

PROJET DE TRANSPORT COLLECTIF VISANT UNE MOBILITÉ ACCRUE SUR LE TERRITOIRE

Plan de déploiement des actions retenues

Version finale mise à jour (1)

Déposé le : 22 août 2025

À L'ATTENTION DE :

Mme Caroline Dubé
Directrice à la vitalité du milieu et des projets spéciaux
MRC de Lac-Saint-Jean-Est
625, rue Bergeron Ouest
Alma, QC, G8B 1V3



TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	2
Mise en contexte	3
Synthèse du portrait	4
Portrait du territoire	4
Portrait des besoins	6
Portrait des services de transport de personnes actuels	8
Plan d'action	11
Axe 1 – Offre de service en transport collectif et infrastructures complémentaires	12
Action 1 – Mettre en place un service de transport collectif sur le territoire de la MRC	13
Action 2 – Déployer les infrastructures et les équipements complémentaires au transport collectif	26
Axe 2 - Gouvernance et gestion des services.....	30
Action 3 – Déclarer compétence en transport collectif sur l'ensemble du territoire de la MRC	31
Action 4 – Élaborer un règlement d'organisation des services	35
Action 5 – Confier la gestion des services à une entité unique	36
Action 6 – Se doter d'un coordonnateur à la mobilité durable	40
Action 7 – Mettre en place un comité en mobilité durable	41
Action 8 – Collaborer régionalement.....	43
Axe 3 - Soutien à l'offre de transport collectif.....	46
Action 9 – Construire une image de marque forte et visible sur le territoire	47
Action 10 – Faire connaître les services	49
Action 11 – Recourir à une plateforme technologique adaptée aux services à gérer	54
Action 12 – Élaborer une stratégie de financement.....	56
Calendrier de déploiement	60
Annexe 1.....	63

MISE EN CONTEXTE

Dans la foulée du processus de révision de son schéma d'aménagement et de développement, la MRC de Lac-Saint-Jean-Est s'est dotée d'une nouvelle vision stratégique du territoire répondant aux besoins des citoyens et des entreprises à travers laquelle elle vise le déploiement d'une offre de transport collectif et d'infrastructures favorisant les pratiques liées au transport actif sur tout son territoire. Dans le cadre de son projet *Signature Innovation* du Fonds Régions et ruralité volet 3, la MRC a pris l'engagement d'entreprendre des initiatives notamment concernant le transport collectif.

À cet effet, la MRC a retenu les services de Vecteur5 afin d'identifier les besoins de mobilité sur son territoire, d'élaborer un plan d'action comprenant des scénarios de transport collectif en vue d'un forum de concertation avec les partenaires et de produire un plan de déploiement des actions et scénarios retenus. Les cinq objectifs ci-contre, posés par la MRC, ont servi de base à l'élaboration du plan d'action.

La démarche suivante a été réalisée :

- | | |
|----------|---|
| 1 | Déployer une offre de transport inclusive et répartie sur l'ensemble du territoire |
| 2 | Assurer l'intégration et la complémentarité de l'offre |
| 3 | Améliorer la mobilité et la sécurité des déplacements |
| 4 | Atténuer les inégalités sociales sur le territoire |
| 5 | Limiter les émissions de GES |



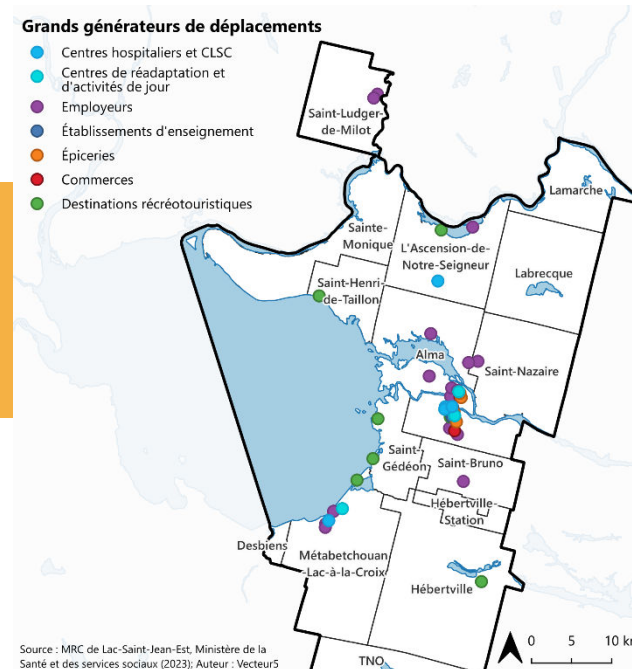
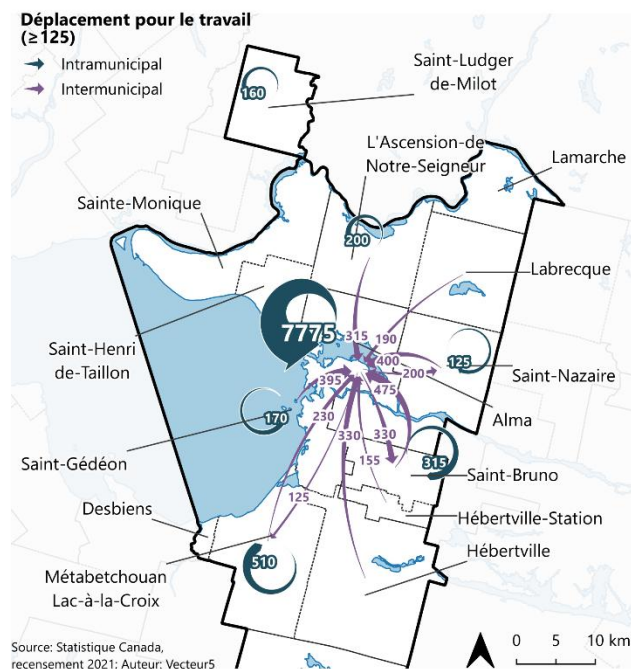
SYNTHÈSE DU PORTRAIT

PORTRAIT DU TERRITOIRE

Le territoire de la MRC de Lac-Saint-Jean-Est prend la forme d'un sablier où la ville centre, Alma, se trouve à la confluence des secteurs situés au nord et au sud. Regroupant la majorité des employeurs, services et commerces, les flux de déplacement se concentrent vers et dans la ville d'Alma. Des flux significatifs existent aussi vers d'autres pôles d'emploi d'importance de la MRC, tels que Saint-Bruno, Métabetchouan-Lac-à-la-Croix et Saint-Nazaire. Métabetchouan-Lac-à-la-Croix, deuxième ville en importance de la MRC, et L'Ascension-de-Notre-Seigneur forment les pôles secondaires respectivement situés dans le sud

et le nord du territoire. Au-delà du travail et des courses quotidiennes, un nombre important de déplacements sont également générés par les destinations récréotouristiques populaires du territoire comme le Mont Lac-Vert, le Parc national de Pointe-Taillon et les plages publiques.

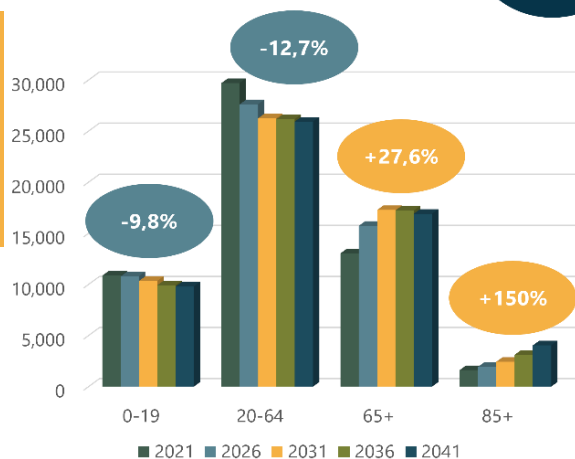
Avec une superficie d'environ 1700 km² de territoire habité, les distances de déplacement peuvent être longues, ce qui représente un défi en termes de temps de déplacement en transport collectif.



Sur le plan socio-démographique, la MRC fait actuellement face au vieillissement accéléré de sa population. Le nombre d'aînés, dont ceux âgés de plus de 85 ans, sera en forte croissance dans les prochaines années. La majorité des municipalités de la MRC ont une proportion plus élevée de personnes âgées que de jeunes. Sans offre de transport collectif, le défi de rétention des aînés dans leurs milieux de vie à l'extérieur d'Alma est amplifié.

À l'opposé, la population de jeunes et d'adultes de moins de 65 ans est en décroissance significative, ce qui se traduit par une décroissance de la population totale. Il est donc important d'attirer de nouvelles familles et de favoriser la rétention des jeunes dans la MRC. Or, la majorité des nouveaux arrivants s'installent à Alma en raison de la proximité des services et la présence d'une offre de transport collectif. Quatre municipalités situées en périphérie d'Alma se démarquent tout de même par une proportion plus grande de jeunes familles que de personnes

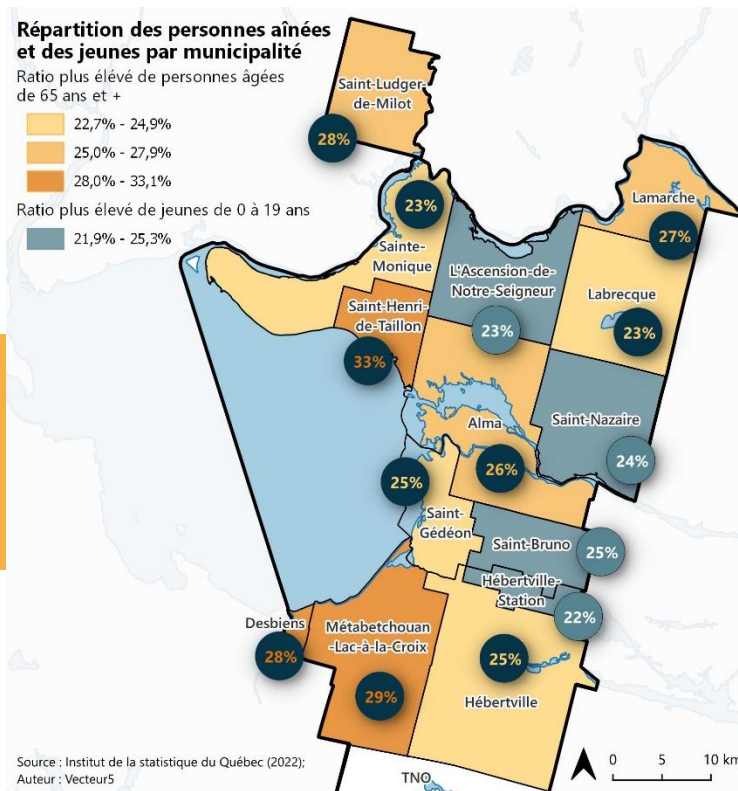
Prévisions démographiques par groupes d'âge de 2021 à 2041



âgées. En nombre absolu, Métabetchouan-Lac-à-la-Croix compte toutefois le plus de jeunes hors Alma.

Il est aussi à considérer que 12% des citoyens de la MRC vivent sous la mesure de faible revenu.

En outre, en 2022, dans la MRC de Lac-Saint-Jean-Est, on comptait 39 194 véhicules de promenade (voitures, camions légers, motos et cyclomoteurs) pour un taux de motorisation de 73 véhicules par 100 habitants. La moyenne provinciale était de 60 véhicules par 100 habitants. (SAAQ, Bilan routier, parc automobile et permis de conduire 2022).



PORTRAIT DES BESOINS

Des entretiens semi-dirigés avec 17 organisations du milieu ont été effectués afin de réaliser un portrait détaillé des besoins de déplacement en fonction des différents groupes de population (Livrable 1). Ces besoins sont nombreux et parfois complexes vu l'étendue du territoire. Si la majorité sont communs à l'ensemble de la population, d'autres sont plus saillants pour certaines clientèles :



La population active et les familles réalisent de multiples déplacements sur une base régulière. L'**efficacité** et la **sécurité** des déplacements font partie de leurs priorités. Les adolescents ont particulièrement besoin de **socialiser** et de vivre des **expériences diversifiées**. Leurs besoins de déplacements autonomes sont surtout en **soirée** et les **fin de semaine**.



Les étudiants, incluant les étudiants internationaux, ressentent de grands besoins d'**autonomie** et de **socialisation**. Fréquentant l'éducation aux adultes, les formations professionnelles, le CÉGEP ou l'université, ils doivent avoir accès à leurs **cours**, leurs **stages**, leurs **emplois étudiants** et leurs **activités** qui peuvent se prolonger **tard en soirée** et les **fin de semaine**.



Les nouveaux arrivants, provinciaux ou internationaux, ont des besoins similaires : **s'intégrer**, participer à des **activités** et profiter des **attraits** de la MRC le soir et les **fin de semaine**. Les immigrants internationaux ont souvent des **horaires atypiques** de travail et plusieurs étudient en **francisation** à Alma, le **jour** ou le **soir** et le **samedi matin**.



Les personnes âgées désirent conserver leur **autonomie**. Ils doivent plus fréquemment se déplacer pour accéder aux **services de santé**, mais ont aussi besoin de poursuivre leurs **activités** et **socialiser**. Face à la perte de mobilité physique et l'insécurité grandissante, ils nécessitent un plus grand **soutien aux déplacements** : des parcours actifs sans obstacle, des bancs pour se reposer, de l'aide pour entrer dans un véhicule.



Les personnes en situation de défavorisation ont besoin d'avoir **accès** au marché de l'**emploi** et aux **services**, dont la distribution alimentaire, mais aussi de **briser l'isolement**. Plusieurs travaillent dans le commerce au détail sur des **horaires variables** comprenant le **soir** et la **fin de semaine**.



Les personnes avec une déficience physique, sensorielle ou intellectuelle restreignant leur capacité de conduire sont **dépendantes** d'une offre de transport collectif régulière qui répond à **tous leurs besoins** de déplacement dans un **temps raisonnable**.

Ces entretiens ont aussi permis de soulever les conséquences pour les employeurs, institutions, municipalités et organismes de ne pas avoir de service de transport collectif à l'échelle de la MRC.

- Difficulté de **recrutement** et de **rétenion** pour les employeurs.
- Entrave à attirer de **jeunes diplômés** à venir s'installer dans la MRC.
- Limitation du nombre d'admissions au Collège d'Alma, faute de **logements disponibles** et desservis par du transport collectif.
- Perte d'une part de la **clientèle touristique** pour la MRC.
- Entrave aux efforts des **municipalités rurales** afin d'attirer de nouveaux arrivants.
- Frein à la **participation aux activités** offertes par les organismes communautaires, notamment par les jeunes et personnes vulnérables.
- Complexité à offrir des ateliers et services à l'extérieur d'Alma par les organismes, faute de jeunes **employés** pouvant s'y déplacer.
- En somme, deux grands enjeux se dégagent de l'absence d'offre de transport collectif en dehors de la ville d'Alma : l'équité territoriale et l'intégration sociale d'une part, l'attractivité des municipalités et le développement de projets d'autre part.

L'absence de transport collectif en ruralité crée des iniquités territoriales en termes d'accès aux services, emplois et commerces, de même que d'opportunités de socialisation.

Les besoins évoluent rapidement sur le territoire en termes de logement et de transport. Le transport représente un enjeu majeur qui nuit à la rétention et à l'attractivité du milieu.

80% de notre clientèle mentionnent que le transport représente un enjeu dans le choix de participer ou non à une activité de loisir.

Un jeune diplômé de l'extérieur qui hésite entre deux postes, par exemple un ici et un où il y a des transports en commun, ben il choisit celui où il y a des transports en commun.

Commentaires issus des entretiens

PORTRAIT DES SERVICES DE TRANSPORT DE PERSONNES ACTUELS

Trois types de services de transport de personnes existent actuellement au sein de la MRC : Taxibus Alma, Transport adapté Lac-Saint-Jean-Est et le transport d'accompagnement bénévole. Certains services de transport interurbain sont également organisés par des transporteurs privés. Intercar offre deux lignes reliant certaines municipalités du sud de la MRC à Québec et à

la ville de Saguenay quatre fois par semaine. Via Rail Canada offre également, une fois par semaine, un trajet entre Montréal et Jonquière avec un arrêt Hébertville-Station. Une description détaillée de ces services et de leurs enjeux est présentée dans le livrable 2.

Taxibus Alma

Taxibus Alma est organisé par la Ville d'Alma, conformément au pouvoir dont elle dispose en vertu de la *Loi sur les transports*. La gestion du service est conjointement portée par la Ville d'Alma et l'OBNL Taxibus Alma. Son exploitation est présentement confiée à Taxi Naudville. Le service prend la forme d'un transport à la demande proposé en mode arrêt-à-arrêt sur horaire fixe. Plus de 300 arrêts sont répartis sur le territoire de la ville d'Alma.

Horaire

Lundi au vendredi : 24 départs entre 6h30 et 18h00

Jeudi et vendredi soir : 6 départs entre 18h30 et 21h30

Fin de semaine : 12 départs entre 7h30 et 17h30

Quartier Saint-Cœur-de-Marie :

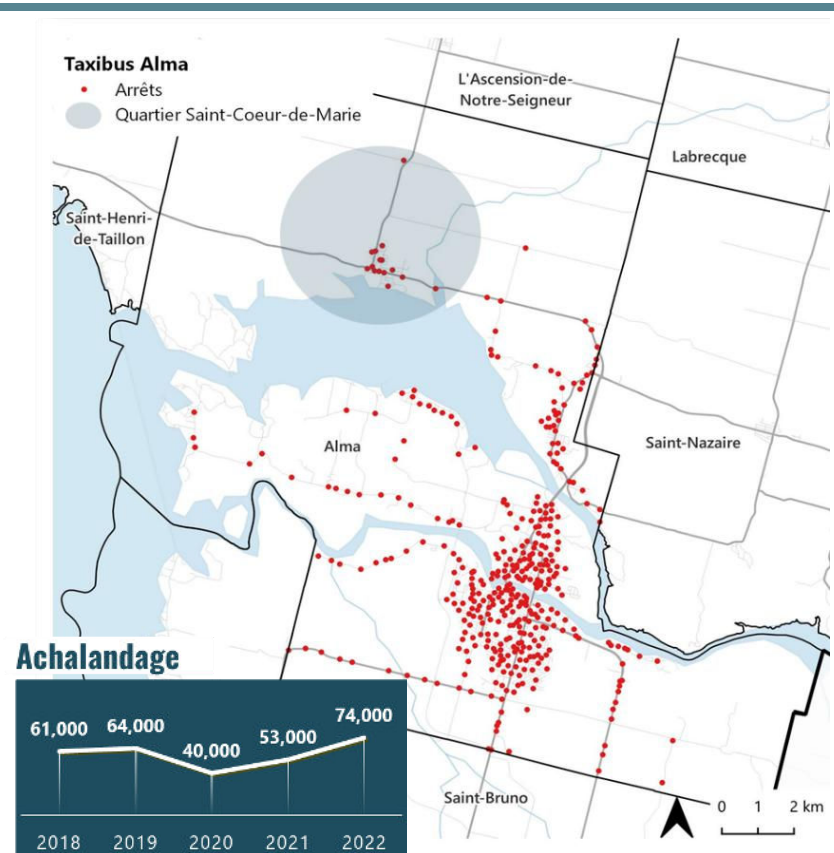
- 11 départs entre 7h30 et 18h
- 2 départs entre 20 h et 21h30 les jeudis et vendredis

Titres

Passage : 6\$ tarif régulier, 5 \$ tarif réduit

Carte mensuelle : 125\$ tarif régulier, 93\$ tarif réduit

- Les étudiants, les personnes de 65 ans et plus et les prestataires de l'aide sociale bénéficient du tarif réduit.



Transport adapté Lac-Saint-Jean-Est

Le service de transport adapté est offert aux personnes handicapées y étant admissibles en vertu de la *Politique d'admissibilité au transport adapté* du MTMD. La MRC est mandataire de l'aide financière auprès du MTMD. Auparavant assurée bénévolement par l'OBNL Transport adapté Lac-Saint-Jean-Est, la gestion du service est en voie d'être prise en charge par la MRC de Lac-Saint-Jean-Est.

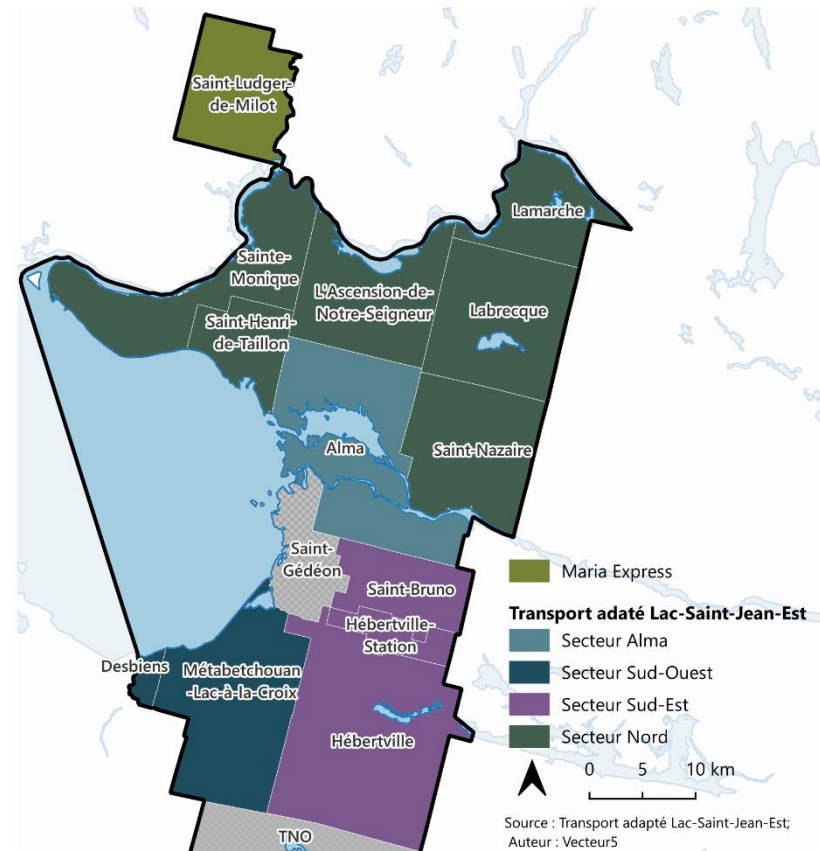
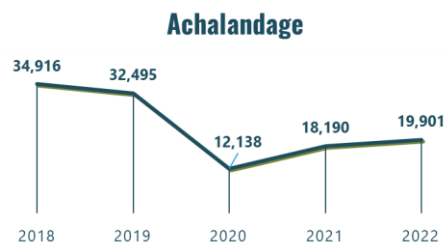
Horaire et modalités de services

Lundi au vendredi :

- 1 circuit par secteur, un départ le matin vers Alma et un retour vers le secteur en après-midi
- Transport à la demande disponible à Alma en journée

Tarif

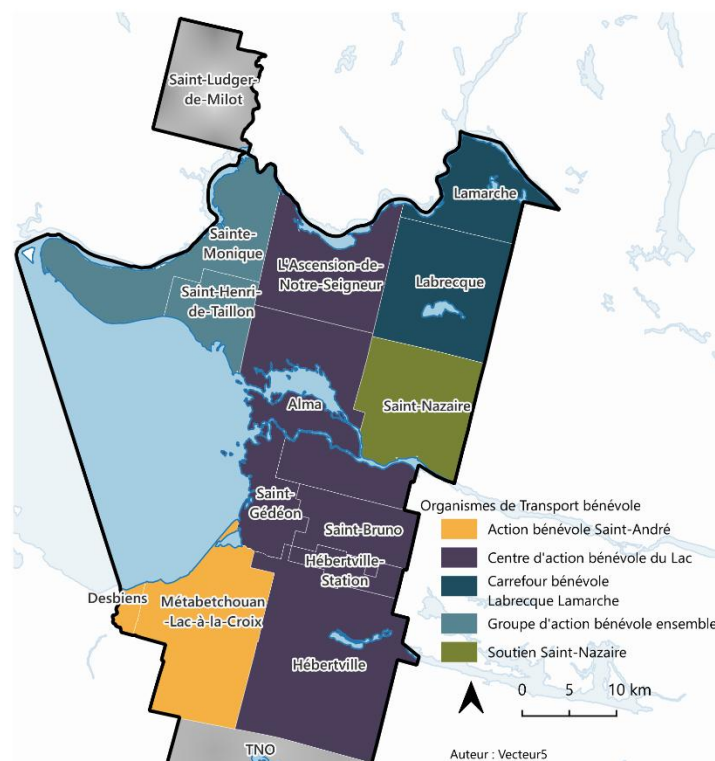
- 3\$ par déplacement



Transport d'accompagnement bénévole

Les services de transport d'accompagnement bénévole sont effectués par des conducteurs bénévoles dans le cadre des activités d'organismes communautaires dûment reconnus par un CISSS. Dans la MRC de Lac-Saint-Jean-Est, ces services sont offerts par cinq organismes distincts qui offrent des modalités différentes.

Organismes	Centre d'action bénévole du Lac	Action bénévole Saint-André	Carrefour bénévole Labrecque Lamarche	Soutien Saint-Nazaire	Groupe d'action bénévole ensemble
Clientèle admise	Tous	Surtout les personnes âgées	Non disponible	Aînés et personnes dans le besoin	Personnes âgées
Motifs acceptés	Principalement médical Volet social	Principalement transport médical	Non disponible	Médical et achats	Seulement médical
Tarifs	Aînés: 0,36 \$/km Autres: 0,45\$/km	0,25 \$/km	Non disponible	5\$ pour 0-60 km 7\$ pour > 61 km	Non disponible
Nombre de bénévoles	Une trentaine	10	Non disponible	5	2
Achalandage	2023-2024 : 4231	Non disponible	Non disponible	Environ 500	Non disponible



PLAN D'ACTION

Le plan d'action proposé vise le développement du transport collectif dans la MRC de Lac-Saint-Jean-Est. Basé sur le portrait du territoire, des besoins et des services de transport actuels, il se divise en trois axes.

Le premier axe vise à décrire les services de transport collectif proposés et les infrastructures pouvant les supporter. Le deuxième axe propose des actions liées aux mécanismes de gouvernance qui permettront de mettre en œuvre les services proposés. Enfin, le troisième axe propose des actions qui soutiendront l'offre de services de transport collectif. Le plan d'action intègre un calendrier de déploiement présentant le cadre dans lequel il apparaît raisonnable de déployer les différentes activités associées à sa mise en œuvre.

Axe 1 – Offre de service en transport collectif et infrastructures complémentaires

Action 1 – Mettre en place un service de transport collectif sur le territoire de la MRC

Action 2 – Déployer les infrastructures et les équipements complémentaires au transport collectif

Axe 2 – Gouvernance et gestion des services

Action 3 – Déclarer compétence en transport collectif sur l'ensemble du territoire de la MRC

Action 4 – Élaborer un règlement d'organisation des services

Action 5 – Confier la gestion des services à une entité unique

Action 6 – Se doter d'un coordonnateur à la mobilité durable

Action 7 – Mettre en place un comité en mobilité durable

Action 8 – Collaborer régionalement

Axe 3 – Soutien à l'offre de transport collectif

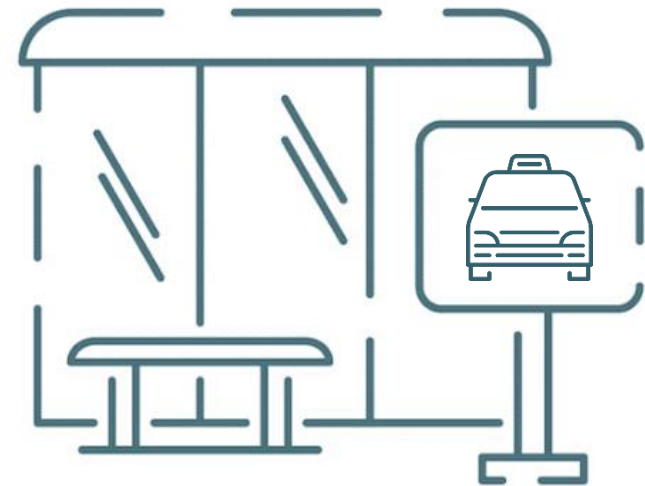
Action 9 – Construire une image de marque forte et visible sur le territoire

Action 10 – Faire connaître les services

Action 11 – Recourir à une plateforme technologique adaptée aux services à gérer

Action 12 – Élaborer une stratégie de financement

AXE 1 – OFFRE DE SERVICE EN TRANSPORT COLLECTIF ET INFRASTRUCTURES COMPLÉMENTAIRES



ACTION 1 – METTRE EN PLACE UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF SUR LE TERRITOIRE DE LA MRC

MISE EN CONTEXTE

Desservir efficacement des territoires peu denses en transport collectif représente un grand défi. Le transport à la demande peut permettre d'offrir une bonne couverture territoriale tout en limitant les coûts d'exploitation. Or, différents paramètres doivent être modulés pour fournir un service économiquement viable, qui répond aux besoins de déplacements des divers groupes de la population, tout en contribuant à réduire les GES. D'une part, les horaires, les arrêts et la directionnalité permettent de contraindre la demande et donc, de limiter les coûts d'exploitation. D'autre part, la ponctualité, les temps de déplacement, la fréquence de desserte et le confort représentent les facteurs les plus importants de satisfaction des usagers. L'implantation d'un service de transport à la demande nécessite ainsi un équilibre entre la maîtrise des coûts et la satisfaction des usagers.

Différents besoins de déplacements ont été répertoriés sur le territoire de la MRC de Lac-Saint-Jean-Est. En regard de ces besoins, des patrons de déplacement pour le travail, de la localisation des grands générateurs de déplacement du territoire, des distances à parcourir et de la composition démographique des municipalités (voir la synthèse du portrait), deux scénarios de desserte ont été élaborés et présentés aux acteurs du milieu lors du forum sur le transport collectif tenu en juin 2024. Le scénario proposé est celui favorisé par les participants au forum et entériné par la MRC de Lac-Saint-Jean-Est.

MOYENS

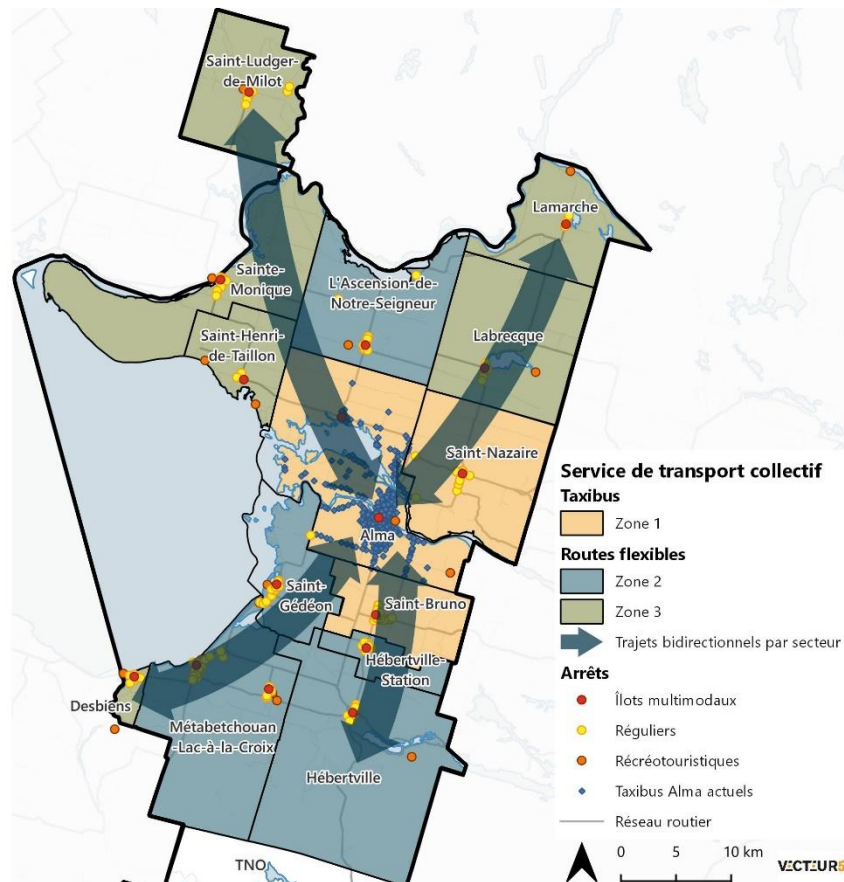
➤ Extension des services de type taxibus

Il est proposé d'offrir, dans les municipalités de Saint-Nazaire et de Saint-Bruno, un service de taxibus comme celui offert sur le territoire de la Ville d'Alma. Il s'agit d'un service arrêt à arrêt, multidirectionnel dans une zone définie, c'est-à-dire que les trajets sont élaborés en fonction des demandes en temps réel des clients. Voisines d'Alma, ces deux municipalités regroupent des employeurs d'importance de la MRC et une proportion plus élevée de jeunes familles. Considérant la distance avec le cœur d'Alma et la densité de population, une intensité de desserte similaire à celle offerte au secteur de Saint-Cœur-de-Marie est recommandée (voir horaires).

➤ Mise en place de routes flexibles

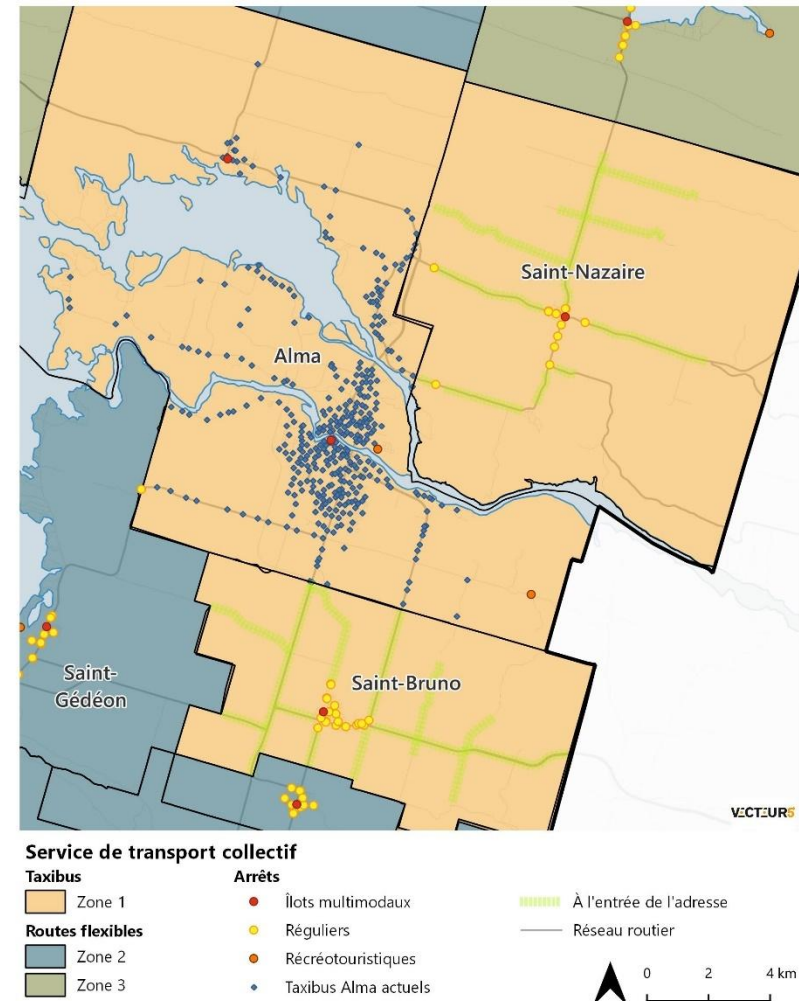
Pour l'ensemble des autres municipalités du territoire, il est proposé de mettre en place quatre routes flexibles de type arrêt à arrêt et desservant chacune un secteur de la MRC. Contrairement au service actuel de taxibus à Alma, les routes flexibles imposent une directionnalité dans le trajet offert aux usagers. L'itinéraire, tout en étant flexible, est préétabli entre des municipalités périphériques et la ville centre et seuls les arrêts faisant l'objet d'une réservation sont desservis. Ce mode d'opération optimise l'utilisation de la flotte de véhicules et assure la disponibilité d'un véhicule pour les municipalités plus éloignées.

Carte générale du service de transport collectif



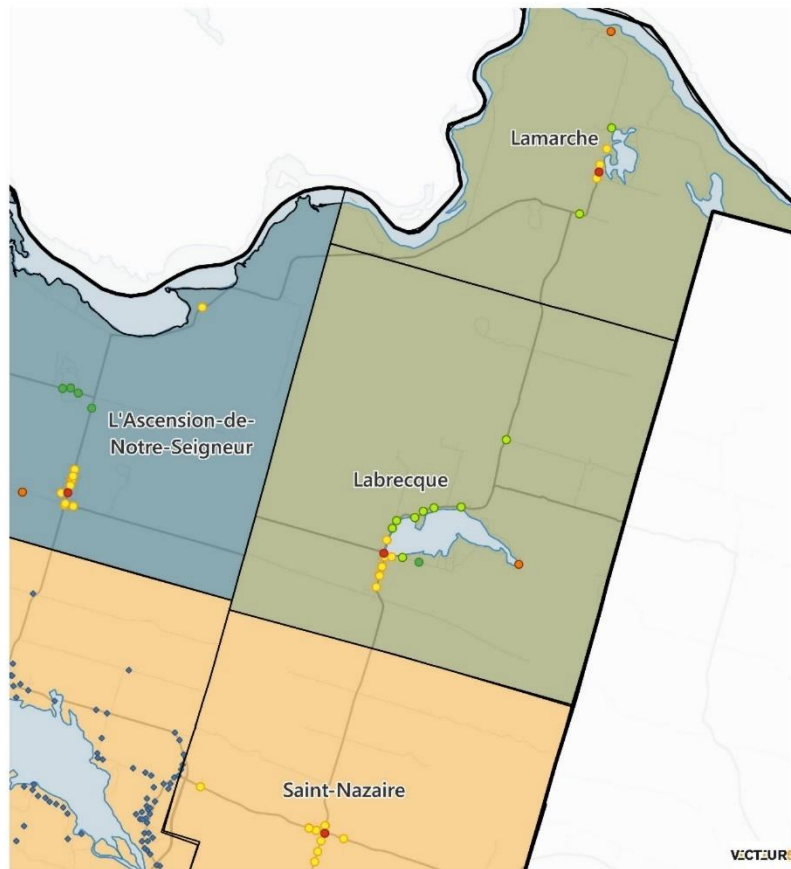
Au besoin, les secteurs de L'Ascension-de-Notre-Seigneur et de Lac-à-la-Croix pourront être desservis par l'une ou l'autre des routes à proximité.

Services de type taxibus Saint-Nazaire et Saint-Bruno



Secteur Nord-Est

Lamarche, Labrecque



Service de transport collectif

Taxis

Zone 1

Routes flexibles

Zone 2

Zone 3

Arrêts

• Îlots multimodaux

• Réguliers

• Récréotouristiques

• Arrêts villégiature primaires

• Arrêts villégiature secondaires

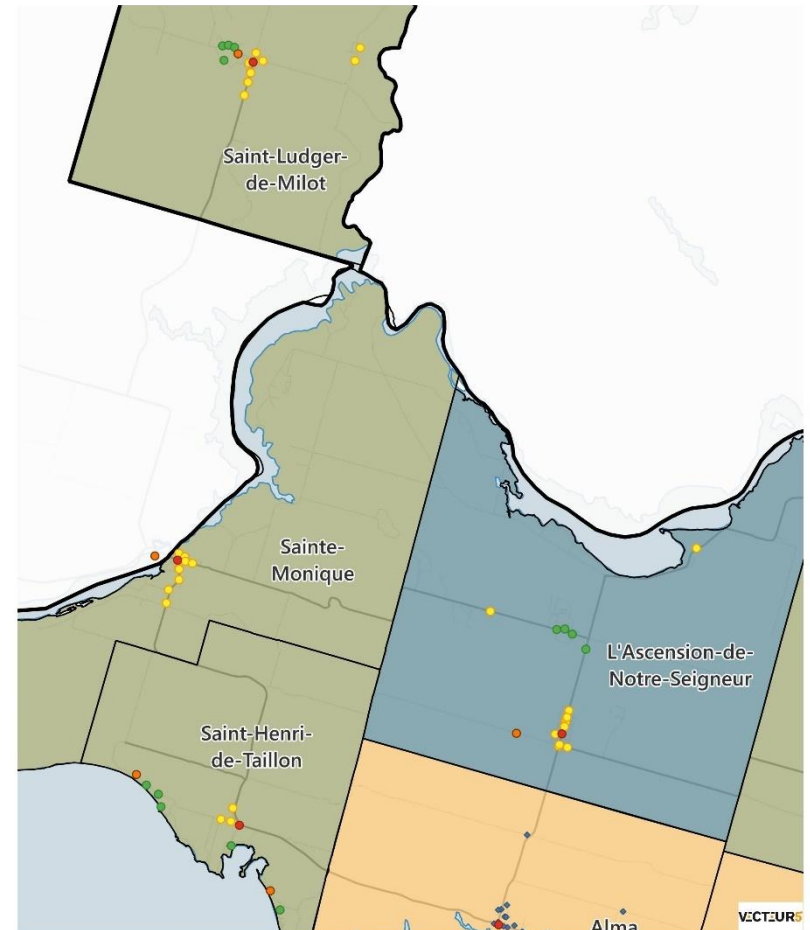
• Taxis Alma actuels

— Réseau routier

0 2 4 km

Secteur Nord-Ouest

Saint-Ludger-de-Milot, Sainte-Monique, L'Ascension-de-Notre-Seigneur, Saint-Henri-de-Taillon



Service de transport collectif

Taxis

Zone 1

Routes flexibles

Zone 2

Zone 3

Arrêts

• Îlots multimodaux

• Réguliers

• Récréotouristiques

• Arrêts villégiature secondaires

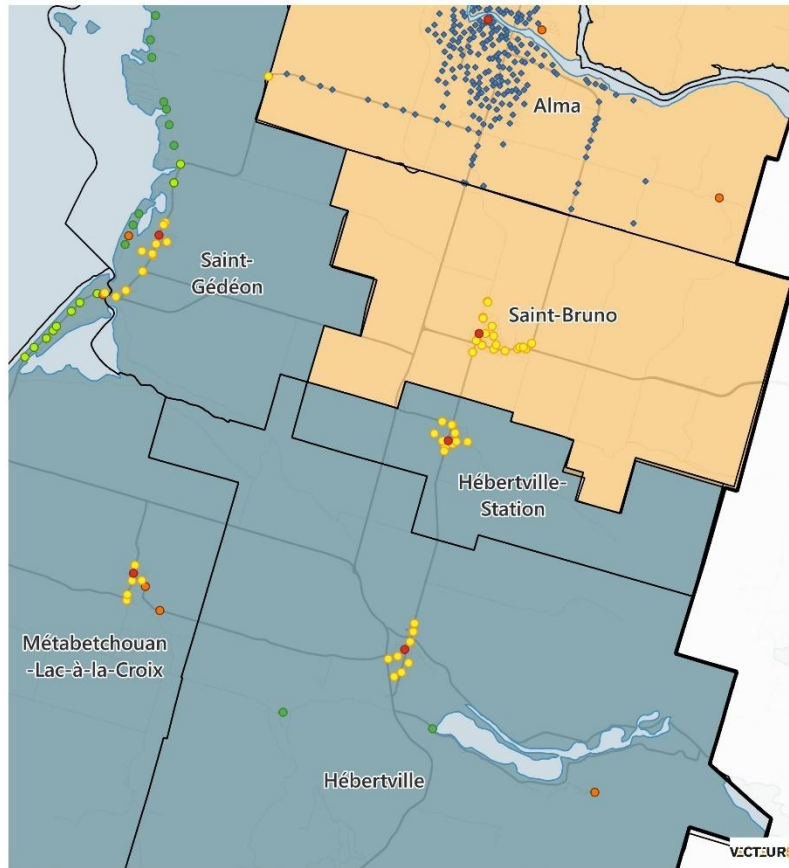
• Taxis Alma actuels

— Réseau routier

0 2 4 km

Secteur Sud-Est

Hébertville-Station, Hébertville



Service de transport collectif

Taxibus

Zone 1

Routes flexibles

Zone 2

Arrêts

Îlots multimodaux

Réguliers

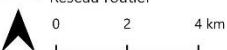
Récréotouristiques

Arrêts villégiature primaires

Arrêts villégiature secondaires

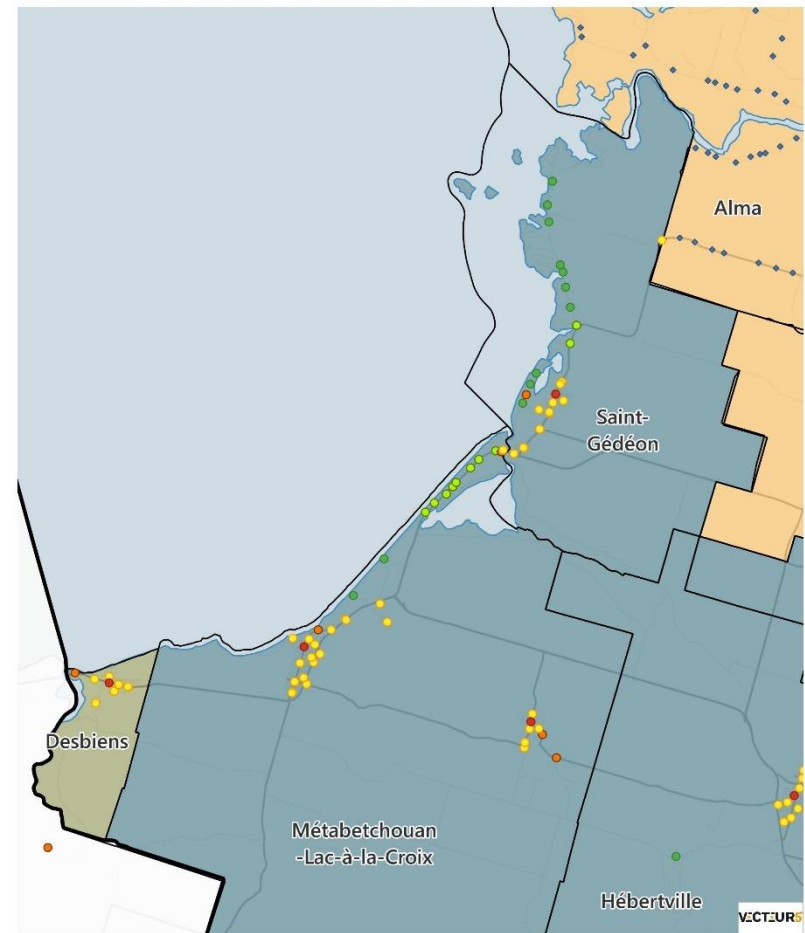
Taxibus Alma actuels

Réseau routier



Secteur Sud-Ouest

Desbiens, Métabetchouan-Lac-à-la-Croix, Saint-Gédéon



Service de transport collectif

Taxibus

Zone 1

Routes flexibles

Zone 2

Zone 3

Arrêts

Îlots multimodaux

Réguliers

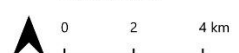
Récréotouristiques

Arrêts villégiature primaires

Arrêts villégiature secondaires

Taxibus Alma actuels

Réseau routier



MODALITÉS DE SERVICE

> Arrêts

Basée sur les propositions effectuées lors de l'atelier dédié à ce sujet lors du forum sur le transport collectif de juin 2024, la localisation proposée des arrêts repose sur un ensemble de balises :

- **Localisation des principaux lieux de destination :** Épicerie et autres commerces d'alimentation, employeurs, établissements d'enseignement et de santé, centres commerciaux, centres communautaires et de loisirs, institutions financières et destinations touristiques.
- **Localisation de lieux de départ et de transit particuliers à certaines clientèles :** Résidences pour personnes âgées, écoles primaires et certains services de garde.
- **Distance de marche entre les arrêts et le périmètre d'accessibilité autour de l'arrêt :** Selon les bonnes pratiques appuyées par la littérature scientifique, une distance de marche de 250m à 350m entre les lieux de résidences et l'arrêt a été prévue, ce qui équivaut à une moyenne de 4 minutes de marche. À l'extérieur des périmètres urbains, certains arrêts ont été établis en fonction des regroupements résidentiels existants (nommés de villégiature).
- **Emplacement des arrêts :** Les arrêts ont été positionnés de façon à faciliter la création d'itinéraires et à limiter les détours afin de réduire au minimum les temps de trajet. La sécurité des usagers, l'impact sur la circulation routière et l'incidence sur le voisinage ont aussi été considérés. En dehors des milieux urbanisés, la présence d'une borne-

fontaine, de boîtes postales ou d'un espace de stationnement hors route a été privilégiée pour la sécurité et le déneigement d'office de ces types d'installations en hiver.

- **Pavage de la route :** Pour des considérations d'usure prématurée des véhicules, d'augmentation des temps de trajet et de diminution du confort pour les usagers, aucun arrêt et service ne sont prévus et ni recommandés sur les chemins non pavés.

Aucun arrêt n'a été prédéterminé dans les rangs agricoles et forestiers, en raison de l'éloignement des résidences les unes des autres, de la vitesse pratiquée et de l'inexistence d'infrastructures piétonnes. Dans ces circonstances, un service « à l'adresse » (pouvant être à la jonction de l'entrée charretière et de la route) est recommandé.

À Alma, les arrêts de Taxibus sont offerts à tous les usagers. Pour le service de routes flexibles, des arrêts clés à Alma pourraient être identifiés sur la carte destinée aux usagers. Par exemple, des arrêts pourraient être prévus aux trois centres de formation professionnelle et au centre Mario-Tremblay, au Collège d'Alma, à l'hôpital et au CLSC, au Centre Alma, au centre commercial Saint-Luc et au Walmart, au terminus d'Intercar ainsi qu'à certains sites industriels.

> Classification des arrêts

Les arrêts ont été classés selon le type d'équipement attendu et leur priorité de mise en place :

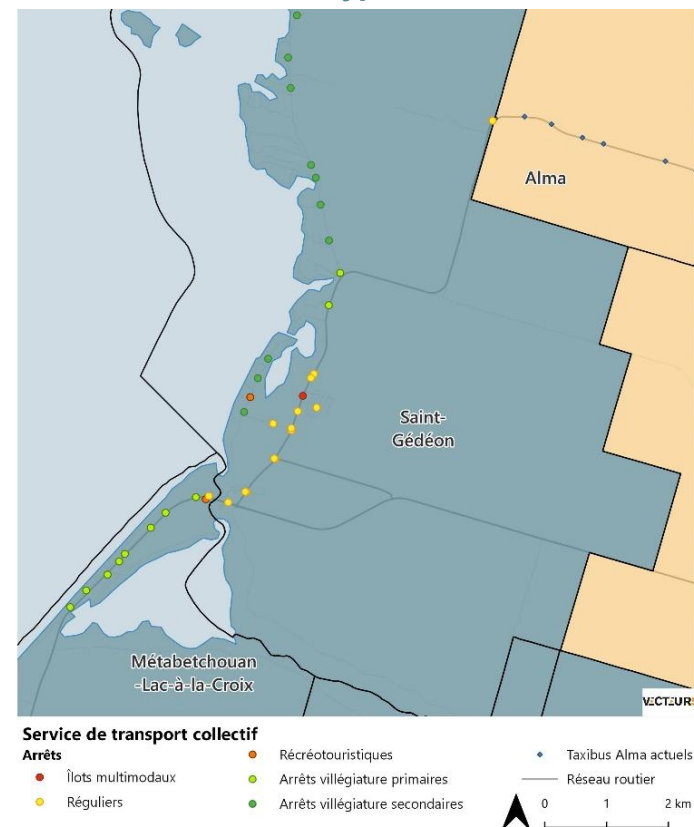
- **Arrêts multimodaux ● :** Les arrêts multimodaux ont été positionnés dans les cœurs villageois en raison de leur centralité. Ils se trouvent habituellement à proximité de services et offrent, souvent grâce à l'église, une aire de

stationnement favorable au covoiturage et à l'installation potentielle d'autres types de mobilité dans le futur (ex. : vélopartage). Ils offrent idéalement un abri couvert, du mobilier urbain, des équipements favorisant l'intermodalité (par exemple des supports à vélo) et de l'information sur les différents types de services disponibles (voir Action 2).

- **Arrêts réguliers** ● : La majorité de ces arrêts se trouvent à l'intérieur des périmètres urbains des municipalités. Ils desservent les résidences et lieux de destination locaux selon les critères établis et représentent le minimum d'arrêts à pourvoir pour offrir un service accessible et pertinent pour les usagers. Ces arrêts devraient être munis de panneaux d'arrêt à l'image de marque du service (voir Action 9). Les plus achalandés et ceux utilisés par les personnes âgées devraient offrir des abribus et des bancs alors que les commerces et établissements de santé devraient être ciblés pour constituer des haltes d'attente (voir Action 2).
- **Arrêts de villégiatures primaires** ● : Arrêts desservant des regroupements résidentiels hors des périmètres urbains qui se trouvent entre deux municipalités et dont la desserte augmente peu le temps de trajet. Ils pourraient être équipés d'un panneau d'arrêt.
- **Arrêts de villégiature secondaires** ● : Arrêts desservant des regroupements résidentiels hors des périmètres urbains et qui imposent un détour significatif aux trajets. Dans une perspective d'efficacité du service, le recours à des ententes avec le transport scolaire ou adapté est à envisager pour la desserte de ces arrêts dépendamment de la demande. Ils pourraient demeurer virtuels.
- **Arrêts récréotouristiques** ● : Arrêts desservant les destinations récréotouristiques du territoire. Destinée

principalement aux fins de semaine, leur desserte peut aussi être modulée en fonction de la saisonnalité (ex. : plage en semaine les principales semaines de vacances d'été) et périodes de pointe (ex. : centre de ski lors de la semaine de relâche). Ils bénéficieraient d'être équipés d'un abribus et d'un banc pour améliorer le confort de l'attente et faire la publicité des services de transport collectif.

Différents types d'arrêts



➤ Horaires

Les horaires ont été déterminés afin de répondre aux principaux besoins de déplacement des différents groupes de population identifiés dans le livrable 1, tout en arbitrant les contraintes liées à la distance et aux coûts d'exploitation. Les horaires des principaux générateurs de déplacement, ainsi que les besoins de déplacements en journée et en soirée (cours, rendez-vous, course, activités des organismes communautaires) ont été pris en compte. Il en résulte des horaires élargis, avec des fréquences plus élevées aux heures de pointe, conformément aux meilleures pratiques.

En fonction des caractéristiques du territoire, des déplacements et de la demande induite, le territoire de la MRC a été divisé en quatre grands secteurs de desserte et trois zones d'intensité de service.

Trois zones d'intensité de service

Zone 1 : Intensité et flexibilité la plus grande

- 13 départs multidirectionnels offerts la semaine
- 12 départs multidirectionnels offerts la fin de semaine

Zone 2 : Intensité moyenne et flexibilité réduite

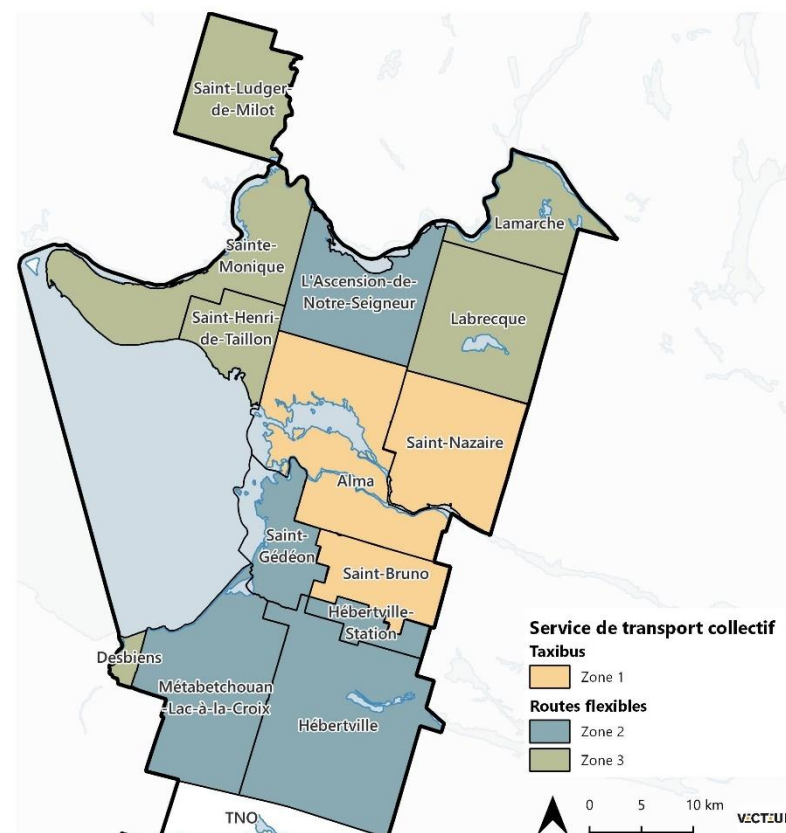
- 6 départs par direction offerts la semaine
- 4 départs par direction offerts en fin de semaine

Zone 3 : Intensité faible

- 4 départs par direction offerts en semaine
- 3 départs par direction offerts en fin de semaine

Seuls les départs faisant l'objet d'une réservation seront effectués. Les heures de passage sont approximatives et dépendent du nombre de réservations. Une attention particulière devra tout de même être portée à l'heure d'arrivée aux grands générateurs de déplacement (7h00, 8h00, 12h30 et 18h00) et de départ de ceux-ci en fin de journée (15h00, 16h30) pour satisfaire la clientèle (voir politique de qualité de service).

Zones d'intensité de service



Horaires en semaine par secteur

Proposition d'horaire pour le secteur Nord-Est

Zone 1 Taxibus													
Saint-Nazaire	6:15	6:45	7:15	7:45	8:15	9:15	11:45	15:40	16:10	16:40	17:10	18:10	21:40

Zone 3											
Alma	5:55	8:00 à 8:20		10:30	12:35 à 12:55		16:40	18:45 à 19:05		21:05	23:00 à 23:20
Saint-Nazaire	6:20 ^a	7:50 ^b		10:55 ^a	12:25 ^b		17:10 ^a	18:35 ^b		21:30 ^a	22:50 ^b
Labrecque	6:40	7:35		11:15	12:05		17:25	18:20		21:45	22:35
Lamarche	7:05	7:05		11:40	11:40		17:55	17:55		22:10	22:10

^a : embarquement seulement ^b : débarquement seulement

Proposition d'horaire pour le secteur Nord-Ouest

Zone 2																	
Alma	5:00	5:30	6:30 à 6:50	7:40 à 8:00		11:15	12:15 à 12:35	14:25 à 14:45		15:10	16:40	17:40 à 18:00	18:20 à 18:40		19:00	21:10	22:10 à 22:30
L'Ascension-de-Notre-Seigneur	-	6:10	6:10	7:20		11:55	11:55	14:05		15:50	17:20	17:20	18:00		19:40	21:50	21:50
Zone 3																	
Saint-Henri-de-Taillon	5:35			7:20		11:55		14:05		15:50			18:00		19:40		21:50
Sainte-Monique	6:00			7:00		12:25		13:34		16:20			17:30		20:10		21:20
Saint-Ludger-de-Milot	6:25			6:25		13:00		13:00		16:55			16:55		20:45		20:45

Proposition d'horaire pour le secteur Sud-Est

Zone 1 Taxibus													
Saint-Bruno	6:15	6:45	7:15	7:45	8:15	9:15	11:45	15:40	16:10	16:40	17:10	18:10	21:30

Zone 2															
Alma	5:15	6:20 à 6:40	6:40	7:50 à 8:10		11:15	12:25 à 12:45		15:10	16:20 à 16:40	16:40	17:45 à 18h05		21:10	22:15 à 22:35
Saint-Bruno	5:40 ^a	6:10 ^b	7:05 ^a	7:40 ^b		11:40 ^a	12:15 ^b		15:35 ^a	16:10 ^b	17:05 ^a	17:35 ^b		21:35 ^a	22:05 ^b
Hébertville-Station	5:45	6:05	7:10	7:35		11:45	12:05		15:40	16:00	17:10	17:30		21:40	22:00
Hébertville	5:55	5:55	7:20	7:20		11:55	11:55		15:50	15:50	17:20	17:20		21:50	21:50

^a : embarquement seulement ^b : débarquement seulement**Proposition d'horaire pour le secteur Sud-Ouest**

Zone 2															
Alma	5:50	7:40 à 8:00	8:00	9:45 à 10:05		10:25	12:20 à 12:40		14:30	16:20 à 16:40	16:40	18:30 à 18:50		21:10	23:15 à 23:25
Saint-Gédéon	6:15	7:25	8:25	9:30		10:50	12:05		14:55	16:05	17:10	18:15		21:35	22:50
Métabetchouan - Lac-à-la-Croix	6:30*	7:10*	8:40 à 9:00	9:00		11:05*	11:40*		15:20 à 15:40	15:40	17:25*	17:55*		21:50*	22:20*
Zone 3															
Desbiens	6:50	6:50				11:30	11:30				17:45	17:45		22:10	22:10

* Secteur de Lac-à-la-Croix pouvant être desservi par la route d'Hébertville selon la demande

Horaire de fin de semaine par secteur

Proposition d'horaire pour le secteur Nord-Est

Zone 1 Taxibus												
Saint-Nazaire	8:15	9:15	10:15	11:30	12:30	13:30	15:30	16:30	17:30	18:30	20:45	22:00

Zone 3												
Alma	6:45	8:40 à 9:00				11:30	14:00 à 14:20			16:15	18:45 à 19:05	
Saint-Nazaire	7:05 ^a	8:30 ^b				11:50 ^a	13:50 ^b			16:35 ^a	18:35 ^b	
Labrecque / Sentier Massif aux 3 Lacs	7:25	8:10				12:10	13:30			16:55	18:15	
Lamarche / Sentier et marina du Lac Tchitogama	7:50	7:50				12:50	12:50			17:35	17:35	

^a : embarquement seulement ^b : débarquement seulement

Proposition d'horaire pour le secteur Nord-Ouest

Zone 2												
Alma	8:00	8:40 à 9:00	9:10	12:30 à 12:50		14:00	17:10	17:35 à 17:55	20:40 à 21:00		22:00	22:45 à 23:05
L'Ascension-de-Notre-Seigneur	8:25	8:25	9:40	12:15		14:35	17:45	17:20	20:25		22:30	22:30

Zone 3												
Saint-Henri-de-Taillon / Parc national			10:05	11:55		15:00	18:10	16:55	20:00			
Sainte-Monique			10:30	11:30		15:25	18:40	16:25	19:40			
Saint-Ludger-de-Milot / Plage			11:00	11:00		16:00	19:10	16:00	19:10			

Proposition d'horaire pour le secteur Sud-Est

Zone 1 Taxibus												
Saint-Bruno	8:15	9:15	10:15	11:30	12:30	13:30	15:30	16:30	17:30	18:30	20:45	22:00

Zone 2												
Alma	7:00	8:35 à 8:55		11:00	12:35 à 12:55		17:10	18:45 à 18:50		22:00	23:05 à 22:25	
Saint-Bruno ^a	7:25 ^a	8:25 ^b		11:25 ^a	12:25 ^b		17:35 ^a	18:35 ^b		22:25 ^a	22:55 ^b	
Hébertville-Station	7:30	8:20		11:30	12:20		17:40	18:30		22:30	22:50	
Hébertville	7:40	8:10		11:40	12:10		17:50	18:20		22:40	22:40	
Mont Lac-Vert	7:55	7:55		11:55	11:55		18:05	18:05				

^a : embarquement seulement ^b : débarquement seulement**Proposition d'horaire pour le secteur Sud-Ouest**

Zone 2												
Alma	7:00	8:35 à 8:55		10:20	12:20 à 12:40		17:10	18:45 à 19:05		22:00	23:45 à 23:55	
Saint-Gédéon / Plage municipale Autres	7:20	8:20		10:45	12:05		17:35	18:20		22:25	23:20	
Métabetchouan - Lac-à-la-Croix / Plage municipale	7:30 à 7:50*	8:05*		11:00*	11:45*		17:50*	18:15*		22:45 à 22:55*	22:55 à 23:05*	

Zone 3												
Desbiens / Centre d'Histoire et d'Archéologie de la Métabetchouane	7:50	7:50		11:15	11:35		18:05	18:05				

* Secteur de Lac-à-la-Croix pouvant être desservi par la route d'Hébertville selon la demande

➤ Grille tarifaire

Dans une perspective d'intégration tarifaire, d'équité et de simplicité de la gestion de titre, il est proposé d'appliquer la même grille tarifaire que celle actuellement en cours pour le Taxibus d'Alma, soit :

Titres	Tarif régulier	Tarif réduit
Passage	6 \$	5 \$
Carte mensuelle (lundi au dimanche)	125 \$	93 \$

Tarif réduit applicable aux étudiants, aînés et personnes prestataires de l'aide sociale.

Cette grille tarifaire est similaire à celles appliquées pour des services semblables.

Service	Tarif régulier	Tarif réduit
Taxibus du Transport adapté et collectif des Laurentides (TACL)	6 \$	-
Transport adapté et collectif de la MRC Rivière-du-Nord	5 \$	3 \$
REGIM (Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine)	5 \$	-
Taxibus de la MRC d'Argenteuil	Tarif zonal 4\$, 4.50\$, 5\$	-
Mobilibus de la MRC de Drummond	5.50 \$	5 \$
Taxibus de Victoriaville	5 \$	4 \$

➤ Véhicules

En vertu de la demande anticipée, il est recommandé d'opter pour des véhicules de types **berlines** ou **minifourgonnettes** offrant une capacité d'accueil de 3 à 5 places assises. Cinq véhicules disponibles sur demande devraient être prévus pour la mise en service. Les véhicules affectés aux routes flexibles ainsi qu'une part de ceux affectés au service de taxibus pourraient être équipés de **supports à vélo** l'été et de **supports à ski** l'hiver afin de répondre aux besoins récréotouristiques. L'ensemble des véhicules affectés à la desserte devraient afficher l'image de marque du service développée dans le cadre de l'Action 9 de manière à la mettre en valeur.

➤ Fournisseurs

Le service peut, à l'instar du service actuel de Taxibus Alma, être exploité dans le cadre d'un contrat avec un propriétaire autorisé au sens de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (TRPA).

Un tel contrat pourrait, considérant son caractère structurant pour l'entreprise de taxi retenue, prévoir une clause lui imposant une disponibilité 24 / 7 afin que les citoyens du territoire puissent avoir accès au service de taxi, selon les tarifs établis à cet effet par la Commission des transports du Québec, à tout moment en dehors des horaires du service de transport collectif public offert par la MRC.

➤ Politique de qualité de service

En regard des commentaires et suggestions apportées lors des exercices de consultation, la politique de qualité de service pourrait inclure les éléments suivants :

- **Accès au coffre :** L'accès au coffre pourrait être autorisé sous certaines conditions et dans certains secteurs pour permettre aux usagers de revenir avec leurs sacs d'épicerie, d'apporter leurs équipements sportifs, aides à la marche, poussette et valises en cas de transfert avec les services interurbains.
- **Ponctualité aux lieux d'arrivée :** Les horaires ont été conçus et pourraient être modifiés, si requis considérant l'évolution des besoins, afin de garantir des heures d'arrivée compatibles avec les heures des principaux générateurs de déplacement.
- **Dans la mesure du possible, limiter à deux le nombre d'usagers sur les banquettes :** Afin d'assurer le confort et une expérience positive à bord des services de transport collectif, il pourrait être convenu, dans certains secteurs et à certaines heures moins achalandées, de laisser libres les places centrales sur les banquettes prévues pour accueillir trois passagers. Les berlines devraient ainsi transporter au maximum trois usagers à la fois, et les minifourgonnettes régulières, cinq passagers.
- **Minimisation des détours :** Des mesures pourraient être prises afin de s'assurer que les trajets et les mécanismes de jumelage n'impliquent pas de temps de parcours excédant de plus de 50% les temps que nécessiteraient les trajets directs.

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

La présente proposition repose sur l'exploitation des dessertes par une entreprise de taxi à l'issue d'une démarche d'approvisionnement respectant le cadre légal ainsi que la Politique de gestion contractuelle de la MRC. Les estimations

financières ont été élaborées en tenant compte que les services de transport collectif proposés ont atteint une certaine maturité, et que leur achalandage est donc conséquent. **Jusqu'à cinq années peuvent être nécessaires afin qu'un service atteigne ce niveau de maturité.** Au démarrage, il est à prévoir que l'achalandage, et conséquemment les coûts d'exploitation, sera réduit. Des optimisations financières sont aussi à envisager si les services de transport collectif et de transport adapté sont gérés de manière intégrée.

Le *Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)* permettra à la MRC de financer une partie des coûts de la desserte territoriale selon les modalités en cours au moment de la mise en place du service.

Le tableau présente ci-dessous, à titre indicatif, une estimation des coûts associés à l'exploitation du service basée sur le tarif au taximètre.

Coûts annuels (estimations pour la deuxième année d'exploitation)	
Secteur Nord-Est	100 000 \$
Secteur Nord-Ouest	210 000 \$
Secteur Sud-Est	90 000 \$
Secteur Sud-Ouest	130 000 \$
Taxibus Saint-Nazaire et Saint-Bruno	113 000 \$

ACTION 2 – DÉPLOYER LES INFRASTRUCTURES ET LES ÉQUIPEMENTS COMPLÉMENTAIRES AU TRANSPORT COLLECTIF

MISE EN CONTEXTE

Utiliser un service de transport collectif nécessite que les usagers se déplacent à pied ou à vélo pour se rendre à l'arrêt de départ puis de l'arrêt de destination au lieu d'arrivée. Les cheminements et lieux d'arrêts doivent conséquemment être **confortables, accessibles et sécuritaires** afin de favoriser l'utilisation des services de transport collectif.

➤ Infrastructures de transport actif

La **présence**, la **continuité**, l'**accessibilité universelle** et l'**entretien** des infrastructures de transport actif (trottoirs, pistes cyclables) doivent être pris en compte dans la détermination des arrêts et dans les exercices de planification intégrée de l'aménagement du territoire et de la mobilité. Les stationnements des grands générateurs de déplacement (institutions, industries, magasins de grande surface, centres sportifs) sont particulièrement peu conviviaux aux transports actifs et méritent une attention particulière. Il en est de même pour la traversée des routes principales.

➤ Arrêts

- **Lieu d'attente des usagers** : les arrêts doivent être implantés au bon endroit et aménagés de façon à offrir un espace sécuritaire et confortable. Une **délimitation claire** avec la voie routière, le **revêtement au sol**, l'**éclairage**, la possibilité de **s'asseoir** et de **s'abriter** (soleil, intempéries) et l'**aménagement paysager** sont tous des éléments à

considérer. La présence de bancs est particulièrement importante pour les personnes âgées.

- **Lieu d'intermodalité** : la présence de **supports à vélo** facilite la gestion des déplacements pour les usagers.
- **Lieu de communication** : des panneaux d'arrêts visibles, arborant l'**image de marque** du service et présentant les **modalités d'utilisation** de ce dernier, contribuent à faire connaître le service et à en faciliter l'utilisation.

➤ Îlots multimodaux

Comme son nom l'indique, l'îlot multimodal offre l'ensemble des solutions nécessaires à l'intermodalité : transport collectif, co-voiturage, stationnement incitatif, bornes de recharge, vélo et autres solutions de micromobilité. Vitrine par excellence des différents services de mobilité, ils offrent l'occasion de **marquer la présence** de ces solutions sur le territoire.

Tout comme les haltes de la Véloroute des Bleuets, les haltes devraient être attractives, facilement identifiables et sécuritaires.

➤ Haltes d'attente

Les usagers des services de transport collectif, notamment ceux habitant dans la zone 3, sont susceptibles d'avoir à attendre dans la ville d'Alma à leur arrivée ou pour leur retour vers leur municipalité. Des lieux clairement identifiés permettant de s'asseoir, prendre un café, s'occuper confortablement et aller à la salle de bain seraient complémentaires à l'offre de service.



Aménagements de transport actif, Métabetchouan-Lac-à-la-Croix.

Source : Google Street View

Îlot multimodal de la RÉGIM.
Crédit photo : Nathalie Audet



MOYENS

Pour favoriser l'usage des services de transport collectif, l'accessibilité aux arrêts et la sécurité des usagers, plusieurs moyens peuvent être mis à profit par la MRC.

➤ Schéma d'aménagement et de développement

Le processus de révision du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) entamée par la MRC offre l'occasion de repenser l'aménagement du territoire de façon intégrée à la mobilité durable. La modernisation de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) introduit plusieurs dispositions renforçant le rôle du SAD à titre de document fédérateur de la planification territoriale. Parmi les changements effectués à son contenu, l'ajout de cibles d'aménagement, la planification de l'ensemble des types de transport de personnes, ainsi que de la possibilité de prescrire des règles et des critères à propos de tout règlement d'urbanisme, offrent davantage de leviers à la MRC lui permettant de veiller au développement intégré des réseaux de transport actif et de transport collectif sur l'ensemble de son territoire.

Aussi, dans la mesure où une municipalité voudrait planifier un réseau piétonnier ou cyclable sur une route du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) en dehors de son périmètre d'urbanisation, ce réseau planifié doit apparaître au SAD afin d'être pris en considération par le MTMD lors de ses travaux de réfection.

➤ Plan de mobilité durable ou de mobilité active

Le plan de mobilité durable (PMD) et le plan de mobilité active (PMA) sont des documents de planification personnalisés et concertés complémentaires aux autres démarches de planification territoriale. Le PMD vise à planifier et à coordonner les interventions touchant les services et les infrastructures des différents modes de transport des personnes, alors que le PMA cible spécifiquement les modes de transport actif. Ils peuvent être élaborés tant à l'échelle de la MRC à l'échelle locale. À l'échelle de la MRC, ce type de plan peut compléter le présent plan d'action en transport collectif. À l'échelle municipale, il permet une planification plus fine des interventions à apporter pour assurer une intégration des parcours actifs et collectifs, de même qu'une intégration de l'aménagement durable des

milieux de vie et de la mobilité des citoyens. La Ville d'Alma s'est dotée d'un [Plan de mobilité durable](#) en 2020.

➤ Guide d'aménagement des arrêts et des îlots multimodaux

La planification d'arrêts et d'îlots multimodaux visibles, confortables, sécuritaires et équitablement répartis sur le territoire demande de statuer sur de nombreux critères : les emplacements privilégiés, la distance de marche préconisée, la conception de la signalisation, les critères d'aménagement selon les lieux d'implantation, le mobilier et les équipements associés (ex. : abribus, bancs, support à vélo), les types d'infrastructures de mobilité active à prévoir selon le type de rue, etc. L'élaboration d'un guide d'aménagement des arrêts et des îlots multimodaux, en concertation avec les municipalités et les acteurs clés concernés (institutions, résidences pour personnes âgées, grands employeurs, centres commerciaux, usagers, etc.), permettrait de définir les principes d'aménagements pertinents et souhaitables pour le territoire, ainsi que les critères de priorisation de ces aménagements.

Afin de fournir une base de réflexion et de répondre à l'objectif de déploiement rapide de la nouvelle offre de service de transport collectif à l'échelle de la MRC, une première proposition d'emplacement d'arrêts a été réalisée par Vecteur5. Décrite dans l'action 1, elle tient compte des suggestions données par les participants du forum sur le transport collectif réalisé en juin 2024.

➤ Partenariats et concertation

Tant pour l'aménagement de cheminements piéton sécuritaires dans les aires de stationnement des grands générateurs de déplacement commerciaux, institutionnels et industriels que pour l'aménagement des haltes d'attente, des mécanismes de concertation et des partenariats doivent être mis en place.

Pour les haltes d'attente, la MRC, en concertation avec la Ville d'Alma, pourrait identifier des lieux propices et créer des partenariats avec des commerces ou des établissements municipaux (par exemple le Centre Mario-Tremblay).

Pour les aires de stationnement des grands générateurs de déplacement, le **comité en mobilité durable** (voir Action 7) pourrait servir de courroie de transmission permettant de joindre les acteurs ciblés et les inviter à la table et à des activités de sensibilisation et de concertation.

Par ailleurs, le futur **Centre de gestion des déplacements** (CGD) pourrait contribuer aux efforts de sensibilisation et de concertation, en plus de réaliser des plans de gestion des déplacements pour les grands générateurs de déplacement intéressés. Le **plan de gestion des déplacements** (PGD) est une démarche exhaustive et personnalisée qui s'adresse aux employeurs. En plus de pouvoir contribuer à l'aménagement de cheminements piétonniers balisés et sécurisés sur les aires de stationnement, cette démarche offre un accompagnement personnalisé visant à accroître les pratiques durables en matière de mobilité des employés.

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

L'aménagement d'arrêts et d'îlots multimodaux pourrait bénéficier de subventions de divers programmes d'aide gouvernementale. Les programmes SOFIL (*Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec*) et PAGTCP (*Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes*) sont généralement les programmes qui offrent du soutien financier (jusqu'à 90 % du montant total) pour la planification, l'achat et l'installation d'abribus, de bancs et de support à vélo à proximité d'arrêts de transport collectif. Cependant, en date du 1^{er} décembre 2024, ces programmes sont échus et aucun renouvellement n'est annoncé.

Au niveau du développement des infrastructures favorisant le transport actif, plusieurs programmes peuvent soutenir financièrement la MRC et les municipalités :

Le *Programme d'aide au développement du transport actif dans les périmètres urbains (TAPU)* permet de financer des projets d'infrastructures de transport actif à l'intérieur des périmètres urbains et de créer des liens directs entre deux périmètres urbains. (Programme en vigueur jusqu'au 31 mars 2025, aucun appel à projet annoncé)

Le programme fédéral *Fonds pour le transport actif* permet de financer la construction ou l'amélioration d'infrastructures destinées au transport actif. (Période de présentation des demandes est terminée)

Certaines interventions visant à favoriser la sécurité des piétons et des cyclistes ou à apaiser la circulation automobile peuvent être financées dans le cadre du *Programme d'aide à la voirie*

locale et du Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (en vigueur jusqu'au 31 mars 2025).

Un soutien financier peut aussi être offert par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation aux MRC pour la mise à jour de leur schéma d'aménagement et de développement. Ce programme soutient l'acquisition de ressources et de données pour intégrer les nouvelles orientations gouvernementales au SAD.

Coûts non récurrents (estimations)

Équipements pour arrêts multimodaux et leur installation

16 x 16 000 \$ (abribus, support à vélo, banc et dalle de béton)

256 000 \$



Halte de la Véloroute des Bleuets. Source : Véloroute des Bleuets

AXE 2 - GOUVERNANCE ET GESTION DES SERVICES



ACTION 3 – DÉCLARER COMPÉTENCE EN TRANSPORT COLLECTIF SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE LA MRC

MISE EN CONTEXTE

La *Loi sur les transports* (RLRQ, Chap. T-12, art. 48.18) **confère aux municipalités locales le pouvoir d'organiser**, par voie de règlement, un service de transport en commun de personnes sur leur territoire respectif et d'assurer des liaisons avec des points situés à l'extérieur de celui-ci.

Actuellement, chaque municipalité locale de la MRC de Lac-Saint-Jean-Est dispose de la compétence exclusive d'organiser son propre service de transport collectif. Afin de répondre aux besoins de mobilité des citoyens et d'optimiser les ressources, les services proposés à l'axe 1 se déploient à l'échelle de la MRC. L'organisation de tels services nécessite ainsi une coopération régionale structurante et pérenne.

MOYENS

➤ Déclaration de compétence par la MRC

Parmi l'ensemble des mécanismes qui permettent aux municipalités de conclure des ententes officialisant leur coopération pour mettre en œuvre un service de transport collectif (Schéma sur les modes de coopération municipale), **la déclaration de compétence** par la MRC est celle qui apparaît la mieux adaptée au contexte de la MRC de Lac-Saint-Jean-Est. Grâce à ce mécanisme, la MRC acquiert la compétence exclusive de planifier et d'organiser des services de transport collectif sur le territoire qu'elle visera à cet égard. À ce titre, elle définit les services à offrir sur le territoire et prend les moyens pour qu'ils

se matérialisent. Responsable d'assurer le financement des services, la MRC doit faire des demandes d'aide financière et convenir d'un mécanisme afin de constituer sa contribution au projet. La MRC devient aussi responsable de l'adjudication des contrats relatifs à l'exploitation des services.

Le *Code municipal* prévoit qu'une MRC peut choisir de déclarer sa compétence en matière de transport collectif et de transport adapté, à l'égard de tout ou partie de son territoire sans que les municipalités puissent exercer le droit de retrait généralement prévu par la loi.

➤ Avantages de la déclaration de compétence par rapport aux autres modèles de coopération régionale

- **Pérennise le rôle la MRC en tant qu'entité de planification régionale en transport**
 - ↪ Permet à la MRC de dédier des ressources à la planification du transport collectif qui développeront une expertise à cet égard.
 - ↪ Permet à la MRC de coordonner les actions favorisant la mobilité durable dans les différentes sphères de compétence de la MRC (transport collectif, aménagement du territoire, développement économique et social)

- **Assure la pérennité des services**

- ↳ Les services de transport collectif peuvent prendre du temps à développer leur achalandage, la possibilité de planifier les services à long terme permet à la MRC de prévoir des projets évolutifs et optimisés.
- ↳ En planifiant des services sur plusieurs années, la MRC peut prévoir des ententes d'approvisionnement à long terme dont les coûts sont plus avantageux.

- **Optimise le financement**

- ↳ La déclaration de compétence en transport collectif permet de demander le prélèvement d'une taxe sur l'immatriculation des véhicules afin de financer les services de transport collectif.
- ↳ La MRC possède des leviers de financement pour les équipements et les infrastructures qui pourraient soutenir les services de transport collectif (ex : Plan climat).

- **Facilite l'intégration des services de transport collectif et adapté**

- ↳ La MRC ayant déjà déclaré sa compétence en matière de transport adapté, la déclaration de compétence en matière de transport collectif permettrait de planifier de façon intégrée les services de transport de personnes (optimiser l'utilisation des véhicules, optimiser la gestion des services...).

- **Avantages de la déclaration de compétence sur l'ensemble du territoire par rapport à une déclaration de compétence partielle**

- **Favorise l'équité territoriale**

La déclaration de compétence à l'égard de l'ensemble du territoire permet d'offrir un niveau de service équitable à tous les citoyens du territoire. Elle contribue à l'équité territoriale, c'est-à-dire qu'elle permet à chacun d'habiter dignement le territoire, de participer à la vie publique, culturelle et politique, d'accéder aux lieux d'emploi et de services (Vivre en Ville).

- **Permet le partage des ressources et du financement**

La participation de l'ensemble des municipalités à l'organisation des services de transport collectif leur permettra de bénéficier des ressources et du financement que la MRC pourra mobiliser afin de mettre en œuvre les services (Coordonnateur de la mobilité, plateforme technologique, infrastructures et équipements, etc.).

- **Contribue à la continuité des services**

Les services proposés sont conçus afin de desservir le plus efficacement possible, et à moindre coût, l'ensemble du territoire de la MRC. Le morcellement de ce territoire pourrait limiter l'optimisation des places dans les véhicules et engendrer des coûts d'exploitation par déplacement plus élevés.

- **Favorise l'achalandage et l'optimisation du financement**

L'aide financière accordée dans le cadre du PADTC a historiquement été basée sur l'achalandage des services visés. L'inclusion de l'ensemble des municipalités locales à

la déclaration de compétence augmente le bassin potentiel d'usagers et l'achalandage conséquent.

➤ **Spécificité de la déclaration de compétence pour la Ville d'Alma**

Si la MRC choisit de déclarer sa compétence sur l'ensemble de son territoire, incluant le territoire de Ville d'Alma, qui organise déjà des services de transport collectif pour ses citoyens, le processus de déclaration de compétence devra prévoir des engagements qui rassureront les parties, tels :

- que des garanties quant au maintien de la qualité des services offerts sur le territoire de la Ville d'Alma ;
- qu'un mécanisme équitable de répartition de la contribution financière de chaque municipalité, incluant Ville d'Alma ;
- qu'une implication des municipalités, incluant Ville d'Alma, dans les décisions relatives à l'organisation des services.

➤ **Étapes à prévoir dans le processus de déclaration de compétence**

1. Discuter avec les municipalités locales concernées des modalités de la déclaration de compétence.
2. Adopter une résolution qui mentionne les municipalités locales à l'égard desquelles la municipalité régionale de comté désire déclarer sa compétence.
3. Envoyer une copie vidimée de cette résolution par la poste aux municipalités locales dont le territoire est compris dans le sien.

4. Le règlement de **déclaration de compétence** (voir section suivante) peut être adopté et mis en vigueur entre le 90^e jour et le 180^e jour suivant l'adoption de la résolution.
5. D'autres modalités sont prévues si du matériel appartenant à des municipalités locales est devenu inutile ou si les services d'employés municipaux ne sont plus requis.

➤ **Contenu du règlement de déclaration de compétence (MAMH, Guide pour l'élaboration des ententes municipales)**

• **Description détaillée de son objet**

Décrire la nature d'un service de transport collectif et les activités qui y sont associées.

• **Mode de fonctionnement**

Spécifier qu'il s'agit d'une déclaration de compétence et de préciser les municipalités incluses dans cette déclaration.

• **Mode de répartition des contributions financières entre les municipalités**

Indiquer la formule de répartition des contributions financières qui peut être spécifique au transport collectif. Les contributions financières peuvent aussi être tirées de la quote-part générale.

• **Durée de l'entente**

La MRC peut définir des conditions qui mettraient fin à l'entente.

- **Modalités de partage de l'actif et du passif découlant de l'application de l'entente**

Préciser les modalités de partage dans l'éventualité de la restitution de la compétence aux municipalités locales, selon, par exemple, les contributions faites.

➤ **Exemples de règlement de déclaration de compétence en transport collectif**

- MRC du Haut-Saint-Laurent
- MRC Pierre-de-Saurel
- MRC des Basques
- MRC du Domaine-du-Roy

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Les activités relatives à cette action pourront être réalisées par le coordonnateur à la mobilité durable. Les coûts associés à cette ressource sont présentés à l'action 6.

ACTION 4 – ÉLABORER UN RÈGLEMENT D'ORGANISATION DES SERVICES

MISE EN CONTEXTE

La MRC ayant déclaré sa compétence, tel que prévu à l'Action 3, peut organiser, en vertu des dispositions de l'article 48.18 de Loi sur les transports, un service de transport en commun de personnes sur son territoire et assurer des liaisons avec des points situés à l'extérieur de celui-ci. Elle doit, pour ce faire, décrire le service projeté par règlement dont une copie doit être transmise au ministre des Transports et de la Mobilité durable.

MOYENS

Afin de se conformer aux exigences de la Loi sur les transports, la MRC de Lac-Saint-Jean-Est devra adopter un règlement qui expose les services qu'elle organise, elle devra notamment y décrire :

- Le territoire desservi ;
- La nature des services offerts & les modalités d'accès ;
- Les horaires ;
- Les conditions d'admission des enfants ;
- Les modalités associées au transport des bagages et animaux ;
- Les modalités d'acquittement des droits de passage ;
- Les règles d'utilisation des services ;
- Le processus de traitement des plaintes.

EXEMPLES

Les MRC suivantes se sont dotées de règlement d'organisation pour leurs services :

- [MRC de Charlevoix et MRC de Charlevoix-Est](#)
- [MRC de Montcalm](#)
- [MRC du Haut-Saint-Laurent](#)

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Les activités relatives à cette action pourront être réalisées par le coordonnateur à la mobilité durable. Les coûts associés à cette ressource sont présentés à l'action 6.

ACTION 5 – CONFIER LA GESTION DES SERVICES À UNE ENTITÉ UNIQUE

MISE EN CONTEXTE

Au quotidien, les services de transport collectif doivent être gérés par des ressources qui, entre autres, supervisent l'exploitation des services, assurent le service à la clientèle, effectuent la répartition et administrent la comptabilité.

Les entités municipales peuvent gérer les services qu'elles organisent à l'interne, mais le cadre légal en vigueur et les modalités du PADTC permettent aussi aux entités municipales compétentes de déléguer la gestion courante des services de transport collectif à des tiers, qu'ils soient des entreprises privées, des organismes municipaux ou des organismes à but non lucratif. Cela dit, l'entité municipale compétente ne peut déléguer ses responsabilités en matière de gestion contractuelle et doit demeurer l'entité responsable de l'adjudication et de la gestion des contrats relatifs à l'exploitation des services de transport collectif. Les entités municipales décidant de conclure une entente ou un contrat de service pour assurer la gestion, le fonctionnement et l'exploitation des services de transport collectif doivent le faire par voie de résolution.

MOYENS

Étant donné la nature similaire et complémentaire des services à mettre en œuvre et ceux déjà offerts par Taxibus Alma, il est recommandé que l'ensemble des services de transport collectif soient, à terme, **gérés par une entité unique**, soit un OBNL (Option 1) ou la MRC de Lac-Saint-Jean-Est (Option 2).

➤ Avantages de la gestion par une entité unique

Le modèle de gestionnaire unique pour les services de transport collectif offre plusieurs avantages, autant pour la MRC de Lac-Saint-Jean-Est, la Ville d'Alma et les citoyens :

- **Simplifie la gestion des services**
Dans un modèle offrant deux types de services, le taxibus et les routes flexibles, une gestion par une seule entité permet de coordonner efficacement tous les services.
- **Optimise les ressources**
Les activités de répartition, de service à la clientèle, de gestion des opérations courantes des fournisseurs et de reddition de compte peuvent être optimisées en étant effectuées par les ressources d'une seule entité.
- **Simplifie l'usage**
Les usagers ont accès à une interface unique pour l'ensemble de leurs besoins de transport sur le territoire de la MRC. Ils peuvent effectuer facilement des transferts et, si prévu comme tel, utiliser les mêmes titres pour réaliser l'ensemble de leurs déplacements.
- **Offre l'opportunité de bonifier les services pour la Ville d'Alma**
Grâce aux potentielles économies d'échelle et aux ressources de la MRC, la Ville d'Alma pourrait bénéficier d'améliorations quant à l'offre de service visant son territoire, notamment au niveau de la qualité du service.

rendu, de la promotion de celui-ci et des équipements utilisés en soutien à l'offre de service.

➤ Option 1 - Gestion des services par un OBNL

La MRC pourrait mandater un OBNL pour gérer ses services de transport collectif. Cet OBNL pourrait être une nouvelle entité ou l'OBNL Taxibus Alma. Les entités municipales choisissent parfois de sous-traiter des services municipaux à des OBNL pour différentes raisons : décentralisation des services, prise en charge citoyenne, obtention d'une expertise externe ou réduction des coûts.

Si la MRC choisit de mandater Taxibus Alma pour la gestion de ses services, elle pourrait tirer profit de l'expertise qui a été développée au fil du temps en lien avec la gestion des services au sein de la ville d'Alma. Cependant, pour effectuer les tâches de gestion, Taxibus Alma devrait se doter de ressources afin d'être en mesure d'assumer ses plus larges responsabilités.

Un OBNL gestionnaire, qu'il soit une nouvelle entité ou Taxibus Alma, pourrait, éventuellement, faire l'acquisition et opérer des véhicules pour exploiter les services de transport collectif.

Afin de formaliser une telle délégation des activités de gestion, la MRC de Lac-Saint-Jean-Est devrait conclure une entente avec l'OBNL gestionnaire. Adoptée par résolution, l'entente de service pour la gestion de l'ensemble des services de transport collectif sur le territoire de la MRC devrait faire référence à la nature du service prévu au règlement d'organisation présenté à l'action 4 et décrire les rôles et responsabilités des parties. Cette entente pourra être renouvelée périodiquement (aux 2 ou 3 ans) en fonction de l'évolution du cadre financier et des modalités des services attendus.

- Contenu de l'entente de service
 - Référence au règlement d'organisation décrivant les modalités de service à mettre en œuvre (Voir action 4) ;
 - Cadre financier établissant la contribution de la MRC de Lac-Saint-Jean-Est et les modalités de versement de celle-ci;
 - Durée de l'entente ;
 - Responsabilités de la MRC de Lac-Saint-Jean-Est :
 - ↪ Assurer le versement de l'aide financière ;
 - ↪ Superviser de la gestion financière effectuée par l'OBNL ;
 - ↪ Inclure l'OBNL dans les démarches de planification du transport collectif ;
 - ↪ Assurer le lien entre le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'OBNL ;
 - ↪ Adopter par voie de résolution les tarifs applicables aux usagers du transport collectif ;
 - ↪ Conclure avec le ou les transporteurs, le ou les contrats nécessaires à l'exécution des services de transport collectif.
 - Responsabilités de l'OBNL :
 - ↪ Assurer la gestion courante des services de transport collectif en vertu du règlement d'organisation ;
 - ↪ Préparer en collaboration avec la MRC un cadre financier annuel ;
 - ↪ Assurer le service à la clientèle et procéder à la répartition des demandes ;

- ↳ Soutenir la MRC dans la conclusion d'éventuels contrats avec des transporteurs ;
- ↳ S'assurer auprès du ou des transporteurs du respect des obligations à leurs contrats ;
- ↳ Appliquer le mécanisme de traitement des plaintes ;
- ↳ Produire des états financiers ;
- ↳ Produire un rapport annuel d'activité ;
- ↳ Préparer les rapports demandés à la MRC par le MTMD ;
- ↳ Promouvoir les services en collaboration avec la MRC ;
- ↳ Détenir les polices d'assurance nécessaires.
- Étapes à prévoir pour la délégation de la gestion à un OBNL :
 1. Constitution de l'OBNL (si nécessaire) ou révision des règlements constitutifs d'un OBNL existant (si nécessaire)
 2. Identification des ressources à prévoir pour prendre en charge la gestion des services ;
 3. Soutien à l'OBNL dans la dotation des ressources nécessaires à effectuer les tâches de gestion (administration et répartition) ;
 4. Soutien à l'OBNL dans l'acquisition ou l'adaptation d'une solution technologique aux nouveaux services ;
 5. Conclusion d'une l'entente de service entre la MRC de Lac-Saint-Jean-Est et l'OBNL gestionnaire.

➤ Option 2 - Gestion des services par la MRC de Lac-Saint-Jean-Est

La gestion des services de transport collectif par la MRC de Lac-Saint-Jean-Est présente l'avantage de ne pas nécessiter d'entente de service avec un OBNL. De plus, elle simplifie l'intégration des services de transport adapté et de transport collectif puisque la MRC a déjà entrepris la prise en charge du service de transport adapté. Cependant, la MRC devrait se doter des ressources nécessaires afin d'effectuer l'ensemble des tâches de gestion.

À la différence d'un OBNL de gestion, la MRC de Lac-Saint-Jean-Est ne pourrait pas, en raison du cadre réglementaire, opérer elle-même des véhicules.

➤ Séparation des tâches d'exploitation et de gestion

Lorsque l'exploitation des services est effectuée par un transporteur privé, il est recommandé de séparer l'exécution des tâches de répartition et de service à la clientèle des tâches d'exploitation des véhicules afin d'éviter de placer le transporteur dans une situation de conflit d'intérêts entre l'augmentation de ses revenus d'exploitation et l'optimisation des courses. Ainsi, les bonnes pratiques en la matière suggèrent que, peu importe l'entité choisie pour effectuer les tâches de gestion, celle-ci soit aussi responsable effectuer les tâches de répartition, de service à la clientèle et de facturation.

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

On estime généralement que les coûts de gestion sont légèrement plus bas si ces tâches sont effectuées par un OBNL plutôt que par des employés d'une MRC. Les coûts présentés sont ceux estimés pour des tâches réalisées à l'interne de la MRC.

Les tâches de gestion incluent aussi celles d'un coordonnateur. Les coûts estimés pour cette ressource sont présentés à l'action 6.

Coûts annuels (estimations pour la deuxième année d'exploitation)	
<i>Administration</i>	30 000 \$
<i>Répartition</i>	75 000 \$

ACTION 6 – SE Doter d'un coordonnateur à la mobilité durable

MISE EN CONTEXTE

La mobilité durable des personnes est un sujet complexe touchant à plusieurs champs de compétence de la MRC et impliquant plusieurs acteurs du territoire. À l'interne, de nombreux départements et ressources sont impliqués dans les décisions ayant un impact sur la mobilité. À l'externe, plusieurs acteurs doivent être sollicités et arrimés dans la mise en œuvre du présent plan d'actions et de déploiement du transport collectif, de même que de futurs projets liés à la mobilité durable.

MOYENS

L'embauche d'une ressource consacrée au développement de la mobilité durable et à la planification des services de transport collectif permettrait à la MRC de planifier, de coordonner et de faire le suivi des différentes actions à entreprendre par les divers acteurs concernés.

➤ Responsabilités du coordonnateur en mobilité durable

- Assurer l'intégration entre l'aménagement du territoire et la mobilité des personnes ;
- Assurer une veille des programmes d'aide disponibles ;
- Animer et coordonner le comité de mobilité durable (voir Action 7) ;
- Entretenir et développer des relations étroites avec les organismes partenaires sur le territoire ;
- Siéger aux comités de mobilité à l'échelle régionale ;

- Planifier et gérer les projets de mobilité durable confiés par le conseil de la MRC ;
- Accompagner les municipalités locales dans le déploiement des mesures favorisant la mobilité durable ;
- Participer à la promotion, la sensibilisation et l'encouragement à la mobilité durable dans la MRC.

➤ Responsabilités spécifiques au transport collectif

- Mettre en œuvre le plan d'action et le plan de déploiement du service de transport collectif, en incluant les tâches identifiées dans le présent plan d'action ;
- Assurer la reddition de compte avec le MTMD ;
- Assurer l'adjudication et le suivi des contrats de transport ;
- Assurer le suivi des activités de gestion des services de transport collectif et adapté auprès de l'organisme qui en sera responsable, le cas échéant ;

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Le salaire du coordonnateur à la mobilité pourra être considéré dans les frais de fonctionnement relatif dans le cadre de l'aide financière du PADTC si les tâches effectuées par le coordonnateur sont associées à l'organisation ou à la coordination des services de transport collectif.

Coûts annuels (estimations)

Coordonnateur à la mobilité

Salaire annuel de 86 000 \$ + 25 %

110 000 \$

d'avantages sociaux

ACTION 7 – METTRE EN PLACE UN COMITÉ EN MOBILITÉ DURABLE

MISE EN CONTEXTE

Le présent plan d'action et l'offre de services de transport collectif qu'il soutient ont été conçus en concertation avec les acteurs clés du territoire afin de répondre aux besoins et attentes des différentes clientèles, ainsi qu'aux objectifs de la nouvelle vision stratégique de la MRC. L'établissement d'un mécanisme structuré de concertation permettrait d'obtenir des rétroactions constructives régulières du milieu sur l'appréciation des services déployés, favorisant ainsi une évolution en phase avec les préoccupations du milieu.



MOYENS

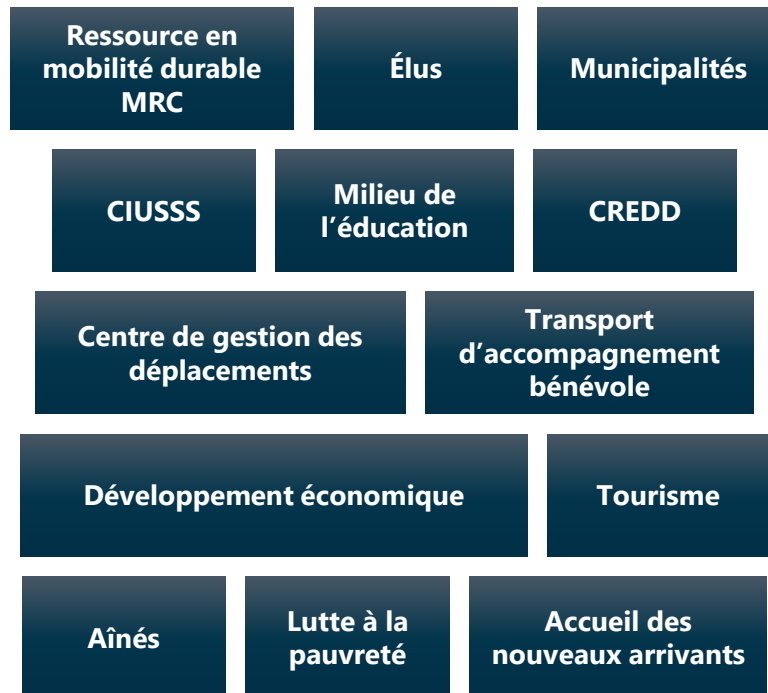
Dans cette perspective, il est recommandé de créer un comité de mobilité durable rassemblant les acteurs clés de la MRC.

➤ Responsabilités du comité en mobilité durable

- Assurer la continuité de la concertation établie dans le cadre de la démarche de planification ;
- Suivre la mise en œuvre des actions de développement du transport collectif ;
- Assurer l'intégration des besoins de mobilité des principales clientèles dans les activités de la MRC ;
- Assurer la collaboration des principaux partenaires dans les initiatives en lien avec la mobilité ;
- Favoriser l'implication des élus dans les décisions concernant la mobilité sur le territoire ;
- Assurer une meilleure prise en compte des préoccupations et enjeux relatifs à la mobilité durable dans les orientations et décisions de la MRC ;
- Stimuler la création de partenariats et de la participation du milieu au succès des solutions de mobilité durable.

➤ Composition du comité en mobilité durable

Le comité en mobilité durable pourrait être composé de délégués de divers milieux représentant les clientèles des services de transport, ainsi que de décideurs et de professionnels de la planification :



➤ Exemples

Plusieurs MRC se sont dotées d'une instance de concertation en lien avec la mobilité durable, notamment :

- La MRC de Portneuf : Table de concertation en mobilité durable de la MRC de Portneuf
- La MRC du Témiscamingue : Table de concertation du transport au Témiscamingue
- La MRC de Drummond : Comité de mobilité durable de la MRC de Drummond



ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Les activités relatives à cette action pourront être supervisées par le coordonnateur à la mobilité durable. Les coûts associés à cette ressource sont présentés à l'action 6.

ACTION 8 – COLLABORER RÉGIONALEMENT

MISE EN CONTEXTE

Les besoins de mobilité et l'organisation des services de transport collectif dépassent généralement les frontières administratives des MRC. La collaboration à l'échelle de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean permettrait de mieux répondre aux besoins des citoyens de la MRC.

La carte ci-dessous illustre les services de transport collectif offerts à proximité de la MRC de Lac-Saint-Jean-Est avec qui elle serait susceptible de collaborer.

MOYENS

➤ Évaluer la possibilité de collaborer avec l'UQAC pour la mise en œuvre d'une offre de service régulière entre Alma et Saguenay

Depuis l'hiver 2024, l'UQAC offre une navette gratuite entre Alma et son campus de Chicoutimi à l'intention des étudiants et des membres du personnel.

Entité municipale pouvant être admissible à une aide financière pour soutenir l'organisation d'un service de transport collectif, la MRC de Lac-Saint-Jean-Est pourrait collaborer à l'organisation de ce service répondant aux besoins du personnel et des étudiants de l'UQAC et, plus largement, des personnes désirant se rendre à Saguenay.

Puisque le transporteur Intercar est titulaire d'un permis de transport par autobus interurbain pour desservir, entre autres, Ville de Saguenay, Saint-Bruno et Alma, la MRC devrait, si elle

souhaite obtenir une aide financière dans le cadre du PADTC, se prévaloir du volet 3.1 « Maintien et amélioration des services existants de transport interurbain par autobus ». Grâce à cette aide financière, la MRC pourrait soutenir financièrement le transporteur Intercar dans la bonification du service actuel pour inclure des départs correspondants aux horaires des travailleurs et étudiants. L'aide financière accordée dans le cadre du Volet 3.1 peut s'élever jusqu'à 75 % des dépenses d'exploitation pour un maximum de 185 000 \$, et ce sans égard à l'achalandage du service.

La MRC pourrait aussi choisir de demander une aide financière dans le cadre du Volet 2 « Transport collectif régional » du PADTC. Dans ce cas, elle ne serait pas soumise à l'obligation de conclure une entente avec le transporteur Intercar et pourrait procéder à un processus d'approvisionnement régulier aux fins de l'exploitation de la desserte visée. Le volet 2 du PADTC permet aussi de financer 75 % des dépenses d'exploitation, ce montant est cependant plafonné à 18 \$ par déplacement réalisé.

Nonobstant le type d'aide financière obtenue, l'UQAC pourrait fournir une contribution qui compléterait en tout ou en partie l'aide financière obtenue grâce au PADTC.

➤ Développer la collaboration d'autres services de transport collectif, notamment pour permettre les déplacements vers les services de santé

• Service de transport interurbain d'Intercar

Lorsque possible, coordonner les horaires du taxibus et des routes flexibles avec les départs et les arrivées des services de transport interurbain d'Intercar. Les haltes (voir Action 2) permettraient aux usagers de bénéficier d'un lieu confortable où attendre lorsque les horaires proposés ne permettent pas un transfert direct.

Horaire actuel du service d'Intercar

- ↪ Direction Dolbeau : Arrivée à Alma 10h15, Départ d'Alma 17h45
- ↪ Direction Chicoutimi : Départ d'Alma 10h15, Arrivée à Alma 17h45

• Accès Transport (MRC Domaine-du-Roy)

Évaluer la possibilité d'ajouter un arrêt à Chambord à la route flexible du secteur Sud-Ouest pour permettre le transfert avec les services d'Accès Transport.

➤ Participer à la mobilisation régionale organisée par le Conseil régional en environnement du Saguenay-Lac-Saint-Jean

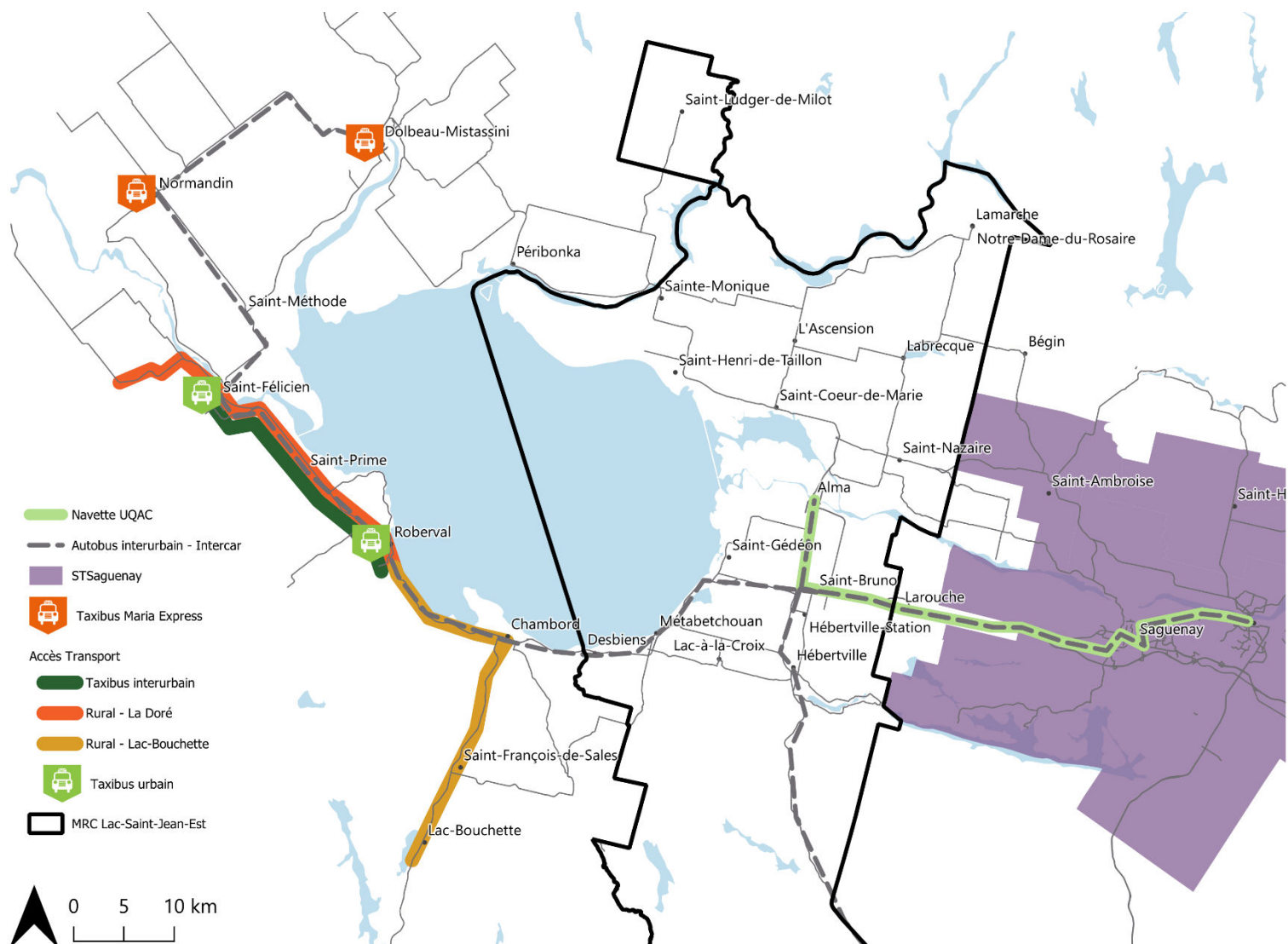
Depuis 2022, le Conseil de l'environnement du Saguenay-Lac-Saint-Jean (CREDD) mobilise les acteurs de la mobilité à développer une organisation régionale cohérente. Grâce à la tenue de deux forums et d'une activité de consultation, le CREDD a développé une proposition incluant plusieurs instances de concertation impliquant à la fois les élus, les acteurs

institutionnels et les organismes responsables de la gestion des services de transport collectif.

La MRC et Taxibus d'Alma y trouveront un lieu pour partager leur expertise et développer des projets visant l'amélioration et l'harmonisation des services.

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Les activités relatives à cette action pourront être réalisées par le coordonnateur à la mobilité durable. Les coûts associés à cette ressource sont présentés à l'action 6.



Services de transport collectifs offerts à proximité de la MRC de Lac-Saint-Jean-Est

AXE 3 - SOUTIEN À L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF



ACTION 9 – CONSTRUIRE UNE IMAGE DE MARQUE FORTE ET VISIBLE SUR LE TERRITOIRE

MISE EN CONTEXTE

Définir une image de marque forte et visible sur le territoire favorise la connaissance et la reconnaissance, par les citoyens, des services de transport collectif qui leur sont offerts sur le territoire. Taxibus Alma bénéficie déjà d'une notoriété auprès des acteurs du territoire et des usagers. Il pourrait être judicieux d'utiliser et de faire évoluer cette image de marque connue et respectée afin de différencier les deux types de services offerts, tout en favorisant le sentiment d'appartenance de tous les citoyens de la MRC.

MOYENS

➤ Dénomination

Deux volets doivent être pris en compte dans la dénomination du nouveau service de transport collectif : un nom rassembleur et évocateur pour désigner l'ensemble des services offerts sur le territoire et une stratégie de communication basée sur la différenciation nominale des deux types de service pour aider les citoyens à les distinguer (voir Action 1).

- **Nom des services offerts :** Le nom de l'ensemble des services offerts par la MRC doit favoriser l'adoption et le sentiment d'appartenance des futurs usagers émanant de l'ensemble des municipalités de la MRC. Pour ce faire, le recours à une firme de communication et à l'organisation d'un concours citoyen à l'échelle de la MRC avec, par exemple, la participation des écoles primaires et secondaires, sont à envisager.

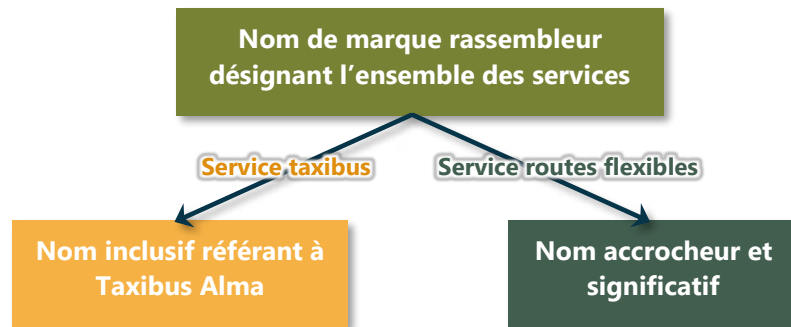
Pour rappel, voici les suggestions de noms recueillis lors du Forum de juin 2024.

- ↳ Transport « COOLL » - Transport Collectif du Lac
- ↳ Le TBM – Transport des Bleuets en Mouvement
- ↳ Écotransport – Un service qui tient la route
- ↳ TransMRC
- ↳ Osons Transport
- ↳ Palebus
- ↳ Embarque
- ↳ MRCMobile
- ↳ Ligne féérique
- ↳ Option transport +
- ↳ CollectiMax

- **La différenciation des types de services :** Le nom Taxibus Alma est fortement associé au modèle de service actuellement offert à Alma, soit un transport à la demande effectué à l'aide de voitures de type berline. Comme ce type de service se poursuivra à Alma, en plus de s'étendre vers deux municipalités voisines et potentiellement d'autres dans le futur, il est proposé de faire évoluer le nom Taxibus Alma, tout en conservant une certaine base référentielle.

Quant aux nouvelles routes flexibles directionnelles, il serait préférable qu'elles portent un nom différent afin d'éviter la confusion auprès d'usagers et de faciliter la stratégie de communication.

En résumé :



➤ Affichage

Une fois l'image de marque définie et renouvelée, elle pourra être utilisée aux fins d'une stratégie d'affichage visant à donner la meilleure visibilité possible à l'offre de services sur l'ensemble du territoire de la MRC.

- **Véhicules de transport collectif** : Apposer l'image de marque sur tous les véhicules utilisés aux services offre une vitrine par excellence aux services existants. Cette démarche implique de prévoir cette condition dans les ententes contractuelles avec le ou les exploitants retenus.
- **Îlots multimodaux, panneaux d'arrêt et abribus** : De la même manière, l'image de marque peut s'inscrire dans le territoire via les îlots multimodaux, les panneaux d'arrêts et les abribus arborant son effigie. Ces équipements, visibles en tout temps, rappellent aux citoyens l'existence et sa desserte à proximité de leur résidence et lieux de destination.
- **Haltes d'attente** : Afficher l'image de marque dans les haltes d'attente déterminées dans la ville d'Alma offrirait de la visibilité des services à la clientèle régulière de ces lieux,

tout en permettant aux usagers de mieux repérer ces haltes et de renforcer leur sentiment de légitimité d'utilisation de ces lieux pour fin d'attente.

- **Gare de bus interurbain et de train** : Ces lieux de transit fréquentés par des utilisateurs de mode de transport collectif pour les liaisons interurbaines offrent une excellente fenêtre de visibilité auprès de clientèles susceptibles d'être intéressées par une offre de service locale.

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coûts non récurrents (estimations)

Conception de l'image de marque	15 000 \$
Déploiement de l'image de marque	20 000 \$
Coût total (non récurrent)	35 000 \$

ACTION 10 – FAIRE CONNAÎTRE LES SERVICES

MISE EN CONTEXTE

La promotion d'un nouveau service de transport collectif est indispensable à l'adoption de celui-ci, de surcroît lorsqu'il s'agit d'un service de transport à la demande. En effet, ce type de service nécessite plus d'efforts de communication et de promotion pour transmettre efficacement les informations plus complexes à la clientèle, réduire les préjugés et mousser l'attractivité du service.

➤ Connaissance

D'abord, la méconnaissance des services et des infrastructures existantes représente la principale barrière à leur utilisation. Une diffusion claire des informations sur le service diminue les incertitudes et contribue à augmenter l'achalandage.

➤ Attitude positive

La promotion doit aussi contribuer à développer une attitude positive face aux services offerts, permettant d'en cultiver l'intérêt et l'attractivité. Elle doit mettre de l'avant une image de marque forte interpellant la fierté des citoyens.

➤ Passer à l'action

Enfin, pour maximiser son efficacité, la promotion doit inviter concrètement les citoyens à passer à l'action, étape la plus cruciale dans l'adoption de nouveaux comportements de mobilité.

MOYENS

La MRC, via son coordonnateur à la mobilité durable (voir Action 6), peut coordonner une campagne de communication et de promotion. Ce faisant, elle peut mettre à contribution ses ressources internes ou interpellier une firme de communication.

➤ Informations

Le fonctionnement des services de transport collectif, les fonctionnalités de la plateforme technologique, la localisation des arrêts, les horaires, les tarifs, le mode de réservation et les points de vente doivent être publicisés, de même que la localisation des équipements disponibles (ex. : abribus, support à vélo). Le langage utilisé doit être clair et simple à comprendre, la typographie facile à lire et l'organisation du texte cohérente.

Voici quelques éléments clés à considérer :

- Pour toute publication, respecter les critères d'accessibilité universelle ;
- Regrouper l'ensemble des informations sur un même site internet ;
- Assurer que chaque municipalité publie l'information nécessaire et un lien vers le site internet du transport collectif ;
- Diversifier les sources d'informations : site internet, réseaux sociaux, radios, journaux locaux et dépliants papier pour les organismes communautaires, les institutions de santé et

d'enseignement, les employeurs et les organisations touristiques ;

- Diversifier les modes de diffusion : écrit, audio, vidéo (ex. : vidéo promotionnel de Taxibus Alma) ;



- Formater les données sur les services sous la forme de GTFS-Flex, permettant de les intégrer dans Google Map et de fournir l'information des possibilités d'itinéraires en transport collectif ;
- Présenter visuellement les arrêts sur une carte du territoire dans laquelle les îlots multimodaux et les arrêts bénéficiant d'équipements associés (abribus, bancs, supports à vélo) sont clairement identifiés ;
- Schématiser les différents types de services (Taxibus et routes flexibles) pour soutenir la compréhension des types de services disponibles par municipalité ;
- Présenter les horaires d'une façon simple et intuitive à comprendre ;
- Nommer les routes flexibles de façon évocatrice.

➤ Promotion

Tant la publicité dans les médias que les activités promotionnelles en personne auprès des clientèles clés doivent être mises en œuvre afin de joindre le plus grand bassin de citoyen possible et d'interagir directement auprès des usagers potentiels. En plus d'informer les citoyens sur les services et faire rayonner l'image de marque, la promotion doit faire l'éloge des avantages du service comme l'accessibilité, la facilité d'utilisation, le faible coût par rapport à d'autres options, les impacts positifs sur la santé, l'environnement, etc. Pour ce faire, prévoir différents types d'activités ludiques et stimulantes:

- Diffuser des publicités accrocheuses à la radio, dans les journaux locaux et les réseaux sociaux adaptés à la clientèle visée ;
- Organiser une journée de lancement officiel des nouveaux services avec invitation des élus et de l'ensemble des acteurs ayant participé au processus de consultation du présent plan d'action ;
- Poursuivre la tenue d'un kiosque d'information au Cégep et aux Centres de formation professionnelle dans les moments clés comme la rentrée scolaire. Assurer une animation ludique et prévoir un concours, des partenariats avec des commanditaires pour des bons de réduction ou des gratuités à offrir pour attirer les jeunes au kiosque ;
- Tenir un même type de kiosque ou réaliser des séances d'information dans les écoles secondaires, selon le format préféré par le centre de services scolaire ;
- Tenir un kiosque d'information adapté aux clientèles présentes dans les grands événements et festivals de la MRC,

dans des activités phares des organismes communautaires et dans les centres d'achats ;

- Aller à la rencontre des organismes, institutions, grands employeurs et résidences pour les personnes âgées du territoire afin de présenter les services et répondre aux questions ;
- Inciter au partage de photos et d'expériences par les usagers sur les réseaux sociaux.



Conseillers de la Véloroute Desjardins,
Source : Véloroute des Bleuets

➤ Encouragement

Offrir des moyens concrets d'essayer les services permet de créer une brèche dans les habitudes de transport et dans les préjugés associés au transport collectif en général, et au transport à la demande par de petits véhicules en particulier. Plusieurs moyens peuvent être utilisés pour encourager les citoyens de la MRC à essayer les services de transport collectif :

- **Profiter des opportunités offertes par les ruptures d'habitudes** : Un déménagement, l'entrée aux études supérieures ou un changement d'emploi sont des événements qui offrent une fenêtre d'opportunité pour inciter à l'essai du transport collectif puisqu'ils demandent aux individus de reconsidérer leur trajet.

Offrir aux nouveaux résidents une trousse de bienvenue comprenant l'information sur les services de transport collectif et un laissez-passer mensuel gratuit, de même que la gratuité en septembre aux étudiants permet non seulement d'essayer le service, mais de créer le chemin vers de nouvelles habitudes.

- **Soutenir l'accompagnement personnalisé auprès des clientèles vulnérables** : En collaboration avec les organismes du territoire, encourager l'accompagnement personnalisé des personnes défavorisées, marginalisées, des nouveaux arrivants et des personnes âgées, afin de démystifier concrètement l'utilisation de ces services et de leur faire vivre une expérience positive. Fournir la gratuité aux accompagnants dans ce contexte (personnes-ressources des organismes).

- **Proposer un programme de fidélisation au transport collectif aux employeurs du territoire :** Attribuer un rabais intéressant sur les titres de transport figure parmi les incitatifs les plus efficaces de transfert modal vers le transport collectif. Un programme de fidélisation au transport collectif donne accès aux employeurs à des laissez-passer mensuels à prix réduit pour leurs employés. L'employeur peut aussi appliquer un rabais supplémentaire. Stratégie gagnant-gagnant, la mise en place de ce type de programme corporatif revêt le potentiel d'augmenter les revenus en provenance des usagers, l'achalandage et, incidemment, les montants associés aux aides gouvernementales. Pour les employeurs, elle démontre son engagement à réduire les GES, constitue une mesure d'attractivité, réduit la pression sur le stationnement et représente un coût modéré puisque le montant investi dans ce cadre est fiscalement déductible à 200 % au Québec.
- **Profiter des journées et mois thématiques :** [Le Défi sans auto solo](#) | [defisansauto](#), la journée mondiale sans ma voiture, le jour de la Terre ou autre journée thématique locale représentent de belles occasions de mettre de l'avant les services de transport collectif de la MRC. Profiter de ces moments pour mousser la promotion des services, réaliser un concours, offrir la gratuité, encourager le partage de photos et d'expériences positives par les usagers sur les réseaux sociaux, etc.
- **Montrer par l'exemple :** Encourager à l'interne les employés municipaux et de la MRC à utiliser les services de transport collectif pour se rendre au travail.

Exemples de programmes de fidélisation destinés aux employeurs :

« Mon travail me transporte » de la RÉGIM

L'abonne BUS Travailleur du Réseau de Transport de la Capitale

Boulobus de la Société de transport de Sherbrooke

Programme de transport collectif pour les entreprises de la MRC d'Arthabaska

➤ Pérennisation de la campagne de promotion

Pour assurer une adoption durable et croissante des services de transport collectif, il est crucial de maintenir, dans la durée, des activités de promotion adaptées. Ces activités permettent de conserver l'intérêt du public, en ajustant progressivement les efforts de communication pour répondre aux changements dans les habitudes de déplacement et les attentes des usagers. Une stratégie à long terme contribuera à renforcer la notoriété du service, à encourager son utilisation récurrente et à attirer de nouveaux usagers.

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Le *Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable (MobilisActions)* permet de financer des projets concernant l'élaboration, la réalisation et la diffusion d'activités de sensibilisation, d'information, de promotion et de mobilisation de la mobilité durable des personnes et des marchandises. Pour l'année financière 2024-2025, l'appel de projets a pris fin le 30 avril 2024. Aucun autre appel à projets n'est annoncé.

Coûts (estimations)	
Stratégie de communication & de promotion (Non-récurrent) <i>Conception & exécution (1re année)</i>	60 000 \$
Stratégie de communication & de promotion (Annuel) <i>Exécution des activités en continu</i>	10 000 \$

ACTION 11 – RECOURIR À UNE PLATEFORME TECHNOLOGIQUE ADAPTÉE AUX SERVICES À GÉRER

MISE EN CONTEXTE

Les plateformes technologiques permettent d'assister les organismes dans la gestion des services de transport collectif et adapté. Pour les gestionnaires et les chauffeurs, elles permettent de :

- Connaître en temps réel le positionnement des véhicules affectés aux services ;
- Faciliter la gestion des titres et des réservations ;
- Générer des statistiques détaillées et mesurer la performance du service en fonction des indicateurs désirés par la MRC ;
- Répartir de manière optimale les courses associées aux services de transport à la demande.

Pour les usagers, le recours à une plateforme technologique procure les avantages suivants :

- Faciliter l'accès aux informations relatives aux services et la planification des déplacements en fonction des modalités des services de transport ;
- Permettre les réservations des déplacements en ligne ou via une application ;
- Faciliter l'accès aux titres de transport, notamment par le biais de l'achat en ligne et le renouvellement de titres mensuels ;
- Suivre en temps réel les véhicules et mieux prévoir leurs déplacements.

Actuellement, l'organisme Taxibus Alma cherche à implanter une nouvelle plateforme technologique qui lui permettra de gérer les services qu'elle offre sur le territoire de la ville.

MOYENS

Le gestionnaire unique des services de transport collectif sur le territoire de la MRC de Lac-Saint-Jean-Est devra se doter d'une plateforme technologique qui lui permettra de gérer des services de taxibus ainsi que des services offerts dans un modèle de route flexible.

Les éléments suivants devront être considérés dans la sélection de la plateforme technologique afin de s'assurer qu'elle est adaptée aux modalités de service :

- Configuration de service en fonction de corridors, de zones territoriales et de contraintes d'embarquement et de débarquement ;
- Possibilité d'effectuer des jumelages d'usagers ;
- Gestion des transferts entre les différents services ;
- Gestion de services porte-à-porte ;
- Identification de points d'arrêt et de points de transfert ;
- Paramétrage de la flotte de véhicules en fonction de la capacité, des heures de disponibilité et des lieux d'ancrage ;
- Gestion des flottes non dédiées (taxis) ;

- Fourniture d’une interface pour les usagers et pour les chauffeurs ;
- Possibilité d’utiliser l’autorépartition ou d’intervenir manuellement dans la répartition des courses ;
- Fourniture des informations en temps réel pour les usagers, les chauffeurs et les gestionnaires ;
- Création de rapports permettant la reddition de compte au PADTC et le suivi d’indicateurs de performance ;
- Compatibilité avec le format GTFS ou GTFS-flex ;
- Desserte des secteurs éloignés et leur incidence sur les temps de réservation ;
- Gestion des zones à faible couverture en absence de couverture cellulaire.

En outre, la Loi sur l’accès aux documents des organismes publics et sur la **protection des renseignements personnels** fait porter d’importantes responsabilités à la MRC de Lac-Saint-Jean-Est quant à la gestion des renseignements personnels qui se transposent aux organismes gestionnaires des services de transport qu’elle organise. Ainsi, la MRC devra veiller à ce que la plateforme technologique sélectionnée soit conforme aux dispositions légales et réglementaires applicables au Québec à cet effet.

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Les coûts associés à la mise en place d’une solution technologique varient grandement en fonction du fournisseur et des fonctionnalités choisies.

Plusieurs programmes d’aide financière permettent de soutenir le déploiement et les frais d’utilisation d’une plateforme technologique spécialisée en transport. Le *Programme d’aide aux nouvelles mobilités (NOMO)* du MTMD propose notamment une aide financière pour réaliser une étude de faisabilité préalable à l’implantation d’une solution technologique ainsi qu’une aide financière pour mettre en place un projet pilote d’implantation d’une solution technologique. Pour l’année financière 2024-2025, l’appel à projets a pris fin le 15 mars 2024, aucun autre appel à projets n’est prévu.

Les charges associées à l’utilisation de cette plateforme font aussi partie des dépenses admissibles au PADTC.

Coûts annuels (estimations)

Solution technologique

Coût d’utilisation estimés pour les services de ligne flexibles et l’extension du taxibus

30 000 \$

ACTION 12 – ÉLABORER UNE STRATÉGIE DE FINANCEMENT

MISE EN CONTEXTE

Il est reconnu que les services de transport collectif, même ceux exploités dans des contextes facilitants tels que dans des milieux à haute densité ou sur des corridors très achalandés, ne s'autofinancent que très rarement. Les dépenses encourues sont habituellement couvertes par des programmes gouvernementaux d'aide financière et diverses contributions municipales.

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Les estimations financières font état des coûts associés aux actions proposées. Les charges négligeables ou de natures marginales eu égard aux ordres de grandeur des dépenses afférentes au projet sont considérées à titre de contingence globale. Un montant de 40 000 \$ a été budgété afin de retenir les services de natures juridiques et professionnels éventuellement nécessaires à la rédaction des contrats et règlements ainsi qu'à la réalisation d'autres activités utiles au démarrage des services proposés. Considérant que les taxes nettes payables dépendent de la nature des entités qui les engagent, tous les montants sont présentés hors taxes.

➤ Prévisions financières

Les estimations financières sont présentées sous forme de budget sur deux ans et considèrent un accroissement de l'achalandage au fil du temps.

➤ Scénarios d'aide financière

En date du mois d'août 2025, les modalités du Programme d'aide financière au développement du transport collectif (PADTC) applicables à l'année 2025 n'ont pas encore été annoncées. Ainsi, il n'est pas possible de prévoir avec certitude l'aide financière que la MRC de Lac-Saint-Jean pourrait recevoir pour soutenir le développement de services de transport collectif.

Les modalités du programme venu à échéance en mars 2025 proposent une aide financière fondée sur une enveloppe « Maintien », basée sur l'aide financière versée en 2019 et sur une enveloppe « Développement » offrant 13,50\$ par déplacement supplémentaire effectué par rapport à 2021.

Pour les nouveaux bénéficiaires, le PADTC prévoit que l'aide financière accordée la première année correspond à 75 % des dépenses de gestion et d'exploitation. L'année suivante, l'enveloppe « Maintien » correspond à ce montant et l'enveloppe « Développement » est établie à hauteur de 13,50\$ par déplacement supplémentaire réalisé par rapport à la première année. Le MTMD, qui gère le PADTC, a indiqué qu'il considérerait la MRC de Lac-Saint-Jean-Est à titre de nouveau bénéficiaire.

Afin de maximiser l'aide financière accordée dans l'enveloppe « Maintien » dès la deuxième année d'opération, il est supposé que l'ensemble de l'offre soit mis en service au cours de l'année 2026.

Attention ! Il est à noter que les estimations de l'aide financière à recevoir reposent sur les modalités d'un programme échu qui n'a pas été renouvelé et sont présentées à titre indicatif seulement. La publication du programme couvrant la période de mise en œuvre des services et la confirmation du traitement des nouveaux bénéficiaires par le MTMD permettront de confirmer la meilleure stratégie de financement à adopter. De plus, les estimations financières pour des services à la demande sont basées sur des estimations d'achalandage qui pourraient varier de manière importante selon plusieurs paramètres comme la promotion, les technologies utilisées, le délai de réservation, la qualité du service, etc.

➤ Hypothèses de calcul

Les estimations financières ont été élaborées en fonction des hypothèses suivantes :

- **Coûts d'exploitation** : L'évaluation des coûts d'exploitation des routes flexibles est basée sur les tarifs au taximètre établis par le Gouvernement du Québec. Les coûts d'exploitation de l'extension des services de taxibus sont calculés au prorata de la population des municipalités de Saint-Nazaire et Saint-Bruno et des coûts du service de taxibus pour l'année 2023.
- **Proportion des courses réalisées** : La première année de mise en service des routes flexibles, il est estimé que 20 % des départs seront effectués. Cette proportion est augmentée à 33 % pour la deuxième année.
- **Contribution des usagers** : La contribution des usagers est calculée en assumant que le tarif moyen payé par les usagers est de 5 \$ par déplacement.

- **Taxibus dans la ville d'Alma** : Les estimations financières excluent le financement à prévoir pour les services offerts dans la ville d'Alma. Cependant, à titre indicatif, l'annexe 1 présente des estimations financières pour Taxibus Alma dans une situation de statu quo où la ville conserve la responsabilité d'organiser et de gérer ses services.
- **Intégration des services avec le Taxibus de Ville d'Alma** : L'annexe 1 présente aussi des estimations financières pour un scénario où la MRC prend la responsabilité de l'organisation et de la gestion de l'ensemble des services offerts sur son territoire (incluant ceux de Ville d'Alma.)

STRATÉGIE DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE

Selon le scénario avéré, le PADTC serait susceptible de financer une part importante des dépenses récurrentes prévues. D'autres sources de revenus pourraient être sollicitées pour soutenir le développement des services de transport collectif.

➤ Quote-part municipale

Les MRC complètent généralement le financement de leurs services de transport collectif par le biais d'une quote-part municipale. Différents mécanismes de répartition de la quote-part existent, le mécanisme choisi peut-être fixé dans le cadre du règlement déclarant la compétence de la MRC en transport collectif.

- **Poids démographique** : La répartition de la quote-part s'effectue en fonction du nombre d'habitants par municipalité. Ce mécanisme est simple et prévisible, mais ne tient pas compte de la population saisonnière.
- **Richesse foncière uniformisée (RFU)** : La répartition de la quote-part s'effectue selon la capacité des municipalités à

générer des revenus de taxes. Son calcul est simple et prévisible, mais désavantage les municipalités à forte richesse foncière.

- **Utilisation réelle des services :** La répartition de la quote-part s'effectue selon la provenance de l'achalandage des services de transport collectif. Elle est généralement corrélée au niveau de service. De plus, elle nécessite des statistiques précises d'utilisation.
- **Niveau de service déployé dans chaque municipalité :** Cette stratégie permet d'apparier le niveau de service offert dans chaque municipalité à la contribution de cette dernière. Elle nécessite des données précises sur les dépenses et les revenus et peut nécessiter des ajustements en fonction de l'évolution des services.

➤ **Taxe sur l'immatriculation**

Toute MRC ayant déclaré sa compétence en la matière de transport collectif peut, depuis peu, moyennant l'adoption d'un règlement à cet effet et une entente préalable avec la SAAQ, bénéficier du produit d'une taxe prélevée par cette dernière lors de l'immatriculation ou du renouvellement de l'immatriculation des véhicules de promenade immatriculés par les résidents du territoire sur lequel la MRC a compétence.

Avec environ 39 000 véhicules de promenade immatriculés dans la MRC, advenant la volonté de prélever une taxe de 20 \$, il serait possible de générer, avant les frais administratifs, un montant annuel de 780 000 \$.

Les MRC doivent signifier leurs intentions à la SAAQ avant le 15 mars d'une année donnée afin que le prélèvement débute à compter de l'année civile suivante. Des frais de mise en place (non récurrents) de la taxe de 202 000 \$ sont exigés par la SAAQ.

Plusieurs MRC peuvent se regrouper pour assumer ensemble ces frais. La SAAQ impose aussi des frais de gestion correspondant à 2 % des sommes prélevées.

➤ **Taxe foncière spécifique**

Cette taxation spécifique peut prendre la forme d'une taxe foncière dédiée spécifiquement au transport des personnes. Les municipalités pourraient utiliser les revenus de cette taxe pour financer des projets locaux et pour contribuer au financement de projets régionaux.

➤ **Partenariats institutionnels ou privés**

Quelques services de transport municipaux financent une partie de leurs activités grâce à la collaboration de partenaires institutionnels ou privés. Cette option s'avère particulièrement intéressante pour la MRC dans l'optique où plusieurs grands employeurs du territoire pourraient la soutenir financièrement en échange d'une desserte particulière de leurs usagers, clientèles ou employés. Pour les partenaires, il s'agit d'un bon moyen pour confirmer leur engagement dans le développement durable.

Ainsi, les entreprises locales et les institutions telles que le Collège d'Alma et le CIUSSS du Saguenay-Lac-Saint-Jean pourraient s'engager à acquérir des lots de titres mensuels pour leurs employés et ainsi contribuer au financement du service mis en place.

➤ **Autres programmes d'aide financière**

Des programmes d'aide financière associés au Plan climat et au Projet Signature Innovation pourraient participer à financer des investissements non récurrents et à diminuer la contribution de la MRC.

CALENDRIER DE DÉPLOIEMENT

Le calendrier de déploiement ci-dessous présente les étapes de mise en œuvre de l’offre de service telle que proposée à l’Action 1. Il considère la volonté de la MRC de mettre en oeuvre rapidement l’offre de service. Cependant, pour concrétiser sa volonté, la MRC devra faire preuve de diligence dans les étapes à réaliser d’ici à cette date.

	An 1												An 2			
	Mois												Trimestres			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4
1. Embauche d'un/une coordonnateur/trice à la mobilité durable																
1.1 - Rédaction & publication d'une offre d'emploi détaillée																
1.2 - Embauche/affectation d'un coordonnateur à la mobilité durable																
1.3 - Préparation des activités de formation utiles en fonction du profil et des antécédents professionnels du candidat engagé																
2. Déclaration de compétence de la MRC																
2.1 - Adoption d'une résolution d'intention mentionnant les municipalités locales à l'égard desquelles la MRC entend exercer la compétence en matière de transport collectif																
2.2 - Transmission d'une copie certifiée conforme de cette résolution d'intention, par courrier recommandé, à chacune des municipalités locales																
2.3 - Attente d'éventuels avis des municipalités locales énonçant les conséquences pour elles de cette perte de compétence																
2.4 - Adoption du règlement déclarant la compétence de la MRC en matière de transport collectif de personnes à l'égard de l'ensemble de son territoire																
3. Confirmation des modalités de service																
3.1 - Définition des modalités exactes des services à mettre en place																
4. Élaboration d'un règlement d'organisation du transport collectif																
4.1 - Rédaction d'un projet de règlement d'organisation décrivant les services prévus																
4.2 - Dépôt d'un avis de motion du projet de règlement																
4.3 - Adoption du règlement d'organisation des services																
5. Gestion des services par un OBNL (si applicable)																
5.1 - Constitution d'un nouvel OBNL ou révision de la gouvernance et des documents d'un OBNL existant (si applicable)																
5.2 - Élaboration et conclusion d'une entente de service avec l'OBNL																
5.3 - Embauche et formation des ressources nécessaires à la gestion des services (administration, répartition) - à prévoir peu importe l'entité gestionnaire choisie																

	An 1												An 2			
	Mois												Trimestres			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4
7. Financement des services																
7.1 - Identification des partenariats institutionnels																
7.2 - Discussions et négociations des partenariats institutionnels																
7.3 - Signature des ententes de partenariat																
7.4 - Demandes d'aides financières au PADTC																
8. Élaboration d'une stratégie de communication																
8.1 - Demande d'aide financière																
8.2 - Évaluation de l'opportunité de concevoir et/ou de mettre en œuvre avec ses ressources propres tout ou partie de la campagne de communication et de promotion																
8.3 - Conception de la campagne de communication et de promotion (en interne ou à l'externe) (image de marque modernisée, promotion,)																
8.4 - Exécution de la campagne de communication et de promotion																
8.5 - Déploiement de l'image de marque modernisée sur les différents supports																
9. Élaboration d'une politique de service																
9.1 - Élaboration & adoption d'une politique de service																
9.2 - Mise en vigueur de la politique de service																
10. Fixation des tarifs des services																
10.1 - Élaboration de la grille tarifaire																
10.2 - Fixation des tarifs par résolution																
10.3 - Publication dans un journal d'une copie certifiée conforme de la résolution																
10.4 - Prise en effet de la tarification																
11. Déploiement d'infrastructures et les équipements complémentaires au transport collectif																
11.1 - Élaboration du guide d'aménagement des arrêts et des îlots multimodaux																
11.2 - Détermination, en partenariat avec les municipalités locales, des emplacements où les équipements devront être installés et les modalités d'entretien de ceux-ci																
11.3 - Obtention des soumissions pour l'achat et l'installation des équipements																
11.4 - Demandes d'aides financières aux immobilisations																
11.5 - Achat et installation des équipements																

	Mois												Trimestres			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4
12. Mise en place d'un comité de mobilité durable																
12.1 - Identification de la gouvernance, des membres et du mandat du comité de mobilité durable																
12.2 - Participation du comité de mobilité durable à la planification de la mobilité																
13. Impartition de la prestation du service																
13.1 - Établissement d'une stratégie d'approvisionnement																
13.2 - Exécution de la stratégie d'approvisionnement																
13.3 - Octroi du/des contrat(s) pour la prestation de service																
13.4 - Transmission d'une copie du/des contrat(s) au ministre																
13.5 - Accompagnement du fournisseur choisi dans la mise en place du service																
14. Élaboration d'une stratégie d'affichage																
14.1 - Design et conception des panneaux d'arrêt																
14.2 - Ententes avec les propriétaires concernés (particuliers, municipalités, instances gouvernementales) quant à l'emplacement des panneaux																
14.3 - Commande des panneaux d'arrêt																
14.4 - Production des panneaux d'arrêt																
14.5 - Installation des panneaux d'arrêt																
15. Démarrage du service																
Démarrage																