lucratif mandaté pour mettre en œuvre les transports collectif et adapté sur l'ensemble du territoire de Charlevoix

6.3.1. Gouvernance et organisation du travail

Organigramme



Conseil d'administration

Le **conseil d'administration** du nouvel OBNL sera constitué à partir des membres du groupe des coresponsables, formé en début de mandat. Les validations effectuées en fin de mandat ont permis de déterminer la composition du conseil d'administration provisoire et qui est la suivante :

- 1 maire de chaque MRC (+ 1 substitut)
- 1 représentation du milieu, soit l'Association des personnes handicapées de Charlevoix

Accompagné par l'agente de développement responsable de mettre en œuvre le changement, ce groupe a été mandaté pour produire une recommandation sur la composition du conseil d'administration. La recommandation devra être conforme à l'énoncé de vision et proposer une formule en coresponsabilité.

De plus, il a été proposé d'envisager la création de comités consultatifs qui seraient composés de citoyens ou de représentants du milieu des affaires ou de l'industrie touristique. Ces comités pourraient accompagner l'organisation naissante dans la définition des nouveaux services et des stratégies d'information à la clientèle.

Rôles et responsabilités

Les **deux MRC** conserveront leur compétence et la responsabilité des transports collectif et adapté. Elles siègeront au conseil d'administration et demeureront responsables d'approuver les budgets (conseils des maires).

Le **directeur général** planifiera, organisera, dirigera et contrôlera les activités du nouvel OBNL. Il répondra directement du conseil d'administration et sera responsable de la gestion des ressources financières, humaines et matérielles de l'organisme. Il assumera également la responsabilité du développement des affaires, des relations avec le milieu, ainsi que le déploiement de la desserte. Compte tenu des enjeux liés à l'harmonisation des façons de faire actuelle pendant la première année de mise en œuvre, la personne sélectionnée pour assumer ce rôle devra idéalement avoir une forte expertise en transport collectif des personnes.

Les **coordonnateurs-répartiteurs** seront responsables de l'organisation du service. On recommande de créer deux postes spécialisés, l'un au transport adapté, l'autre au transport

collectif. Concrètement, ces ressources développeront une expertise conjointe et seront en mesure de se remplacer mutuellement. Ensemble, elles assureront le service à la clientèle, l'opération du centre d'appels et la répartition.

6.3.2. Phasage proposé – mise en place de la nouvelle organisation

Actions de mise en œuvre (très court terme, 4 à 6 mois suivant le dépôt du plan)

- Création d'un organisme dédié
- Dotation (direction générale)
- Transition juridique et comptable
- Développement d'une politique de services
- Harmonisation des délais de réservation
- Dotation (2 ressources coordination-répartition)

Actions à court terme (1-2 ans suivant le dépôt du plan)

- Adoption de la politique de services
- Harmonisation des plages horaires de services
- Développement et adoption d'une stratégie tarifaire
- Développement et adoption d'une politique de gestion des commentaires et des plaintes

Actions à moyen terme (3-4 ans suivant le dépôt du plan)

- Adaptation et augmentation des plages horaires de services

7. Stratégie de communication

La mobilisation des acteurs concernés constitue un facteur important du succès de cette démarche. Dans le cadre du projet, un plan de communication pour soutenir le changement a été élaboré avec la collaboration des membres du chantier communication de DSI Charlevoix (voir annexe 7). Ce plan identifiait trois objectifs :

1. Communiquer efficacement et de façon concise les avancées du chantier en adaptant le message aux parties prenantes;
2. Favoriser la mobilisation et l'adhésion des partenaires et de la population;
3. Que ce plan de communication serve de modèle aux autres chantiers DSI.

Sa mise en œuvre a notamment permis à la démarche de se doter d'une image et d'un slogan :



Charlevoix vers la mobilité collective

Ces visuels ont servi à différentes actions de communication destinées aux partenaires de la démarche et valorisant les avancées du chantier. Quant à elles, les actions de communication publique ont été reportées et s'amorceront dès que la modification de la gouvernance sera officialisée.

Les axes de communications guideront la stratégie à mettre en place pour communiquer la transformation à très court terme. Par la suite, cette stratégie devra être complétée par des actions spécifiques de promotion et d'information sur les services.

Axes de communication

1. Changer l'image de la mobilité et du transport collectif dans Charlevoix (travailler sur l'image positive de ce qui existe déjà et de ce qui sera bonifié)
2. Développer de nouveaux marchés (pour ceux qui « veulent une alternative » et ceux qui « voudront une alternative demain ») et développer de nouveaux produits (des services qui répondent davantage aux besoins des utilisateurs)

7.1. Phasage proposé – actions de communication

Actions de mise en œuvre (très court terme, 4 à 6 mois suivant le dépôt du plan)

- Développement du nom et de l'image de marque du service
- Communication et présence dans les médias
- Harmonisation et centralisation de l'information sur le transport collectif et le transport adapté (site Web vitrine)

Actions à court terme (1-2 ans suivant le dépôt du plan)

- Développement des concepts graphiques (panneaux, documents, billettique)
- Promotion et communication des nouveaux services

Actions à moyen terme (3-4 ans suivant le dépôt du plan)

- Développement d'un site Web interactif
- Stratégie d'utilisation des médias sociaux et d'information en temps réel

8. Budget

8.1. Situation actuelle

Les tableaux suivants dressent le portrait des dépenses et des revenus des organisations responsables du transport collectif dans Charlevoix, le TACO (TRUC) et le STTCCE. Les données ont été extraites des états financiers 2017 des deux organisations.

Tableau 14 – Dépenses 2017

DÉPENSES						
Transport collectif	TACO (TRUC)		STCCE		Tout Charlevoix	
Exploitation	130 957 \$	74 %	94 879 \$	65 %	225 836 \$	70 %
Expressbus (surplus)	2 281 \$	1 %	-- \$	--	2 281 \$	1 %
Ressources humaines*	37 253 \$	21 %	43 793 \$	30 %	81 046 \$	25 %
Locaux	1 907 \$	1 %	1 500 \$	1 %	3 407 \$	1 %
Administration**	4 779 \$	3 %	4 976 \$	4 %	9 755 \$	3 %
Sous-total	177 177 \$	100 %	145 148 \$	100 %	322 325 \$	100 %
Transport adapté						
Exploitation	124 623 \$	73 %	108 481 \$	75 %	233 104 \$	74 %
Ressources humaines*	36 516 \$	21 %	31 265 \$	22 %	67 781 \$	21 %
Locaux	3 613 \$	2 %	1 500 \$	1 %	5 113 \$	2 %
Administration**	7 090 \$	4 %	3 543 \$	2 %	10 633 \$	3 %
Sous-total	171 842 \$	100 %	144 789 \$	100 %	316 631 \$	100 %
Total	349 019 \$		289 937 \$		638 956 \$	

* Les dépenses en ressources humaines incluent les salaires et les avantages sociaux.

** Les dépenses de cette nature incluent la bureautique, les communications, les assurances, la formation et les déplacements.

Tableau 15 – Revenus 2017

REVENUS						
Transport collectif	TACO (TRUC)		STCCE		Tout Charlevoix	
MTMDET	125 000 \$	64 %	100 000 \$	62 %	225 000 \$	63 %
MRC*	30 000 \$	15 %	-- \$		30 000 \$	8 %
Municipalités**	13 338 \$	7 %	35 000 \$	22 %	48 338 \$	14 %
Revenus usagers	25 701 \$	13 %	25 000 \$	16 %	50 701 \$	14 %
Rev. usagers Expressbus	1 495 \$	1 %	-- \$		1 495 \$	0,4 %
Autres revenus	-- \$	--	949 \$	1 %	949 \$	0,3 %
Sous-total	195 534 \$	100%	160 949 \$	100%	356 493 \$	100 %
Transport adapté						
MTMDET	107 267 \$	63 %	109 308 \$	68 %	216 575 \$	65 %
Municipalités***	21 103 \$	12 %	30 000 \$	19 %	51 103 \$	15 %
Revenus usagers	42 438 \$	25 %	22 563 \$	14 %	65 001 \$	20 %
Autres revenus	136 \$	0,1 %	-- \$		136 \$	0,01 %
Sous-total	170 944 \$	100%	161 871 \$	100%	356 493 \$	100 %
Total	366 478 \$		322 820 \$		689 298 \$	

* MRC de Charlevoix : 30 000 \$ provenant du Fonds de développement des territoires.

** Municipalités de Charlevoix : 1 \$ par hab. / Municipalités de Charlevoix-Est : facturation au prorata de la population desservie.

*** Municipalités de Charlevoix : 1,75 \$ par hab. / Municipalités de Charlevoix-Est : facturation au prorata de la population desservie

8.2. Situation visée – estimations des coûts

Le tableau 16 fournit une estimation des coûts de mise en œuvre de la desserte proposée (voir section 5), de la transformation de la gouvernance (section 6) et des actions de communication (section 7). Les hypothèses ci-dessous ont été établies pour évaluer ces coûts.

- 1) L'échéancier est le suivant :
 - a. Très court terme = 4 à 6 mois suivant le dépôt du plan
 - b. Court terme = années 1 et 2
 - c. Moyen terme = années 2 à 4
- 2) Les taux actuels ont été utilisés pour produire les estimations (ex. : taux horaires, coûts d'un minibus par kilomètre, etc.). Ces coûts ont été indexés de 2%, annuellement.

- 3) À très court terme, des dépenses supplémentaires ont été prévues pour l'embauche de la direction générale (21 000 \$) et les frais associés à la mise en place du nouvel OBNL : ressource professionnelle comptable (4 000 \$), administration (1 000 \$), aménagement des locaux (5 000 \$), promotion et communication (4 000 \$).
- 4) Le service actuel optimisé maintient 100 % des déplacements effectués, à 90 % des coûts d'exploitation actuels.
- 5) Les coûts associés aux ressources humaines correspondent à la moitié des ressources prévues pour la nouvelle organisation, l'autre moitié étant imputée au transport adapté. Ces coûts incluent les avantages sociaux (25 %).
- 6) L'information fournie pour le transport adapté correspond à la situation actuelle, indexée à 2 %.

Tableau 16 – Estimation des coûts

	Très court terme	Court terme		Moyen terme
	Coûts supplémentaires	Sans interMRC	Avec interMRC	Avec intraMRC
Transport collectif				
Service actuel optimisé	S.O.	207 317 \$	207 317 \$	211 464 \$
Nouvelle desserte interMRC	S.O.	-- \$	83 926 \$	85 604 \$
Nouvelle desserte intraMRC	S.O.	-- \$	-- \$	197 676 \$
Ressources humaines	25 000 \$	95 625 \$	95 625 \$	97 538 \$
Administration	6 000 \$	13 925 \$	13 925 \$	14 204 \$
Promotion et communication	4 000 \$	12 240 \$	12 240 \$	11 676 \$
Infrastructures	S.O.	-- \$	35 343 \$	9 063 \$
Sous-total	35 000 \$	329 108 \$	448 376 \$	627 224 \$
Transport adapté				
Exploitation	S.O.	237 766 \$	237 766 \$	242 521 \$
Ressources humaines	S.O.	95 625 \$	95 625 \$	97 538 \$
Locaux	S.O.	5 215 \$	5 215 \$	5 320 \$
Administration	S.O.	10 846 \$	10 846 \$	11 063 \$
Sous-total	S.O.	349 452 \$	349 452 \$	356 441 \$
Total	35 000 \$	678 560 \$	797 828 \$	983 665 \$

8.3. Financement

Le tableau 18 indique la répartition possible des revenus pour financer la mise en œuvre du plan. Il est important de noter que les sommes indiquées se fondent sur des hypothèses d'achalandage et de tarification (tableau 17), ainsi que sur les programmes du MTMDET qui étaient en vigueur en mai 2018. **Le nouveau PADTC 2018-2020, découlant de la Politique de mobilité durable, a été rendu disponible au moment de finaliser le rapport, à la fin du mois de juin⁵.** Les hypothèses devront être révisées pour considérer ces nouveaux paramètres. De plus, notons que ce scénario ne considère pas les sommes qui pourront être financées à partir d'autres sources, à la discrétion des pouvoirs locaux.

Sources possibles de financement

- Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)
- Le Fonds de développement des territoires
- Le Fonds de la région de la Capitale-Nationale
- DSI Charlevoix
- Revenus autonomes
- Stratégie tarifaire

Tableau 17 – Achalandage annuel et tarif

Service	Tarif	Déplacements	Source
Service actuel optimisé	3,00 \$	22 006	Résultats 2017
Service interMRC (axe 138)	5,25 \$	2 160	~ 2 % du navettage domicile-travail ⁶ , de La Malbaie vers Baie-Saint-Paul
Service interMRC (axe 362)	5,25 \$	1 440	~2 % du navettage domicile-travail, de Baie-Saint-Paul vers La Malbaie
Nouveau service intraMRC	3,00 \$	10 032	~ 2 % du navettage domicile-travail, des villages vers la ville-centre de chaque MRC

⁵ <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/programme-transport-collectif/Pages/padtc.aspx>

⁶ Statistiques Canada, Recensement 2016

Tableau 18 – Scénario de financement

	Très court terme		Court terme				Moyen terme	
	Coûts supp.		Sans interMRC		Avec interMRC		Avec intraMRC	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Transport collectif								
MTMDET			200 000 \$	61 %	313 391 \$	70 %	317 282 \$	51 %
MRC	10 000 \$	29 %						
Municipalités			63 090 \$	19 %	49 527 \$	11 %	81 029 \$	13 %
Usagers			66 018 \$	20 %	84 918 \$	19 %	115 014 \$	18 %
Autres	25 000 \$	71 %					113 899 \$	18 %
Sous-total	35 000 \$	100 %	329 108 \$	100 %	448 376 \$	100 %	627 224 \$	100 %
Transport adapté								
MTMDET	S.O.		219 280 \$	63 %	219 280 \$	63 %	223 666 \$	63 %
Municipalités	S.O.		43 140 \$	12 %	43 140 \$	12 %	44 003 \$	12 %
Usagers	S.O.		86 754 \$	25 %	86 754 \$	25 %	88 489 \$	25 %
Autres	S.O.		278 \$	0,1 %	278 \$	0,1 %	284 \$	0,1 %
Sous-total	S.O.		349 452 \$		349 452 \$		356 441 \$	
Total	35 000 \$		678 560 \$		797 828 \$		983 665 \$	

8.3.1. Stratégie tarifaire

Pour déterminer la part des revenus provenant des usagers, le tarif par passage a été établi à 3 \$ pour le service intraMRC, ce qui correspond au tarif actuellement en vigueur dans la MRC de Charlevoix-Est. Pour le service interMRC, le tarif actuel a été maintenu, soit 5,25 \$.

Ces hypothèses sont conformes au besoin exprimé en faveur d'une tarification simple et uniforme. Toutefois, à ce stade-ci, les mesures permettant de faciliter l'achat des titres de transport collectif et favoriser l'accessibilité financière demeurent à déterminer. Pour ce faire, les pistes d'interventions suivantes sont recommandées pour se doter d'une nouvelle stratégie tarifaire.

Actions à court terme (1-2 ans suivant le dépôt du plan)

- Statuer sur l'exigence de la monnaie exacte à bord des véhicules
- Harmoniser les modalités d'achat des titres pour tout Charlevoix
 - Assurer une couverture des points de vente sur le territoire
 - Maintenir et communiquer les modalités d'achat par téléphone
- Adopter de nouveaux titres favorisant l'usage (ex. : livrets de 10 billets à tarif réduit, passe mensuelle)
- Mettre en place une tarification sociale, en se basant sur l'expérience régionale des programmes comme Accès-Loisirs⁷.

Actions à moyen terme (3-4 ans suivant le dépôt du plan)

- Mettre en place d'autres modes de paiement (ex. : carte de crédit, billet virtuel)

9. Synthèses des actions proposées

La page qui suit présente une synthèse des actions proposées dans les sections précédentes.

⁷ Voir aussi ECHO, la tarification sociale mise en place par la Société de transport de l'Outaouais.
<http://www.sto.ca/echo> (page consultée le 11 juin 2018)

Tableau 19 – Synthèse des actions proposées

	Très court terme (4 à 6 mois)	Court terme (années 1-2)	Moyen terme (années 3-4)
Adaptation de la gouvernance et harmonisation des façons de faire	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'un organisme dédié - Agent de développement 2j./sem. - Dotation (direction générale) - Transition juridique et comptable (ressource professionnelle) - Développement d'une politique de services - Harmonisation des délais de réservation - Dotation (2 ressources coordination-répartition) 	<ul style="list-style-type: none"> - Adoption de la politique de services - Harmonisation des plages horaires de services - Développement et adoption d'une stratégie tarifaire - Développement et adoption d'une politique de gestion des commentaires et des plaintes 	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptation et augmentation des plages horaires de services
Amélioration des services (exploitation)	<ul style="list-style-type: none"> - Optimisation des services - Amorce des échanges avec le CIUSSS-CN et la Commission scolaire de Charlevoix (CSDC) - Élaboration des demandes de financement (service interMRC) 	<ul style="list-style-type: none"> - Maintien des services actuels et optimisation (coll. : CIUSSS-CN et CSDC) - Mise en œuvre du service interMRC <ul style="list-style-type: none"> o Partenariat avec Intercar o Développement des infrastructures (arrêts) o Mise en place de la desserte via la route 362 - Développement de la mobilité durable (positionner le transport collectif dans l'offre de mobilité régionale) - Élaboration des demandes de financement (service intraMRC) 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre du service intraMRC <ul style="list-style-type: none"> o Développement des infrastructures o Arrimage avec le réseau interMRC - Optimisation des services (réseau urbain)
Promotion et communication	<ul style="list-style-type: none"> - Développement du nom et de l'image de marque du service - Communiqués et présence dans les médias - Harmonisation et centralisation de l'information sur le transport collectif et le transport adapté (site Web vitrine) 	<ul style="list-style-type: none"> - Développement des concepts graphiques (panneaux, documents, billetterie) - Promotion et communication des nouveaux services 	<ul style="list-style-type: none"> - Développement d'un site Web interactif - Stratégie d'utilisation des médias sociaux et d'information en temps réel
Budget	356 000 \$ + ~ 35 000 \$ *	~ 448 000 \$	~ 627 000 \$

10. Conclusion

La mise en œuvre des recommandations de cette étude permettra de développer une offre de transport collectif qui réponde mieux aux besoins des citoyens. D'une part, la gouvernance proposée, **en coresponsabilité**, devrait permettre un développement bien ancré dans la réalité et favoriser l'appropriation des services par la clientèle. D'autre part, la création d'un organisme suprarégional, dédié au transport collectif, permettra le développement d'une expertise forte. À l'instar de modèles étudiés dans le cadre de ce mandat, la région disposera donc d'un **interlocuteur unique** en matière de mobilité des personnes. Ceci constituera une force, tant pour saisir les opportunités de développement que pour solutionner des problématiques.

Enfin, la région sera bien outillée pour développer une vision intégrée de la mobilité, au-delà du transport collectif des personnes. Le développement d'un plan de mobilité durable, tel que recommandé dans la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec sera ainsi facilité. Compte tenu des échanges effectués en cours de mandat, les pistes suivantes pourraient être explorées en ce sens :

- Pour favoriser l'intermodalité, créer des liens avec d'autres intervenants pour développer de nouveaux services, comme l'autopartage;
- Pour mieux desservir la clientèle touristique, établir un dialogue avec les intervenants de l'industrie, spécialement ceux dont la clientèle est la plus susceptible d'utiliser des services de transport collectif, comme le Train de Charlevoix et les auberges de jeunesse;
- Au plan de l'information à la clientèle, le développement du guichet unique pourrait inclure l'information utile pour favoriser l'intermodalité, comme la localisation des gares du Train de Charlevoix ou des stationnements disponibles près des parcours interMRC.

11. Références

Commission des transports du Québec (2018) Carte interactive.

<https://www.ctq.gouv.qc.ca/> (page consultée le 22 mai 2018).

Institut de la statistique du Québec (2017) Panorama des régions du Québec – Édition 2017.

Latulipe, K. (2015) Portrait du transport pour le territoire de Charlevoix et réflexions sur les pistes de solutions. CLD de la MRC de Charlevoix-Est. Document inédit.

Mill, P. (LBA Stratégies Conseils inc., 2013). La régie intermunicipale : donner une structure au transport collectif. Présentation à l'Association des transports collectifs ruraux du Québec.

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (2018) Transporter le Québec vers la modernité. Politique de mobilité durable - 2030 et cadres d'intervention <https://www.transports.gouv.qc.ca/politique-mobilite-durable> (page consultée le 22 mai 2018)

MRC de Charlevoix et MRC de Charlevoix-Est (2016). Actes du forum sur le transport collectif, 29 janvier 2016. Document inédit.

MRC de Charlevoix (2012). Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Charlevoix.

MRC de Charlevoix-Est (2012). Schéma d'aménagement et de développement révisé.

Vecteur 5 – Mobilité des personnes (2016). Transport collectif dans la région de Charlevoix. Livrable 4 : Plan de transition. Étude réalisée pour la MRC de Charlevoix-Est.

12. Annexes

Annexe 1A - GROUPE DE CORESPONSABLES

Mandat

- Faire la transition entre la situation actuelle et la vision partagée
- Porter le développement de la mobilité collective dans la région en faisant passer les acteurs de requérants à coresponsables du transport collectif
- S'assurer de développer des modèles de gouvernance et de communication cohérents

Composition

Nom	Titre et organisation
Céline Boily	Directrice, Centre local d'emploi La Malbaie Baie-St-Paul
Jacinthe Bouchard	Directrice générale, TACO (TRUC)
Sylvie Breton	Directrice générale, Association des personnes handicapées de Charlevoix
Pascal Dassylva	Directeur général, Association bénévole de Charlevoix
Constantino Duclos	Adjoint à la direction générale, Carrefour jeunesse-emploi
Émilie Dufour	Agente de développement social, MRC de Charlevoix
Catherine Gagnon	Directrice, Mission Développement Charlevoix (MRC de Charlevoix-Est)
Karine Horvath	Directrice générale, MRC de Charlevoix
Alexandre Jobin	Chef des Services auxiliaires à la Direction de la Logistique, CIUSSS-Capitale-nationale
Julie Normandeau	Secrétaire générale et responsable du transport scolaire, Commission scolaire de Charlevoix
Marc Sévigny	Directeur de programme, CIUSSS-Capitale-nationale
Alexandra Simard	Coordonnatrice, Centre-Femmes aux plurielles
Claudette Simard	Préfète, MRC de Charlevoix
Nancy Tremblay	Chargée de projet et agente de développement économique, Mission Développement Charlevoix (MRC de Charlevoix-Est)
Sylvain Tremblay	Préfet, MRC de Charlevoix-Est
Steeve Vigneault	Directeur adjoint soutien à l'autonomie des personnes âgées Territoire de Charlevoix, CIUSSS-Capitale-nationale

Annexe 1B - GROUPE DE TRAVAIL

Mandat

- Mettre en œuvre le plan de transition en coresponsabilité

Composition

Parties prenantes de la mobilité collective, incluant les membres du groupe de coresponsables, les représentants des utilisateurs, des représentants d'entreprises. Formule souple et adaptable selon les objectifs poursuivis.

Nom	Organisation
Claudia Bariteau	STCCE
Annie Bouchard	Centre communautaire Pro-Santé
Jacinthe Bouchard	TACO (TRUC)
Éric Boucher	Citoyen de Saint-Urbain, travailleur atelier Cire-Constance
Sylvie Breton	Association des personnes handicapées de Charlevoix
Pascal Dassylva	Association bénévole de Charlevoix
Claudine Fortin	Forum Jeunesse
Anne-Pierre Gagnon	CIUSSS-CN
Pamela Harvey	Municipalité de l'Isle-aux-Coudres
Jeffrey Lapointe	Citoyen de La Malbaie, travailleur atelier Cire-Constance
Cassandra Lessard	Collectivités Amies des Jeunes Charlevoix 12-17
Marie-Claude Otis	Citoyenne de La Malbaie, mère des deux personnes handicapées
Alexandra Simard	Centre-Femmes aux plurielles
Marie-Josée Tremblay	Table Famille
Nathalie Tremblay	Services de main-d'œuvre l'Appui
Pascale Tremblay	Centre local d'emploi
Renée-Anne Tremblay	Centre local d'emploi

Annexe 2 – Liste des personnes rencontrées

Cette annexe dresse la liste des personnes impliquées à un moment ou à un autre de la démarche, et qui ne font pas partie des groupes de travail formés en cours de mandat.

Nom	Titre et organisation	Objet des échanges
Antoine Audet	Directeur général et secrétaire-trésorier, Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	- Services et fonctionnement de la RÉGÎM
Marc-André Avoine	Président, Union des transports adaptés et collectifs du Québec Directeur, service du transport de la MRC de Montcalm Coordonnateur de PLUMobile (jusqu'à l'automne 2017)	- Pratiques exemplaires en transport collectif régional - Services et fonctionnement de PLUMobile et du service de transport de la MRC de Montcalm
Annie Bélanger	Directrice générale, Transport adapté et collectif des Laurentides	- Services et fonctionnement de TaCL
Francline Bhérier	Directrice générale, Mains de l'Espoir	- Transport bénévole
Danny Bouchard	Responsable de l'aménagement du territoire, MRC du Domaine-du-Roy	- Mise en place du service interMRC avec la MRC Maria-Chapdelaine
Julie Campeau	Conseillère pédagogique, Formation continue Charlevoix	- Besoins de la clientèle étudiante
Mathieu Desjardins	Coordonnateur aux infrastructures par intérim, Réseau de transport de la Capitale	- Coûts des infrastructures aux arrêts de bus
François Gariépy	Cofondateur, Charlevoix Éco-Mobilité	- Multimodalité et besoins de la clientèle touristique
Hugo Gilbert	Président, Intercar	- Arrimage avec la desserte proposée
Romain Girard	Président, Vecteur 5 – Mobilité des personnes	- Pratiques exemplaires en transport collectif régional - Lois et réglementation
Geneviève Lalande	Directrice générale, Corporation des Transports adapté et collectif de Papineau	- Prise en charge du transport bénévole
Annick Perron	Directrice générale, Société de développement commercial (SDC) de Pointe-au-Pic.	- Besoins de la clientèle touristique

Nom	Titre et organisation	Objet des échanges
Josianne Simoneau	Directrice du développement des affaires et de la mise en marché, Intercar	- Arrimage avec la desserte proposée
Jonathan Thibault	Directeur général, Accès transport (MRC du Domaine-du-Roy)	- Mise en place du service interMRC avec la MRC Maria-Chapdelaine

Annexe 3 – Inventaire des véhicules ayant un potentiel d'utilisation pour des fins de transport collectif

Ces renseignements sont extraits des actes du forum sur le transport collectif tenu en janvier 2016. Ceux-ci sont fournis à titre indicatif et n'ont pas été bonifiés dans le cadre de ce mandat.

- 1 minibus de 12 places (4 fauteuils roulants / 8 places assises) utilisé par le STCCE
- 1 minibus adapté utilisé par le TACO
- 1 véhicule taxi utilisé par le Transport adapté de l'Isle-aux-Coudres (mini-fourgonnette standard / 2 fauteuils roulants)
- 16 taxis avec permis réguliers (sur une possibilité de 27 permis)
- Autocars d'Intercar
- 1 mini-fourgonnette de 8 passagers du CJE Charlevoix
- Autobus scolaires (services réguliers offerts par la CSDC ou, par contrat, en dehors des services scolaires)
- Train de Charlevoix
- Minibus du centre d'accueil de Charlevoix-Est

Annexe 4 – Déplacements domicile-travail

Lieu de résidence	Lieu de travail	Nombre
Baie-Sainte-Catherine	Tadoussac	20
Baie-Saint-Paul	Baie-Saint-Paul	2110
Baie-Saint-Paul	La Malbaie	100
Baie-Saint-Paul	Saint-Hilarion	25
Baie-Saint-Paul	Petite-Rivière-Saint-François	25
Baie-Saint-Paul	Clermont	20
Baie-Saint-Paul	Saint-Urbain	100
Baie-Saint-Paul	L'Isle-aux-Coudres	35
Baie-Saint-Paul	Les Éboulements	40
Baie-Saint-Paul	Hors MRC (Québec)	105
Clermont	La Malbaie	515
Clermont	Clermont	305
Clermont	Baie-Saint-Paul	95
Clermont	Hors MRC (Québec, La Sarre, Baie James)	180
La Malbaie	La Malbaie	2230
La Malbaie	Clermont	250
La Malbaie	Baie-Saint-Paul	160
La Malbaie	Saint-Irénée	20
La Malbaie	Saint-Hilarion	25
La Malbaie	Saint-Urbain	35
La Malbaie	L'Isle-aux-Coudres	20
La Malbaie	Saint-Siméon	25
La Malbaie	Saint-Aimé-des-Lacs	20
La Malbaie	Hors MRC (Québec)	105
Les Éboulements	Baie-Saint-Paul	155
Les Éboulements	Les Éboulements	85
Les Éboulements	La Malbaie	50
Les Éboulements	Hors MRC (Québec)	20
L'Isle-aux-Coudres	L'Isle-aux-Coudres	230
L'Isle-aux-Coudres	Baie-Saint-Paul	40
L'Isle-aux-Coudres	Hors MRC (Québec)	45
Notre-Dame-des-Monts	La Malbaie	110
Notre-Dame-des-Monts	Clermont	25
Notre-Dame-des-Monts	Notre-Dame-des-Monts	35
Notre-Dame-des-Monts	Baie-Saint-Paul	25

Lieu de résidence	Lieu de travail	Nombre
Petite-Rivière-Saint-François	Baie-Saint-Paul	125
Petite-Rivière-Saint-François	Petite-Rivière-Saint-François	55
Petite-Rivière-Saint-François	Hors MRC (Québec)	40
Saint-Aimé-des-Lacs	La Malbaie	165
Saint-Aimé-des-Lacs	Saint-Aimé-des-Lacs	70
Saint-Aimé-des-Lacs	Clermont	60
Saint-Aimé-des-Lacs	Baie-Saint-Paul	25
Saint-Hilarion	Baie-Saint-Paul	80
Saint-Hilarion	Saint-Hilarion	105
Saint-Hilarion	La Malbaie	70
Saint-Hilarion	Saint-Urbain	25
Saint-Hilarion	Hors MRC (Québec)	25
Saint-Irénée	La Malbaie	65
Saint-Irénée	Saint-Irénée	45
Saint-Siméon	Saint-Siméon	155
Saint-Siméon	La Malbaie	90
Saint-Siméon	Sagard	20
Saint-Siméon	Hors MRC (Tadoussac)	20
Saint-Urbain	Baie-Saint-Paul	315
Saint-Urbain	Saint-Urbain	105
Saint-Urbain	La Malbaie	25
Saint-Urbain	Hors MRC (Québec)	20

Source : Statistiques Canada. Navettage à partir de la géographie du lieu de résidence à la géographie du lieu de travail – subdivisions de recensement, pour la population active occupée âgée de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail, dans les ménages privés. Recensement de 2016 – Données-échantillon (25 %)

Annexe 5 – Notes complémentaires sur le transport des jeunes enfants

Les articles 396 et 397 du Code de la sécurité routière encadrent le port de la ceinture de sécurité dans les véhicules routiers en mouvement et définissent les conditions obligeant l'installation d'un ensemble de retenue pour les enfants. Notamment, cet ensemble de retenue doit être adapté au poids et à la taille de l'enfant.

Compte tenu des conditions, les autorités organisatrices de transport s'engagent généralement à former les chauffeurs pour installer adéquatement un siège pour enfant dans le véhicule et demandent au parent de fournir le siège. Le parent demeure responsable d'y attacher son enfant.

Références

- Code de la sécurité routière. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-24.2> (page consultée le 20 mai 2018)
- SAAQ « Comportements – Ceinture de sécurité. Ce que dit la loi. » <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/ceinture-de-securite/ce-que-dit-la-loi/> (page consultée le 21 mai 2018)
- Service de transport adapté de la Capitale (2013) Guide de la clientèle (p. 56), disponible sur <http://www.rtcquebec.ca/Default.aspx?tabid=114&language=fr-CA> (page consultée le 27 mai 2018)
- MRC de Montcalm (2018) Guide des usagers du Transport collectif (p. 10), disponible sur <http://mrcmontcalm.com/site/services/transport-collectif/transport-collectif> (page consultée le 27 mai 2018)

Annexe 6 – Liste des organismes de transport étudiés

Organisation	Territoire	Caractéristiques utiles pour l'étude
Accès transport	MRC du Domaine-du-Roy et MRC de Maria-Chapdelaine (transport interMRC)	<ul style="list-style-type: none"> - Responsabilité du transport interMRC - Desserte complémentaire à celle d'Intercar - Milieu rural (faible densité) - Statut : OBNL
Corporation des Transports adapté et collectif de Papineau	MRC de Papineau	<ul style="list-style-type: none"> - Milieu rural (faible densité) - Prise en charge du transport bénévole (interne et hors territoire) - Statut : OBNL
PLUMobile	MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île-d'Orléans	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre des transports collectif et adapté - Gestion en coresponsabilité - Statut : OBNL
RÉGÎM (Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine)	5 MRC de la Gaspésie + municipalité des Îles-de-la-Madeleine	<ul style="list-style-type: none"> - Milieu rural (faible densité) et plusieurs petites villes - Mise en œuvre du transport collectif - Statut : régie intermunicipale
Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé	MRC de Maskinongé + lien vers Trois-Rivières	<ul style="list-style-type: none"> - Éventail des services offerts : transports collectif et adapté, covoiturage, groupes, etc. - Statut : OBNL
TaCL (Transport adapté et collectif des Laurentides)	MRC des Laurentides et MRC Les Pays-d'en-Haut + liens avec 4 villes externes	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre des transports collectif et adapté pour les MRC, mais aussi le réseau de la santé - Plus d'une ville-centre - Statut : OBNL
Société des transports de Rimouski	Ville de Rimouski	<ul style="list-style-type: none"> - Règlement concernant l'organisation du service de transport en commun de personnes
Taxibus St-Georges	Ville de St-Georges	<ul style="list-style-type: none"> - Transport à la demande en milieu urbain