



**Les milieux ruraux et périurbains
face au défi de la mobilité durable**
L'amélioration des transports sur la Côte-de-Beaupré
et l'Île d'Orléans

Essai-laboratoire

Morgane Bouësseau,
Jean-Nicolas Denis,
Loïc Pourpoint &
Edouard Proulx

Maîtrise en aménagement du territoire et développement régional
M.ATDR

Québec, Canada

**Les milieux ruraux et périurbains
face au défi de la mobilité durable**
L'amélioration des transports sur la Côte-de-Beaupré
et l'Île d'Orléans

Essai-laboratoire

Morgane Bouësseau,
Jean-Nicolas Denis,
Loïc Pourpoint &
Edouard Proulx

Sous la direction de :

Dominic Villeneuve, directeur de recherche

Remerciements

Nous tenons à remercier chaleureusement notre directeur d’essai-laboratoire, Dominic Villeneuve, pour son dévouement, sa disponibilité et son partage de connaissances en transport. Une mention particulière à sa passion pour les enjeux de mobilité et à sa bonne humeur contagieuse.

Nous tenons également à remercier Matthieu Tremblay de PLUMobile pour sa collaboration et son enthousiasme envers notre essai-laboratoire.

Merci aussi au Département de géographie de l’Université Laval et sa directrice, Marie-Hélène Vandersmissen, pour le traitement des données de l’Enquête Origine-Destination 2017.

Finalement, un remerciement tout spécial à tous les acteurs de la Côte-de-Beaupré et de l’Île d’Orléans qui ont pris le temps de discuter avec nous des enjeux de mobilité au sein de leur territoire. Ces échanges furent très éclairants pour nous.

*Si vous voulez faire de la mise en scène, n'achetez pas
d'auto. Prenez le métro, l'autobus, ou allez à pied.
Observez de près les gens qui vous entourent.*

- Fritz Lang, artiste et cinéaste (1890 – 1976)

Remerciements	2
Table des figures	6
Introduction.....	9
Présentation de l’essai-laboratoire et de ses objectifs.....	9
Présentation de la méthodologie	10
La Côte-de-Beaupré et l’Île d’Orléans, des territoires entre ruralité et périurbanité	13
La mobilité durable et le droit à la mobilité, la définition d’enjeux clés	15
Les objectifs gouvernementaux et régionaux en matière de mobilité durable	20
1. Le service de transport collectif des territoires à l’étude	25
1.1. La responsabilité du transport collectif dans la région.....	25
1.2. La présentation de l’organisme de transport collectif « PLUMobile »	26
1.3 L’identification des acteurs du transport collectif sur la Côte-de-Beaupré et l’Île d’Orléans	32
1.4. La présentation des usagers de PLUMobile.....	35
2. Le portrait de la mobilité sur les territoires à l’étude	44
2.1. Méthodologie.....	44
2.2. La dépendance automobile	45
2.3. Les motifs de déplacements	47
2.4. La mobilité des plus vulnérables	54
2.5. La mobilité selon la période de la journée.....	56
2.6. La mobilité périurbaine et la mobilité rurale.....	57
3. Les obstacles à l’utilisation du transport collectif sur la Côte-de-Beaupré et l’Île d’Orléans	61
3.1. Un service de transport collectif axé sur les déplacements unidirectionnels des navetteurs	61
3.2. Des besoins alternatifs non comblés	63
3.3. Un potentiel inexploré pour les déplacements internes	66
4. Les enjeux de financement du transport collectif.....	70

4.1. Étude du programme actuel de financement de l’offre de transport collectif sur les territoires à l’étude (PADTC)	70
4.2. Le financement du transport collectif au Québec	80
4.3. Le financement du transport collectif en Ontario	84
4.4. Le financement du transport collectif en Colombie-Britannique, une stratégie différente pour le développement du transport collectif	88
4.5. Une comparaison entre trois provinces canadiennes sur le financement du transport collectif ...	94
4.6. Le concept de communauté tarifaire.....	96
5. Des recommandations pour l’amélioration du transport collectif sur la Côte-de-Beaupré et l’Île d’Orléans	102
5.1. Une amélioration de l’offre pour les déplacements internes.....	102
5.2. Une simplification de la mobilité durable	105
5.3. Une concertation entre les acteurs pour une meilleure prise en compte des besoins.....	111
5.4. Une nouvelle approche pour un meilleur financement du transport collectif et de la mobilité durable	115
Conclusion	122
Références	125
Annexes	136
Annexe 1 – Sondage réalisé par l’équipe de l’essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022	136
Annexe 2 – Guide d’entretien pour les élu-es	141
Annexe 3 – Guide d’entretien pour les employeurs	144
Annexe 4 – Guide d’entretien pour les acteurs communautaires	146
Annexe 5 – Horaires PLUMobile, Bus Québec Desjardins	148
Annexe 6 – Horaires PLUMobile Express Sainte-Foy	149

Table des figures

Figure 1 : Présentation de la méthodologie (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022).....	12
Figure 2 : L'écosystème des transports (Source : Ministère des Transports du Québec (MTQ) & Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification, 2018, p.7)	16
Figure 3 : Carte des trajets offerts par PLUMobile (Source : PLUMobile).....	31
Figure 4 : L'évolution des mentions de « PLUMobile » dans la presse écrite de 2010 à 2021	32
Figure 5 : Les différents acteurs du transport collectif et de la mobilité durable dans les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)	33
Figure 6 : Revenus des répondants (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)	36
Figure 7 : Nombre de véhicules par ménage (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)	36
Figure 8 : Motif de déplacement des répondants (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022).	36
Figure 9 : Municipalité de résidence des répondants (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)	36
Figure 10 : Mode de déplacement jusqu'à l'arrêt répondants (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)	37
Figure 11 : Perception du trajet (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)	37
Figure 12 : Mode de déplacements pour les autres trajets (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022).....	38
Figure 13 : Thématique abordée pour l'amélioration du service (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)	38
Figure 14 : Municipalité de résidence des répondants (Source : Mobili-T, 2018, p.6)	39
Figure 16 : Fréquence d'utilisation des services de PLUMobile (Source : Mobili-T, 2018, p.9)	40
Figure 15 : Profil d'âge des répondants (Source: Mobili-T, 2018, p.8).....	40
Figure 17 : Autres services de transport en commun utilisés (Source : Mobili-T, 2018, p.20)	41
Figure 18 : Motifs de déplacements avec PLUMobile (Source: Mobili-T, 2018, p.21).....	41
Figure 19 : Titre de transport utilisé (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022, p.22).....	41
Figure 20 : Raison d'utilisation des services de PLUMobile (Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022, p.24)	41
Figure 21 : Satisfaction par rapport à divers éléments du service PLUMobile (Source: Mobili-T, 2018,p.25)	42
Figure 22 : Moyen de connaissance de PLUMobile (Source : Mobili-T,2018,p.28)	43

Figure 23 : Part modale des déplacements pour la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (2017) (MTQ, 2019)	46
Figure 24 : Part modale des déplacements pour l'ensemble de la CMQ (2017) (Source : MTQ, 2019b) ...	46
Figure 25 : Part modale du motif travail pour la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (2017) (Source : MTQ, 2019b)	48
Figure 26 : Part modale du motif travail pour l'ensemble de la CMQ (2017) (Source : MTQ, 2019b).....	48
Figure 27 : Part modale du motif étude pour la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (2017) (Source : MTQ, 2019b)	50
Figure 28 : Part modale du motif étude pour l'ensemble de la CMQ (2017) (Source : MTQ, 2019b)	50
Figure 29 : Part modale du motif loisirs pour la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (2017) (Source : MTQ, 2019b)	51
Figure 30 : Part modale du motif loisirs pour l'ensemble de la CMQ (2017) (Source : MTQ, 2019b).....	51
Figure 31 : Part modale du motif magasinage pour la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (2017) (Source : MTQ, 2019b).....	52
Figure 32 : Part modale du motif magasinage pour l'ensemble de la CMQ (2017) (Source : MTQ, 2019b)	52
Figure 33 : Part modale du motif santé pour la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (2017) (Source : MTQ, 2019b)	53
Figure 34 : Part modale du motif santé pour l'ensemble de la CMQ (2017) (Source : MTQ, 2019b)	53
Figure 35 : Part modale des jeunes et des aînés sur la Côte-de-Beaupré (Source : MTQ, 2019b)	55
Figure 36 : Part modale des jeunes et des aînés sur l'Île d'Orléans (2017) (Source : MTQ, 2019b)	55
Figure 37 : Carte représentant les municipalités de la Côte-de-Beaupré et leurs pourcentages de déplacements réalisés vers la Côte-de-Beaupré (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022, selon les données du MTQ, 2019b)	58
Figure 38 : Carte représentant les municipalités de la Côte-de-Beaupré et leurs pourcentages de déplacements réalisés vers Québec (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022, selon les données du MTQ, 2019b)	58
Figure 39 : Le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile (Source: Vivre en Ville, 2013)	68
Figure 40 : Le cercle vertueux de la mobilité durable (Source : Vivre en Ville, 2013).....	68
Figure 41 : Évolution des investissements globaux pour les années 2003 – 2028 (Source : STM, 2018, p. 36)	84
Figure 42 : Dépenses et investissements du ministère des Transports en 2019-2020 dans des actifs immobilisés, par fonction, en millions de \$ (Source : BRF, 2019, p. 6)	86

Figure 43 : Dépenses d'immobilisation pour le transport en commun, en milliards de \$ (Source : BRF, 2019, p. 13).....	87
Figure 44 : Évolution du transport collectif Colombie-Britannique (Source : Office of the Auditor General of British Columbia, 2013).....	89
Tableau 1 : L'approche classique en transport vs. l'approche de mobilité durable (Vivre en Ville, 2018) .	17
Tableau 2 : Évolution du nombre de personnes transportées par PLUMobile (2008-2017) (Source : Développement Côte-de-Beaupré, PALÉE 2019-2021, p. 61).....	30
Tableau 3 : Tableau des parts modales par secteur (Source : MTQ, 2019b)	47
Tableau 4 : Les motifs de déplacements par secteur (Source : MTQ, 2019b)	47
Tableau 5 : Part modale selon les périodes de la journée pour l'Île d'Orléans (Source : MTQ, 2019b)	56
Tableau 6 : Part modale selon les périodes de la journée pour la Côte-de-Beaupré (Source : MTQ, 2019b)	56
Tableau 7 : Pourcentage de déplacements selon l'origine et la destination (Source : MTQ, 2019b).....	57
Tableau 8 : Pourcentage de déplacements selon l'origine et la destination, pour le motif travail (Source : MTQ, 2019b).....	59
Tableau 9 : Lieux de déplacements pour motif autre que le travail pour l'Île d'Orléans (Source : MTQ, 2019b)	65
Tableau 10 : Lieux de déplacements pour motif autre que le travail pour la Côte-de-Beaupré (Source : MTQ, 2019b)	65
Tableau 11 : Exemple d'acteurs pouvant être réunis pour la table de concertation sur la mobilité durable (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022.....	112

Introduction

Le caractère à la fois rural et périurbain des MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans constitue un défi de taille pour l'implantation du transport collectif. Le développement de ce territoire linéaire a façonné une culture de l'automobile qui est aujourd'hui bien ancrée. Cette réalité vient se heurter à l'objectif de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) de doubler la part modale du transport en commun d'ici 2031. Notre équipe d'essai-laboratoire s'est donc penchée sur les enjeux liés à la mobilité durable au sein de ces territoires.

Présentation de l'essai-laboratoire et de ses objectifs

L'objectif général de l'essai-laboratoire est de proposer des solutions réalistes mais ambitieuses afin d'améliorer l'offre de service en transport collectif pour mieux répondre aux besoins des populations des MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans.

Les objectifs de notre essai sont les suivants :

- Se familiariser avec le concept de mobilité durable et explorer les aspects spécifiques aux régions rurales et périurbaines;
- Se familiariser avec les méthodes d'analyse de données issues d'enquêtes origine-destination;
- Identifier les acteurs et les enjeux liés au transport collectif pour ces deux MRC;
- Imaginer des scénarios d'aménagement pour améliorer l'offre de transport collectif dans ces MRC;
- Explorer les possibilités d'établissement d'une communauté tarifaire afin d'uniformiser les tarifs et l'interopérabilité entre les divers fournisseurs de services de transport collectifs de la Communauté métropolitaine de Québec;
- Avoir une meilleure compréhension de la dynamique territoriale des territoires étudiés;
- Réaliser des visites sur le terrain, utiles pour une meilleure appropriation du sujet, notamment les distances de trajet, le confort, les temps de déplacement et la satisfaction liés à l'usage du transport collectif;
- Établir un contact direct avec les résidents lors de ces visites afin de mieux comprendre les enjeux du transport en commun pour les usagers;
- Effectuer des recherches scientifiques qui permettraient de mieux cerner le contexte des déplacements ruraux;

- Déterminer les différents enjeux de mobilité auxquels font face les territoires étudiés et proposer des solutions viables pour l'amélioration du transport collectif.

Dans le cadre de cette recherche, nous avons été motivés par la volonté de la Communauté métropolitaine de Québec de doubler la part modale du transport collectif sur le territoire de la MRC d'ici 2031, par rapport aux résultats de l'Enquête Origine-Destination (Enquête OD) de 2011 (Communauté métropolitaine de Québec, 2013). Dans son *Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire*, la CMQ exprime aussi le souhait de doubler l'offre de service de transport en commun, de doubler la part modale du vélo, puis de favoriser des réaménagements permettant un partage plus équitable entre la voiture et les autres modes de transports moins polluants (*ibid.*). Ces objectifs sont cohérents avec ceux mentionnés par le gouvernement du Québec dans sa *Politique de mobilité durable – 2030*, puis réitérés récemment dans son *Plan pour une économie verte 2030* : on y parle notamment de diminuer l'usage de la voiture en solo et d'augmenter la part modale du transport actif (Ministère des Transports du Québec (MTQ) & Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification, 2018).

Dans cette optique, nous nous sommes interrogés sur les possibilités pour les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans de répondre à ces objectifs gouvernementaux. Plusieurs questionnements ont guidé notre recherche : nous nous sommes demandé comment répondre au défi de la mobilité durable dans des territoires ruraux et périurbains de faible densité, et comment favoriser un transfert modal vers le transport collectif dans des territoires présentant une forte dépendance à l'automobile. En ce sens, nous nous sommes questionnés sur les solutions qui pourraient être mises en place pour améliorer l'offre de transport collectif actuelle.

Présentation de la méthodologie

Pour répondre à ces interrogations, nous nous sommes dans un premier temps aventurés à bord du bus PLUMobile, l'opérateur de transport collectif, pour découvrir les territoires à l'étude, apprécier le service offert et rencontrer les usagers. Ce fut l'occasion de leur demander de remplir un sondage pour nous familiariser avec la clientèle du transport collectif de la Côte-de-Beaupré et du transport adapté de l'Île d'Orléans (annexe 1). Pour cela, nous avons réalisé en amont un questionnaire à l'intention des usagers, dans le but d'en apprendre davantage sur leurs caractéristiques socio-démographiques, sur leurs habitudes de déplacement, sur leurs perceptions du transport collectif et sur leur satisfaction à l'égard des services proposés par PLUMobile. Malheureusement, en raison de l'annonce de nouvelles restrictions liées

à la pandémie, nous n'avons pas pu distribuer largement notre sondage. Notre échantillon est par conséquent très limité. Cependant, nous avons eu accès aux résultats d'un sondage réalisé en 2017 par la firme Mobili-T (Mobili-T, 2018), que nous nous sommes procuré grâce à la collaboration de PLUMobile. Ainsi, nous avons pu analyser ces données pour obtenir un portrait plus complet des usagers du service de transport collectif.

Par ailleurs, pour brosser un portrait de la mobilité sur le territoire de la Côte-de-Beaupré et de l'île d'Orléans, nous avons analysé en profondeur les données issues de l'Enquête Origine-Destination de 2017 (Ministère des Transports du Québec (MTQ), 2019b). Pour compléter ces études quantitatives de la mobilité des résidents, nous avons rencontré des acteurs clés du milieu qui nous ont permis de bonifier notre compréhension des différents enjeux et d'identifier des défis auxquels répondre. Dans cette optique, nous avons préparé un guide d'entretien, puis réalisé des entrevues avec trois catégories d'acteurs : des acteurs du milieu communautaire, des employeurs et des élus. Chaque entrevue a été retranscrite avec soin dans un verbatim et analysée. La majorité des données recueillies ont été anonymisées, sauf pour les élus locaux qui ont accepté d'être cités. De ce fait, notre rapport sera ponctué de citations issues de ces discussions. La plupart des noms mentionnés sont donc fictifs, à l'exception de ceux des élus.

Enfin, afin de mieux comprendre les enjeux du transport collectif en territoire rural et périurbain, nous avons réalisé plusieurs recherches documentaires. Une revue de presse et une analyse des documents de planification nous a permis, dans un premier temps, d'affiner notre compréhension du milieu, d'approfondir la gouvernance des territoires à l'étude et d'identifier des acteurs clés. Dans un second temps, nous nous sommes concentrés sur les enjeux de financement en territoire rural et périurbain. Pour cela nous avons analysé le programme québécois d'aide au développement du transport collectif (PADTC), nous avons étudié le financement du transport collectif dans les autres provinces canadiennes, puis nous avons réalisé une recherche documentaire sur les différents exemples de communauté tarifaire à travers le monde, dans l'optique d'explorer les possibilités d'établissement d'une telle organisation au sein de la grande région métropolitaine de Québec.

Grâce à ces différentes recherches et analyses, nous avons pu formuler des recommandations réalistes et ambitieuses, qui répondent aux différentes problématiques soulevées et qui favorisent la mobilité durable sur le territoire des deux MRC. L'objectif était de développer des solutions permettant de répondre aux objectifs des MRC en matière de report modal. Ce rapport a pour but de présenter en détails les résultats de notre recherche : le diagnostic du territoire et de la mobilité que nous avons réalisé, les défis et les

problématiques que nous avons identifiées, les enjeux de financement que nous avons étudiés et les recommandations que nous proposons.

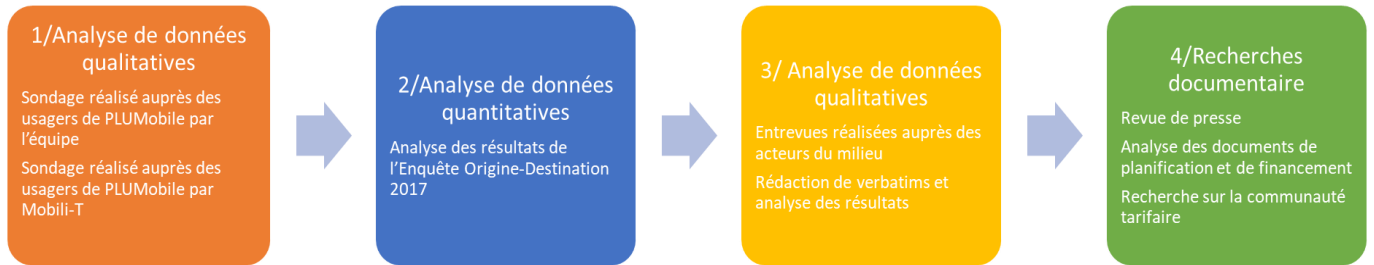


Figure 1 : Présentation de la méthodologie (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)

La Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans, des territoires entre ruralité et périurbanité

Il convient d'abord de présenter un peu plus en détails les territoires étudiés dans le cadre de notre essai-laboratoire, à savoir la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans.

La Côte-de-Beaupré – un territoire, deux réalités

Depuis la Nouvelle-France, la Côte-de-Beaupré s'est transformée progressivement, notamment par l'évolution de ses moyens de transport. Ce territoire a été colonisé au départ par voie maritime. À partir de 1683, la construction de l'avenue Royale favorise un développement linéaire de la région. La construction et le transport de marchandises par bateau restent d'importantes activités économiques jusqu'au début du 20^e siècle. En 1889, le transport ferroviaire accélère l'essor des activités touristiques. Après 1930, l'utilisation croissante de l'automobile mène à l'aménagement du boulevard Sainte-Anne dans les années 1950 (Buteau, 2006). Depuis, plusieurs commerces et d'importantes industries s'y installent.

Aujourd'hui, la région se déploie le long du fleuve Saint-Laurent sur une superficie de 4 851 km², incluant neuf municipalités dans un territoire allant du périurbain au rural (Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec, s. d.). Plus de 30 000 personnes y résident (*ibid.*). La croissance et l'urbanisation ont surtout lieu à l'ouest, à proximité de Québec, où une hausse de 35 % de la population entre 2006 et 2031 était prévue (MRC de la Côte-de-Beaupré, 2013).

Il convient d'emblée de se poser la question de l'identité rurale ou périurbaine de la Côte-de-Beaupré. Ce territoire se caractérise par une configuration linéaire s'étalant d'est en ouest sur une quarantaine de kilomètres. Ce faisant, elle présente différentes réalités. Les municipalités situées à l'ouest sont aisément qualifiées de périurbaines, tandis que celles situées à l'est présentent un caractère plus rural. Ainsi, les enjeux de mobilité diffèrent pour un habitant de Boischatel comparativement à un habitant de Saint-Tite-des-Caps. Des inégalités peuvent donc être constatées quant à l'accessibilité au transport collectif sur le territoire. Une intervenante du milieu s'est exprimée sur cette situation :

Il y a des inégalités entre l'est puis l'ouest. C'est très très frappant. L'ouest, Boischatel, vraiment plus au niveau urbain. Beaucoup plus desservi, plus d'argent. Donc ils ont des navettes avec PLUMobile, ils ont le même accès au RTC aussi. Après ça, plus on s'en va vers l'est, moins il y a de transport – Cécile, intervenante dans un OBNL de la Côte-de-Beaupré.

L'Île d'Orléans – la ruralité insulaire

L'Île d'Orléans a été colonisée en 1535, puis s'est développée principalement autour de l'agriculture. À partir de 1661, elle est divisée en plusieurs paroisses qui correspondent aux municipalités présentes aujourd'hui (MRC de L'Île-d'Orléans, 2015). Les déplacements à l'intérieur de l'Île demeurent longtemps difficiles : ce n'est qu'en 1774 que la construction du Chemin Royal qui enserrait l'Île s'achève, reliant ainsi toutes les paroisses de l'Île d'Orléans (Ministère de la Culture et des Communications, 2017). En 1830, la route du Mitan permettant de traverser l'Île du nord au sud, est inaugurée. De par son insularité, les connexions entre l'Île d'Orléans et Québec restent limitées. Cependant, à partir de 1855, une traversée quotidienne du fleuve pour se rendre à Québec devient possible, avec l'arrivée d'un bateau à vapeur (MRC de L'Île-d'Orléans, 2015). Enfin, cette situation d'isolement s'achève avec la construction du Pont Taschereau en 1935 (*ibid.*). L'arrivée de cette infrastructure opère alors un véritable bouleversement dans la vie des résidents. Seule connexion avec le reste du territoire, son état reste une préoccupation majeure pour les insulaires (*ibid.*).

Aujourd'hui, l'Île présente un caractère rural, et repose essentiellement sur des activités agricoles et récréotouristiques. Son patrimoine bâti et son cadre paysager en font une destination touristique majeure. L'Île se déploie sur 195 km², ce qui lui confère le statut de plus petite MRC de la province (*ibid.*). Elle se compose de six municipalités dispersées autour du Chemin Royal. Près de 7500 personnes y résident (Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec, 2022). La MRC connaît une légère hausse de sa population, mais celle-ci semble s'être stabilisée (MRC de L'Île-d'Orléans, 2015). Les municipalités situées à l'ouest du territoire, près du pont, sont les plus peuplées.

En somme, l'Île d'Orléans est un milieu insulaire, rural et peu dense, ce qui constitue un véritable défi pour l'implantation du transport collectif. De plus, certaines municipalités connaissent un isolement important, notamment celles situées à l'extrémité est de l'Île, comme Saint-François-de-l'Île-d'Orléans. Une représentante d'un OBNL de l'Île d'Orléans souligne les difficultés liées à ce secteur, notamment en ce qui a trait à sa desserte par le transport collectif :

Bah c'est sûr que c'est pas grand l'Île d'Orléans mais il y a quand même 60 et quelques kilomètres pour le tour. Mais c'est sûr que je dirais, tu sais les clients qui sont à Saint-François sont beaucoup plus isolés qu'à Saint-Pierre par exemple. Saint-Pierre, c'est plus facile. Il y a des stationnements aussi pour les gens qui prennent PLUMobile, par exemple à l'église. Tu sais il y a comme, euh, c'est plus organisé. Saint-François ça commence à être vraiment plus difficile – Valérie, représentante d'un OBNL de l'Île d'Orléans.

La mobilité durable et le droit à la mobilité, la définition d'enjeux clés

La mobilité durable

Il convient dans un premier temps de présenter plus en détail le concept clé qui a motivé et guidé notre recherche : celui de mobilité durable. Ce concept s'appuie notamment sur des aspects sociaux. Banister (Banister, 2008) définit la mobilité durable ainsi : elle pourrait être assimilée à la capacité d'un individu à répondre à des besoins de proximité en fonction de temps et de distances optimales. Elle serait alors favorisée par une forme urbaine qui met en avant le rôle du citoyen dans la ville, notamment en favorisant des services de proximité au sein des quartiers. Les villes devraient donc être plus à taille humaine afin d'avoir de meilleures interconnexions entre les services et ce dans un espace moins étalé. Il est question de réaliser des aménagements urbains et logistiques où l'individu ne serait plus dépendant de la voiture pour ses déplacements. Il faut alors réduire les temps de déplacement et les distances, tout en prenant en compte les notions de confort, de santé et de sécurité des individus (*ibid.*).

La mobilité durable nécessite la collaboration des citoyens, des planificateurs de la ville, des ingénieurs afin d'avoir un milieu de vie optimal pour les citoyens. L'accessibilité aux services ou aux activités serait donc ici une composante essentielle de cette mobilité, puisqu'elle conditionnerait les déplacements de chacun. Le transport collectif servirait ici de moyen pour répondre à des besoins, tout en étant complémentaire au transport actif. Les dimensions sociales et environnementales devraient être considérées davantage lors de nos prises de décision en transport (*ibid.*).

Un transfert modal consiste à délaisser la voiture au profit d'alternatives moins néfastes pour l'environnement ou sur qualité de vie des personnes, tels que les transports actif et collectif. En effet, il s'agit ici d'entamer ce transfert au niveau des populations. Pour ce faire, il est donc nécessaire de se pencher sur des composantes plus précises et ayant des liens directs avec la dynamique sociale de déplacement (Banister, 2008). Il sera donc question de réaliser de nouveaux aménagements au niveau des infrastructures afin d'offrir des alternatives réalistes aux personnes ayant des besoins de déplacement spécifiques à leurs milieux. Une meilleure acceptabilité sociale devrait être recherchée afin que le concept de mobilité durable puisse être mieux compris et adopté par les populations (*ibid.*).

La figure 2 indique bien la dynamique liée à la mobilité durable. Plusieurs composantes sont ici interconnectées afin de répondre aux besoins des usagers, soient les personnes et les entreprises. Les enjeux économiques, environnementaux et sociaux doivent évidemment être pris en compte, sans

hiérarchie entre ces enjeux, puisqu'ils composent le biotope de la mobilité (Ministère des Transports du Québec (MTQ) & Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification, 2018).

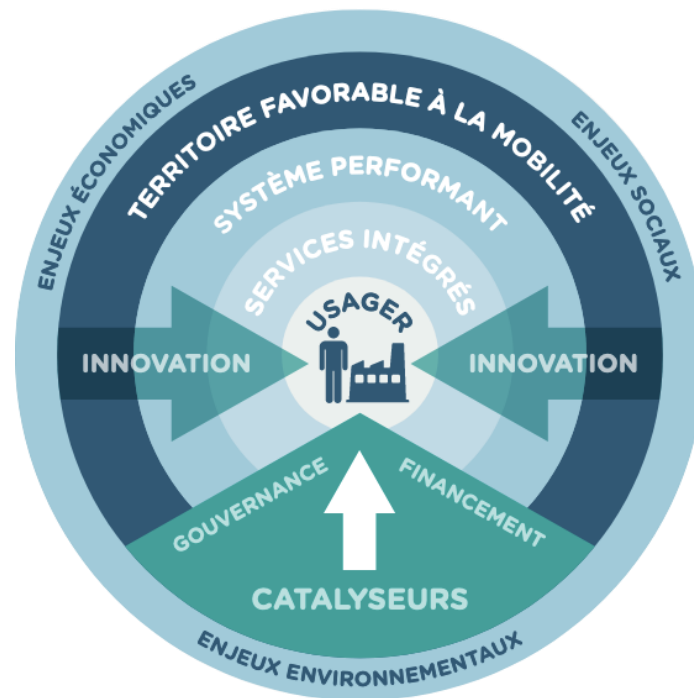


Figure 2 : L'écosystème des transports (Source : Ministère des Transports du Québec (MTQ) & Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification, 2018, p.7)

Les acteurs politiques joueront un rôle majeur dans cette dynamique. Leurs décisions influenceront la vitesse de déploiement de pratiques de mobilité durable. En effet l'adoption d'un plan de développement urbain et les montants débloqués par les programmes d'aide au financement pourraient accélérer les processus ou alors les entraver. De plus, les acteurs économiques telles que les entreprises peuvent également participer à un plus grand développement de la mobilité durable, notamment grâce à des taxes comme le versement mobilité qui sera abordé en détails plus tard.

Il serait également pertinent d'établir quelques nuances entre l'approche classique en transport et la mobilité durable. Le transport classique pourrait être assimilé à un modèle basé sur une planification et une gestion des services sur un macro-territoire. En effet, il s'agit ici davantage de mobiliser des ressources tant humaines que financières afin d'atteindre le plus haut niveau de performance pour le déploiement des services (Bourdages & Champagne, 2012). Il concerne aussi plus les déplacements motorisés au lieu des transports actifs, ce qui se démarque dans la gouvernance classique de ce modèle. Il est important de mentionner que la congestion est un aspect de la circulation routière qui doit être résolu. En effet, la

fluidité optimale des véhicules est recherchée, et ce peu importe leur fonction (personnel, commercial...). La circulation routière est donc au centre des préoccupations pour le transport classique et bénéficie d'une attention particulière.

Le tableau 1 indique les caractéristiques propres à chaque approche. Celles-ci permettent de mieux comprendre les subtilités qui séparent ces deux modèles mais qui restent malgré tout complémentaires. Les composantes de la mobilité durable ici énoncées devraient donc être considérées, comme notre analyse de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans le démontrera par la suite.

APPROCHE CLASSIQUE EN TRANSPORT	MOBILITÉ DURABLE
Distance/temps	Proximité/accessibilité
Centré sur les véhicules (privés et collectifs) et les déplacements physiques	Centré sur l'accessibilité et les dimensions sociales
Modèle de gestion de l'offre et la demande	Modèle de réduction des déplacements en automobile
Dépendance aux solutions techniques	Solutions éthiques et sociales
Rue vue comme un corridor de transport	Rue vue comme un espace de vie (circulation, habitat, socialisation, consommation, etc.)
Déplacements comme un mal nécessaire (demande dérivée)	Déplacements comme une valeur ajoutée (p. ex., exercice physique, faire les courses)
Centré sur la circulation routière	Centré sur le déplacement des personnes
Centré sur le transport motorisé	Inclusif à tous les modes de transports (y compris les modes non motorisés/plus lents)
Prévision de la circulation routière (ingénieurs)	Vision plus intégrée de la ville (urbanisme)
Processus de planification des transports	Intégration de la planification du territoire urbain (urbanisme) et des transports (ingénieurs)
Changement modal (modes de transport)	Changement culturel (attitude citoyenne)
Changement d'habitudes minimal	Changements radicaux et systémiques des habitudes
Évaluation des coûts économiques	Analyses des coûts indirects et cumulatifs (p. ex., environnementaux et sociaux)

Tableau 1 : L'approche classique en transport vs. l'approche de mobilité durable (Vivre en Ville, 2018)

La mobilité durable est une pierre angulaire du transport contemporain. Celle-ci reflète bien les enjeux environnementaux et sociaux auxquels l'humanité fait face dans un contexte actuel. Dans une perspective

de développement durable, son intégration dans les plans d'aménagement et de développement du territoire est donc essentielle.

Dans le cadre de notre recherche, les aspects théoriques de la mobilité durable nous ont aidés dans l'identification des enjeux et problèmes liés aux deux territoires. En effet, ce type de mobilité souffre de certains manques et rencontre des obstacles à sa mise en pratique. Ce contexte particulier sera donc abordé dans la suite de ce rapport.

Le droit à la mobilité

Le droit à la mobilité est un concept ambiguë provenant simultanément des sciences sociales et du milieu juridique (Gallez, 2022), mais qui mériterait d'être mieux défini. Il découle en bonne partie des réflexions des années 1960 concernant l'accès aux aménités des milieux urbains (emplois, services, lieux de socialisation, etc.). En ce sens, on peut aussi le relier à l'idée du droit à la ville, développée notamment par Henri Lefebvre (Lefebvre, 1968; cité dans Gallez, 2022). Pour assurer un libre accès à la ville pour tous et toutes, il faudrait (notamment) favoriser la capacité de déplacements des personnes, peu importe leur niveau de revenu, mais aussi leur situation personnelle (capacités cognitives ou physiques, genre, statut social, etc.) (Accès Transports Viabiles, s. d.; Gallez, 2022).

Certains auteurs vont encore plus loin en présentant le droit à la mobilité comme étant nécessaire à la vie démocratique : les citoyens et citoyennes devant être en mesure de se déplacer aisément pour participer aux activités de la cité ou de la société (Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ), 2005). Finalement, nous pouvons considérer le droit à la mobilité comme étant un *droit-créance*, soit quelque chose que l'État ou la société se doit de rendre accessible aux individus (par une intervention positive), par exemple par l'amélioration du transport en collectif ou par une tarification adaptée aux usagers (Gay, 2004; Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP), 2013).

D'un autre côté, plusieurs auteurs parlent du droit à la mobilité en faisant référence au droit international, notamment au droit universel à la libre circulation inscrit dans la Déclaration des droits de l'homme de 1948. C'est cette confusion entre le droit de vivre où on veut, puis le droit de pouvoir se déplacer aisément pour réaliser ses projets de vie qui semble être à la source de l'ambiguïté marquant le concept (Gallez, 2022).

Dans le cadre de cette recherche, il nous apparaît pertinent de bien circonscrire le concept du droit à la mobilité à son aspect *déplacement au sein de la ville et capacité pour tous et toutes de pouvoir réaliser ses projets de vie*. Dans une telle perspective, nous pouvons interpréter le droit à la mobilité comme étant nécessaire pour que d'autres droits puissent s'exprimer par extension, comme le rappelle notamment l'organisme Accès Transport Viable :

Accès transports viabiles enracine ses actions de défense des droits des usagères et usagers des transports collectif et actif en concevant la mobilité comme un droit fondamental, dont dépend l'exercice d'autres droits fondamentaux, notamment le droit au travail, le droit au logement, le droit à la santé, le droit à l'éducation, le droit à la libre association, etc. (Accès Transports Viabiles, s. d.)

Les objectifs gouvernementaux et régionaux en matière de mobilité durable

Les grandes orientations du gouvernement du Québec en matière de mobilité durable se reflètent dans les documents de planification de la Communauté métropolitaine de Québec (échelle suprarégionale), puis sont ensuite reprises directement par les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans (échelle régionale).

Les grandes orientations gouvernementales

Le gouvernement du Québec adoptait en 2018, par l'entremise du Ministère des Transports du Québec (nommé à ce moment-là Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports), sa *Politique de mobilité durable – 2030 : Transporter le Québec vers la modernité*. Une des cibles qui est mise de l'avant dans ce document est l'objectif d'offrir à « 70% de la population québécoise [un] accès à au moins quatre services de mobilité durable », les « transports collectifs, l'auto et le vélopartage, la marche, le taxi et les services de traversier » étant les modes de transport nommés comme des solutions intéressantes à envisager (Ministère des Transports du Québec (MTQ) & Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification, 2018, p. 11).

Une deuxième cible de la *Politique* est de permettre une « diminution de 20% de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale », dans le but de favoriser une mobilité sur le territoire québécois ayant une empreinte carbone beaucoup plus faible (*ibid.*, p.13). Selon le gouvernement du Québec, ce changement de culture est déjà en train de se faire, puis culminera en 2030 grâce à la promotion du transport collectif, à une meilleure planification du territoire (notamment pour favoriser une densification des milieux urbains), puis par des efforts de promotions visant l'adoption de comportements différents (*ibid.*).

Une troisième cible qui semble pertinente à notre sujet d'étude est celle qui vise à permettre une « réduction de 20% des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017) » (*ibid.*, p.15). Pour y parvenir, d'ici 2030, la *Politique* veut privilégier la mise en place d'alternatives plus durables et économiques dans le domaine de la mobilité, notamment des « services de mobilité à la demande » (*ibid.*, p.15).

Le gouvernement du Québec a récemment réitéré ces positions, en 2020, dans son *Plan pour une économie verte 2030 - Politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques -*

Gagnant pour le Québec. Gagnant pour la planète. Le gouvernement y considère à nouveau comme étant nécessaire de repenser l'aménagement de notre territoire pour y favoriser des milieux de vie plus sobres, notamment en améliorant l'offre en transport collectif, en faisant la promotion des déplacements actifs (comme le vélo ou la marche) ou par une plus grande densification des milieux de vie. Le gouvernement s'engage aussi à mieux soutenir les municipalités pour l'atteinte de ces objectifs :

Un accompagnement sera offert aux municipalités pour les appuyer dans la détermination des solutions de réduction d'émissions de gaz à effet de serre qu'elles peuvent mettre en place sur leur territoire, effectuer le suivi des résultats et les orienter vers les programmes appropriés. Le gouvernement appuiera aussi les municipalités dans le développement de milieux de vie sobres en carbone (Gouvernement du Québec, 2020, p. 42).

Le gouvernement y affirme aussi vouloir favoriser l'électrification des transports notamment par la réalisation de projets de tramways ou de trains légers, ou en favorisant l'acquisition d'autobus électriques (*ibid.*). Il réaffirme aussi l'importance de réduire l'utilisation de la voiture en solo, puis il s'engage à soutenir le développement des transports collectifs (*ibid.*). Finalement, le *Plan pour une économie verte* remet aussi de l'avant l'approche *Réduire, Transférer et Améliorer* reconnue internationalement et qui était déjà présente dans la *Politique de mobilité durable* (*ibid.*, p. 42) :

Réduire les déplacements motorisés et les distances à parcourir par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports;

Transférer les déplacements vers des moyens de transport consommant moins d'énergie et à plus faibles émissions de gaz à effet de serre, comme le transport collectif ou actif;

Améliorer l'efficacité des véhicules en réduisant leurs émissions de gaz à effet de serre, notamment par l'électrification, tout en réduisant le coût des déplacements et en augmentant la sécurité.

Les objectifs de la Communauté métropolitaine de Québec

À l'échelle suprarégionale, la CMQ mettait de l'avant des cibles similaires dès 2013 dans son *Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire – Bâtir 2031: structurer, attirer, durer* (PMAD).

La CMQ vise notamment à doubler les parts modales du transport en commun sur son territoire d'ici 2031. Plus spécifiquement, pour ce qui est des « parts modales du transport en commun des trois MRC du territoire de la Communauté vers l'agglomération de Québec [incluant les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans], elles devront doubler les parts modales obtenues par rapport à l'enquête Origine-Destination 2011 » (Communauté métropolitaine de Québec, 2013, p. 32).

La CMQ affirme aussi qu'il serait nécessaire que l'offre de service de transport en commun sur son territoire soit doublée (calculée en heures de service par habitant), que « la vitesse commerciale du transport en commun à haut niveau de service » augmente de 10% d'ici 2031 (notamment par l'aménagement de voie réservée et de feux de circulation priorisant le transport en commun), puis que la part modale associée aux transports actifs augmente de 13% à 15%, notamment en augmentant considérablement les déplacements en vélo (*ibid.*, p. 32).

Concernant précisément les MRC de la Côte-de-Beaupré (pôle de Boischatel) et de l'Île d'Orléans (pôle de Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans), la CMQ émet comme cible la mise en place d'une « ligne de transport en commun de moyenne fréquence » et un réaménagement du milieu « favorisant le transport en commun et le transport actif, à pied et à vélo, ainsi qu'un partage équitable entre ces modes et la voiture » (*ibid.*, p. 19).

Finalement, la CMQ rappelle que la région métropolitaine fait piètre figure pour ce qui concerne la part modale du transport commun, qui n'est que de 10,2%, par rapport à 21,4% pour la région métropolitaine de Montréal (*ibid.*, p. 138).

Les objectifs de la MRC de la Côte-de-Beaupré

Selon la MRC de la Côte-de-Beaupré, dans son *Schéma d'aménagement et de développement durable* adopté en 2013, une augmentation des besoins en mobilité est à prévoir pour les motifs des services et des loisirs (surtout à l'est et au centre du territoire), ainsi que pour le motif du travail (surtout à l'ouest du territoire)(MRC de la Côte-de-Beaupré, 2013, p. 107). C'est en ayant en tête ce constat que la MRC rappelle que « la Communauté métropolitaine de Québec demande aux trois MRC de son territoire de doubler, d'ici 2031, leur part modale du transport collectif résultant de l'enquête origine-destination de 2011 » (*ibid.*, p. 108).

De plus, la MRC fait aussi remarquer qu'en facilitant l'utilisation du réseau routier pour accéder à la ville de Québec, c'est un « incitatif puissant à l'usage de l'automobile » qu'on a créé par le passé (*ibid.*, p. 112). Cette situation est fort problématique, car du « point de vue du développement et de la mobilité durables, ces constats présagent [...] d'un cycle vicieux de dépendance toujours plus grande à l'automobile », qu'il faudrait casser en privilégiant l'amélioration de l'offre de transport collectif (*ibid.*, p. 113):

Une intervention publique stratégique en matière de transport collectif doit permettre d'augmenter la proportion du transport collectif et actif dans la part des déplacements actuels, principalement en ce qui concerne les nouveaux déplacements. Plus précisément, il s'agit moins de remplacer l'automobile que d'offrir une alternative à l'achat et à l'utilisation d'une deuxième automobile.

Ce développement de la mobilité des citoyens de la Côte-de-Beaupré doit aussi se faire sans perdre de vue l'importance des déplacements se faisant à l'intérieur du territoire de la MRC :

*Pour ce faire, la MRC et les partenaires doivent répondre aux besoins fondamentaux des résidents qui, pour une grande partie, se déplacent vers les pôles attractifs de la ville de Québec. La MRC doit également faire valoir ses multiples pôles attractifs et développer des partenariats avec ses partenaires afin de faire de la mobilité intérieure à la MRC un enjeu de durabilité. Autrement dit, si les déplacements interrégionaux sont appelés à croître significativement dans les prochaines années, **les déplacements intrarégionaux devront être tout autant considérés**, puisqu'ils seront déterminants dans la vision du développement durable. Celle-ci prend forme dans une offre d'un transport collectif et adapté respectueuse des principes du développement durable (*ibid.*, p. 113, emphase ajoutée par les auteurs).*

La MRC veut atteindre ces objectifs notamment en optimisant son offre de transport collectif et en améliorant la visibilité du service auprès de ses citoyens (*ibid.*, p. 115). De plus, elle demande l'aide des paliers de gouvernements supérieurs pour l'aider à mieux financer l'offre de transport collectif (*ibid.*, p. 116).

Les objectifs de la MRC de l'Île d'Orléans

De son côté, la MRC de l'Île d'Orléans a identifié ses objectifs en matière de mobilité durable dans son *Schéma d'aménagement révisé*, dont la dernière modification date de 2015. Dans ce domaine, la MRC explique qu'elle souhaite « doubler la part modale du transport en commun obtenue par l'enquête Origine-Destination 2011 » (MRC de L'Île-d'Orléans, 2015, p. 96).

Pour y parvenir, la MRC prévoit continuer d'avoir recours aux services de PLUMobile, comme elle le fait déjà. Elle voudrait faire connaître davantage le service aux citoyens de son territoire, puis que l'offre soit améliorée (par exemple en étant en opération 7 jours par semaine) (*ibid.*). La MRC voudrait aussi favoriser davantage les déplacements actifs à pied et à vélo, tout en assurant la sécurité et une meilleure cohabitation entre tous les utilisateurs des voies de circulation (*ibid.*).

Toutefois, il convient de préciser que la place accordée à la mobilité durable dans le schéma de la MRC de l'Île d'Orléans est très réduite, comparativement au schéma de la MRC de la Côte-de-Beaupré. Il évoque des objectifs vagues, sans expliciter les actions concrètes pour les atteindre.

1. Le service de transport collectif des territoires à l'étude

Après avoir introduit les grands enjeux de la mobilité durable, il convient de présenter dans un premier temps les enjeux liés au transport collectif sur les territoires à l'étude. Cette section s'attachera donc à détailler l'organisation du transport au Québec et dans les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans, à identifier les acteurs clés du transport dans les régions étudiées, à présenter l'offre actuelle de transport collectif proposée par PLUMobile, ainsi que les usagers du service.

1.1. La responsabilité du transport collectif dans la région

1.1.1. Les pouvoirs en matière de transport collectif

Selon la Loi sur les transports du Québec, les municipalités ont l'obligation d'assurer un service de transport adapté aux personnes handicapées vivant sur leur territoire si ce service n'est pas déjà offert par une société de transport en commun ou par un organisme public de transport en commun. Elles ont aussi le pouvoir, si elles le désirent, d'organiser un service de transport en commun pour les personnes vivant sur leur territoire, puis ce service peut permettre d'accéder à des lieux se trouvant à l'extérieur du dit territoire (Légis Québec, s. d.-b, Loi sur les transports).

Néanmoins, comme le précise le *Code municipal du Québec*, une municipalité régionale de comté (MRC) « peut, par règlement, déclarer sa compétence à l'égard d'une ou de plus d'une municipalité locale dont le territoire est compris dans le sien relativement à tout ou partie du domaine [...] du transport collectif de personnes » (Légis Québec, s. d.-a, Code municipal du Québec).

Ainsi, les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans se sont déclarées compétentes à l'égard du transport collectif sur leurs territoires. Toutefois, elles ont délégué cette compétence à l'organisme de développement économique, Développement Côte-de-Beaupré. Plus récemment, une entente s'est ajoutée en 2019 entre la municipalité de Boischatel et le service PLUMobile : un nouveau parcours régulier a été instauré aux frais de la municipalité locale (Allard, 2022; Municipalité de Boischatel, 2021).

1.1.2. Du CLD à Développement Côte-de-Beaupré

Selon le Ministère des Affaires Municipales et de l'Habitation (MAMH), les Centres locaux de développement (CLD) étaient des organismes sans but lucratif, qui possédaient un conseil d'administration comprenant « des élus municipaux, des personnes issues du milieu des affaires et de l'économie sociale ainsi que, sans droit de vote, le député de l'Assemblée nationale de toute circonscription sur le territoire

de laquelle le CLD a compétence », en plus d'un responsable et d'un directeur d'un centre local d'emploi (CLE) qui n'ont pas non plus de droit de vote (Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec (MAMH), s. d.).

Parmi les mandats donnés à un CLD, aucun ne concerne spécifiquement le transport en commun, le transport collectif ou le transport adapté. Néanmoins, le MAMH précise aussi qu'une MRC « peut également confier à un CLD un mandat découlant de l'exercice de l'une des compétences qui lui sont attribuées par la loi ou d'une entente conclue avec le gouvernement, l'un de ses ministres ou l'un de ses organismes » (*ibid.*).

Depuis 2015, les MRC n'ont plus l'obligation de passer par les CLD pour remplir leurs compétences en développement régional et local (Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec, s. d.-b) :

La MRC a désormais le choix d'exercer elle-même cette compétence ou de la confier en tout ou en partie par entente à un organisme à but non lucratif (OBNL). Elle peut également maintenir la délégation de cette compétence au CLD l'exerçant actuellement. Comme les CLD sont des entités juridiques distinctes de la MRC (OBNL constitué en vertu des dispositions prévues à la partie III de la Loi sur les compagnies), la Loi n'a pas, en elle-même, pour effet de les abolir. Il revient aux MRC de décider si elles continuent de leur confier des mandats.

Le 18 juin 2015, le CLD de la Côte-de-Beaupré est devenu Développement Côte-de-Beaupré (CLD de la Côte-de-Beaupré, 2015). L'organisme nouvellement renommé en a profité pour mettre de l'avant une nouvelle identité : « Afin de lui donner tout son sens et sa personnalité, il a aussi été décidé de l'appuyer par 3 verbes d'action en second niveau. Ces mots, soutenir, mobiliser, entreprendre, résument l'approche de développement local qui anime l'organisation » (*ibid.*).

1.2. La présentation de l'organisme de transport collectif « PLUMobile »

1.2.1. Les origines de PLUMobile

Avant même la création du PLUMobile que nous connaissons de nos jours, existait un organisme spécialisé dans le transport adapté et se nommant Transport adapté Orléans Inc. Cette personne morale sans but lucratif a été immatriculée au Registraire des entreprises du Québec en 1995 (#1142165068), puis elle se spécialisait dans le transport des personnes handicapées, ainsi que dans le transport des personnes. Elle adopta les noms « PLUMOBILE » et « PLUMOBILE, ORGANISATEUR DE DÉPLACEMENTS » en 2009, puis

abandonna ces noms en 2011 (Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale du Québec, 2007).

Cette même année, l'organisme Développement Côte-de-Beaupré adopta à son tour le nom de « PLUMobile », nom toujours en vigueur actuellement. La fiche de cette personne morale sans but lucratif (possédant l'immatriculation #1144494631) indique que son 2^e secteur d'activité concerne le transport en commun interurbains et ruraux, précisant aussi que « Développement Côte-de-Beaupré est gestionnaire de PLUMobile - organisateur de déplacements. Services de transport collectif et adapté pour les MRC de La Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans » (*ibid.*).

Cette transformation de Transport adapté Orléans en tant qu'entité indépendante à un service géré par Développement Côte-de-Beaupré correspond bien à ce que la MRC de la Côte-de-Beaupré décrivait en 2013 dans son *Schéma d'aménagement et de développement durable* (MRC de la Côte-de-Beaupré, 2013, p. 108) :

À la fin des années 1980, un service de transport adapté a vu le jour, auquel a été ajouté un service de transport d'appoint vers 2005. En juin 2011, un service de transport collectif, nommé l'Express, a été mis en place. Le CLD de la Côte-de-Beaupré assure l'encadrement du service sous l'appellation PLUMobile. Cette dernière assure également un service de transport sur le territoire de la MRC de l'Île-d'Orléans. PLUMobile offre donc un service de transport collectif et adapté qui permet d'organiser des déplacements quotidiens vers les principaux points d'intérêt nord-est de la ville de Québec. Il assure plus de 80 % des déplacements en transport collectif et adapté.

Et comme nous l'a expliqué en entrevue Pierre Renaud, maire de la municipalité de Beaupré, au début des années 2000 la population de la Côte-de-Beaupré augmentait d'une manière importante, ce qui fit apparaître en parallèle une demande croissante pour un service de transport collectif. C'est pour mieux répondre à cette demande que Développement Côte-de-Beaupré, « qui s'avère à être le bras droit économique [...] de la MRC de la Côte-de-Beaupré », pris la relève en gérant son propre service de transport collectif et adapté.

1.2.2. Les objectifs de PLUMobile

Avec son service de transport collectif et adapté nommé PLUMobile, l'organisme Développement Côte-de-Beaupré vise à répondre aux objectifs mis de l'avant par les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans, comme nous l'avons vu précédemment. Ces MRC (échelle régionale) veulent améliorer la mobilité sur leur territoire et répondre aux cibles mises de l'avant par la Communauté métropolitaine de Québec (échelle suprarégionale), qui tente elle-même de respecter les orientations signifiées par le gouvernement du Québec.

PLUMobile ne se concentre pas uniquement sur les travailleurs pouvant faire majoritairement du navettage entre le territoire de la Côte-de-Beaupré et celui de la ville de Québec. L'organisme a aussi comme mission de favoriser la mobilité des étudiants, des touristes, puis de l'ensemble des résidents de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans. À cela se rajoute évidemment la mission historique de l'organisme qui est de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite (PLUMobile, s. d.-b).

Il est important de noter que la mission première de l'organisme Développement Côte-de-Beaupré n'est pas liée directement aux questions de mobilité, les CLD en général n'ayant pas reçu de telles responsabilités au moment de leur création. L'organisme se concentre surtout sur les stratégies pour favoriser le développement économique, mettant l'emphasis sur une approche en appui aux entreprises et à l'entrepreneuriat (Développement Côte-de-Beaupré, s. d.). Le document *PALÉE 2019-2021 – Plan d'action local pour l'économie et l'emploi* est le principal outil d'orientation de l'organisme : il découle notamment d'une entente de délégation de pouvoirs signée entre la MRC de la Côte-de-Beaupré et l'organisme le 17 décembre 2015. Selon ce document, l'organisme a aussi comme objectif d'améliorer la desserte en transport collectif qu'offre PLUMobile, d'améliorer les équipements, tout en soutenant des initiatives au niveau du transport actif (Développement Côte-de-Beaupré, 2019, p. 16 et 17). Elle veut aussi mieux prendre en compte les besoins des populations plus défavorisées (personnes vieillissantes, personnes souffrant d'exclusion sociale ou de pauvreté) (*ibid.*), faire davantage connaître les services de PLUMobile et utiliser le transport collectif pour permettre une meilleure rétention de la main-d'œuvre (*ibid.*).

1.2.3. Son fonctionnement

Les pouvoirs et responsabilités octroyés à PLUMobile proviennent des deux instances politiques régionales où l'organisme concentre ses services. Dans son *Schéma d'aménagement et de développement durable* (SADD), la MRC de la Côte-de-Beaupré présente PLUMobile et l'ancien CLD de la Côte-de-Beaupré (maintenant Développement Côte-de-Beaupré) comme étant deux de ses principaux partenaires pour la réalisation de sa stratégie de développement durable dans le secteur du transport collectif (MRC de la Côte-de-Beaupré, 2013). Même chose du côté de MRC de l'Île d'Orléans, qui explique dans son *Schéma d'aménagement révisé* que son service de transport collectif et adapté est offert par PLUMobile (MRC de L'Île-d'Orléans, 2015).

Rappelons aussi que de son côté, l'organisme Développement Côte-de-Beaupré fonde ses actions sur son *PALÉE 2019-2021 – Plan d'action local pour l'économie et l'emploi*, soit un document d'orientations

(Développement Côte-de-Beaupré, 2019). On y explique aussi que Développement Côte-de-Beaupré est responsable de la gestion « de PLUMobile – Organisateur de déplacements (transport collectif et adapté) (*ibid.*), puis qu'elle a parmi son personnel régulier une personne Coordinatrice du transport et deux Réceptionnistes et répartitrices au transport (Développement Côte-de-Beaupré, 2019).

De plus, PLUMobile possède deux comités consultatifs, dont la gestion est aussi assurée par Développement Côte-de-Beaupré. Chacun de ces comités est responsable de la planification et de l'amélioration du service selon l'évolution des besoins en termes de mobilité sur les territoires des MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans. Y siègent des personnes représentant chacune des municipalités de ces territoires (Développement Côte-de-Beaupré, 2019; PLUMobile, s. d.).

1.2.4. Le budget et les ressources de PLUMobile

Selon le Rapport financier 2019 de la MRC de la Côte-de-Beaupré (le dernier exercice précédant la pandémie de Covid-19), l'instance politique avait dépensé 409 634\$ pour le Transport, dont 403 634\$ pour le Transport collectif en tant que tel (MRC de La Côte-de-Beaupré, 2019).

Dans son *PALÉE 2019-2021*, l'organisme Développement Côte-de-Beaupré affirme justement vouloir optimiser le financement du service PLUMobile. Elle prévoit notamment participer et contribuer « aux différentes études et différents argumentaires de la CMQ quant aux stratégies de financement gouvernemental » tout en recherchant en parallèle une diversification de ses sources de financement, notamment par la publicité à l'intérieur des abribus ou des autobus (Développement Côte-de-Beaupré, 2019, p. 62). L'organisme liste les quotes-parts parmi ses sources de financement, puis prévoit aussi participer aux études pouvant permettre de mieux financer le transport actif (*ibid.*). En 2019, les quotes-parts provenant des municipalités de la Côte-de-Beaupré représentaient un revenu de 2,25 M\$ pouvant être utilisés pour financer toutes les dépenses de la MRC (MRC de La Côte-de-Beaupré, 2019).

Selon ce que nous expliquait en entrevue Pierre Renaud (maire de Beaupré), les quotes-parts qui sont déboursées par chaque municipalité sont calculées au prorata de la population de la municipalité : en 2022, c'était environ 14\$ par habitant que Beaupré transférait à la MRC. Aussi, la situation à Boischatel est un peu différente, étant donné que la municipalité a maintenant un service régulier de transport collectif aussi sous la bannière de PLUMobile, qui en assure la gestion. De ce qu'expliquait en entrevue Benoit Bouchard, maire de Boischatel, sa municipalité a cessé de financer en 2019 le service qu'elle recevait du

Réseau de Transport de la Capitale¹ (RTC), ce qui lui a permis de faire d'importantes économies et de pouvoir en transférer une partie à PLUMobile pour la mise en place du nouveau service régulier. Cette décision a permis à sa municipalité d'améliorer considérablement l'offre de service de transport collectif sur son territoire, tout en économisant au final environ 350 000\$ par année (Allard, 2022).

1.2.5. Les résultats actuels

De 2008 à 2017, nous pouvons constater que les efforts pour améliorer la fréquence d'utilisation des services de PLUMobile ont porté fruits, autant pour ce qui concerne le transport collectif que pour le transport adapté. On constate néanmoins dans le tableau suivant une certaine stabilisation de la fréquentation depuis 2014, ce qui laisse entrevoir la nécessité de réaliser de nouveaux projets permettant de diversifier et d'augmenter l'offre de service ou son accessibilité (tableau 2).

Nombre de personnes transportées par PLUMobile, 2008-2017										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TRANSPORT COLLECTIF										
Côte-de-Beaupré	4113	4552	5758	7869	14913	21133	22984	22598	20893	23217
Ile d'Orléans	3252	2842	2108	2898	4198	5377	6474	7317	6176	5438
Sous-total	7365	7394	7866	10767	19111	26510	29458	29915	27069	28655
TRANSPORT ADAPTÉ										
Côte-de-Beaupré	10980	10076	10463	8783	10189	11761	10461	9615	10534	10754
Ile d'Orléans	4820	4558	3896	3484	3324	3871	3742	3246	3398	2863
Sous-total	15800	14634	14359	12267	13513	15632	14203	12861	13932	13617
	23165	22028	22225	23034	32624	42142	43661	42776	41001	42272

Tableau 2 : Évolution du nombre de personnes transportées par PLUMobile (2008-2017) (Source : Développement Côte-de-Beaupré, PALÉE 2019-2021, p. 61).

1.2.6. Les services de PLUMobile

Depuis 2011, PLUMobile propose des services de transport collectif, mais aussi de transport adapté sur le territoire des deux MRC. L'équipe de PLUMobile est constituée de six personnes : un coordonnateur au transport, deux répartitrices et trois chauffeurs. PLUMobile offre différents parcours, à la fois ruraux et urbains (figure 3).

Sur la Côte-de-Beaupré, un parcours régulier est proposé. Deux autobus réalisent les trajets : le bus Québec Desjardins (qui part de la Côte-de-Beaupré pour se rendre dans le centre-ville de Québec) et

¹ Le RTC est le service de transport collectif de l'agglomération de Québec. Il comprend un réseau d'autobus, un programme de vélo-partage, ainsi qu'une offre de taxibus (Flexibus).

l'Express Ste-Foy (qui dessert l'Université Laval). Les trajets effectués correspondent généralement aux schémas classiques du navettage, avec des départs le matin et des retours le soir (voir les horaires en annexe 5 et 6).

De plus, il existe un autobus sur réservation pour la desserte du territoire en dehors des heures de pointe. Il dispense le transport adapté, mais il accepte également les usagers du transport collectif, à condition d'avoir réservé la veille avant 15h.



Figure 3 : Carte des trajets offerts par PLUMobile (Source : PLUMobile)

Aussi, la municipalité de Boischatel propose depuis 2019 un service d'autobus gratuit en continu. Ce réseau favorise les déplacements à l'intérieur de la municipalité et facilite l'accès au RTC. Le maire de Boischatel nous en a vanté les mérites :

Nous c'est un horaire qui commence le matin à 6 h, qui finit le soir à 23 h et il y a 4 circuits différents qui font le tour de Boischatel [...]. On a vraiment un système, des horaires d'autobus qui sont suivables en temps réel sur une application – Benoit Bouchard, maire de Boischatel.

Sur l'Île d'Orléans, le service de transport fonctionne selon les réservations effectuées la veille, et en fonction d'un parcours prédéfini (figure 3).

1.3 L'identification des acteurs du transport collectif sur la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans

Afin d'identifier les différents acteurs dans le domaine du transport pour les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans, nous avons d'abord réalisé une revue de presse sur le transport collectif. Nous avons concentré nos recherches sur le transport en commun dans les deux territoires à l'étude, et plus précisément sur l'organisme PLUMobile. Pour ce faire, nous avons utilisé le système de recherche « Eureka ». Nous avons concentré nos recherches sur le transport en commun, croisé avec les mots-clés « Beaupré » et « Île d'Orléans » sur une période allant de 2010 à 2021. Nous avons effectué la même démarche avec le mot-clé « PLUMobile ».

Grâce à cette revue de presse, nous avons pu constater, dans un premier temps, l'évolution des mentions de l'organisme PLUMobile depuis sa création (figure 4). Les articles de presse évoquent un achalandage croissant et une offre de service qui se bonifie, avec un taux de satisfaction client toujours important.

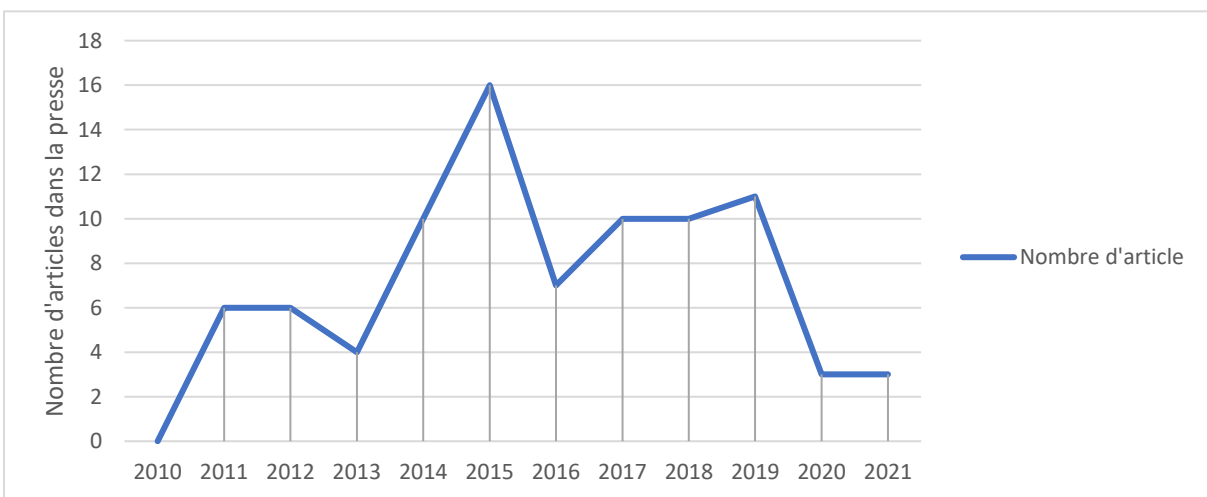


Figure 4 : L'évolution des mentions de « PLUMobile » dans la presse écrite de 2010 à 2021

Couplée avec l'étude des documents de planification des MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans, cette revue de presse nous a permis d'identifier des acteurs importants du milieu, ayant un rapport (de près ou de loin) avec le transport collectif au sein des deux MRC. De manière globale, trois catégories d'acteurs ont été identifiées (figure 5).

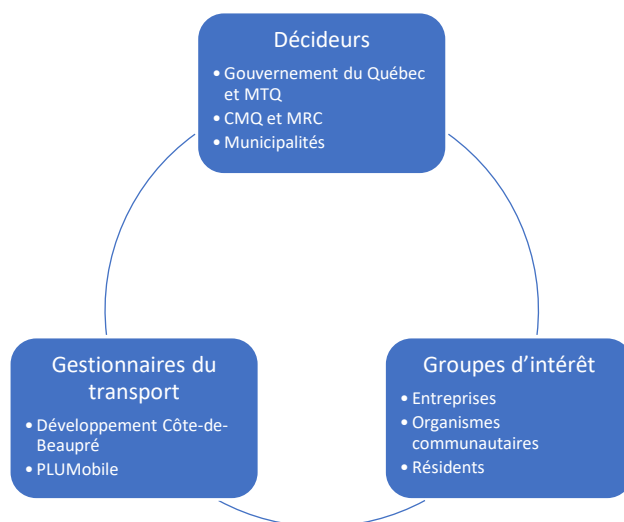


Figure 5: Les différents acteurs du transport collectif et de la mobilité durable dans les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)

La première catégorie d'acteur relevée est celle des décideurs à l'échelle provinciale, régionale et municipale. D'abord, le gouvernement du Québec est un acteur primordial en ce qui a trait à la définition d'orientations en matière de mobilité durable. Il définit des objectifs généraux qui vont exercer une influence directe sur les objectifs plus spécifiques fixés par la CMQ et les MRC. Notamment, dans sa *Politique de mobilité durable 2030* et dans son *Plan pour une économie verte 2030*, il mentionne les enjeux de réduction de l'auto-solo et d'augmentation de la part-modale du transport collectif. Aussi, le gouvernement, à travers son Ministère des Transports (MTQ), joue un rôle central dans la définition des programmes de financement et dans l'octroi de subventions dans le domaine du transport. Le transport collectif des MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans dépendent directement de programmes de soutien émanant du gouvernement provincial.

À l'échelle régionale, les deux MRC se situent sur le territoire de la CMQ. Ainsi, elles doivent suivre les orientations proposées dans le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD), telles qu'énoncées dans l'introduction. Pour rappel, celles-ci expriment notamment l'objectif de doubler la part modale du transport collectif sur le territoire de la MRC d'ici 2031 (en comparaison des résultats de l'Enquête Origine-Destination de 2011), mais aussi d'améliorer l'offre de service de transport en commun, de favoriser des réaménagements permettant un partage plus équitable entre la voiture et les autres modes de transports moins polluants, puis d'augmenter considérablement l'utilisation du vélo (CMQ, 2013).

Par ailleurs, les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans ont déclaré compétence en matière de transport collectif sur leurs territoires. Elles ont donc la responsabilité du transport collectif. En ce sens, la MRC de la Côte-de-Beaupré s'est fixée comme orientation « [d'] agir sur l'offre de transport collectif et actif afin d'infléchir les tendances en faveur d'une mobilité plus respectueuse des enjeux du développement durable » (MRC de la Côte-de-Beaupré, 2013, p.113).

Une intervention publique stratégique en matière de transport collectif doit permettre d'augmenter la proportion du transport collectif et actif dans la part des déplacements actuels, principalement en ce qui concerne les nouveaux déplacements. Plus précisément, il s'agit moins de remplacer l'automobile que d'offrir une alternative à l'achat et à l'utilisation d'une deuxième automobile. En effet, face à la croissance de la mobilité, il appert que cette stratégie a l'avantage de ne pas s'opposer directement aux usagers de l'automobile pour lesquels des mesures de nature coercitive auraient peu d'impacts sur leurs habitudes de déplacement. De plus, ces mesures pourraient engendrer des résultats contre-productifs. Stratégie énoncée par la MRC de la Côte-de-Beaupré en ce qui a trait au transport collectif (MRC de la Côte-de-Beaupré, 2013, p.113).

Les municipalités des deux MRC contribuent également au développement du transport collectif sur leurs territoires. D'abord d'un point de vue financier, car chacune verse une quote-part pour la desserte de leur municipalité par le réseau de transport en commun. Ensuite, car elles doivent suivre certaines directives mentionnées dans les schémas d'aménagement des MRC. Par exemple, la MRC de la Côte-de-Beaupré enjoint ses municipalités à « identifier le lieu privilégié d'implantation d'un stationnement incitatif pour le transport collectif » (*ibid.*, p.116), ou encore à « favoriser la localisation des arrêts d'autobus en fonction [...] des concentrations résidentielles, de services ou des lieux d'emplois » (*ibid.*).

La deuxième catégorie d'acteur pour le transport collectif dans les territoires à l'étude sont les gestionnaires du transport en tant que tel. Les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans ont délégué leurs compétences en transport collectif à l'organisme de développement économique Développement Côte-de-Beaupré. Ils assurent la gestion quotidienne du transport collectif, à travers l'organisme PLUMobile.

Enfin, la troisième catégorie d'acteur que nous avons identifiée sont les « groupes d'intérêt », c'est-à-dire toutes les organisations des deux MRC qui ont un intérêt à l'amélioration du transport collectif. D'abord, les entreprises de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans, car certaines considèrent être peu desservies par le réseau de transport collectif actuel. Face à un déficit important de main d'œuvre, elles pourraient bénéficier d'une bonification du réseau de transport actuel. Les entreprises peuvent jouer un rôle dans les enjeux de mobilité durable, par exemple en finançant les abonnements mensuels pour leurs employés ou même en subventionnant le transport collectif. Ensuite, nous avons relevé la mobilisation importante des organismes communautaires sur les enjeux de mobilité. Des associations défendent les intérêts de

groupes plus vulnérables, qui rencontrent des difficultés pour se déplacer le territoire. Certaines proposent même des services bénévoles de transport pour pallier les déficiences de l'offre actuelle proposée. Enfin, il convient de mentionner l'importance des résidents dans les thématiques de transport collectif, car ce sont eux qui utilisent le service et qui peuvent faire remonter des doléances pour suggérer l'amélioration de l'offre actuelle.

1.4. La présentation des usagers de PLUMobile

1.4.1. Résultats du sondage réalisé par l'équipe de l'essai-laboratoire

Le 13 octobre 2021, nous avons embarqué à bord du bus Québec Desjardins depuis le centre-ville de Québec jusqu'au terminus situé à Saint-Ferréol-les-Neiges. Nous avons ainsi pu découvrir les services de transport collectif offerts par PLUMobile. C'était aussi l'occasion d'aller à la rencontre des usagers et des usagères. Nous en avons profité pour distribuer un sondage aux personnes présentes dans l'autobus.

Au total, neuf personnes ont répondu à notre sondage, ce qui constitue un échantillon très faible. Quelques faits saillants ressortent toutefois du sondage :

- Cinq personnes étaient âgées de moins de 25 ans et quatre étaient âgées de plus de 50 ans. La catégorie d'âge de 25 à 50 ans (qui correspond plutôt aux travailleurs) n'était pas représentée.
- Parmi les neuf personnes interrogées, cinq étaient des hommes, et quatre étaient des femmes. Les hommes étaient tous âgés de moins de 25 ans et les femmes étaient toutes âgées de plus de 50 ans.
- Sept personnes ont déclaré gagner moins de 25 000\$ par an et deux personnes ont déclaré gagner entre 25 000\$ et 49 999\$ (figure 6). Une grande majorité des répondants ont donc des revenus relativement bas. On constate l'absence des personnes gagnant plus de 50 000\$ par an.

- La plupart des ménages des personnes interrogées possèdent une voiture. Deux personnes ont déclaré n'en posséder aucune (figure 7).

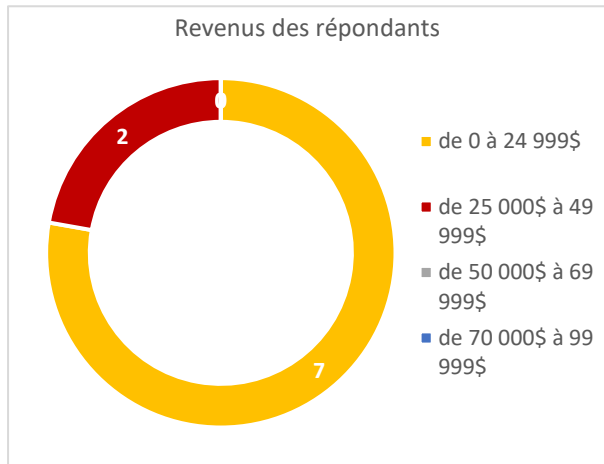


Figure 6 : Revenus des répondants (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)

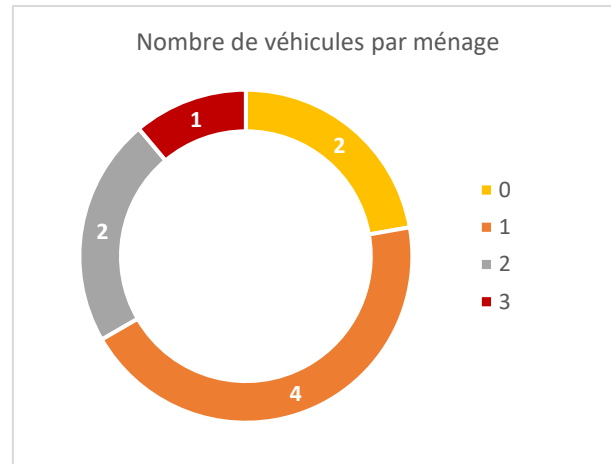


Figure 7 : Nombre de véhicules par ménage (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)

- Une majorité des répondants ont déclaré utiliser les services PLUMobile pour les études. Peu de personnes ont affirmé se déplacer pour le motif travail. Les motifs magasinage, activité sociale, ou encore visite familiale sont également moins mentionnés (figure 8).
- En ce qui concerne la municipalité de résidence des répondants, la plupart ont indiqué résider à Château-Richer ou Saint-Anne-de-Beaupré. Deux personnes ont mentionné habiter à Beaupré, et une personne seulement à St-Ferréol-les-Neiges (figure 9).

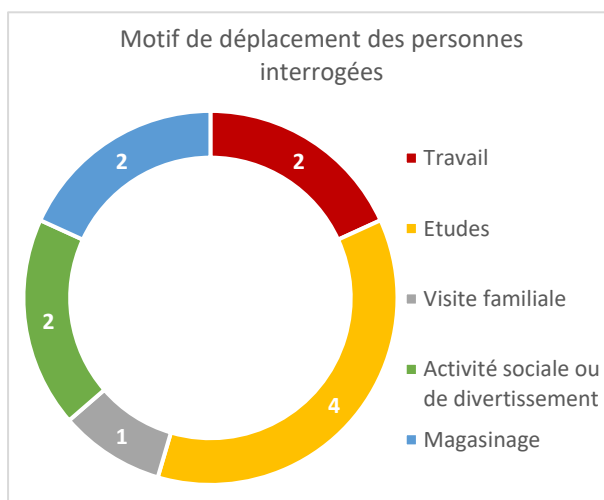


Figure 8 : Motif de déplacement des répondants (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)

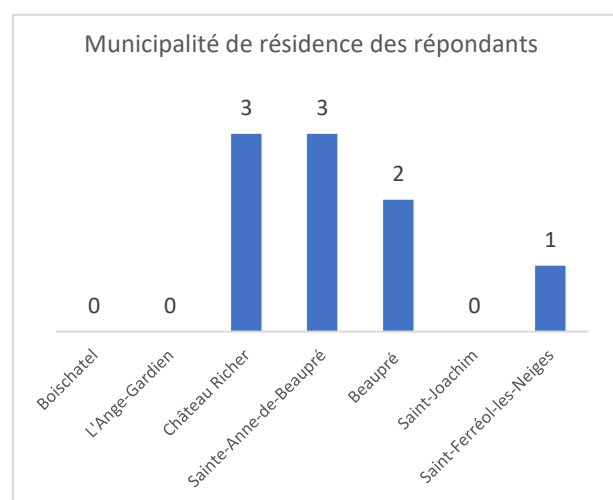


Figure 9 : Municipalité de résidence des répondants (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)

- La majorité des répondants a déclaré utiliser les services de PLUmobile tous les jours ou au moins plusieurs fois par semaine.
- Les personnes interrogées ont toutes indiqué être satisfaites des services de PLUmobile (les résultats du niveau de satisfaction oscillaient entre « plutôt satisfait » et « très satisfait »).
- Pour se rendre à l'arrêt de bus, la majorité des répondants utilisent la marche. Une personne a mentionné la voiture, une autre le covoiturage. Personne n'utilise le vélo (figure 10).
- Interrogés sur leur perception du trajet, les passagers et les passagères ont généralement déclaré trouver le trajet « utile » ou « relaxant » (figure 11).

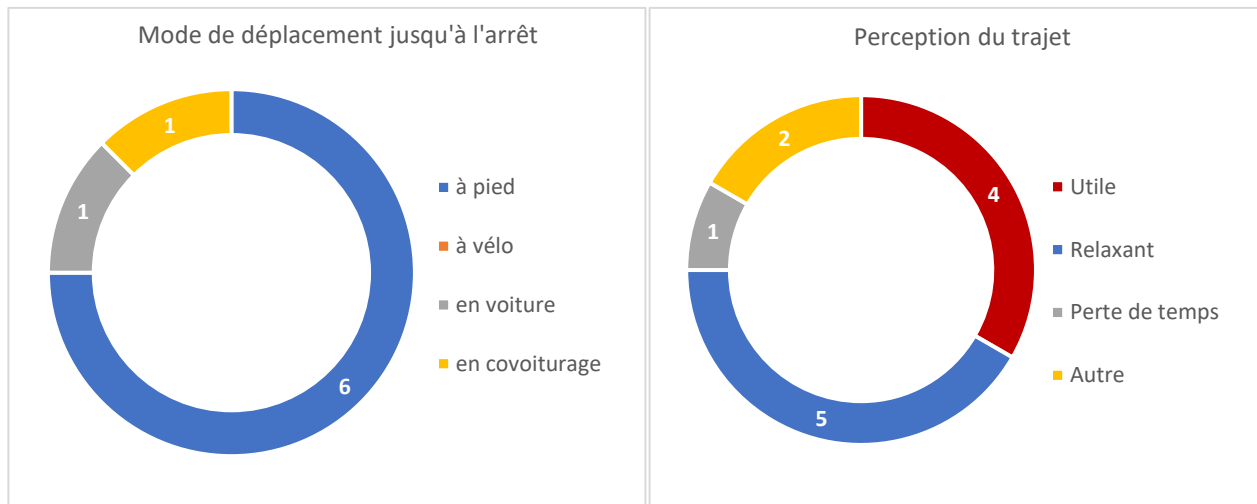


Figure 10 : Mode de déplacement jusqu'à l'arrêt répondants
(Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)

Figure 11 : Perception du trajet (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)

- Lorsqu'elles n'utilisent pas le transport collectif, les personnes interrogées ont souvent déclaré utiliser le covoiturage et la voiture solo (figure 12).
- Concernant l'amélioration du service, l'insatisfaction des répondants se dirige généralement sur la fréquence de passage de l'autobus, et les horaires qui ne sont pas adaptées pour certains

déplacements. Certaines personnes précisent aussi que le parcours est trop long, et que l'autobus effectue beaucoup d'arrêts jugés inutiles (figure 13).

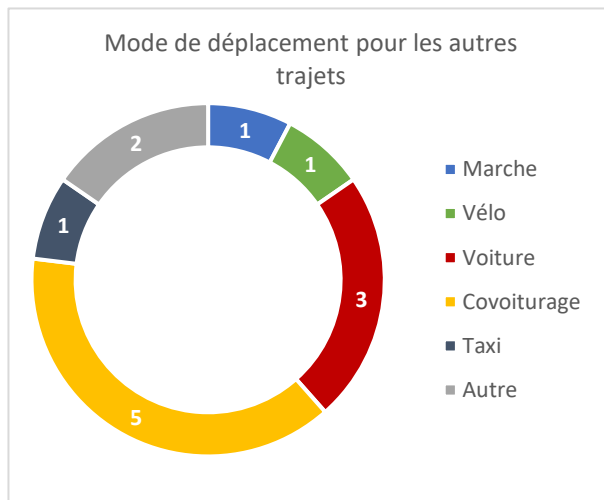


Figure 12 : Mode de déplacements pour les autres trajets
(Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)

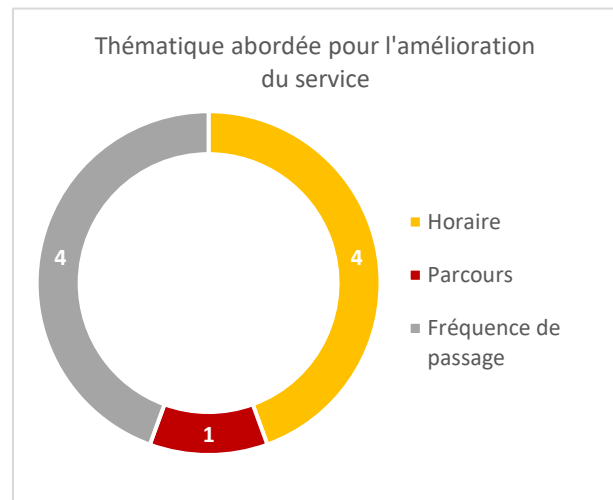


Figure 13 : Thématique abordée pour l'amélioration du service
(Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)

Cette première expérience nous a permis de parfaire notre sondage et d'en présenter, par la suite, une version améliorée (annexe 1).

Le 17 novembre 2021, nous avons réalisé une nouvelle expédition à bord de l'autobus de PLUMobile desservant l'Île d'Orléans. Nous avons embarqué à l'arrêt situé à d'Estimauville, pour effectuer le parcours modulé selon les réservations effectuées la veille. Nous avons ainsi pu observer la gestion du transport adapté. Cette matinée à bord de l'autobus nous a permis de découvrir une autre clientèle de PLUMobile et d'observer comment fonctionne le principe des réservations. Nous retenons notamment l'attention particulière que portait le chauffeur à ses passagers et ses passagères, et le service personnalisé que représente le transport adapté sur l'Île d'Orléans.

La pandémie de Covid-19 aura cependant été un obstacle majeur à la distribution de notre sondage. En effet, nous aurions voulu remettre notre sondage à plus d'usagers, sur une période beaucoup plus grande afin d'avoir un portrait plus représentatif des usagers des services de PLUMobile, mais nous avons dû y renoncer à cause des contraintes sanitaires. Heureusement, un sondage de satisfaction avait été effectué par la firme Mobili-T en 2017, à la demande de PLUMobile. C'est dans la période du 20 novembre au 13 décembre 2017 que les 105 usagers ont été interrogés à l'aide d'un sondage. Voici donc, dans la prochaine section, les principaux constats en lien avec les usagers de PLUMobile que nous avons pu tirer de ce rapport d'analyse de sondage, réalisé par l'organisme à but non lucratif Mobili-T (Mobili-T, 2018).

1.4.2. Les résultats du sondage réalisés par Mobili-T

Le sondage de Mobili-T a été un élément très utile à notre recherche afin d’avoir un bon portrait des usagers de PLUMobile et de leurs habitudes, mais également et surtout leur appréciation du service et leurs recommandations. L’analyse des résultats du sondage comporte quatre sections : le profil général des répondants ; les habitudes de déplacement des répondants ; les habitudes d’utilisation de PLUMobile ; l’appréciation et connaissance du service.

Le profil général des répondants comporte les municipalités de résidence des répondants ainsi que leur tranche d’âge.

- La grande majorité des répondants réside sur la Côte-de-Beaupré (73%), 19% sur l’Île d’Orléans et 7% à Québec (figure 14) (Mobili-T, 2018).
- La tranche d’âge la plus représentée est celle des 55 à 64 ans (24%). Celle la moins représentée est celle des 25 à 34 ans (7%) (figure 15).
- On remarque que les jeunes de moins de 25 ans représentent environ le tiers des répondants (31%) et que les plus de 55 ans représentent plus d’un tiers (38%), ne laissant qu’un peu plus de 30% aux 25 à 54 ans (figure 15).

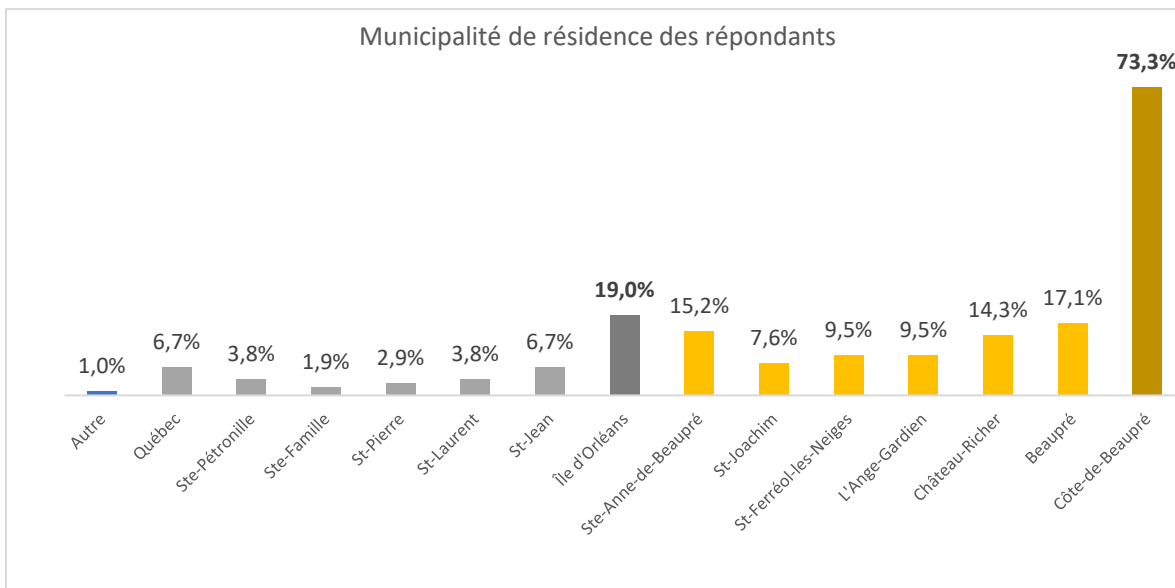


Figure 14 : Municipalité de résidence des répondants (Source : Mobili-T, 2018, p.6)

Les habitudes de déplacements des répondants comportent les lieux de destination, la fréquence d’utilisation des services et l’utilisation d’autres services en transport collectif.

- La grande majorité des répondants (88%) a indiqué utiliser les services de PLUMobile, afin de se rendre à Québec et 74% ont indiqué utiliser les services pour se rendre vers la Côte-de-Beaupré. On peut donc voir que plusieurs usagers utilisent le service dans les deux directions.
- 21% ont indiqué utiliser les services pour se rendre sur l'Île d'Orléans.
- 41% des répondants utilisent les services de PLUMobile quelques fois par mois, 22% ont répondu les utiliser 5 jours par semaine, donc à tous les jours de service (figure 16).

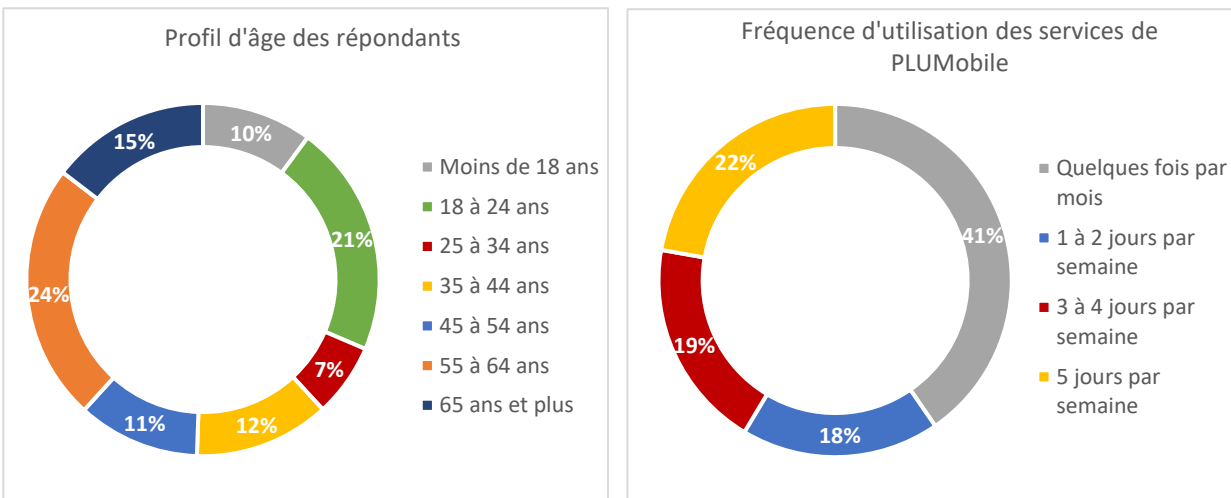


Figure 16 : Profil d'âge des répondants (Source: Mobili-T, 2018, p.8) Figure 15 : Fréquence d'utilisation des services de PLUMobile (Source : Mobili-T, 2018, p.9)

- Plus de la moitié (53%) des répondants utilisent aussi les services du RTC et 41% n'utilisent que les services de transport en commun de PLUMobile. Cette donnée est au cœur de notre réflexion sur la communauté tarifaire, notion approfondie dans une section ultérieure du travail (figure 17).

Les habitudes d'utilisation de PLUMobile présentent les motifs de déplacements, le titre de transport utilisé, ainsi que les raisons d'utilisation de PLUMobile.

- C'est 38% des déplacements des répondants qui sont effectués pour le motif travail qui vient en tête. Respectivement 25%, 23% et 16% pour les motifs loisirs, études et santé (figure 18).

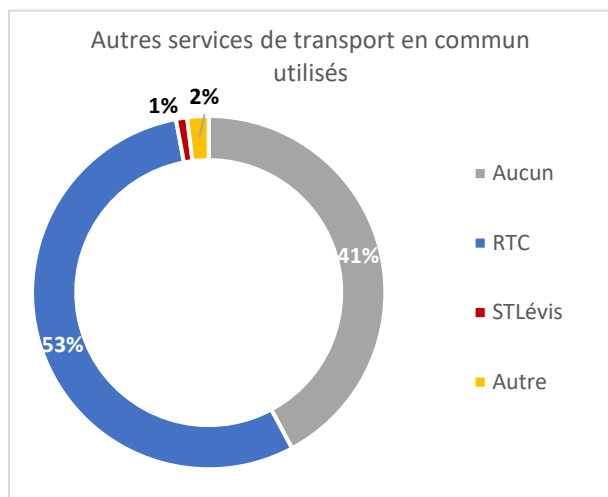


Figure 17 : Autres services de transport en commun utilisés (Source : Mobili-T, 2018, p.20)

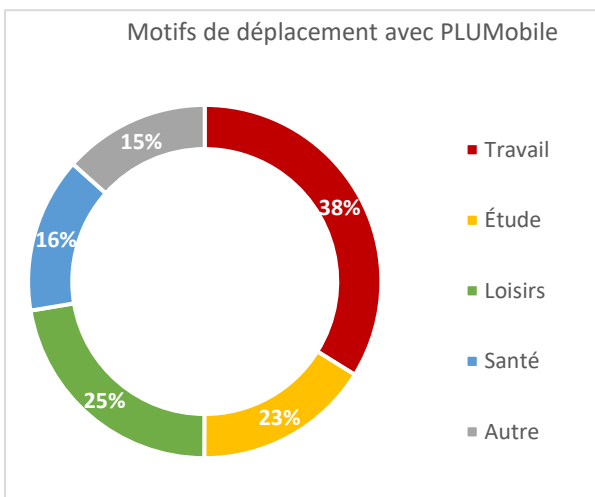


Figure 18 : Motifs de déplacements avec PLUMobile (Source : Mobili-T, 2018, p.21)

- 95% des répondants utilisent un seul mode de paiement.
- Le mode le plus utilisé est l'argent comptant à 45%, suivi des billets à 23%. Il y a quatre modes de laissez-passer mensuel, le plus utilisé est le LPM régulier PLUMobile à 15% (figure 19).
- La raison d'utilisation de PLUMobile la plus évoquée est qu'il s'agit de leur seul moyen de se déplacer (49%) (figure 20).
- 32% pour l'économie financière, 16% pour la sensibilité à l'environnement, 14% pour l'incapacité à conduire (figure 20).

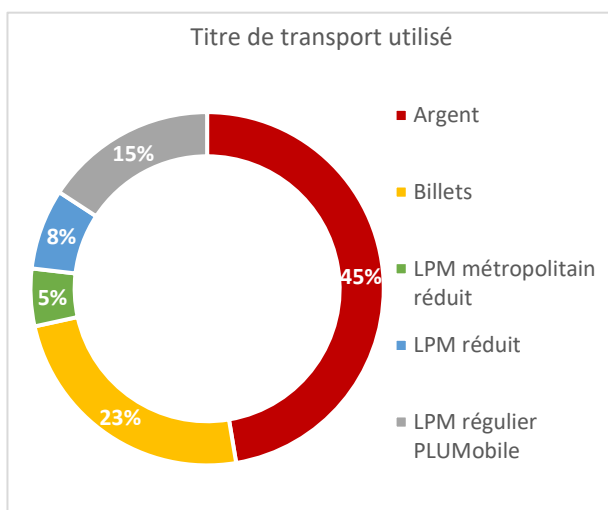


Figure 19 : Titre de transport utilisé (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022, p.22)

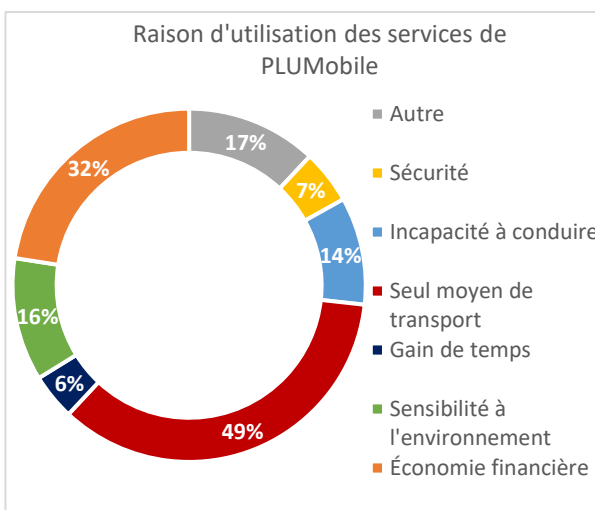


Figure 20 : Raison d'utilisation des services de PLUMobile (Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022, p.24)

Finalement, l'appréciation et la connaissance du service présente la satisfaction générale des usagers, les suggestions pour l'amélioration des horaires et des trajets, et le moyen de connaissance du service.

- Globalement, les usagers sont satisfaits du service (figure 20).
- Le seul élément où il est possible de voir une certaine insatisfaction est dans les heures de services ou plus de 20% des répondants à cette question se sont dit insatisfaits. C'est d'ailleurs une donnée que nous avons pris en compte dans nos recommandations et une idée que nous avons relevée dans plusieurs entretiens (figure 21).
- Les principaux éléments relevés pour l'amélioration de l'horaire sont les suivants : ajout d'heures de départ et de passage tout au long de la journée et un service pour la fin de semaine (Mobili-T, 2018).

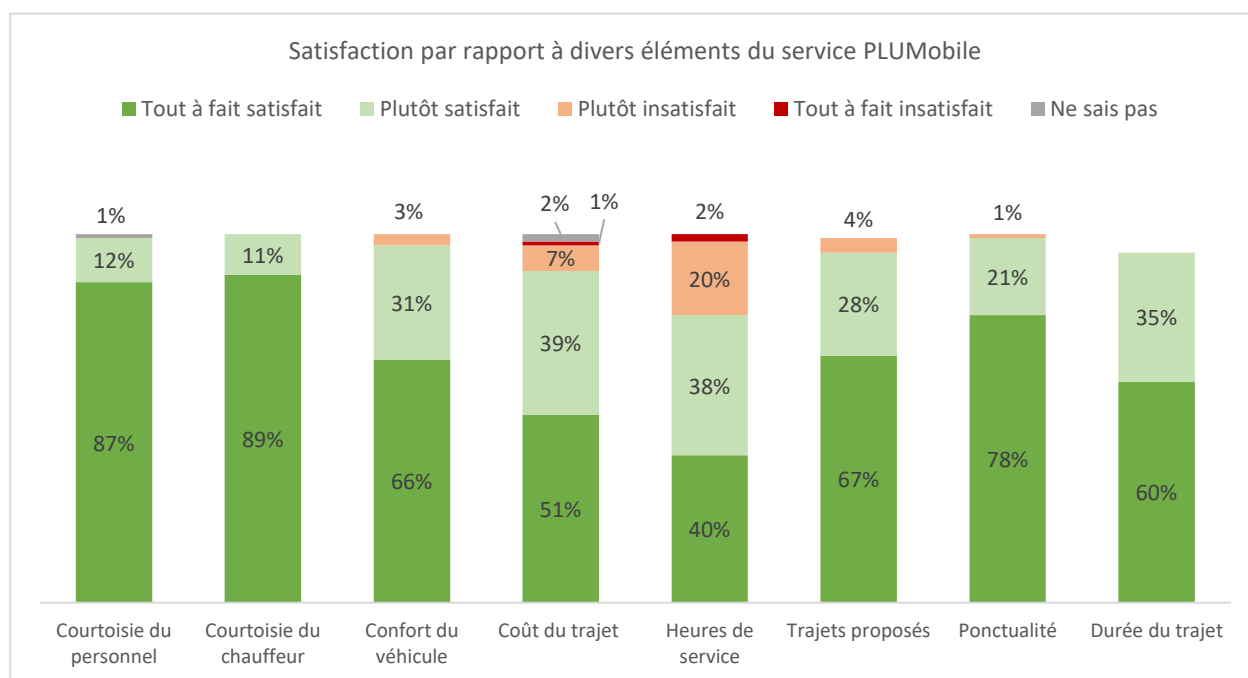


Figure 21 : Satisfaction par rapport à divers éléments du service PLUMobile (Source: Mobili-T, 2018,p.25)

- La moitié des répondants a indiqué que le bouche-à-oreille était la façon dont ils ont entendu parler du service de PLUMobile, 19% par internet, 14% par dépliant et 7% dans les journaux. Le site internet de PLUMobile a donc peu de poids par rapport au bouche-à-oreille. Une meilleure communication devrait donc être envisagée. Une de nos recommandations porte sur cet aspect (figure 22).

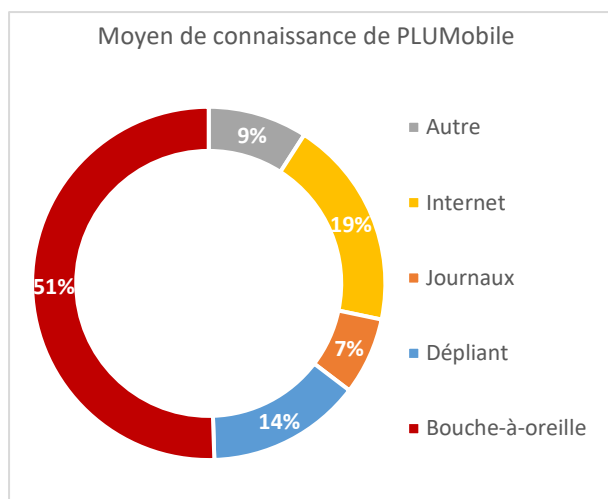


Figure 22 : Moyen de connaissance de PLUMobile (Source : Mobili-T,2018,p.28)

2. Le portrait de la mobilité sur les territoires à l'étude

2.1. Méthodologie

Dans le cadre de notre essai-laboratoire, il était important d'utiliser des données quantitatives afin de mieux illustrer les propos relevés lors des entrevues avec les acteurs du milieu. Pour ce faire, nous avons analysé les données statistiques de l'Enquête Origine-Destination de 2017 ayant été préalablement traitées par le département de Géographie de l'Université Laval. En combinant les résultats de l'Enquête Origine-Destination avec ceux des entrevues, nous voulions établir un portrait de la mobilité illustrant les enjeux et difficultés auxquels font face les populations des MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans. De plus, il était notamment question de mieux comprendre les besoins des résidents et ainsi identifier une demande latente en transport collectif.

La méthode d'analyse statistique que nous avons employée est donc la suivante. Tout d'abord, nous avons utilisé la base de données complète de 2017 et avons filtré les déplacements afin que ceux étant de 200km et plus ne soient pas comptabilisés, supprimant ainsi les données aberrantes (par exemple les déplacements réalisés en avion). Nous avons séparé les données restantes en deux catégories, correspondant aux deux MRC. Pour les fins de cette analyse, nous avons donc utilisé trois bases distinctes : une pour la MRC de la Côte-de-Beaupré, une autre pour la MRC de l'Île d'Orléans et une dernière comportant toutes les données sauf celles de 200 km et plus, afin de comparer les données avec l'ensemble de la CMQ.

Ensuite, l'utilisation de tableaux croisés dynamiques dans Excel nous a permis d'effectuer la comparaison de plusieurs variantes. L'usage de ces tableaux nous a servi tout au long de notre démarche, en ne sélectionnant que les variantes que nous voulions étudier et en y appliquant des filtres spécifiques.

Pour établir un portrait exhaustif de la mobilité sur le territoire des MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans, nous avons croisé ces données quantitatives aux données qualitatives recueillies lors des entrevues réalisées avec les acteurs clés du milieu. Ces deux sources de données se sont avérées extrêmement complémentaires. Les acteurs du terrain sont venus confirmer les grands constats qui ressortaient de l'analyse de l'Enquête OD, et vice-versa. Le but de la démarche était de faire dialoguer ces deux sources de données. Il est donc intéressant de noter que celles-ci abondent dans le même sens. À la

lumière de ces informations, nous avons pu avoir une compréhension holistique des enjeux de mobilité au sein des deux MRC. Cette section présente les résultats de cette démarche.

2.2. La dépendance automobile

Les parts modales nous renseignent sur la répartition de déplacements effectués pour chaque mode de transport. Voici donc les graphiques des parts modales pour les territoires des deux MRC à l'étude, ainsi que pour l'ensemble de la CMQ (figures 23 et 24) (MTQ, 2019b). On peut voir que le mode conducteur représente, dans les trois régions, le mode de transport le plus utilisé. Ce mode est plus utilisé dans les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île-d'Orléans, respectivement 72% et 75% que dans l'ensemble de la CMQ (68%). La part modale du transport collectif est inférieure à 1% dans les deux MRC, alors qu'elle s'élève à plus de 4% pour l'ensemble de la CMQ. Il faut dire qu'il est normal que l'offre en transport collectif soit meilleure dans les centres-villes, où la densité de population est bien plus élevée, facteur important au bon fonctionnement du transport collectif et par le fait même, au développement de villes durables (Savard, 2022). Il faut mentionner l'importance que prend la voiture dans les deux MRC, constat qui est revenu plusieurs fois dans les entretiens. On voit bien avec les données de l'Enquête OD, ainsi qu'avec les entretiens, que la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans sont dépendantes à l'automobile :

Nous ici sur la Côte c'est super linéaire [...]. La 138 c'est facile d'accès, la voiture c'est encore le meilleur moyen de transport dans la tête de beaucoup de gens. [...] Il y a beaucoup de voitures partout, il y a des pick-up partout, il y a la route, la 138, l'axe central qui nous traverse, c'est tellement facile d'accès – Cécile, représentante d'un OBNL de la Côte-de-Beaupré.

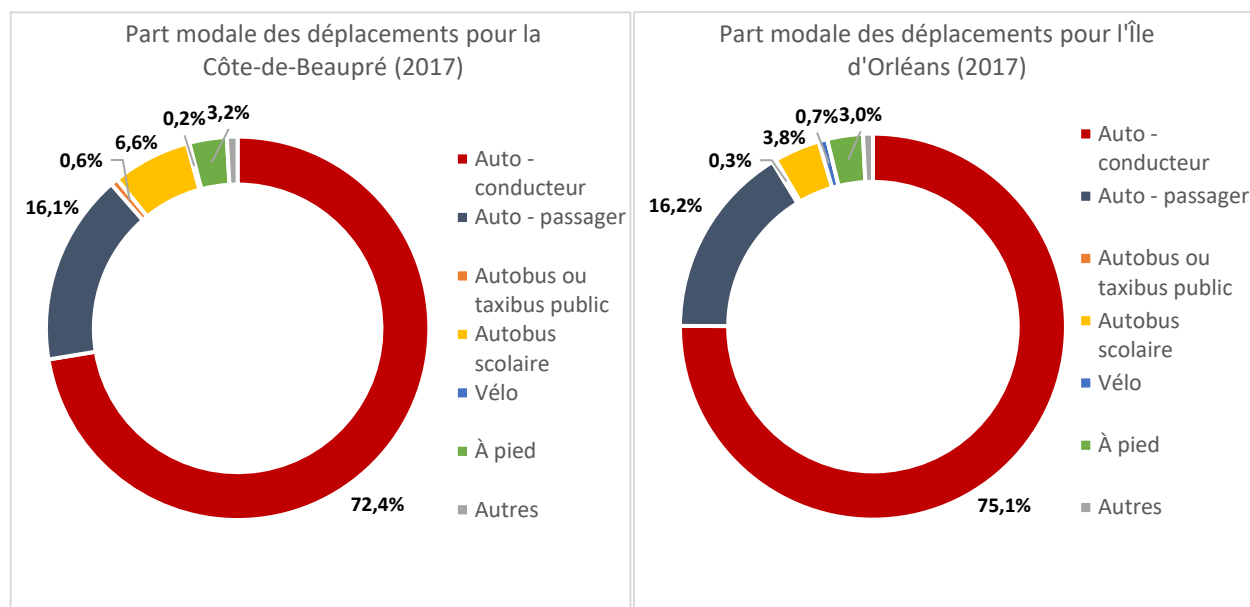


Figure 23 : Part modale des déplacements pour la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (2017) (MTQ, 2019)

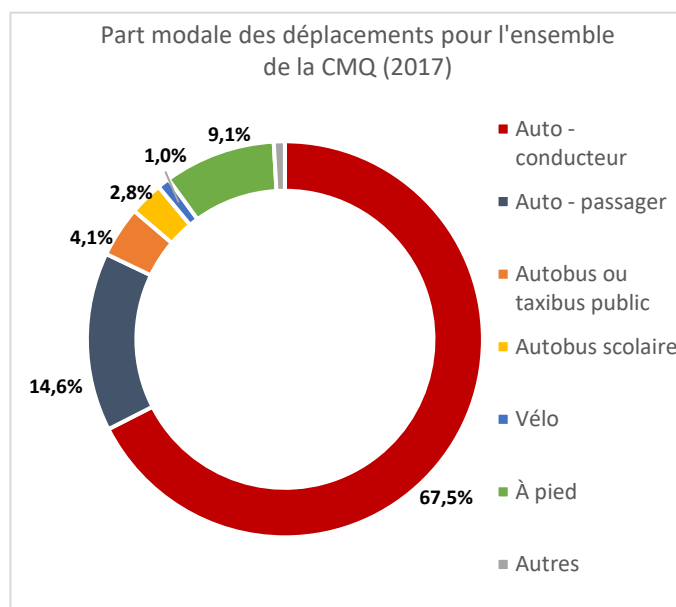


Figure 24 : Part modale des déplacements pour l'ensemble de la CMQ (2017) (Source : MTQ, 2019b)

Afin d'avoir une bonne idée de l'importance que prend l'automobile, ainsi qu'un bon portrait des modes utilisés dans chacun des secteurs des MRC représentées dans la base de données, les parts modales spécifiques des secteurs de la Côte-de-Beaupré sont comparées entre elles, ainsi qu'avec celles des MRC et de la CMQ. On voit que la part modale de l'automobile est la plus importante sur l'Île d'Orléans, alors que les transports actifs sont très peu représentés. La proportion de transport collectif est seulement

supérieure à Boischatel, mais pour les transports actifs c’est dans le secteur Sainte-Anne-de-Beaupré, Beaupré que la proportion est la plus élevée, à 5,8%. Globalement, tous les secteurs des deux MRC ont une proportion de déplacements en voiture beaucoup plus élevée que celle de la CMQ. Ils ont également des proportions de transport collectif et de transport actif plus faibles, que celles de la CMQ (tableau 3).

	CMQ	Île d’Orléans	Côte-de-Beaupré	Secteur Boischatel	Secteur Ange-Gardien, Château-Richer	Secteur Sainte-Anne-de-Beaupré, Beaupré	Secteur Saint-Joachim, Saint-Ferréol, Saint-Tite
Automobile	82,1%	91,29%	88,5%	91,0%	89,8%	85,1%	90,2%
Transport collectif	4,1%	0,33%	0,7%	1,3%	0,4%	0,5%	0,3%
Transport actif	10,1%	0,83%	3,4%	1,8%	1,7%	5,8%	2,4%

Tableau 3 : Tableau des parts modales par secteur (Source : MTQ, 2019b)

2.3. Les motifs de déplacements

Le tableau suivant nous présente les motifs de déplacements, c’est-à-dire les raisons pour lesquelles on se déplace, de la CMQ, de l’Île d’Orléans et de la Côte-de-Beaupré. On voit sur ce tableau que les données sont sensiblement similaires, qu’il n’y a pas de grandes différences entre les deux MRC ou entre les MRC et la CMQ. Le motif du retour au domicile est le plus élevé, bien entendu, puisque la plupart du temps, lorsqu’on effectue un déplacement, on revient par la suite à son domicile. Excepté le motif du retour au domicile, c’est le motif travail qui est légèrement plus représenté dans les trois régions, à un peu plus de 15% (tableau 4). Nous avons décidé de montrer quels modes de transport étaient utilisés pour se rendre au travail, puisque ce motif revenait dans plusieurs entretiens (figures 25 et 26).

Modes/Lieux	CMQ	Île d’Orléans	Côte-de-Beaupré
Autres	14,8%	14,0%	14,6%
Études/école	5,3%	4,4%	6,4%
Loisirs	10,9%	11,9%	10,6%
Magasinage	14,7%	12,1%	9,6%
Retour au domicile	37,2%	40,7%	41,8%
Santé	2,0%	1,8%	1,6%
Travail	15,1%	15,2%	15,5%

Tableau 4 : Les motifs de déplacements par secteur (Source : MTQ, 2019b)

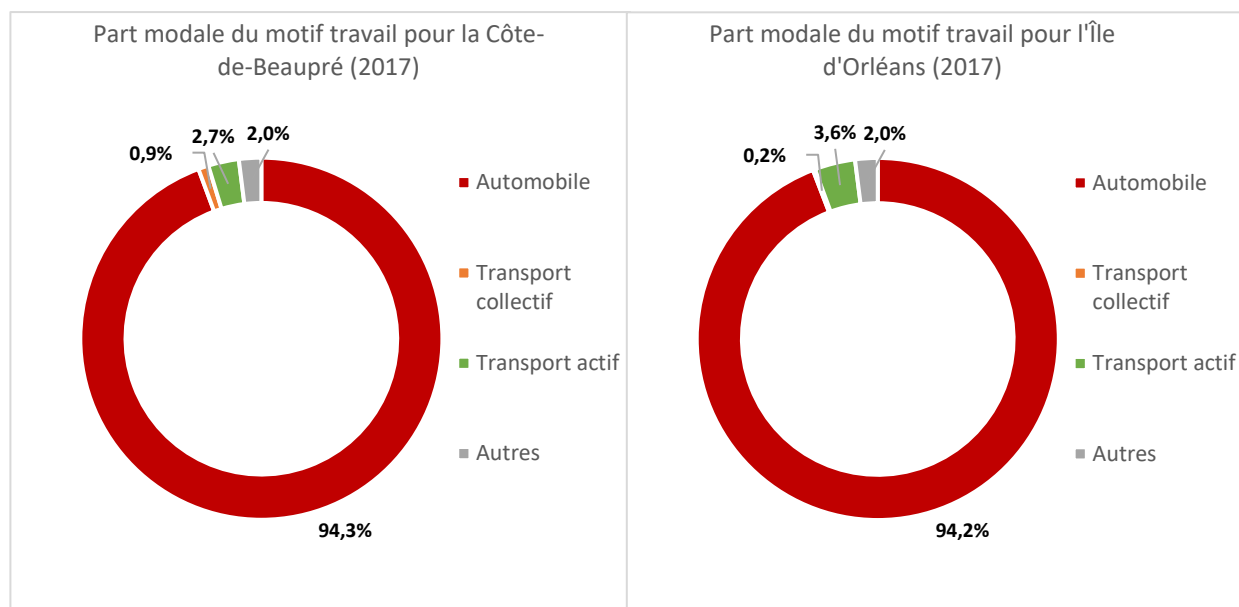


Figure 25 : Part modale du motif travail pour la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (2017) (Source : MTQ, 2019b)

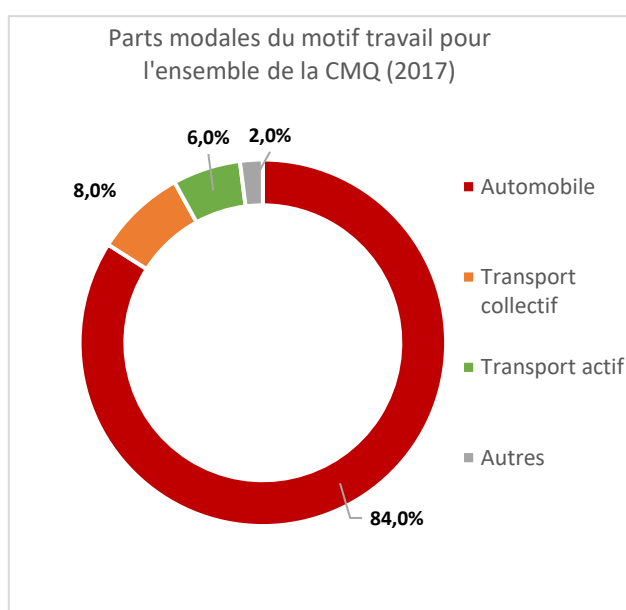


Figure 26 : Part modale du motif travail pour l'ensemble de la CMQ (2017) (Source : MTQ, 2019b)

Voici donc les graphiques des parts modales des MRC et de la CMQ (figures 25 et 26). Avec ces données, on voit l'importance que prend l'automobile, dans la vie des travailleurs de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans. C'est plus de 94% des déplacements pour se rendre au travail qui se font en voiture, tant pour la Côte-de-Beaupré que pour l'Île d'Orléans (figure 25).

C'est plutôt environ 84% pour la CMQ, ce qui est tout de même extrêmement élevé, mais beaucoup moins que les deux MRC exposées (figure 26). Les transports collectifs et actifs sont donc, par le fait même, beaucoup moins importants encore une fois, dans ces deux MRC que dans l'ensemble de la CMQ.

Bien que le motif travail revenait souvent dans les entretiens, d'autres motifs de déplacements nous étaient mentionnés. Tout d'abord, le motif étude est un motif intéressant à comparer, puisqu'il n'y a pas de formations postsecondaires dans les deux MRC à l'étude. Cependant, la ville de Québec en comporte plusieurs. Il est donc normal de voir que l'autobus scolaire est un mode beaucoup plus utilisé sur la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (51% et 46%), que dans l'ensemble de la CMQ (27%). Ce sont les modes durables : le transport actif et le transport collectif qui sont les plus surprenants. Moins de 5% des déplacements se font de façon active pour les MRC de la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (4,5% et 2%) (figure 27), tandis que 19% des déplacements pour le motif étude se font de façon active pour l'ensemble de la CMQ (figure 28).

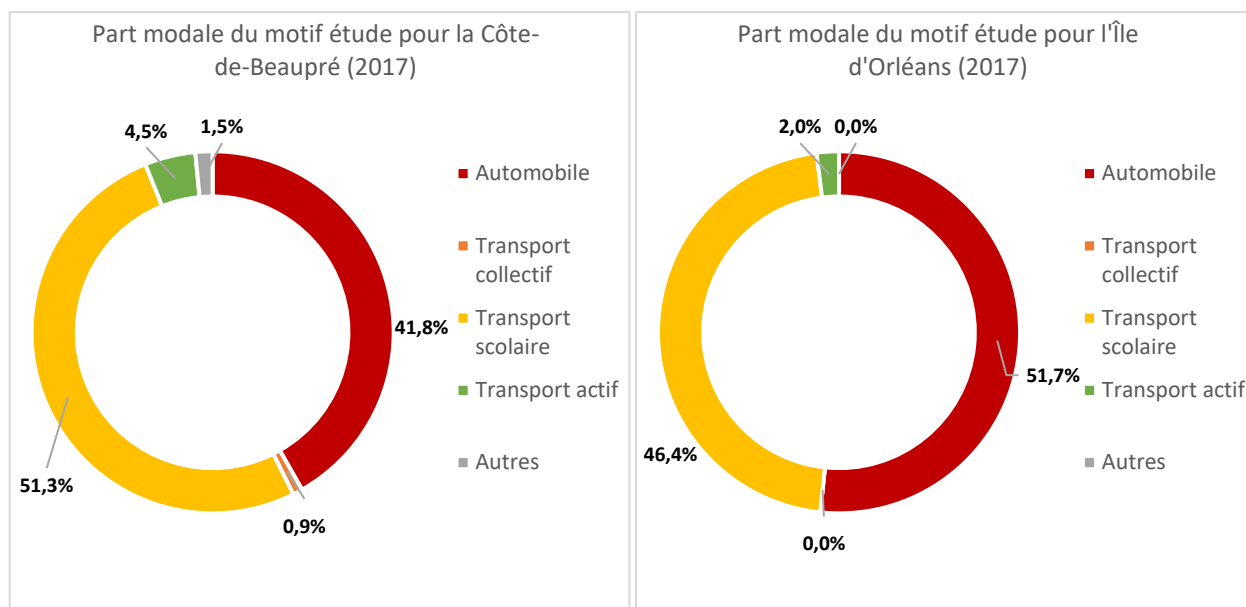


Figure 27 : Part modale du motif étude pour la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (2017) (Source : MTQ, 2019b)

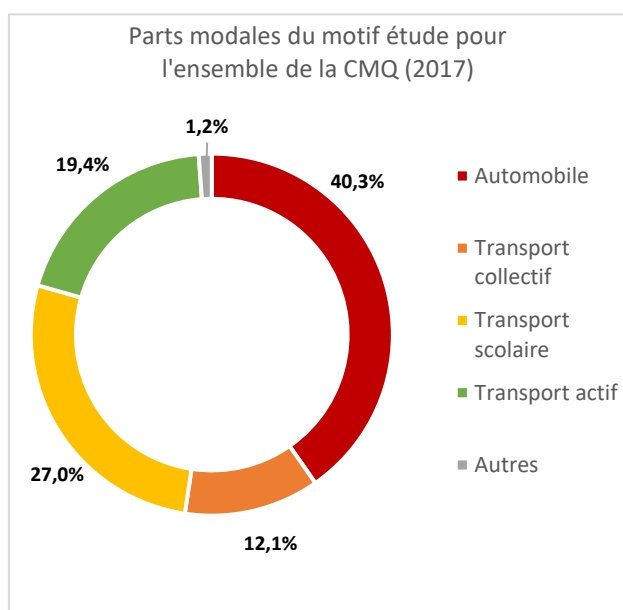


Figure 28 : Part modale du motif étude pour l'ensemble de la CMQ (2017) (Source : MTQ, 2019b)

Pour le motif des loisirs, on se rend vite compte que l'automobile est omniprésente, peu importe la zone de recherche. Cependant, c'est encore les deux MRC qui sont extrêmement dépendantes à l'automobile, à plus de 92% (figures 29). À 85% de déplacements en automobile, la part modale de la voiture pour le motif loisirs dans la CMQ est également très élevée, cependant une certaine partie se fait à la fois en transport actif (11%) ou en transport collectif (2,7%) (figure 30).

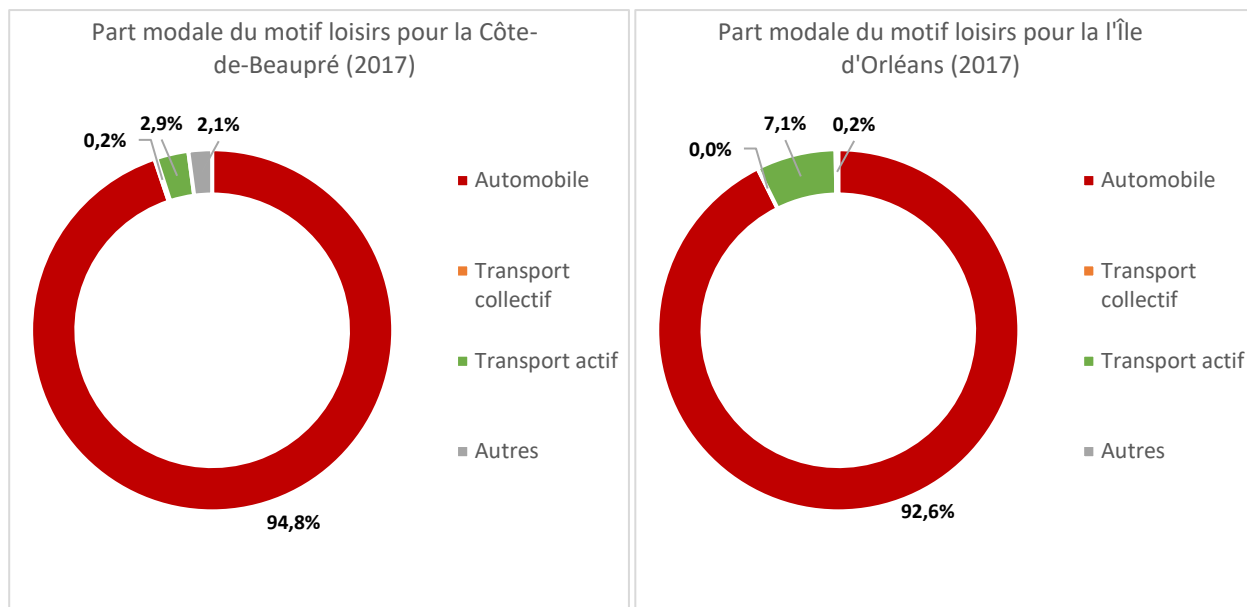


Figure 29 : Part modale du motif loisirs pour la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (2017) (Source : MTQ, 2019b)

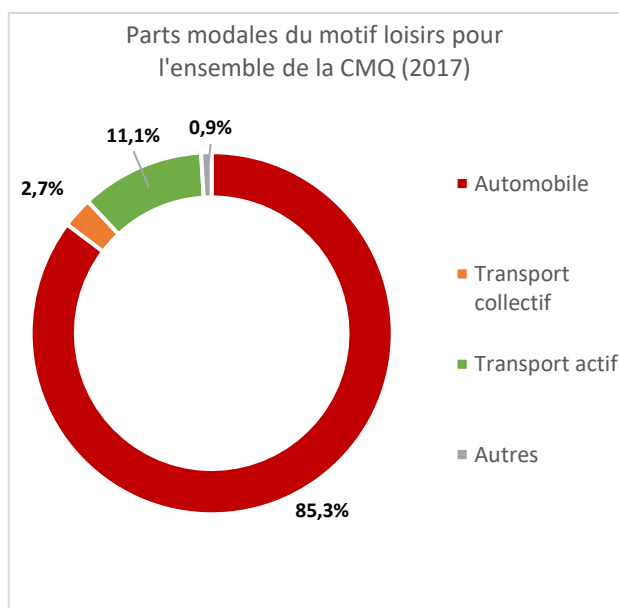


Figure 30 : Part modale du motif loisirs pour l'ensemble de la CMQ (2017) (Source : MTQ, 2019b)

Le motif magasinage ressemble beaucoup au motif loisirs. En effet, presque la totalité des déplacements pour aller magasiner se font en voiture pour les deux MRC (figure 31) et un peu plus de 87% pour l'ensemble de la CMQ (figure 32).

Encore une fois, une partie plus importante de transports actif et collectif est faite dans l'ensemble de la CMQ (10,6% et 1,8%) (figure 32) que sur la Côte-de-Beaupré (3,6% et 0,3%) (figure 31), aucun déplacement ayant comme motif le magasinage se sont effectués en transports durables sur l'Île d'Orléans (figure 31).

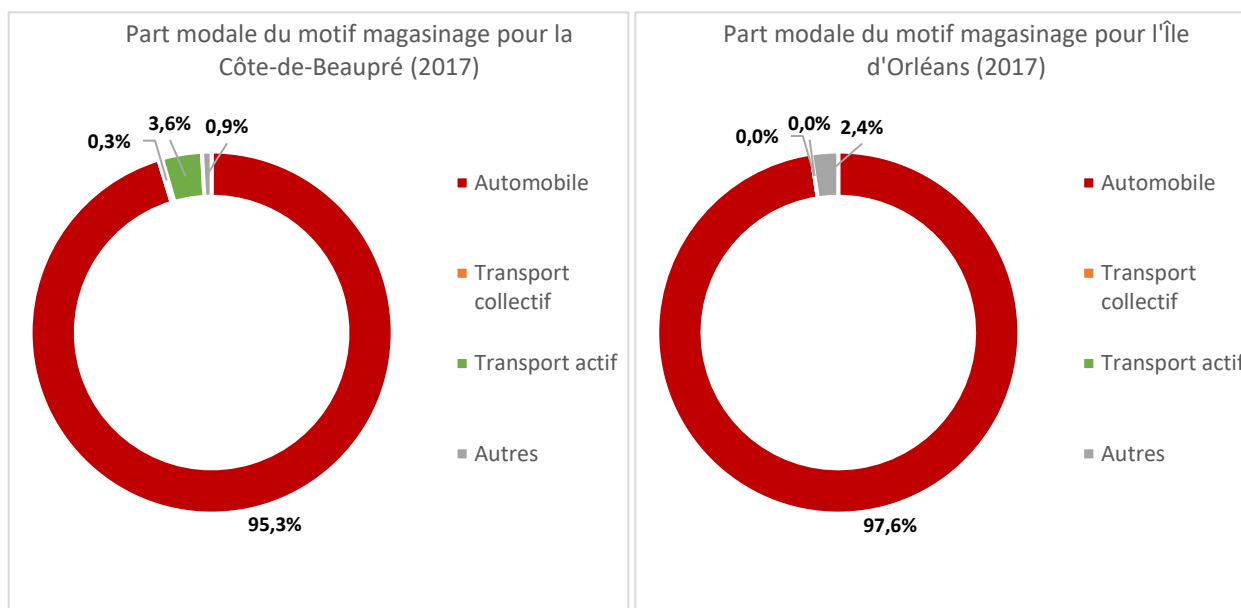


Figure 31 : Part modale du motif magasinage pour la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (2017) (Source : MTQ, 2019b)

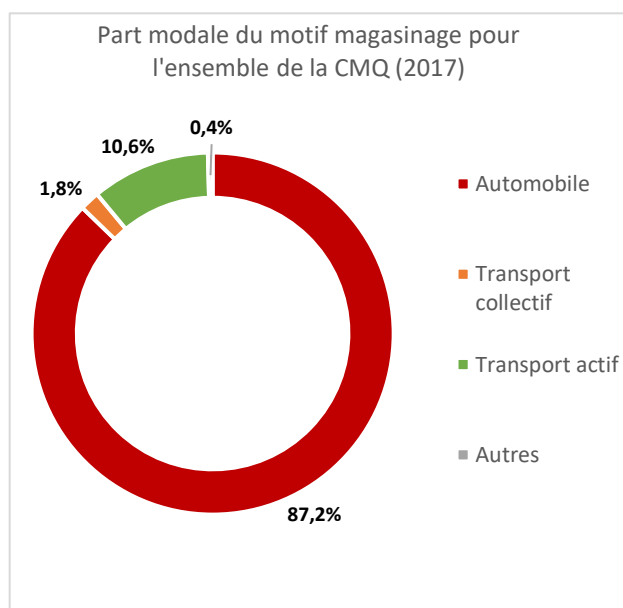


Figure 32 : Part modale du motif magasinage pour l'ensemble de la CMQ (2017) (Source : MTQ, 2019b)

Pour le motif santé, la dépendance automobile est encore plus marquée. C'est sensiblement l'ensemble des déplacements qui se font en automobile sur la Côte-de-Beaupré (98%) et sur l'Île d'Orléans (100%) (figure 33). C'est près de 89% pour l'ensemble de la CMQ, 6% en transport actif et 3,6% en transport collectif (figure 34).

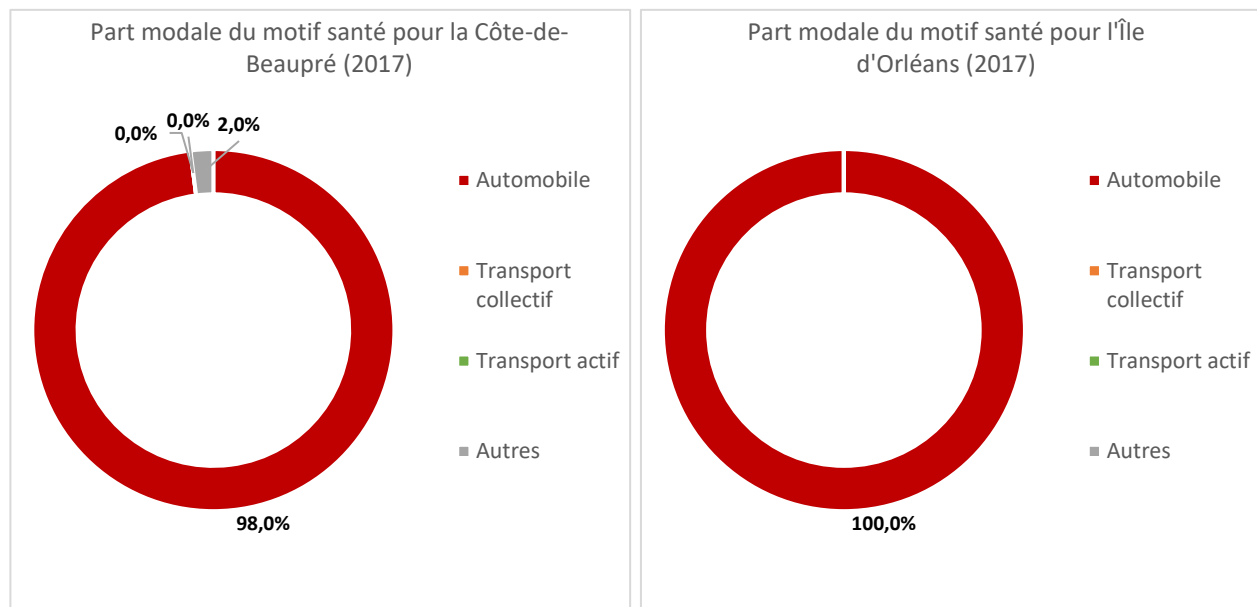


Figure 33 : Part modale du motif santé pour la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans (2017) (Source : MTQ, 2019b)

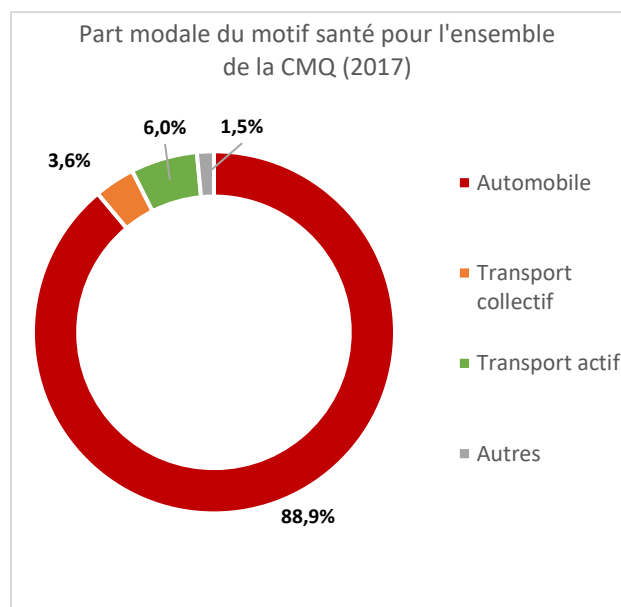


Figure 34 : Part modale du motif santé pour l'ensemble de la CMQ (2017) (Source : MTQ, 2019b)

2.4. La mobilité des plus vulnérables

Nos entretiens ont été une mine d'or afin de révéler les populations les plus vulnérables en ce qui concerne leur mobilité. Les deux groupes les plus mentionnés sont les jeunes et les aînés. Les jeunes puisqu'ils n'ont pas encore l'âge d'obtention de permis et les aînés qui peinent à se déplacer en transport actif ou qui n'ont plus de permis de conduire. Pierre, un intervenant dans un OBNL de la Côte-de-Beaupré nous dit ceci :

Un jeune est obligé d'acheter une voiture. Il est obligé de travailler très tôt, à 14 ans, pour pouvoir se payer une voiture pour qu'à 17 ans il puisse être autonome dans ses déplacements - Pierre, intervenant dans un OBNL de la Côte-de-Beaupré.

Cela entre directement dans le concept de dépendance à l'automobile et les propos de Pierre peuvent être confirmés par les graphiques suivants. On voit sur les graphiques (figures 35 et 36) qu'avant l'âge d'obtention du permis de conduire, les jeunes des deux MRC se déplacent en majorité comme passager et en autobus scolaire. Ceux-ci deviennent à majorité conducteur, dès l'obtention du permis de conduire. Cette proportion est encore plus frappante sur l'Île d'Orléans, alors que la proportion de conducteur passe de 0% à plus de 66% (figure 36). D'ailleurs la proportion de déplacements actifs passe de 12% à 2% pour l'Île d'Orléans, ce qui montre encore une fois la dépendance à l'automobile et la difficulté à se déplacer en transports actifs sur l'Île d'Orléans (figure 36). Les aînés des deux MRC sont également conducteurs en très grande majorité. Ces groupes de personnes sont dits oubliés par l'offre de transport collectif actuelle, ce phénomène est constaté à la fois dans les données et dans les entretiens (figures 35 et 36).

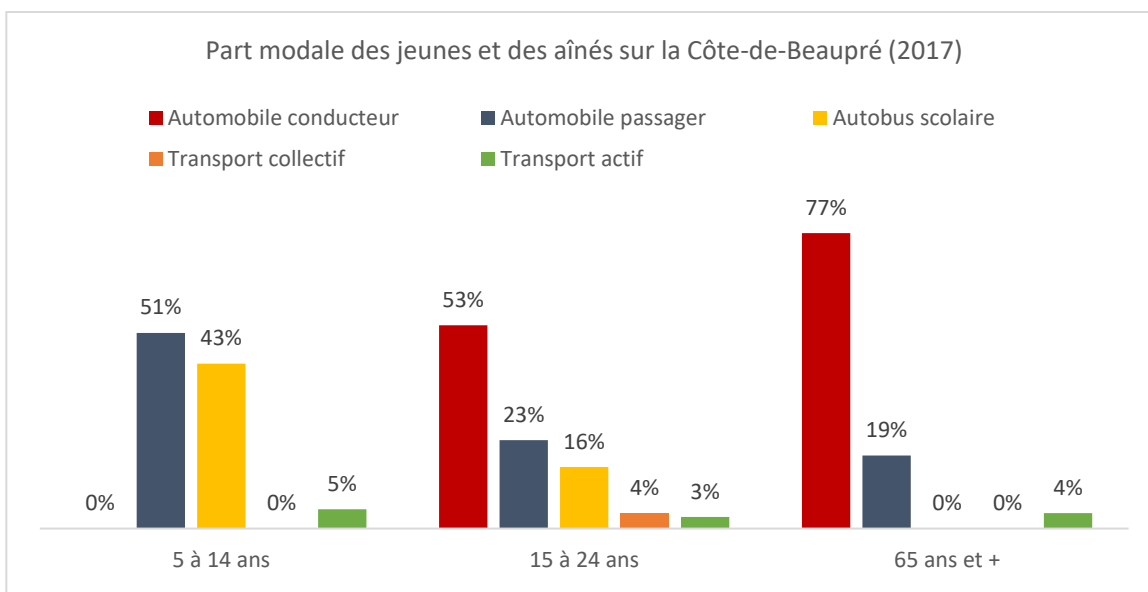


Figure 35 : Part modale des jeunes et des aînés sur la Côte-de-Beaupré (Source : MTQ, 2019b)

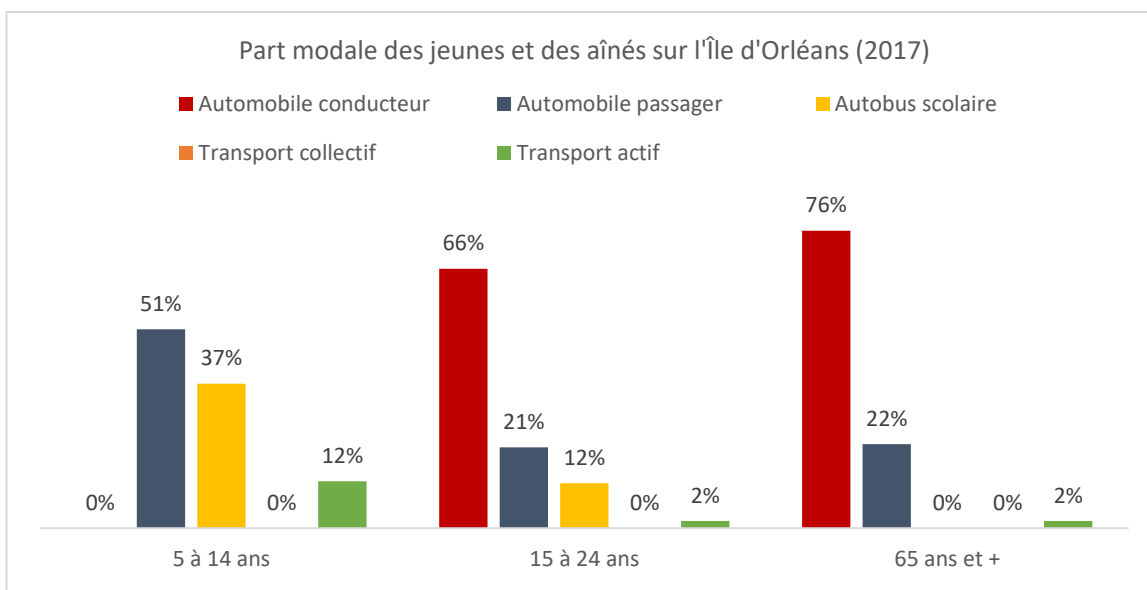


Figure 36 : Part modale des jeunes et des aînés sur l'Île d'Orléans (2017) (Source : MTQ, 2019b)

2.5. La mobilité selon la période de la journée

Un autre point que les répondants des entretiens et les répondants du sondage de Mobili-T relevaient, était que les horaires du transport collectif ne permettaient pas de se déplacer en dehors des heures de pointe. Les tableaux suivants montrent les déplacements du jour (6h à 18h) et du soir (18h à 6h). On voit rapidement que la voiture, qui est déjà le mode le plus utilisé de très loin pendant le jour, augmente encore en proportion dans la période du soir. L'autobus scolaire est bien entendu nul le soir, puisque les déplacements pour l'école primaire et secondaire se font seulement pendant le jour. La proportion du transport actif pour l'île d'Orléans est plus élevée le soir que le jour, ce qui est surprenant. Mais il faut se rappeler qu'il s'agit d'une proportion et que l'échantillon pour la période soir est sensiblement plus petit que l'échantillon pour la période du jour. Finalement, le transport collectif est nul pour la période du soir pour l'île d'Orléans et réduit à seulement 0,3% pour la Côte-de-Beaupré (tableaux 5 et 6).

	Automobile	Transport collectif	Autobus scolaire	Transport actif
Jour	91,0%	0,4%	4,9%	3,6%
Soir	95,8%	0,0%	0,0%	4,2%

Tableau 5 : Part modale selon les périodes de la journée pour l'île d'Orléans (Source : MTQ, 2019b)

	Automobile	Transport collectif	Autobus scolaire	Transport actif
Jour	87,1%	0,7%	8,4%	3,7%
Soir	97,6%	0,3%	0,0%	2,1%

Tableau 6 : Part modale selon les périodes de la journée pour la Côte-de-Beaupré (Source : MTQ, 2019b)

2.6. La mobilité périurbaine et la mobilité rurale

La mobilité des citoyens est différente à l'intérieur de la Côte-de-Beaupré, de même pour l'Île d'Orléans. Néanmoins, c'est Boischatel qui nous intéresse le plus : cette municipalité effectue 58% de l'ensemble de ses déplacements vers l'agglomération de Québec et seulement 37% à l'intérieur de la Côte-de-Beaupré. De ces 37%, 30% des déplacements sont effectués de façon interne à la municipalité, donc de Boischatel vers Boischatel. Il ne reste donc que 7% des déplacements dans les autres secteurs municipaux de la MRC, 6% vers le secteur de l'Ange-Gardien et Château-Richer et 1% vers le secteur de Sainte-Anne-de-Beaupré et Beaupré (tableau 7). Le secteur municipal du centre de la MRC, Sainte-Anne-de-Beaupré et Beaupré, effectue pour sa part une grande majorité de déplacements (79%) de façon interne à la MRC, dont 56% directement à l'intérieur son secteur municipal (tableau 7).

DESTINATION ORIGINE	Secteur Boischatel	Secteur Ange-Gardien, Château-Richer	Secteur Sainte-Anne-de-Beaupré, Beaupré	Secteur Saint-Joachim, Saint-Ferréol, Saint-Tite	Côte-de-Beaupré	Île d'Orléans	Agglomération de Québec
Secteur Boischatel	30%	6%	1%	0%	37%	1%	58%
Secteur Ange-Gardien, Château-Richer	6%	42%	7%	2%	57%	1%	40%
Secteur Sainte-Anne-de-Beaupré, Beaupré	1%	5%	56%	16%	79%	1%	19%
Secteur Saint-Joachim, Saint-Ferréol, Saint-Tite	0%	4%	27%	38%	69%	0%	25%
Côte-de-Beaupré	10%	15%	24%	12%	60%	1%	36%
Île d'Orléans	1%	1%	1%	0%	3%	48%	45%

Tableau 7 : Pourcentage de déplacements selon l'origine et la destination (Source : MTQ, 2019b)

C'est lorsqu'on regarde la figure 37 qu'on comprend la raison principale de la différence de Boischatel. Sa proximité géographique de Québec fait en sorte que les déplacements de sa population se font beaucoup plus vers les pôles de Québec qui sont bien plus attrayants que les pôles d'attractions de la Côte-de-Beaupré, en plus d'avoir la même distance à parcourir, voire une distance moins grande pour certains services. Le secteur municipal de Sainte-Anne-de-Beaupré et Beaupré rayonne néanmoins à l'intérieur de sa MRC. Le secteur est un point central comme on peut le voir sur la figure 38, et c'est là que se concentre la majorité des services offerts dans la MRC



Figure 37 : Carte représentant les municipalités de la Côte-de-Beaupré et leurs pourcentages de déplacements réalisés vers la Côte-de-Beaupré (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022, selon les données du MTQ, 2019b)



Figure 38 : Carte représentant les municipalités de la Côte-de-Beaupré et leurs pourcentages de déplacements réalisés vers Québec (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022, selon les données du MTQ, 2019b)

Cette situation est mentionnée par les acteurs du milieu :

C'est pas compliqué, hein ... Tout se passe à Sainte-Anne, les restaurants, les services, les commerces. Je pense que c'est là qu'il y a un manque – Pierre, intervenant dans un OBNL de la Côte-de-Beaupré.

Les déplacements de Boischatel se font en majorité vers l'agglomération de Québec, sa proximité de Québec et sa faible proportion de déplacements internes nous montrent que cette municipalité doit être considérée comme différente du reste des municipalités de la Côte-de-Beaupré. Celles-ci possèdent toutes des proportions de déplacements majoritairement internes à la Côte-de-Beaupré. On dira donc que la municipalité de Boischatel possède une mobilité dite périurbaine (majoritairement vers l'agglomération de Québec), et que les autres secteurs municipaux de la MRC possèdent une mobilité dite rurale (majoritairement interne à leur MRC).

Cette dernière affirmation de la périurbanité de Boischatel et de la ruralité des autres secteurs de la MRC se traduit également dans les déplacements liés au travail (tableau 8). Pour l'ensemble de la Côte-de-Beaupré, c'est 37% des déplacements liés au travail qui se font à l'intérieur de la MRC et 59% vers Québec. Cependant, les déplacements de Boischatel liés au travail se font à 81% vers Québec. Pour le secteur de l'Ange-Gardien et Château-Richer, c'est aussi une majorité de déplacements liés au travail qui se rendent vers Québec (tableau 8).

DESTINATION ORIGINE	Secteur Boischatel	Secteur Ange-Gardien, Château-Richer	Secteur Sainte-Anne-de-Beaupré, Beaupré	Secteur Saint-Joachim, Saint-Ferréol, Saint-Tite	Côte-de-Beaupré	Île d'Orléans	Agglomération de Québec
Secteur Boischatel	9%	3%	1%	0%	14%	1%	81%
Secteur Ange-Gardien, Château-Richer	2%	25%	5%	0%	31%	0%	66%
Secteur Sainte-Anne-de-Beaupré, Beaupré	0%	7%	42%	7%	56%	0%	41%
Secteur Saint-Joachim, Saint-Ferréol, Saint-Tite	0%	8%	24%	23%	54%	1%	38%
Côte-de-Beaupré	3%	11%	17%	6%	37%	0%	59%
Île d'Orléans	0%	2%	1%	0%	4%	39%	53%

Tableau 8 : Pourcentage de déplacements selon l'origine et la destination, pour le motif travail (Source : MTQ, 2019b)

C'est donc dire que les deux secteurs les plus proches de Québec se déplacent en majorité vers Québec pour aller travailler, tandis que les deux secteurs les plus éloignés de Québec, se déplacent en majorité à l'intérieur de la MRC pour travailler. Globalement, c'est quand même 17% de tous les déplacements liés

au travail qui ont pour origine un secteur municipal de la Côte-de-Beaupré, qui se rendent dans le secteur central de Sainte-Anne-de-Beaupré et Beaupré, ce qui vient encore une fois montrer que ce secteur rayonne à l'échelle de la MRC (tableau 8).

Aujourd'hui une personne qui n'a pas de voiture, et qui n'a pas de connaissances aussi autour d'elle pour être en voiture, ne peut pas habiter dans des villages comme Saint-Joachim, Saint-Ferréol et Saint-Tite-des-Caps, par exemple. Beaupré, c'est même très limite. On va dire qu'une personne qui n'a pas de moyen de locomotion, qui n'habite pas à Sainte-Anne-de-Beaupré, à proximité des commerces, est en réelle difficulté – Pierre, intervenant dans un OBNL de la Côte-de-Beaupré.

3. Les obstacles à l'utilisation du transport collectif sur la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans

Le portrait de la mobilité fait ressortir une très faible utilisation du transport collectif et une forte dépendance à l'automobile, sur les deux territoires à l'étude. Nous nous sommes attachés à comprendre cette situation et à identifier quelles étaient les barrières à l'utilisation du transport collectif sur le territoire de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans. Le diagnostic du territoire et de l'offre actuelle proposée par PLUMobile, ainsi que l'analyse des entrevues réalisées nous ont permis d'identifier les obstacles à l'utilisation du transport collectif. Il apparaît que le service de transport collectif présentement offert satisfait majoritairement aux besoins spécifiques des navetteurs se dirigeant vers la ville de Québec, créant ainsi des laissés pour compte dont les besoins de déplacements semblent oubliés ou ignorés. De plus, les services proposés par PLUMobile favorisent une mobilité de sortie du territoire, alors que la plupart des déplacements (60% pour la Côte-de-Beaupré, 48% pour l'Île d'Orléans) sont réalisés à l'intérieur des limites des deux MRC (tableau 7). Cette section a pour but de présenter plus en détails ces obstacles à l'utilisation du transport collectif.

3.1. Un service de transport collectif axé sur les déplacements unidirectionnels des navetteurs

Comme vu précédemment, les horaires de PLUMobile sont le seul point où il est possible d'affirmer que la satisfaction des usagers n'est pas généralisée. C'est en effet 22% des usagers de PLUMobile qui se disent insatisfaits des horaires de PLUMobile, selon le sondage de satisfaction de Mobili-T (figure 21) (Mobili-T, 2018). C'est donc en ayant cette statistique en tête que nous entreprenons l'analyse des entretiens et des horaires de PLUMobile afin de savoir s'il est légitime d'affirmer que les services de transport collectif de PLUMobile en place, sont axés sur les déplacements unidirectionnels des navetteurs ?

Prenons tout d'abord les horaires du Bus Québec Desjardins de PLUMobile (annexe 5). Celui-ci part, du lundi au vendredi, à 6h25 du matin pour se rendre à 7h54 à son terminus de Québec, le Grand Théâtre. De cet endroit, il repart en sens inverse jusqu'à l'arrêt 1522, au croisement de l'avenue Royale et de la côte Dufournel à Château-Richer, à 8h29. De ce lieu, il refait demi-tour afin de retourner en direction de Québec et atteindre, cette fois-ci à 9h01, le Grand Théâtre. Pour le retour en fin de journée, deux autobus partent de Québec vers la Côte-de-Beaupré. Le premier part à 16h20 du Grand Théâtre, pour arriver à son terminus du stationnement de la caserne de pompiers à 17h43. Le service prend une pause de 7 minutes avant de

partir en sens inverse, où il s'arrêtera cette fois-ci au terminus D'Estimauville à 19h (PLUMobile, 2021). Le deuxième autobus part aussi du Grand Théâtre, mais à 18h20. Il offre cependant un parcours plus court ne desservant pas les municipalités les plus à l'est puisqu'il arrête à Beauré, tout près de l'hôpital (arrêt 1225) à 19h28 (*ibid.*). L'horaire de cet autobus n'est pas facile à comprendre, puisqu'il y a un retour de l'autobus vers la Côte-de-Beauré, mais l'autobus se rend seulement à Château-Richer, puis revient vers Québec, ce n'est donc pas une boucle complète.

L'Express Sainte-Foy est beaucoup plus simple à comprendre. Il part à 6h10 du stationnement de la caserne de pompiers pour arriver à 7h44 à l'Université Laval. Puis, fait le chemin inverse en partant de l'université Laval à 16h40 et arrivant à 18h26 au stationnement de la caserne de pompiers (PLUMobile, s. d.-a)(annexe 6).

Donc, les deux services réguliers partent le matin tôt, afin d'atteindre le Grand Théâtre avant 8h du matin et reviennent après la journée de travail traditionnel de 8h à 16h. Il n'y a pas de desserte pour cet horaire dans le sens inverse. Cette situation avantage donc les résidents qui ont un horaire typique de travail, du lundi au vendredi, de 8h à 16h à Québec, généralement les travailleurs et aussi les étudiants qui ont un horaire complet :

Je sais que les étudiants puis les travailleurs apprécient le service si tu as à un horaire typique de travail, qui est de 8h à 4h. Tu peux facilement te déplacer vers ton travail sur la Colline Parlementaire, vers les institutions collégiales, universitaires. Sans avoir l'enjeu d'avoir un véhicule. Tu peux étudier, tu peux même dormir. Fait que moi j'ai lu des rétroactions assez positives de la part de quelques personnes qui l'utilisent à des fins de travail et d'études, pour aller à Québec. Mais j'ai pas personne qui m'a donné une rétroaction pour venir travailler sur la Côte de Beauré en PLUMobile – Hélène, représentante d'un OBNL de la Côte-de-Beauré.

Même les étudiants peuvent sembler bien desservis par cette offre en place. Cependant, ce n'est pas tout à fait le cas. Les étudiants des Cégeps et de l'Université ont très peu souvent des horaires typiques du matin au soir. De plus, plusieurs cours à l'Université et au Cégep se donnent en dehors des horaires de PLUMobile. Aussi, les citoyens qui veulent sortir de la Côte-de-Beauré en dehors des heures de pointe ne peuvent pas le faire en transport collectif : l'automobile devient donc nécessaire pour tous les déplacements qui n'entrent pas dans cet horaire, incluant les déplacements la fin de semaine, puisqu'il n'y a pas de service le samedi et le dimanche.

Je peux organiser mon horaire pour avoir accès aux services de PLUMobile mais ils sont pas disponibles en fin de semaine. Donc c'est sûr et certain que, arrivé la fin de semaine, bah quelqu'un qui n'a pas du tout de voiture dans son ménage est un peu pris. Donc il faut vraiment qu'il s'organise avec son réseau familial, son réseau d'amis » – Valérie, représentante d'un OBNL de l'Île d'Orléans.

Avec l'analyse des horaires de PLUMobile, appuyés par les citations des répondants de nos entretiens, il est donc possible d'affirmer que le service de transport collectif est bel et bien axé sur les déplacements unidirectionnels des navetteurs. Or, comme démontré dans le portrait de la mobilité, ce n'est pas le seul motif important pour se déplacer au sein des deux MRC (tableau 4). D'autres besoins, autres que le travail, ne sont donc pas comblés par l'offre actuelle de transport collectif. Lésées, les autres personnes souhaitant se déplacer doivent alors nécessairement se reporter sur l'automobile pour effectuer leurs déplacements. Cette situation crée des laissés pour compte parmi les résidents.

3.2. Des besoins alternatifs non comblés

Bien que l'organisme PLUMobile fait de son mieux afin de desservir le plus grand nombre de personnes, il reste limité dans les ressources, tant humaines que financières. Les besoins alternatifs non comblés sont nombreux. Ce sont tous les besoins qui n'entrent pas dans les déplacements typiques d'un navetteur, qui réside sur la Côte-de-Beaupré et qui travaille à Québec. Le motif travail ne représente en fait que 15% de l'ensemble des déplacements. Tous les autres motifs de déplacements semblent donc oubliés par l'offre de transport collectif actuelle, excepté une part du motif étude (si l'étudiant n'a pas de cours en soirée et qu'il accepte la contrainte de rester sur son campus toute la journée pour attendre son autobus). Les déplacements pour le magasinage, pour visiter un ami ou de la famille ou encore pour des soins de santé, sont des motifs qui se font habituellement dans un horaire différent de celui d'un navetteur et ne sont donc pas pris en compte.

L'analyse de l'Enquête OD 2017 a été utile afin de prouver que le service de transport collectif n'était pas utilisé pour la majorité de ces motifs, mais c'est l'analyse des entretiens qui vient véritablement mettre en lumière cette affirmation. Deux groupes de personnes semblent donc effectivement laissés pour compte par le service de transport en commun : les aînés et les jeunes. Il est d'autant plus important de se pencher sur ces deux catégories de population, puisque si le service de transport en commun ne les dessert pas, ils ne peuvent tout simplement pas se déplacer sur de grandes distances. Les jeunes n'ont pas de permis de conduire ou pas encore de voiture et plusieurs personnes âgées n'ont plus nécessairement la capacité de conduire, en plus d'être plus sujettes à des difficultés physiques pour se déplacer. Cette situation a été régulièrement commentée lors des entrevues. Par exemple, Hélène, une représentante d'un OBNL de la Côte-de-Beaupré nous dit ceci :

Les personnes âgées [...] ont souvent des rendez-vous ou des besoins dans des horaires atypiques entre 8h et 4h du lundi au vendredi, chose que le transport collectif ne couvre pas. Il y a des heures de pointe pour le transport collectif mais en dehors des heures de pointe, c'est pas la même desserte. Puis moi, la clientèle que je dessers, 98%

du temps ont besoin de se déplacer en 8h et 14h et pas à 8 et pas à 4 mais dans cette plage horaire-là. Puis pas pour aller travailler. Ils veulent aller à des rendez-vous médicaux, ils veulent aller rendre visite à un proche qui est en soin hospitalier ou en RPA, ils ont besoin d'aller à la coiffeuse ... Tu sais bon les besoins-là sont différents. Fait que c'est pas les mêmes besoins moi je considère.

Pierre, un intervenant d'un autre OBNL de la Côte-de-Beaupré nous dit ceci au sujet des jeunes :

Il y a beaucoup d'inégalités, inégalités parce que les jeunes ne peuvent pas rester sur la Côte de Beaupré s'ils n'ont pas un moyen de locomotion. Je prends l'exemple d'un jeune d'une vingtaine d'années, qui essaie de reprendre l'école, bah la première chose qu'il doit faire c'est déménager à Québec. Il ne pourra pas aller à son école s'il reste dans son appartement à Sainte-Anne-de-Beaupré. Il faut qu'il quitte la Côte!

Ces deux citations viennent donc encore une fois nous rappeler que le service actuel est seulement axé sur les déplacements des navetteurs et qu'il y a des catégories de personnes pour qui il est impossible de se déplacer en transport collectif et plus difficile voire impossible de se déplacer en voiture. Pour une certaine partie de la population, ce constat perpétue le cercle vicieux de la dépendance automobile (figure 39). En plus de cela, le fait que les besoins des populations les plus vulnérables ne soient pas pris en compte montre que le principe du droit à la mobilité n'est pas respecté. Les populations vulnérables, à savoir les personnes avec des revenus plus faibles, ainsi que les personnes handicapées, les jeunes et les personnes âgées ont souvent la même contrainte : ils n'ont pas accès à une voiture. Dans le cas d'une offre en transport inadéquate, ces populations vulnérables sont d'autant plus défavorisées puisqu'elles ont en général moins accès à l'emploi, à l'éducation (comme l'explique très bien Pierre dans la citation précédente), aux soins de santé et aux commerces. Ces populations sont donc plus sujettes à se retrouver dans une situation d'exclusion, puisque le « manque de transports mène à l'isolement social » (Lucas et al., 2019, p. 15). Cécile nous parle de la réalité de ces groupes, qu'on considère oubliés par le service actuel de transport collectif.

Il y en a qui n'ont rien, à part appeler puis faire des demandes sur les groupes facebook d'entraide « il y a tu quelqu'un qui passe pour aller vers Québec ou vers Baie-Saint-Paul? » C'est vraiment pas évident, puis il y en a qui attende longtemps avant ... ils attendent d'avoir plein de commissions à faire à Québec pour demander le service [...]. Il y en a qui prennent leurs vélos et font des vingtaine de kilomètres pour aller à la pharmacie à Sainte-Anne-de-Beaupré. Puis il y en a qui marchent! On en connaît qui marchent beaucoup aussi, des 30km par jour de marche! Il y en a que ça leur fait pas peur. Les gens s'adaptent. Mais ceux qui sont isolés, qui n'ont pas de voiture, il y en a! – Cécile, représentante d'un OBNL de la Côte-de-Beaupré.

Un dernier groupe spécifique qui n'est pas desservi par l'offre actuelle en transport collectif est le groupe des travailleurs de la Côte-de-Beaupré, qui résident à Québec. Ce groupe doit donc absolument utiliser la voiture pour se rendre sur leurs lieux d'emploi sur la Côte-de-Beaupré, ce qui dans un premier temps perpétue la dépendance automobile, car il y a une obligation de posséder une voiture pour accéder à son travail. Dans un deuxième temps, cette offre vient rendre l'embauche de main d'œuvre plus difficile aux

différents employeurs de la Côte-de-Beaupré et également de l'Île d'Orléans qui sont restreints aux employés qui possèdent une voiture. Dans une période de pénurie de la main d'œuvre, en particulier dans les régions (Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale du Québec, s. d.), cette offre manquante en transport collectif vient compliquer la tâche aux employeurs des deux MRC. Mélanie, conseillère aux ressources humaines d'une entreprise de la Côte-de-Beaupré, nous parle de cette problématique :

Parce que moi quand je rencontre des gens il y en a quand même un 10-15% de gens qui ont pas accès à une voiture, puis ça nous limite au niveau de notre recrutement, puis des gens qui pourraient venir travailler chez nous compte tenu que l'autobus n'est pas nécessairement accessible. Puis c'est sûr qu'on est plus loin de la ville. Puis au coût de l'essence qui est actuellement... C'est sûr que c'est un enjeu qui est quand même assez important – Mélanie, représentante d'une entreprise de la Côte-de-Beaupré.

En somme, l'offre en transport collectif actuelle se concentre seulement sur les déplacements des navetteurs, c'est-à-dire des travailleurs vers Québec, laissant pour compte tous les autres groupes qui se déplacent pour un autre motif que le travail, qui ne représente que 15% des déplacements de la Côte-de-Beaupré, comme mentionné précédemment (tableau 4). Les déplacements pour des motifs autres que le travail se font dans une proportion plus grande à l'interne (tableaux 9 et 10).

Île d'Orléans	Agglomération de Québec	Autre
53,23%	41,25%	5,53%

Tableau 9 : Lieux de déplacements pour motif autre que le travail pour l'Île d'Orléans (Source : MTQ, 2019b)

Côte-de-Beaupré	Agglomération de Québec	Autre
65,82%	30,74%	3,44%

Tableau 10 : Lieux de déplacements pour motif autre que le travail pour la Côte-de-Beaupré (Source : MTQ, 2019b)

Cependant, il est difficile, voire impossible de se déplacer à l'intérieur des limites des deux MRC avec l'offre actuelle :

En revanche, là où je suis moins satisfait du PLUMobile, c'est qu'il y a un service à destination de Québec. C'est-à-dire que la ligne est faite pour aller à Québec. [...]. Il n'y a pas de services réguliers sur la Côte de Beaurpré. Il y a un service régulier de la Côte à Québec. Il n'y a pas interne à la Côte de Beaurpré. C'est ça qu'est dommageable parce que moi je trouve que le préjudice est surtout là. Parce que j'ai des gens qui veulent aller faire leurs commissions. Bah il y a pas de transport dans la journée, intérieur à la Côte. C'est surtout là où je trouve qu'il faudrait travailler. Oui il y a Québec, il y a Québec, il y a Québec. Mais déjà, à l'interne, se déplacer sur la Côte, donc partir des extrémités pour en venir au centre – Pierre, intervenant dans un OBNL de la Côte-de-Beaurpré.

On voit donc que les acteurs du milieu exposent aussi ce manque d'offre pour les déplacements internes, l'automobile devient encore une fois une solution plus facile que les modes de transports durables (Vivre en Ville, 2013b), un enjeu important dont il est question dans la prochaine partie.

3.3. Un potentiel inexploré pour les déplacements internes

Pierre nous expose très bien un problème majeur du transport collectif de la Côte-de-Beaurpré. Les services de proximité ne sont pas desservis par le transport collectif, donc les résidents de la Côte-de-Beaurpré doivent encore une fois se reporter sur l'automobile pour effectuer leurs déplacements internes. Ils ne peuvent pas utiliser le transport collectif pour se rendre à Sainte-Anne-de-Beaurpré, pour faire leur épicerie ou accéder aux commerces et aux restaurants. Pourtant, une grande proportion des déplacements s'effectue vers Sainte-Anne-de-Beaurpré et Beaurpré. Pierre nous en déjà a parlé, Cécile aussi le mentionne :

À l'intérieur de la MRC, il est difficile de se déplacer via PLUMobile. Tu sais, tu peux pas aller faire ton épicerie en PLUMobile, tu peux pas, c'est ça. C'est ça la Côte de Beaurpré en fait quand même, il y a pas mille centres commerciaux. Il y a un pôle commercial à Sainte-Anne, et un petit peu à Beaurpré. Tu peux pas utiliser le transport collectif pour faire ce genre de déplacement-là, ce qui peut nuire à la capacité d'autonomie des personnes [...]. C'est pas adapté pour se promener dans les municipalités. Et que, euh... ça, c'est les citoyens qui disent ça. Il n'y a pas d'horaires de fin de semaine. Les gens qui voudraient aller à des spectacles ou au magasin, des événements la fin de semaine à Québec, ils peuvent pas! Fait que c'est ça, pour se promener inter-municipalité, c'est zéro – Cécile, représentante d'un OBNL de la Côte-de-Beaurpré.

Dans plusieurs municipalités, les concentrations de services de proximité, ainsi que les entreprises, sont des points de convergence qui génèrent de nombreux déplacements. Or, à défaut d'une offre adéquate de transport collectif et d'infrastructures pour le transport actif, ces déplacements internes sont majoritairement effectués en voiture. Les entreprises de la Côte-de-Beaurpré et de l'Île d'Orléans emploient une main d'œuvre locale importante. Mais, lors de nos entrevues, plusieurs employeurs ont affirmé ne pas être desservis par le transport collectif qui privilégie les travailleurs allant vers Québec.

Pourtant, de nombreux déplacements pour le travail s'effectuent au sein des MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans (tableau 8) (MTQ, 2019b).

Le constat est clair, il y a une demande pour les déplacements internes qui n'est pas comblée par l'offre de transport collectif. Pourtant, le portrait de la mobilité a révélé une situation intéressante au sein d'une municipalité de la Côte-de-Beaupré : la part modale des transports actifs est relativement élevée dans le secteur Sainte-Anne-de-Beaupré, Beaufort (5,8%) (tableau 3). Cela peut s'expliquer par une organisation urbaine plus resserrée, avec un noyau villageois proposant une variété de commerces et de services. Si le service de transport collectif et les infrastructures en mobilité active pouvaient être bonifiés, une véritable offre en mobilité durable serait proposée, au moins dans ce secteur. On pourrait donc parler d'intermodalité, un concept au centre d'une bonne mise en œuvre de transports durables. Une offre intermodale est un concept clé pour la réduction de la dépendance automobile. C'est une des solutions proposées par Vivre en Ville afin de passer du cercle vicieux de la dépendance automobile au cercle vertueux de la mobilité durable (figures 39 et 40) (Vivre en Ville, 2013b).

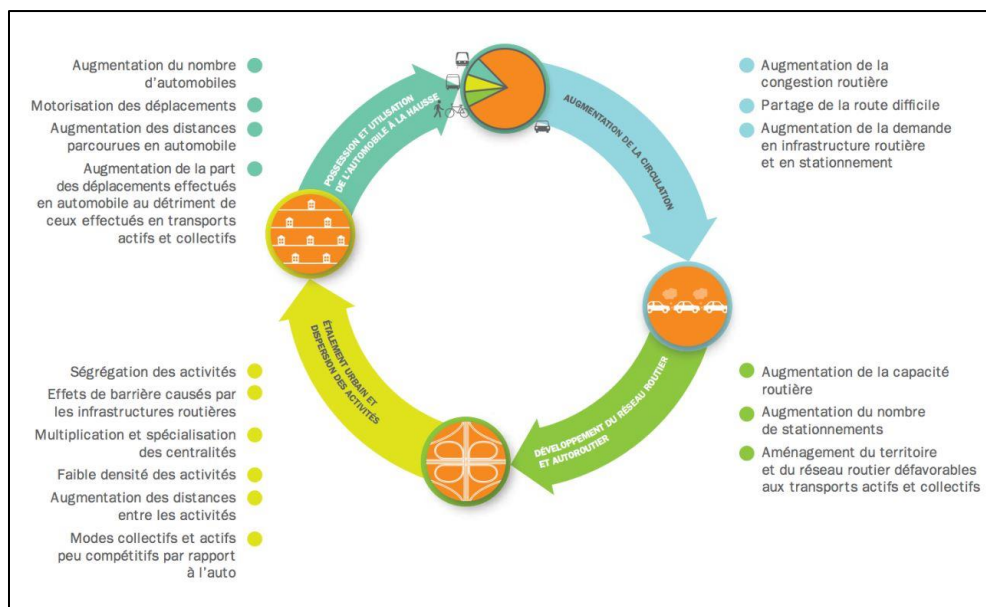


Figure 39 : Le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile (Source: Vivre en Ville, 2013)

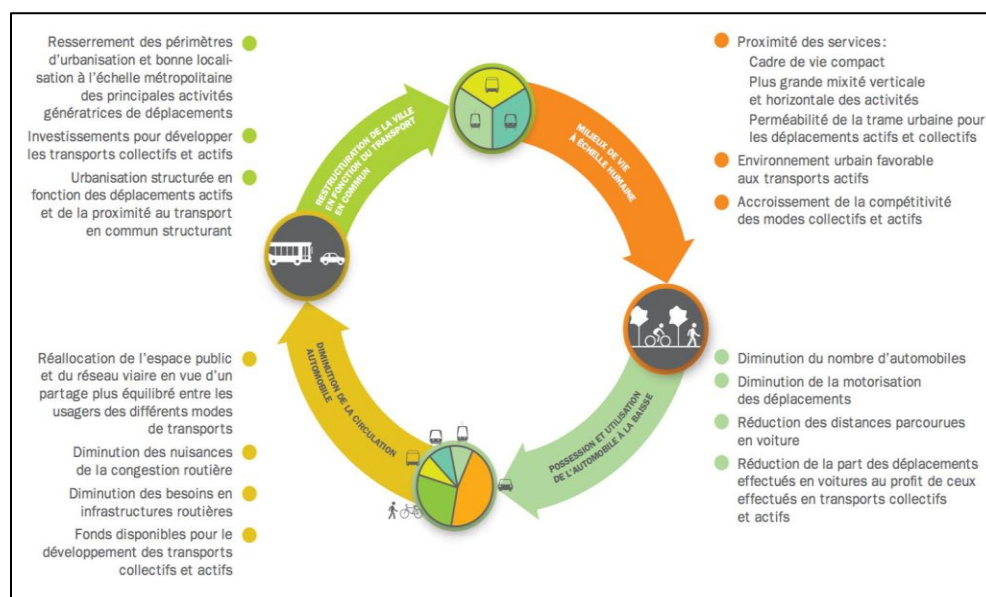


Figure 40 : Le cercle vertueux de la mobilité durable (Source : Vivre en Ville, 2013)

Les entretiens ainsi que les données de l'Enquête OD 2017, nous montrent qu'il existe un potentiel bien réel pour une offre interne en transport collectif. En effet, l'offre actuelle ne permet pas de se déplacer à l'intérieur du territoire, ce qui fait en sorte qu'il y a des laissés pour compte. On pense que plusieurs groupes bénéficieraient d'une offre interne à la Côte-de-Beaupré. Que ce soient les groupes qui ne sont pas pris en compte en ce moment, comme les jeunes qui n'ont pas de permis de conduire, ou les personnes âgées qui peinent à se déplacer, qui veulent aller voir des amis pour sortir de leur isolement ou pour se

rendre sans difficulté à leurs rendez-vous médicaux. Il y a aussi les citoyens de la Côte-de-Beaupré qui travaillent dans la MRC, qui doivent prendre la voiture pour se rendre au travail, ou bien des travailleurs de Québec qui voudraient travailler sur la Côte-de-Beaupré ou l'Île d'Orléans, mais qui ne possèdent pas de voiture. L'offre interne viendrait régler une partie de tous ces problèmes, c'est pour cette raison qu'un de nos thèmes des recommandations porte sur les déplacements internes. De plus, il nous semble impossible d'atteindre l'objectif de la CMQ, de doubler la part modale du transport collectif d'ici 2031 (Communauté métropolitaine de Québec, 2013), en se concentrant seulement sur les besoins des navetteurs : raison de plus pour agir le plus vite possible et d'offrir un service de transport collectif interne, intégré à des infrastructures de mobilité active, comme vous allez pouvoir le lire dans nos recommandations.

4. Les enjeux de financement du transport collectif

Le financement est souvent le nerf de la guerre lorsqu'on veut favoriser l'acquisition de nouvelles habitudes par les citoyens et citoyennes : le domaine de la mobilité durable n'y fait pas exception. Dans le contexte québécois, où la marge de manœuvre des municipalités pour financer leurs activités est souvent discutée et que différentes solutions sont proposées dans la sphère publique (Couturier & Viens, 2021), nous pensons qu'il serait particulièrement important que le gouvernement du Québec soutienne à un niveau suffisant les efforts des municipalités lorsqu'elles s'engagent à respecter les orientations gouvernementales en matière de mobilité durable. Le financement des services de transport collectif est donc un enjeu incontournable pour notre recherche actuelle. Cette section présentera dans l'ordre le fonctionnement du principal programme québécois d'aide au développement du transport collectif, décrira les différences dans le soutien offerts au développement du transport collectif dans trois provinces canadiennes (Québec, Ontario et Colombie-Britannique), puis présentera une forme d'organisation du transport collectif que nous avons exploré comme solution potentielle à adopter au Québec et qu'on appelle généralement la communauté tarifaire.

4.1. Étude du programme actuel de financement de l'offre de transport collectif sur les territoires à l'étude (PADTC)

4.1.1. Présentation du programme et de ses objectifs

Le *Programme d'aide au développement du transport collectif – Modalités d'application 2019-2020* (PADTC) est un document présentant les protocoles pour accéder à plusieurs types d'aide pour développer le transport en commun au niveau local (les municipalités) ou régional (les MRC) (Ministère des Transports du Québec (MTQ), 2020b). C'est un document détaillé, puis plusieurs exigences ou *protocoles* (façons de faire) se répètent souvent d'un volet d'aide à un autre.

Le document explique que les municipalités québécoises sont responsables « de la planification, de l'organisation, de la coordination et de l'exploitation des services de transport collectif offerts sur leur territoire » (*ibid.*, p.8), et que les rôles du gouvernement se situent au niveau des grandes orientations, du cadre législatif, mais aussi du soutien financier pour aider les municipalités qui manquent de moyens pour remplir par elles-mêmes ces obligations.

Les buts principaux du PADTC sont de favoriser les alternatives à l'utilisation de la voiture en solo pour les déplacements, tout en permettant une diminution des GES émis par le secteur du transport au Québec. Selon le document, le transport collectif va « continuer de jouer un rôle primordial dans les prochaines années » (*ibid.*, p. 5).

Le PADTC 2019-2020 s'appuie sur plusieurs engagements et orientations du gouvernements du Québec ayant été exprimées dans ces domaines :

- Le plan économique du Québec 2017 et 2018 (les budgets) (Ministère des Finances du Québec, 2017).
- Politique de mobilité durable – 2030 (PMD) (Ministère des Transports du Québec (MTQ) & Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification, 2018).

Le PADTC tente de répondre à trois orientations stratégiques découlant de la PMD : développer une mobilité permettant de mieux répondre aux besoins des citoyens; que cette mobilité ait à l'avenir une empreinte carbone plus faible; que cette mobilité favorise dans le futur une économie québécoise plus forte (Ministère des Transports du Québec (MTQ), 2020b, p. 5).

Le PADTC tente explicitement de contribuer (en partie d'ici 2030) à plusieurs cibles précises exprimées dans la PMD (Ministère des Transports du Québec (MTQ) & Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification, 2018; cité dans Ministère des Transports du Québec (MTQ), 2020c, p. 5):

- 70 % de la population québécoise aura accès à au moins quatre services de mobilité durable;
- Une réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail;
- Une diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale;
- Une réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013;
- Une réduction de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990;
- Une réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport, en dollars constants de 2017.

En lien avec le *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*, le PADTC vise à favoriser des changements d'habitude pour que se réalisent des transferts modaux de la voiture vers des types de déplacements produisant moins de GES : « Cette priorité consiste à promouvoir le transport collectif et alternatif en améliorant l'offre, en développant les infrastructures et en facilitant les choix durables » (*ibid.*, p. 5).

Affirmant vouloir mieux répondre aux demandes des organismes concernés, le gouvernement du Québec a transformé en 2019 le PADTC en un programme pluriannuel. Ce changement a comme objectif de rendre

« le financement du développement du transport collectif plus prévisible, régulier et pérenne » (*ibid.*, p. 6), mais permettra aussi d'offrir plus de flexibilité au ministère des Transports du Québec (MTQ) lorsqu'il devra distribuer les sommes demandées.

Finalement, le programme 2019-2020 était supposé prendre fin le 31 mars 2021. Une mise à jour a été publiée en novembre 2021 (Ministère des Transports du Québec (MTQ), 2021), mais elle n'avait pas encore été rendue publique au moment de cette analyse (au début du mois d'octobre 2021).

4.1.2. Admissibilité générale au programme

Le PADTC vise premièrement à aider les municipalités pour qu'elles puissent remplir leurs responsabilités en matière de transport collectif. Les municipalités vont dans bien des cas passer par leur MRC pour remplir cette responsabilité en mettant leurs ressources en commun et pour favoriser une planification régionale. De surcroît, d'autres types d'organisations municipales peuvent aussi être admissibles : les régies municipales ou intermunicipales de transport² ou encore les regroupements de municipalités.

Le programme s'adresse aussi à certains organismes à but non lucratif (OBNL), à des chaires de recherche et à des centres de gestion des déplacements « ayant pour mandat de faire la promotion du transport collectif » (Ministère des Transports du Québec (MTQ), 2020c) et voulant financer certains projets (par exemple la création d'une étude sur les habitudes de déplacements dans le but de favoriser une baisse des GES et de l'usage des voitures).

Finalement, il est important de noter que les règles d'admissibilité changent d'une enveloppe budgétaire à l'autre.

² « La régie intermunicipale est une personne morale créée pour la réalisation de l'objet de l'entente. Cette entité est distincte des municipalités représentées à la régie. Elle est administrée par un conseil d'administration formé de représentants de chaque municipalité partie à l'entente. Le nombre de représentants de chaque municipalité ainsi que le nombre de voix dont chacun dispose sont déterminés dans l'entente. Ainsi, chaque municipalité participe activement au fonctionnement de la régie et à la réalisation de l'objet de l'entente par l'intermédiaire de ses représentants. [...] La régie a compétence sur le territoire des municipalités qu'elle représente et est investie des pouvoirs nécessaires pour assurer la réalisation de l'objet de l'entente, notamment l'acquisition de biens, l'expropriation, l'emprunt et l'embauche de personnel. » (Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec, s. d.-a)

4.1.3. Règle générale du cumul des aides financières

En règle générale, un projet admissible à un des quatre volets d'aide du PADTC ne peut quand même pas recevoir simultanément une aide provenant « d'un ministère, d'une agence ou d'un mandataire du gouvernement du Québec ou du Canada, ou provenant d'entités municipales qui ne sont pas directement bénéficiaires du programme » (*ibid.*, p. 12). Cependant, il y a une exception qui s'applique aux projets recevant de l'aide à partir du Volet II (pour le transport collectif régional). Aussi, il est interdit de financer un même projet simultanément à partir du Volet I et du Volet II, même s'il serait autrement admissible à ces deux types d'aide.

Des dates limites précises devaient être respectées pour le dépôt des demandes d'aide. À l'intérieur du document protocolaire du PADTC, le MTQ offrait un lien direct (adresse URL) vers le calendrier s'appliquant pour la période concernée (pour plus d'informations, voir à ce sujet Ministère des Transports du Québec (MTQ), 2020a).

4.1.4. Description des quatre volets du PADTC

Volet I – Aide financière au transport en commun urbain

Ce volet s'adresse aux autorités organisatrices de transport (AOT) dirigeant les services de transport collectif en milieu urbain. Il est intéressant de noter que le *milieu urbain* n'est pas défini dans le PADTC.

Ce volet se divise en 2 sections :

1. Maintien, optimisation et développement des services.
2. Réalisation d'étude de planification des services.

Pour le maintien, l'optimisation et le développement des services

Sont admissibles à cette aide :

- L'Autorité régionale de transport métropolitain de Montréal (ARTM).
- Les sociétés de transport en commun (selon la Loi sur les sociétés de transport en commun), sauf celles de Montréal, de Laval et de Longueuil.
- Ainsi que « les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC), les régies municipales et intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités qui organisent des services de transport en commun et qui contribuent à leur financement » (Ministère des Transports du Québec (MTQ), 2020b, p. 14).

Trois types de projet peuvent être financés par cette section du PADTC. À chaque année, le MTQ analyse les demandes d'aide qu'il reçoit, puis établit un *montant maximal* qui sera divisé entre ces trois enveloppes.

Premièrement, le **Maintien de l'offre de service** : permet d'assurer le maintien d'une offre de service au même au même niveau que l'année précédente (niveau plancher). Cette enveloppe correspond à l'enveloppe Maintien de l'offre de service à laquelle on ajoute l'enveloppe Développement de l'offre de services de l'année précédente. Le maintien d'une offre de service est une condition au développement ou à l'optimisation de la même offre de service.

Deuxièmement, le **Développement de l'offre de services** : si un organisme a épuisé son enveloppe Maintien, il peut potentiellement avoir accès à cette deuxième enveloppe pour augmenter son offre de services (pendant la même année). Cette enveloppe permet de financer jusqu'à 50% des coûts directs d'exploitation de nouveaux services ayant été ajoutés.

- Cela inclut, par exemple, l'utilisation de nouveaux véhicules (en véhicules-heures supplémentaires ou en véhicules-kilomètres supplémentaires).
- Cela n'inclut pas, par exemple, l'achat ou la location de nouveau véhicules ou encore les dépenses d'immobilisation (comme l'aménagement d'un terminus ou la création de voies réservées pour le transport collectif).

Troisièmement, l'**Optimisation des services** : Cette enveloppe doit être comprise comme étant un *bonus* pouvant être versé à un organisme pour augmenter sa *performance*, après qu'il eut démontré qu'il est parvenu à maintenir son offre de services de l'année précédente. La *performance* peut inclure l'efficacité socio-économique (comme l'augmentation de la part modale du transport collectif), l'efficacité ou la qualité des services (comme le niveau de satisfaction de la clientèle), l'efficience productive (soit le rapport entre les services produits et les coûts pour les produire) ou encore l'efficience commerciale (comme le taux d'occupation des véhicules).

Pour les études de planification des services

Sont admissibles à cette aide :

- Les municipalités.
- Les MRC.
- Les régies municipales et intermunicipales de transport.
- Les regroupements de municipalités.

Cette aide permet de financer jusqu'à 50% du coût (avec un maximum de 1\$ par habitant) d'une étude pouvant aider à implanter un nouveau service ou à améliorer une offre de services déjà existante, notamment en permettant « aux organismes admissibles d'évaluer les besoins de leurs citoyennes et citoyens en matière de mobilité ainsi que la faisabilité d'établir une desserte de transport en commun ou de revoir la fréquence et la desserte de leur territoire » (*ibid.*, p. 24).

Volet II – Aide financière au transport collectif régional

Exceptionnellement pour le Volet II, il est autorisé de cumuler les aides financières publiques, jusqu'à un maximum équivalent à 80% des dépenses admissibles pour ce volet. De plus, le cumul peut même atteindre 90% des dépenses admissibles pour « les MRC ou les municipalités dévitalisées figurant dans les trois derniers quintiles selon le classement de l'indice de vitalité économique des territoires de l'Institut de la statistique du Québec » (*ibid.*, p. 27).

Une liste des organismes admissibles aux différents types d'aide du Volet II est disponible en Annexe 4 du PADTC (y sont incluses notamment les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans).

Ce volet se divise en deux sections :

- Le transport collectif milieu rural.
- Le transport collectif interurbain par autobus.

Pour le transport collectif en milieu rural

Cette section inclut quatre enveloppes (sous-sections) distinctes.

Premièrement, pour l'**Organisation et l'exploitation de service de transport collectif** : Cette aide vise à favoriser le maintien et le développement de l'offre de transport collectif, mais ici spécifiquement à l'extérieur des grands centres urbains. Le service doit être sur le territoire de l'organisme, mais des liaisons peuvent avoir lieu à certains lieux se trouvant à l'extérieur du territoire de l'organisme. Cette aide peut être jumelée avec celle du Volet IV (réduction tarifaire pour les laissez-passer régionaux). Le niveau d'aide est important (jusqu'à 66% des dépenses du projet), puis est aussi calculé selon le nombre de déplacements prévus pour une année (voir à ce sujet le PADTC, p. 29 pour les détails de l'incrémentation allant de 100 000\$ pour un « projet » de 4 999 déplacements et moins pour l'année en cours jusqu'à un maximum de 375 000\$ pour un « projet » de 80 000 déplacements et plus pour l'année en cours).

- Parmi les dépenses admissibles on retrouve notamment les salaires et la fabrication des panneaux d'arrêts.

- Parmi les dépenses inadmissibles, on retrouve notamment les dépenses pour la majorité des infrastructures et pour les immobilisations.

Deuxièmement, pour l'**Étude des besoins et de faisabilité** : Toujours dans le cadre du transport en milieu rural, cette aide sert à financer des études permettant d'identifier les besoins et d'assurer la faisabilité d'un service de transport collectif. L'étude peut être faite par une tierce partie. On doit attendre 5 ans entre chaque octroi de cette aide avant de pouvoir la recevoir à nouveau. Le montant maximal est de 10 000\$.

Troisièmement, pour l'**Interconnexion des services de transport collectif régional** : Le but de cette aide est de favoriser « l'intégration et l'optimisation des services de transport collectif régional » (*ibid.*, p. 38). Cinq critères sont utilisés, permettant chacun d'obtenir 20% de la valeur maximale de l'aide (soit 75% des dépenses admissibles, jusqu'à 100 000\$). Plusieurs organismes peuvent se regrouper pour recevoir une bonification de +10 000\$ par organisme.

- Les projets admissibles peuvent notamment mettre de l'avant de nouvelles formes de services de transport collectif (gestion, organisation ou financement) ou proposer la création de nouveaux outils technologiques.

Quatrièmement, pour **Favoriser la création de tables de concertation régionale en transport collectif** : Cette aide vise à favoriser la concertation des différents acteurs d'une même région grâce au soutien des activités d'une table de concertation régionale. Le montant de l'aide peut rembourser 66% des dépenses admissibles, jusqu'à 50 000\$ pour une même table de concertation. Les dépenses admissibles peuvent inclure par exemple les honoraires professionnels ou les frais d'administration, mais ne peuvent pas payer la rémunération des membres de la table.

Volet III – Aide financière à la réalisation d'études sur la réduction des émissions de GES et au fonctionnement des centres de gestion des déplacements

Ce volet d'aide financière se divise en deux sections :

1. Pour la réalisation d'étude sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
2. Pour le fonctionnement des centres de gestion des déplacements.

Pour ce qui est de l'aide pour la **Réalisation d'études sur la réduction des émissions de GES** : Cette aide est surtout accessible aux OBNL ou aux chaires de recherches voulant trouver de nouvelles solutions ou stratégies pour réduire les GES, favoriser le transport collectif, faciliter l'abandon de la voiture comme

moyen de déplacement, mieux mesurer les réduction de GES, etc. L'aide ne peut pas servir à financer les activités normales d'un transporteur ou encore une étude déjà financée par un programme du Fonds Verts. Cette aide peut servir à rembourser 50% des dépenses admissibles (sans dépasser un montant maximal de 30 000\$ remboursé par étude).

- Les dépenses admissibles incluent, par exemple, la rémunération de la main-d'œuvre, les horaires professionnels, les frais de repas ou de déplacement, les coûts en lien avec la publication de l'étude, etc.
- Les dépenses n'étant pas admissibles incluent, par exemple, les frais d'acquisition de locaux ou de matériel, le remboursement d'une dette, les coûts précis de publication d'une revue scientifique, les frais de formation, etc.

Pour ce qui est de l'aide pour assurer le **Fonctionnement des centres de gestion des déplacements** : Les centres de gestion des déplacements (CDG) sont des organismes servant de conseillers en mobilité auprès des employeurs. Lorsque leur objectif déclaré est de favoriser l'utilisation des transports autre que l'automobile solo, ces organismes deviennent admissibles à cette aide. Un CGD doit démontrer une saine gestion interne, puis il doit bien définir son territoire d'intervention ; s'il est en dehors des grands centres urbains (ie : en dehors des RMR de Montréal et Québec), le territoire du CGD doit représenter un bassin d'au moins 10 000 travailleurs. Cette aide peut servir à rembourser 75% des dépenses de fonctionnement du CGD (jusqu'à 100 000\$).

- Les dépenses admissibles incluent, par exemple, les salaires des employés, le loyer d'un bureau, l'électricité, l'ameublement, les démarches de promotion auprès des entreprises ou organismes publics ou parapublics, etc.
- Les dépenses n'étant pas admissibles incluent, par exemple, la construction d'un immeuble, la formation professionnelle, les démarches de lobbying pour l'obtention d'une autre forme d'aide financière, etc.

Volet IV – Aide financière à la réduction tarifaire consentie sur des laissez-passer régionaux

Sont admissibles à cette aide les sociétés de transport se trouvant à l'extérieur de la région métropolitaine de Montréal, ainsi que les MRC, municipalités, régies municipales et intermunicipales de transport, ainsi que les regroupements de municipalités qui organisent du TC sur leur territoire.

Quand les usagers utilisent au moins deux réseaux de transport en commun, les organismes peuvent créer une entente et consentir aux usagers une réduction tarifaire. Cette aide vient soutenir cette décision, puis

peut rembourser jusqu'à 50% de la valeur de la réduction accordée, jusqu'à concurrence de 25% du prix du laissez-passer le moins élevé parmi les signataires de l'entente (entre les organismes).

À noter que l'aide octroyée est déterminée à chaque année, notamment à partir d'une enveloppe budgétaire qui peut changer.

4.1.5. Évaluation critique du PADTC

La mobilité en tant que droit : En favorisant un financement selon l'engagement d'un organisme pour un nombre de déplacements pour l'année en cours, puis en plaçant un plafond à l'aide fournie selon cette règle, on n'envoie pas le message aux municipalités qu'elles ont comme rôle d'assurer le droit à la mobilité pour tous et toutes, notamment en améliorant le transport en commun. Rappelons qu'actuellement les municipalités n'ont pas l'obligation légale d'assurer le transport collectif sur leur territoire (Publications Québec, s. d., Loi sur les transports, article 48.18), mais qu'elles ont l'obligation d'offrir un tel service aux personnes handicapées (*ibid.*, article 48.39).

Manque d'intérêt pour la qualité du transport collectif : Le PADTC semble être peu utile pour favoriser la qualité des services de TC, notamment par la formation des employés (qui est une dépense non-admissible au sein de toutes les enveloppes d'aide), le taux de satisfaction des utilisateurs (qui est seulement pris en compte dans le cadre du Volet I – Transport en commun urbain, puis qui y semble secondaire), le nombre de personnes par superficie au sein des véhicules, les services complémentaires accessibles dans les véhicules (ex : wifi, air climatisé, etc.), la coordination des transferts entre les parcours qui n'est jamais considérée, etc.

Un programme visant à compenser certaines lacunes, plutôt que pour régler un problème structurel de financement : Au départ, on voit que le programme est surtout conçu comme étant une béquille pour les municipalités manquant de moyens financiers pour assurer la mobilité durable sur leur territoire (Ministère des Transports du Québec (MTQ), 2020a, p. 8 section Raison d'être du programme). Cependant, on peut se demander si certaines municipalités parviennent à être complètement autonomes dans ce domaine : si aucune n'y arrive, le problème de financement semble être structurel, puis pourrait mériter d'être repensé plutôt que simplement compensé pour ses lacunes.

Les infrastructures et l'immobilisation : Plusieurs enveloppes d'aide financière excluent explicitement les dépenses en infrastructures et en immobilisation. D'un côté, il peut être important de favoriser une planification fluide et facilement adaptable du transport en commun (particulièrement en milieu non

urbain), mais de l'autre côté favoriser les investissements en infrastructures et en immobilisations pourrait assurer davantage un accroissement des services, mais surtout leur maintien dans le temps (les municipalités s'engageant ainsi à offrir plus de services sur le long terme).

Manque d'aide pour la sensibilisation : Le PADTC peut difficilement venir en aide aux organismes offrant des services de transport collectifs voulant sensibiliser les citoyens et citoyennes quant à la pertinence du transport collectif ou aux problèmes et coûts importants découlant de l'utilisation de la voiture solo comme mode de déplacement privilégié dans une région. Aussi, comme il est précisé à la page 7 du PADTC, cet aspect a même été retiré du programme d'aide en 2019, alors qu'il faisait autrefois partie du Volet III : le gouvernement affirme vouloir passer désormais par la Politique de mobilité durable – 2030 pour réaliser cette sensibilisation.

Nécessité de tout prévoir à l'avance et peu de marge de manœuvre : Les critères de nombreuses enveloppes d'aide nécessitent une importante prévision des projets à l'avance, notamment quant à la fréquentation ou aux effets qu'aura un service. Cependant, cela semble laisser peu de marge de manœuvre aux organismes si leurs services sont victimes de leur succès et qu'il faut bonifier un parcours durant l'année en cours ou carrément prévoir un nouveau service pour répondre à la demande. La capacité d'adaptation à un contexte imprévu ne semble pas être assurée.

Programme non-indexé : Les enveloppes d'aide du PADTC (par exemple l'enveloppe Maintien du niveau de services) ne semblent pas être indexées au coût de la vie : ce faisant, si l'ensemble des dépenses augmentent légèrement à chaque année, les enveloppes ne semblent pas augmenter automatiquement au même rythme.

Manque de clarté concernant certaines expressions : Les définitions au sein du PADTC ne sont pas toujours claires. C'est le cas par exemple pour l'expression « milieu urbain » ou encore « projet » (est-ce que deux parcours différents offerts par un même organisme peuvent être financés à partir de l'enveloppe pour le transport collectif en milieu rural du Volet II?). Il pourrait être pertinent d'ajouter un lexique au document pour en faciliter son utilisation à l'avenir.

Programme privilégiant globalement une approche verticale : Finalement, le PADTC est un programme strict, pensé selon une approche verticale, du haut vers le bas (*top-down*). Il est difficile d'imaginer qu'une MRC, par exemple, pourrait développer une nouvelle forme de transport en commun sur son territoire sans devoir se confronter à des barrières bureaucratiques importantes. Le programme ne semble pas

favoriser un développement imaginatif du transport en commun, portant la *couleur* d'une région, mélangeant plusieurs modes de transport en commun ou étant autrement adapté à une région spécifique. Le programme semble plutôt vouloir favoriser une harmonisation des façons de faire.

4.1.6. Autres informations pertinentes

Au Québec, la majeure partie des dépenses reliées au transport adapté peuvent être financées par le gouvernement du Québec par l'entremise de la Politique de mobilité durable (PMD) – 2030 – Cadre d'intervention en transport adapté. La PMD prévoit trois programmes d'aide pour ce service (pour plus d'informations, voir Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMÉ), 2018).

4.2. Le financement du transport collectif au Québec

Les besoins de soutien pour le transport en commun et collectif se divisent généralement entre l'appui aux coûts d'opération des fournisseurs de services et en appui aux investissements dans les infrastructures (immobilisations).

4.2.1. Les priorités du Ministère des Transports du Québec

Le budget du MTQ

Lorsqu'on s'intéresse au budget annuel du Ministère des Transports du Québec (MTQ), on peut soit le décrire la répartition des fonds entre les 2 programmes que le ministère gère, soit en regardant la nature de leur utilisation (Ministère des Transports du Québec (MTQ), 2019a).

Le budget total du MTQ pour l'année 2019-2020 était d'environ 857,6 M\$. En l'inspectant selon les programmes, on constate que la majorité des fonds (789,7 M\$) va au programme des infrastructures et des systèmes de transport : ce programme inclut les infrastructures routières, mais aussi les infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes. Ce programme sert aussi à soutenir le transport adapté, mais il n'est fait aucune mention du transport en commun. Le deuxième programme ne concerne que la gestion administrative du ministère, puis quelques fonds servent à soutenir des activités de recherche et de développement, mais les sommes sont très limitées (67,9 M\$). Aussi, ces deux programmes ne semblent pas servir à soutenir le transport en commun.

Si on examine plutôt le budget selon la manière dont les sommes sont utilisées, on constate que les fonds sont très majoritairement utilisés pour les dépenses courantes des deux programmes (763,2 M\$) et que des sommes très limitées servent à financer des investissements sur le long terme (seulement 94,4 M\$).

Le Fonds des réseaux de transport terrestres (FORT)

Le MTQ gère aussi le Fonds des réseaux de transport terrestres (FORT). Comme l'explique sur son site Internet l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), les revenus du FORT proviennent notamment des droits sur les immatriculations, des droits sur les permis de conduire ou encore de la taxe québécoise sur les carburants. Il vise notamment à permettre l'application du principe de l'utilisateur-payeur (Association du transport urbain du Québec (ATUQ), s. d.) :

Intégrant à la fois les activités du Fonds pour la vente de biens et services, du Fonds des partenariats en matière d'infrastructures de transport, du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun et du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, le FORT a été créé afin d'améliorer la gestion budgétaire de certaines activités gouvernementales, mais surtout pour répondre à un principe, celui de l'utilisateur-payeur » (Association du transport urbain du Québec (ATUQ), s. d.).

Selon la description du budget 2019-2020 du MTQ, c'est environ 4 314 M\$ qui proviendront du FORT pour aller aux dépenses courantes, incluant notamment l'entretien et le développement des infrastructures routières (soit « le réseau supérieur, le réseau local, les infrastructures en partenariat et les parcs routiers »), mais aussi pour soutenir les infrastructures de transport en commun et le fonctionnement des organismes de transport en commun. Concernant les sommes provenant du FORT et allant aux investissements, c'est environ 2 169 M\$ qui iront essentiellement à l'entretien et au développement du réseau routier (Ministère des Transports du Québec (MTQ), 2019a). Selon Philippe Cousineau Morin, directeur de Trajectoire Québec en 2018 : « plus de 85% de l'enveloppe budgétaire est destiné aux projets routiers » (Ferraris, 2018).

4.2.2. L'accès au soutien annuel pour le transport collectif

Comme nous l'avons vu plus haut, le Programme d'aide au développement du transport collectif est le principal programme pouvant venir en aide aux municipalités locales et aux MRC concernant les milieux non-urbains. Son enveloppe pour la période 2021-2022 est de 327,2 M\$ (250,2 M\$ découlant des fonds pour la mise en œuvre du Plan pour une économie verte 2030, puis 77 M\$ provenant du FORT) (Ministère des Transports du Québec (MTQ), s. d.-a, p. section Financement).

Un autre programme auquel les MRC ont accès est le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun* de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). Ce programme a comme objectif de soutenir la réalisation des projets d'immobilisation des autorités organisatrices de transport, l'exploitation des services de transport en commun et (un peu comme le PADTC) développer les infrastructures et les équipements de transport en commun. Les MRC qui offrent des services de transport

en commun en milieu régional ont accès à cette aide (Ministère des Transports du Québec (MTQ), s. d.-b).

Le programme de soutien du SOFIL est particulièrement généreux, puis il sert aux infrastructures et immobilisations, mais ses budgets sont plus petits que pour le PADTC (1 364,8 M\$ sur une période de 5 ans allant de 2019 à 2024, soit environ 273 M\$ par année) (*ibid.*). Voici quelques exemples de ce que le programme permet de financer, pour les MRC : abribus (remboursé à 95%); support à vélo et vélo-station (95%); stationnement d'incitation à l'utilisation du transport en commun (90%); voies réservées pour les autobus; etc. (Ministère des Transports du Québec (MTQ), s. d.-c).

4.2.3. Les prévisions d'investissements pour les infrastructures

Pour bien comprendre les investissements sur le long terme du gouvernement du Québec dans le domaine de la mobilité durable, il faut se tourner vers le Plan québécois des infrastructures. Dans la version 2019-2029 du PIQ (préparée avant la pandémie de la Covid-19), le gouvernement annonçait fièrement d'entrée de jeu qu'il allait ajouter 5,3 G\$ de nouveaux investissements pour le réseau routier (décrit comme étant « actif essentiel au développement économique du Québec »), soit environ 77% du budget, contre seulement 1,6 G\$ de nouveaux investissements dans le transport collectif, soit environ 23% du budget (Gouvernement du Québec, 2019, p. 15).

On y apprend aussi que pour la période de 2019 à 2029, le PQI investira 24,6 G\$ dans le réseau routier (*ibid.*, p. B-9). De ce montant, environ 82% (20,2 G\$) vont aller au maintien des infrastructures routières actuelles pendant les 10 prochaines années, par exemple pour la réfection du pont Pie-IX (reliant Montréal et Laval). Pour la même période, environ 18% (4,4 G\$) vont servir à « améliorer les déplacements et pour favoriser le développement économique », notamment avec l'élargissement de l'autoroute Henri-IV (Phase 2) à Québec (*ibid.*, p. B-10).

Pour ce qui est du transport collectif, sur la même période de 10 ans (2019-2029), on y apprend que le PQI prévoit des investissements de seulement 9,0 G\$ (*ibid.*, p. B-11). De ce montant, environ 38% (soit 3,5 G\$) vont aller au maintien des actifs des infrastructures pendant les 10 prochaines années, par exemple le remplacement des autobus diesel par des autobus hybrides et électriques ou encore l'achat de 153 voitures Azur pour le Métro de Montréal (*ibid.*, p. B-12). Des investissements globaux de 9,0 G\$, environ 62% (5,6 G\$) serviront à améliorer les services offerts en transport collectif, par exemple en finançant l'implantation d'un SRB à Montréal et Laval sur l'axe Pie-IX, mais aussi pour la construction de nouvelles voies d'autoroutes réservées aux autobus (autoroute 13, 20, 25, 440, 640 et 116) (*ibid.*, p. B-13).

4.2.4. La Société des transports de Montréal et l'Autorité régionale de transport métropolitain

Pour mieux comprendre l'importance du transport en commun au Québec et l'engagement du gouvernement du Québec pour son développement passé et futur, il apparaît important de s'intéresser particulièrement aux infrastructures et aux budgets de développement dans la plus importante région urbaine de la province, soit Montréal.

Selon le Programme des immobilisations 2019-2028 de la Société des transports de Montréal (STM), le principal fournisseur de services de transport en commun au Québec est propriétaire d'environ 26 G\$ d'actifs, se séparant entre le réseau du métro (21 G\$, soit 81% des actifs), son réseau d'autobus (4 G\$, soit 15% des actifs) et d'autres immobilisations au niveau administratif (1 G\$, soit 4% des actifs) (Société des transports de Montréal (STM), 2018, p. 23). Il est néanmoins important de noter que les actifs de la STM sont en mauvais état. De plus le maintien des actifs étant déficitaire pour une valeur d'environ 3,8 G\$ en 2017, la STM ne parviendra qu'à résorber partiellement ce déficit par elle-même d'ici 2030 (*ibid.*, p. 26). Comme l'explique elle-même la STM (*ibid.*, p. 24) :

Le déficit de maintien d'actifs représente le coût des travaux qui visent à rétablir l'état physique des actifs afin d'assurer la sécurité des personnes, de poursuivre leur utilisation aux fins auxquelles ils sont destinés, de réduire leur probabilité de défaillance ou de contrer leur vétusté physique. Les actifs inclus dans le déficit ont atteint un seuil de performance insuffisant ou posent un niveau de risque important. Il est nécessaire de résorber le déficit de maintien d'actifs pour deux raisons : d'abord, pour pouvoir offrir un service à la clientèle irréprochable et ensuite pour minimiser le coût d'entretien de nos actifs lorsque l'on tient compte de leur cycle de vie complet.

De plus, en 2018 la STM prévoyait recevoir du gouvernement du Québec pour environ 3,6 G\$ d'investissements d'ici 2028 (*ibid.*, p. 32). Néanmoins, il est important de noter que ce montant ne représente que les projets ayant été autorisés au moment où le document a été publié. La STM estime que les investissements devraient finalement se chiffrer à un peu plus de 15 G\$ entre 2019 et 2028 (*ibid.*, p. 36), soit une très grande amélioration par rapport aux années précédentes (figure 41).

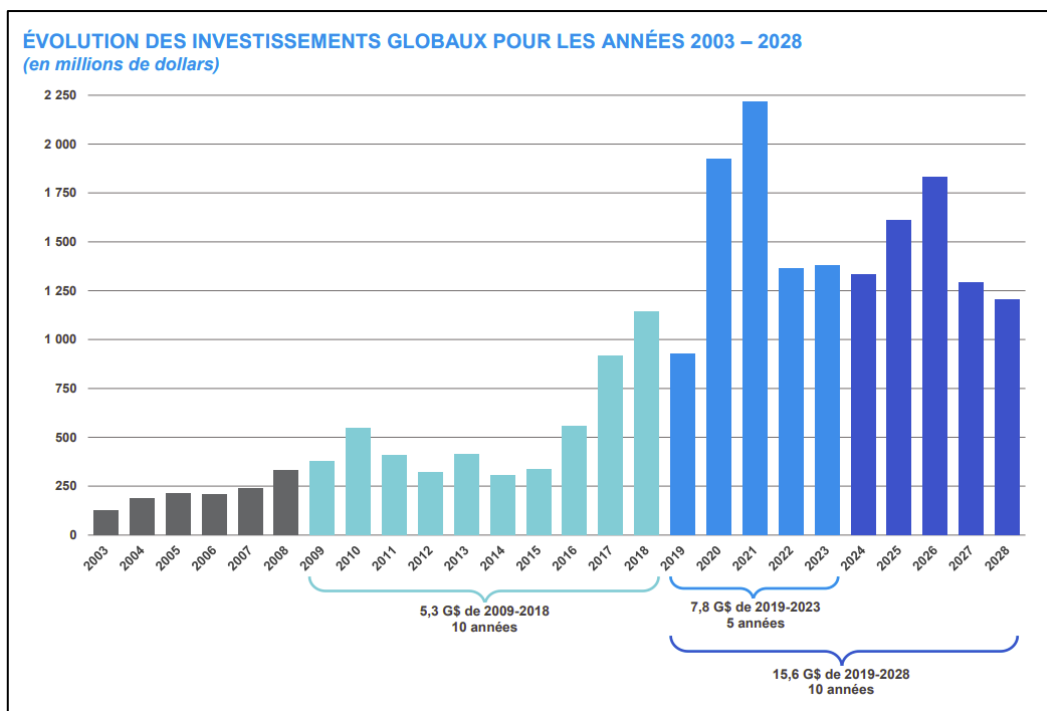


Figure 41 : Évolution des investissements globaux pour les années 2003 – 2028 (Source : STM, 2018, p. 36)

Finalement, concernant l'ARTM, son budget pour l'année 2019 nous apprend que les subventions lui étant allouées par le gouvernement du Québec pour ses activités représentaient alors seulement 99,0 M\$ (Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), 2019, p. 16). De plus, l'organisme recevait pour ses coûts d'exploitation 238,0 M\$ en subventions (notamment du PADTC), ainsi que des subventions totalisant 69,2 M\$ des deux paliers de gouvernement (*ibid.*).

4.3. Le financement du transport collectif en Ontario

4.3.1. La gouvernance du transport en commun en Ontario

Le contexte du développement du transport en commun en Ontario est un peu différent de celui qui prévaut au Québec. Alors que l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) peinait toujours à asseoir sa légitimité en 2021 (Lévesque, 2021), du côté de l'Ontario l'agence régionale de transport en commun *Metrolinx* (l'équivalent torontois de l'ARTM à Montréal) bénéficie d'un contexte très différent.

Créé en 2006, l'agence semble recevoir un appui important du gouvernement de l'Ontario, se faisant octroyer un financement spécifique du gouvernement provincial, puis possédant des pouvoirs assurant son autorité dans la planification et l'implantation d'un réseau de transport en commun régional et multimodal (City of Toronto, 2020).

Le gouvernement de l'Ontario a aussi adopté un programme favorisant le développement de communautés urbaines sous la forme de TOD – acronyme pour *Transit Oriented Development* ou Développement axé sur le transport en commun en français – qui prévoit de nombreux investissements dans les infrastructures de transport en commun de la région de Toronto que *Metrolinx* dessert (Ontario Government, 2022).

4.3.2. Les priorités du Ministère des Transports de l'Ontario

Une analyse du Budget des dépenses 2019-2020 du Ministère des Transports de l'Ontario (MTO) a été réalisée par le Bureau de la Responsabilité Financière de l'Ontario, un organisme indépendant mis en place en 2013 dans cette province (Bureau de la Responsabilité Financière de l'Ontario (BRF), 2019). Cette analyse nous permet de mieux comprendre quels sont les priorités de ce ministère.

On y apprend premièrement que pour l'année 2019-2020, le budget des dépenses prévues par le MTO se chiffraient à environ 5,2 G\$ (*ibid.*, p. 2). À cela s'ajoutent les dépenses en immobilisations se chiffrant à environ 2,2 G\$ et allant presque entièrement (à 98%) dans les dépenses routières, ainsi qu'une enveloppe d'environ 3,9 G\$ qui sera transférée à *Metrolinx*, l'agence gouvernementale responsable du transport en commun dans la grande région de Toronto et Hamilton (*ibid.*, p. 5).

Cependant, il est frappant de constater que l'analyse précédente ne permet pas de bien comprendre où va exactement l'argent. C'est pour cela que le BRF a aussi procédé à une analyse par fonction de programme! On constate alors que sur un budget total projeté d'environ 11,3 G\$, environ 5,1 G\$ vont aller aux charges (dépenses courants) majoritairement pour le transport en commun, puis environ 6,0 G\$ aux actifs immobilisés encore une fois majoritairement en transport en commun. Au final, on constate que c'est 7,109 G\$ (soit 63% du budget total) qui devrait aller en transport en commun lors de cet exercice financier (*ibid.*, p. 5-6). Voir la figure 42 pour plus de détails.



Source : Analyse du BRF du Budget des dépenses 2019-2020 et du plan d'activités de 2019 à 2020 de Metrolinx.

Figure 42 : Dépenses et investissements du ministère des Transports en 2019-2020 dans des actifs immobilisés, par fonction, en millions de \$ (Source : BRF, 2019, p. 6)

Sur cette enveloppe d'environ 7 G\$ dédié au transport en commun, un montant de 300 M\$ sera versé spécifiquement aux municipalités pour les aider à financer leurs services de transport en commun (ce montant provenant du *Programme de financement des transports en communs par la taxe sur l'essence*), puis un montant supplémentaire d'environ 900 M\$ sera aussi transféré aux municipalités de l'Ontario pour les aider à financer des projets importants de transport en commun (comme par exemple les tramways de Toronto) (*ibid.*, p. 6).

Aussi, il est important de bien comprendre l'ampleur des sommes transférées du MTO vers *Metrolinx* pour ses actifs immobilisés. En 2019, *Metrolinx* possédait pour environ 22,3 G\$ d'actifs, que ce soit au sein de ses divisions Go Transit (ex : plus de 500 autobus, des stations, des locomotives, 80 000 places de stationnements, etc.), Up Express (ex : 18 véhicules sur rail), auxquels se rajoutent aussi plusieurs projets de trains légers sur rail. D'ici mars 2020, la valeur des actifs immobilisés par *Metrolinx* devrait s'élever à 25,4 G\$ (*ibid.*, p. 7-8).

En comparaison, le MTO prévoit engager pendant l'année 2019-2020 pour environ 1,7 G\$ en dépenses dans les routes et 2,2 G\$ en investissements dans des actifs immobilisés routiers pour leur entretien et leur élargissement (*ibid.*, p. 9-10).

4.3.3. Les prévisions d'investissements pour les infrastructures

Dans son budget pour l'année 2019, le gouvernement de l'Ontario annonçait son intention de réaliser des investissements en immobilisations de 144 G\$ sur les 10 prochaines années (2019-2029), dont une bonne partie ira au développement du transport en commun (presque 67 G\$, soit environ 46% du total des prévisions (Gouvernement de l'Ontario, 2019, p. 14).

Étant donné que les sommes des plans d'immobilisations quinquennaux pour les routes et le transport en commun en Ontario transitent par le Ministère des Transports, le BRF a aussi analysé ces investissements pour la période 2019-2020 à 2023-2024.

Le gouvernement de l'Ontario prévoit augmenter ses dépenses en immobilisations pour le transport en commun, passant du montant de 5,5 G\$ annuel en 2019-2020 à 7,2 G\$ en 2023-2024. Le tableau suivant permet de bien visualiser les objectifs (figure 43) (Bureau de la Responsabilité Financière de l'Ontario (BRF), 2019, p. 13).

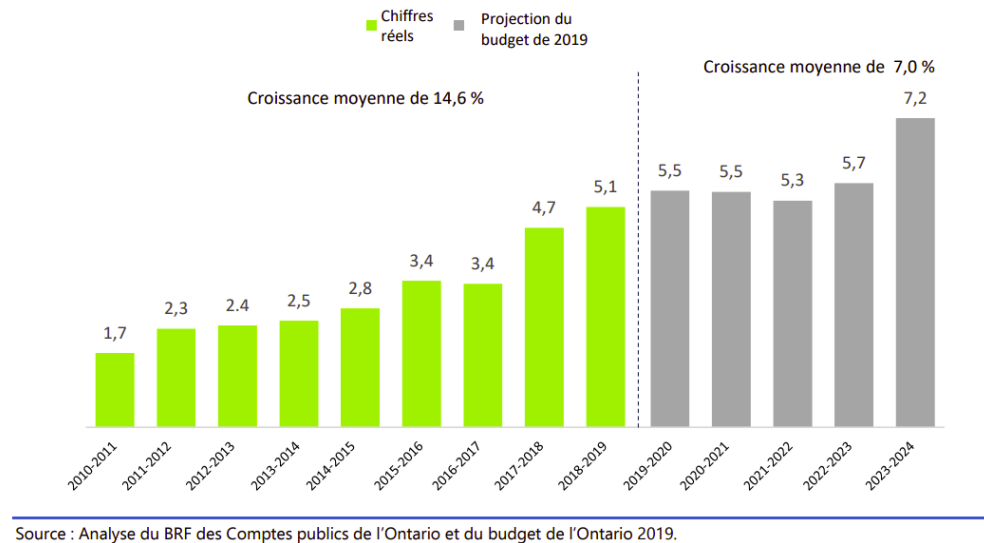


Figure 43 : Dépenses d'immobilisation pour le transport en commun, en milliards de \$ (Source : BRF, 2019, p. 13)

Néanmoins, il est important de garder à l'esprit qu'en 2018 ont eu lieu les élections provinciales en Ontario, menant au pouvoir le premier ministre Doug Ford du Parti progressiste-conservateur de l'Ontario, remplaçant la première ministre sortante Kathleen Wynne du Parti libéral de l'Ontario. Doug Ford s'était fait élire notamment en promettant de diminuer les dépenses en transport en commun (Kassam, 2018).

Conséquemment, le BRF souligne bien le fait que ces prévisions d'investissements en transport en commun représentent en fait une importante baisse pour les 5 prochaines années par rapport à ce qu'indiquait le budget de l'année précédente (2018-2019). Pour l'année budgétaire 2019-2020 à l'année budgétaire 2023-2024 (5 ans), les dépenses en transport en commun étaient alors supposées s'élever à 47.7 G\$, alors que dans le budget actuellement analysé (2019-2020) les dépenses se chiffrent plutôt à 29.2 G\$, soit une diminution d'environ 40% (Bureau de la Responsabilité Financière de l'Ontario (BRF), 2019, p. 14). Néanmoins, il est aussi important de noter qu'une baisse des immobilisations dans les routes est aussi prévue par rapport au budget de l'année précédente (*ibid.*, p. 21).

4.4. Le financement du transport collectif en Colombie-Britannique, une stratégie différente pour le développement du transport collectif

La situation en Colombie-Britannique est très différente des contextes québécois et ontarien. Comme l'expliquait en 2013 le Vérificateur général (*Auditor General*) de la province dans un rapport sur le niveau d'efficacité du gouvernement à atteindre ses objectifs dans le domaine du transport en commun (Office of the Auditor General of British Columbia, 2013), le territoire de la province est divisé en deux secteurs possédant chacun leur propre fournisseur de services de transport en commun :

- La grande région de Vancouver (*Greater Vancouver*) qui est desservie par l'organisme *TransLink*.
- Tout le restant de la province (3 milieux intermédiaires et 1 milieu rural) qui est desservie par l'organisme BC Transit.

4.4.1. Un engagement depuis 1986

En 1986, la province adoptait le *Transit Act*, donc l'objectif était de favoriser le développement économique sur l'ensemble de son territoire, en misant sur le transport en commun. Le Rapport offre une infographie (figure 44) montrant l'impact cumulatif qu'aura eu cet engagement et les autres formes de soutien qu'offrira la province pendant les années subséquentes.

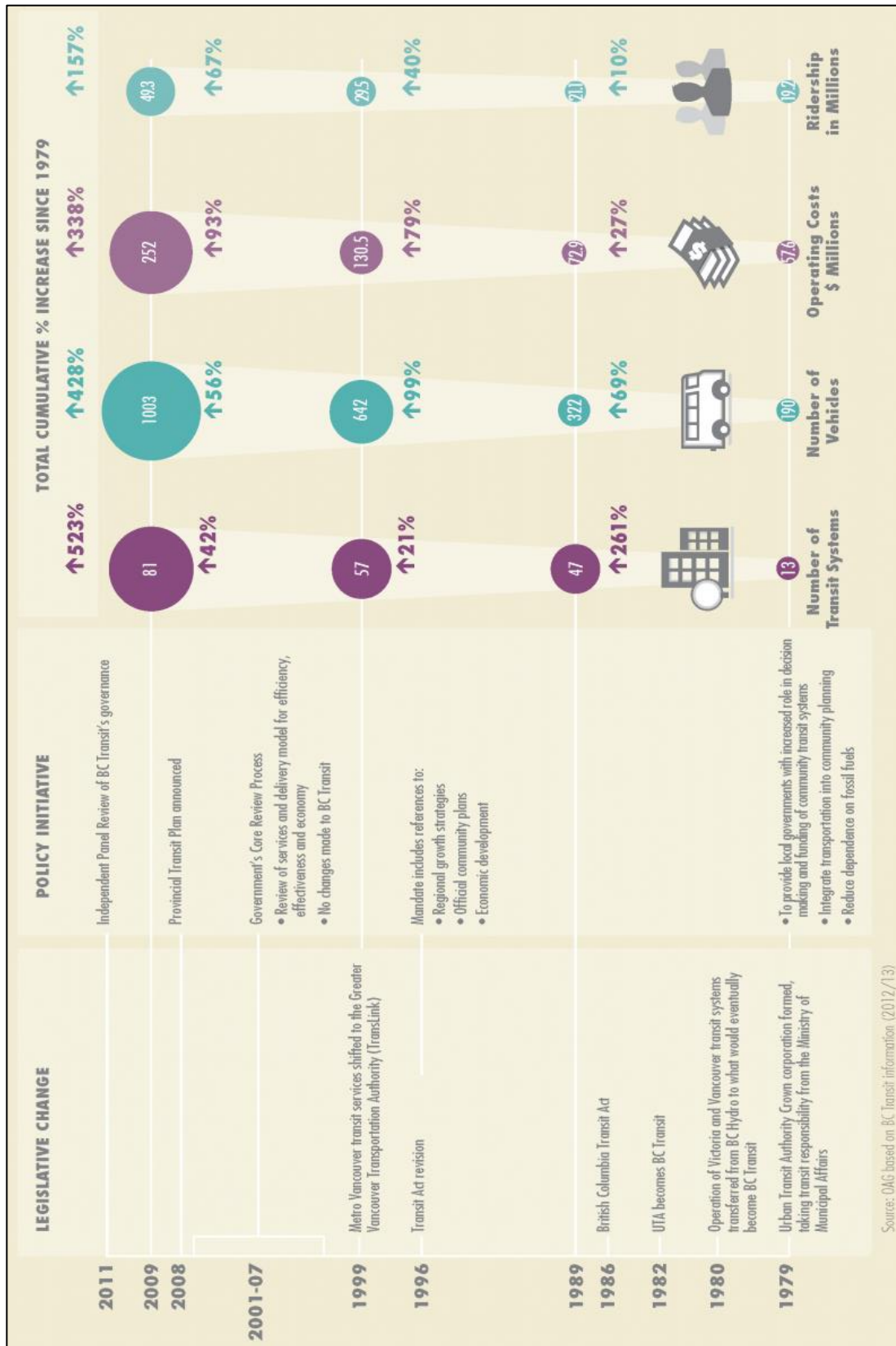


Figure 44 : Évolution du transport collectif Colombie-Britannique (Source : Office of the Auditor General of British Columbia, 2013)

La province de la CB a adopté en 2008 un *Climate Action Plan* visant à lui permettre de lutter contre les changements climatiques. Depuis, la part du domaine du transport dans les émissions de GES de la province est passée de 36 à 37%. Néanmoins, la province a ensuite adopté le Provincial Transit Plan en 2008, où le gouvernement se met comme objectif de doubler la fréquentation du transport en commun d'ici 2020 (par rapport à 2006), faisant passer les passages (*ridership*) de 42,5 millions annuellement à 84,4 millions. À titre de comparaison, Translink (la région de Vancouver) affirmait avoir comptabilisé 452,9 millions d'embarquements en 2019 (TransLink, s. d.-b, section 2019 TSPR), puis BC Transit (tout le restant du territoire de la province) avait comptabilisé 54 millions de passages en 2017-2018 (BC Transit, 2019, p. 8). Lors de l'adoption du Provincial Transit Plan en 2008, c'est plus de 11 G\$ que le gouvernement provincial prévoyait investir pour améliorer le transport en commun dans l'ensemble de la province.

Comme l'explique le Vérificateur général à la section *Multiple Stakeholders*, il y a 3 principales parties prenantes participant au développement et au financement du transport en commun en Colombie-Britannique :

- Le Ministère des Transports et des Infrastructures de la Colombie-Britannique.
- La société d'État BC Transit.
- Plus de 130 gouvernements locaux (municipalités) offrant des services de transport en commun en dehors de la Grande région de Vancouver.

4.4.2. Le financement du transport en commun

Le rapport explique aussi le fonctionnement du financement de la société d'État BC Transit (opérations et immobilisations) :

- Le Ministère des Transports et des Infrastructures procure le financement provincial, puis approuve les stratégies de financement de BC Transit (taxe sur le carburant, etc.).
- BC Transit distribue le financement provincial pour les heures de service (*service hours*) aux systèmes de transport en commun (transit systems). BC Transit gère aussi les financements pour les projets de grande importance.
- Les gouvernements locaux offrent le financement pour les opérations et l'immobilisation. Ils reçoivent les paiements des usagers et déterminent le niveau de taxation des propriétés.

Pour atteindre l'objectif de doubler le nombre de passages en transport en commun entre 2011 et 2020, le Ministère des Transports et des Infrastructures a aussi créé une Succursale pour le transport en commun (*Transit Branch*) pour appliquer plus efficacement le Provincial Transit Plan. De plus, le Vérificateur général explique aussi qu'il faut s'y prendre d'avance pour faire changer les habitudes de déplacements au sein d'une population (*ibid.*, section *Shaping the Future: Founding*) :

Experiences in the transit industry suggest that major change in transportation behaviour (people switching from cars to transit) and transit systems requires initial substantial investment and takes place over long timelines, such as 20 years. During that period, funding formulas often have to evolve to remain successful and sustainable.

Pour l'année budgétaire 2012-2013, les sources de financement de BC Transit se divisaient ainsi (*ibid.*, Figure 8 dans le rapport) :

- 44,2% du gouvernement provincial de la Colombie-Britannique.
- 23,8% des gouvernements municipaux (taxe foncière).
- 22,2% de l'achat des billets par les usagers, mais aussi un tout petit peu de la vente de publicité par l'organisme.
- 4,5% de la taxe sur le carburant.
- 3,3% provenant de la *BC Bus Pass*³.
- 1,6% de ressources secondaires transférées du gouvernement provincial vers les municipalités sous forme d'investissements ou de d'autres revenus.
- 0,4% de ressources secondaires transférées du gouvernement provincial vers les municipalités sous forme de soutien de la part du système de santé (*Provincial health authority*).

Il y a **trois importants mécanismes administratifs et législatifs** à prendre en compte par la suite pour bien comprendre comment le soutien s'effectue (*ibid.*, section *BC Transit funding sources*).

Premièrement, quand les revenus provenant de l'achat de billets par les usagers augmentent, les gouvernements municipaux ont la possibilité de moins financer le transport en commun à partir de leurs sources fiscales (ex : taxes sur la propriété qu'on appelle communément taxe foncière au Québec).

Deuxièmement, le financement provincial et le financement municipal sont interconnectés au moyen d'une formule de partage des coûts imposée par la loi. Chaque niveau de gouvernement doit financer une proportion prédéterminée du budget d'un service de transport en commun : ce faisant, si un des partenaires décide d'augmenter sa part de financement, l'autre partenaire doit lui aussi le faire.

Troisièmement, le *Transit Act* encadre et fixe le niveau de financement octroyé par le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique (*ibid.*) :

- Pour les municipalités en général :

³ La BC Bus Pass permet d'accéder autant aux services de BC Transit qu'aux services de BC TransLink, puis offre des rabais importants aux personnes à mobilité réduite ou aux personnes âgées : « A BC Bus Pass is a Compass Card pass that can be used on both BC Transit and TransLink systems throughout the province. HandyDart is not included in this program. »

- Pour le TC conventionnel (53,31% local et 46,69% provincial).
- Pour le TC personnalisé (33,31% local et 66,69% provincial).
- Pour la région de Victoria seulement⁴ :
 - Pour le TC conventionnel (68,30% local et 31,70% provincial).
 - Pour le TC personnalité (37,00% local et 63,00% provincial).

Le Ministère des Transports et des Infrastructures a évalué que l'atteinte de ses objectifs pour 2020 nécessiterait une augmentation son financement en immobilisation. Des investissements dans de nouvelles infrastructures de mobilité durable seront nécessaires, par exemple pour acheter de nouveaux autobus ou construire des garages (*ibid.*, section *Costs and trends of transit funding*). Le Rapport rappelle aussi que les subventions gouvernementales sont souvent nécessaires pour assurer le fonctionnement d'un nouveau service de transport en commun : les coûts d'opération pour le fournisseur du service augmentant immédiatement, mais les passages probablement plus lentement, donc il y a un manque à gagner entre temps.

4.4.3. Le fonctionnement BC Transit

BC Transit est une corporation dirigée par un Conseil d'administration (*Board of Directors*) de 7 membres. Ils sont nommés par le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique, selon le *British Columbia Transit Act* (BC Transit, s. d.-a). Le *Victoria Regional Transit System* (VRTS) est administré par la Victoria Regional Transit Commission. Les sept membres sont aussi nommés selon les dispositions du *British Columbia Transit Act*. Les règles de financement du VRTS sont prévus dans le *Transit Act* provincial et dans le *Motor Fuel Tax Act*.

Au niveau des systèmes de TC en région, BC Transit fonctionne avec 59 gouvernements locaux. Généralement il y a une entente dans chaque communauté entre BC Transit, le gouvernement local et une compagnie étant un opérateur de service. Les compagnies devenant des opérateurs de service sont choisies par appel d'offres étant renouvelé toutes les 9 à 15 années (*ibid.*).

⁴ La ville de Victoria a cependant accès à des sources de revenu supplémentaires : « In the Victoria Regional Transit System, fuel tax is an additional source of funding. The federal government also contributes to some transit capital projects. » (Office of the Auditor General of British Columbia, 2013, section BC Transit funding sources)

BC Transit travaille de concert avec 59 gouvernements locaux, mais ce sont les gouvernements locaux qui décident des budgets et du niveau de service (BC Transit, s. d.-b). Les sources de financement des services de transport en commun en région se répartissent ainsi :

- 49,1% provenant du gouvernement provincial.
- 29,2% provenant des gouvernements locaux.
- 17,5% provenant des opérations (ce qui inclut probablement les recettes et les revenus de publicité).
- 3,1% provenant du *BC Bus Pass*.
- 0,8% provenant des *Health Authorities* (gouvernement provincial).

Étant donné que les revenus provenant du système de transport en commun (paiements des usagers, publicités, etc.) permettent de réduire la part du financement provenant de la municipalité et découlant de ses taxes foncières, le niveau de financement varie d'un réseau de transport en commun à un autre. De plus, les municipalités qui se distinguent par leurs efforts pour développer le transport en commun (ex : changement d'usage du territoire, politiques encadrant le stationnement, etc.) sont celles qui reçoivent le plus d'appuis par la suite pour d'autres améliorations de l'offre (*ibid.*).

Un autre aspect important concerne les appels d'offre pour le choix du fournisseur local de service (opérateur) : c'est l'organisme BC Transit qui s'en charge partout sur le territoire de la Colombie-Britannique, en collaboration avec des représentants du gouvernement local. De plus, l'organisme explique que si une communauté souhaite se doter d'un service de transport en commun alors qu'elle n'en a pas, BC Transit pourra lui préparer une projection des coûts ou pourra même lui préparer une étude de faisabilité (partageant les frais à parts égales entre BC Transit et le gouvernement local) (*ibid.*).

Finalement, un dernier élément intéressant concernant la manière dont le transport en commun est développé en Colombie-Britannique concerne la propriété des véhicules. BC Transit est responsable de toute la flotte d'autobus de la province (excluant la région du Grand Vancouver). L'organisme possède autant les véhicules servant au service régulier (*conventionnal*) que pour le service adapté (*custom service*) ou pour un mélange des deux (*paratransit*). C'est BC Transit qui se charge de la certification des véhicules, puis l'organisme gère la distribution des véhicules pour les envoyer là où ils seront le plus utiles, probablement selon l'évolution des besoins (*ibid.*).

Selon le site Internet de l'organisme, le budget de BC Transit pour l'exercice financier 2018-2019 était de 331,8 M\$, dont 45% provenait du gouvernement provincial de la Colombie-Britannique (149,31 M\$), seulement 23% des gouvernements locaux respectifs (76,14 M\$), 21,4% des recettes d'opérations (70,88 M\$), 6,1% de la taxe sur l'essence (20,4 M\$), 3,0% de la BC Bus Pass (9,87 M\$), 0,3% du financement

provenant du système de santé provincial (1,16 M\$), puis de 1,2% de d'autres sources de revenus (3,99 M\$) (TransLink, s. d.-a).

4.4.4. Le fonctionnement de *Translink*

Translink est le nom public de l'organisme *South Coast British Columbia Transportation Authority*, créé en 1999. L'organisme a comme mission de favoriser les déplacements au sein des communautés de la grande région métropolitaine de Vancouver. Plusieurs fournisseurs de services de transport en commun signent des contrats avec l'organisme régional, puis *Translink* possède carrément plusieurs opérateurs de services, comme par exemple le *British Columbia Rapid Transit Company* opérant le *SkyTrain* (TransLink, s. d.-a).

Selon son rapport annuel 2019, les revenus de l'organisme se chiffraient à 2081 M\$, dont environ 338 M\$ provenant des gouvernements supérieurs (*South Coast British Columbia Transportation Authority (Translink)*, 2020, p. 14).

Selon le plan d'investissement sur 10 ans 2017-2028, l'organisme a comme objectif d'augmenter la fréquentation de son service de 248 millions en 2017 à 316 millions en 2027 (TransLink, 2018, p. VI). Le plan sur 10 ans prévoit des transferts gouvernementaux totalisant 3,8 G\$ (*ibid.*, p. 40), mais aussi une impressionnante enveloppe budgétaire de 3,88 G\$ provenant de la taxe sur les carburants instaurée dans la région métropolitaine de Vancouver (par la *Motor Fuel Tax*) à un de 17 cents par litre (*ibid.*, p. 41). En 2019, *Translink* a comptabilisé 272 millions de déplacements sur son territoire, soit 5% de plus que ce que l'organisme prévoyait initialement (*South Coast British Columbia Transportation Authority (Translink)*, 2020, p. 5).

4.5. Une comparaison entre trois provinces canadiennes sur le financement du transport collectif

4.5.1. Au niveau des engagements financiers

Lorsqu'on compare les sommes prévues au soutien du développement du transport en commun au Québec, on constate que la province a pris un certain retard par rapport à l'Ontario et à la Colombie-Britannique durant les dernières années.

Comme nous l'avons vu plus haut, alors que l'Ontario prévoyait investir environ 67 G\$ d'immobilisations en transport en commun d'ici 2029, le Québec prévoyait plutôt investir seulement 9 G\$ comme annoncé au PQI 2019-2029. Du côté de la Colombie-Britannique, la province semble avoir pris un virage favorable

au développement du transport en commun depuis plus d'une vingtaine d'années (1986), ce qui rend la comparaison simplement sur le plan financier difficile à réaliser.

Cependant, il est important de noter qu'un problème sous-jacent se distingue au Québec : depuis plus d'une dizaine d'années une bonne partie des sommes prévues en transport en commun au sein du PQI ne se réalisent jamais (environ 40% des investissements prévus à chaque année), alors que la quasi-totalité des sommes prévues pour le réseau routier elles se concrétisent (Georges, 2014). Selon l'organisme Transit, cette situation risquait encore de se répéter en 2017 :

Pratiquement 40% des investissements prévus pour le transport collectif auront vraisemblablement été inutilisés pour l'année 2016-17, alors que presque l'entièreté de la somme planifiée pour le réseau routier sera dépensée. Cette situation se répète d'années en années. Elle avait été déplorée en 2014 par un précédent ministre des transports du gouvernement actuel (Transit, 2017, p. 2).

En plus du retard que le Québec a pris dans la décarbonisation du secteur des transports au Québec et au manque de développement du transport en commun, il apparaît aussi que le gouvernement a aussi de la difficulté à réaliser ses engagements une fois qu'il les a pris.

Dans son rapport de 2013, le Vérificateur général (*Auditor General*) de la Colombie-Britannique a tenté quelques comparaisons avec les autres provinces canadiennes quant au soutien financier au transport en commun. Selon un tableau sur l'évolution du financement, la contribution du gouvernement provincial a continué d'augmenter lentement entre les années d'exercice 2007-2008 et 2012-2012 (Office of the Auditor General of British Columbia, 2013, part. BC Transit funding sources, Figure 10), alors que globalement le soutien provenant du gouvernement provincial au transport collectif est environ 6 fois supérieur à la moyenne dans les autres provinces canadiennes (Office of the Auditor General of British Columbia, 2013, part. BC Transit funding sources, Text box I-a).

4.5.2. Au niveau des façons de faire en pratique

Pour ce qui est de la planification et de l'élargissement concret de l'offre de transport collectif au Québec, il apparaît aussi que les municipalités québécoises semblent recevoir moins d'encouragement et de soutien que dans les deux autres provinces étudiées.

C'est le cas de la Colombie-Britannique qui semble être le modèle le plus pertinent et que l'on pourrait peut-être reproduire au Québec. En effet celui-ci favorise les économies d'échelle, semble miser sur une bureaucratie légère et vient simplifier la vie des gouvernements locaux lorsque vient le temps de réfléchir

à comment améliorer l'offre (prêt d'expertise aux municipalités, aide pour la négociation des contrats, gestion centralisée des flottes de véhicules, etc.).

Leurs mécanismes de soutien semblent aussi dynamiques, pouvant s'adapter au contexte en laissant beaucoup de flexibilité aux municipalités. Elles peuvent ainsi diminuer leurs propres engagements financiers si les recettes d'opération augmentent et bénéficier d'un programme de soutien pour lier l'aménagement du territoire au développement du transport en commun selon l'approche *Transit Oriented Development*.

4.6. Le concept de communauté tarifaire

Pour faire suite aux formes de financement des services de transport collectif que nous venons de voir dans la section précédente, une autre façon de faire est populaire en Europe. Elle ressemble à certains égards à la forme de financement en application sur l'ensemble du territoire de la Colombie-Britannique, mais se limitant à une échelle davantage régionale.

4.6.1. Définition d'une communauté tarifaire

La communauté tarifaire est une forme générale d'association régionale d'organisation du transport public pouvant s'adapter à des contextes très différents, notamment pour favoriser la transition et l'amélioration d'un service de transport collectif passant d'un territoire très urbain à un territoire davantage rural (Buehler et al., 2019).

S'y côtoient des représentants de plusieurs organismes fournissant des services de transport en commun (potentiellement des entreprises privées ou des organismes publics appartenant aux municipalités) : la communauté s'occupe de la coordination de ces acteurs, des contrats des opérateurs de transport, puis est généralement responsable de la planification, des opérations et du financement (Buehler et al., 2019; Christodoulou, 2012). Une telle forme d'organisation permet aussi d'offrir un seul interlocuteur auprès des usagers et usagères des services (Buehler et al., 2019).

Dans trois pays germanophones (soit l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse), on utilise généralement le terme *Verkehrsverbünd*, terme qu'on traduit littéralement par fédération de transport, bien qu'à Zurich on parle plutôt de *Tarifverbünde*, car le service y est un peu moins intégré (Buehler et al., 2019; Christodoulou, 2012; Dunn, 1980). Dans les pays germanophones, on constate qu'il y a trois grandes formes d'organisation des communautés tarifaires, selon la manière dont les pouvoirs y sont partagés à l'interne. Soit les

fournisseurs de services y tiennent le rôle principal, soit ce sont les gouvernements supérieurs, soit il y a un partage égalitaire du pouvoir au sein de l'organisation (Buehler et al., 2019).

4.6.2. Origine du concept

Hambourg est la première grande ville à intégrer tous les services de transport collectif en une organisation de type communauté tarifaire. C'est en 1965 que l'union s'est officialisée entre les différentes compagnies de transport, que ce soient les compagnies de train de banlieue, autobus de banlieue, autobus locaux, autobus express, bateaux navettes, etc. (Homburger & Vuchic, 1972). C'est le principal fournisseur de service de transport collectif d'Hambourg (qui était un organisme public appartenant à la municipalité), qui aurait lui-même décidé de contacter les autres fournisseurs de services et les autres gouvernements locaux de la région, dans le but de pouvoir réduire ses coûts et offrir un meilleur service aux usagers (Buehler et al., 2019). (Buehler et al., 2019).

Deux grands défis de nature financière ont dû être rapidement surmontés à Hambourg : il s'agissait du besoin de créer une tarification unifiée (*Unified Tariff Agreement*), puis s'entendre sur les critères qui seront utilisés pour redistribuer les revenus entre les fournisseurs de services (*Redistribution of Revenues*). Une formule mathématique juste et équitable pour tous les fournisseurs de service a été inventée. La nouvelle tarification permet ensuite aux usagers de réaliser un transfert entre deux modes de transport provenant de deux fournisseurs, sans avoir à payer un deuxième passage. Ensuite la simplification du péage a encore plus facilité la vie aux usagers. Globalement, ces changements ont fait en sorte que la majorité des usagers payaient moins pour un service plus efficace tandis que la minorité qui payait plus bénéficiait néanmoins d'un meilleur système (ce qui a tout de même permis d'augmenter l'acceptabilité sociale de la tarification un peu plus élevée) (Homburger & Vuchic, 1972).

À partir des années 1970, le concept fut repris dans d'autres grandes villes et il prit de l'ampleur (Dunn, 1980). Lorsqu'on étudie le phénomène dans les pays germanophones, on constate qu'il y a eu 4 grandes phases de reproduction de la structure (Buehler et al., 2019) :

- 1967 à 1990 : 23 ans nécessaires pour que cela se propage de Hambourg (1967) à 13 autres régions.
- 1991 à 2000 : 10 ans pour que cela passe de 14 régions à 50 (1991 à 2000), soit une importante accélération du principe sur une courte période. Ces nouvelles communautés tarifaires ont surtout été créées pour des villes de taille moyenne (200 000 à 300 000 habitants), mais dans

plusieurs cas c'était aussi dans des zones avec au milieu un petit centre urbain de 100 000 habitants (voir Dümmler, 2015; VDV, 2009; cité dans Buehler et al., 2019).

- 2001 à 2006 : 5 ans pour que 17 nouvelles communautés tarifaires apparaissent, donc ici aussi il y a une très rapide progression.
- 2007 à 2017 : 10 ans pour que 2 nouvelles organisations apparaissent, démontrant un ralentissement dans cette région de l'Europe.

4.6.3. Les raisons de sa création

Plusieurs raisons expliquent pourquoi ce type d'organisation a réussi à s'imposer dans certains contextes et moins dans d'autres. En Allemagne, on constate que plusieurs communautés tarifaires ont été mises en place notamment pour permettre aux fournisseurs de services de bénéficier d'économie d'échelle, alors que dans d'autres cas on voulait surtout favoriser une meilleure interconnexion entre plusieurs services ou modes de transport. Dans certains cas, l'objectif était aussi de parvenir à mieux desservir des régions éloignées des centres urbains (Buehler et al., 2019). Il faut aussi noter que d'une manière générale, en Allemagne les communautés tarifaires ont été mises en place parallèlement à l'augmentation de l'utilisation de la voiture sur les routes, ce qui permet justement d'en diminuer les impacts. Le transport collectif coûtait très cher dans les années 1970, puis il y a eu une importante crise de mauvaise gestion dans le transport collectif public, donc les gouvernements locaux voulaient une solution viable sur le long terme (Buehler et al., 2019; Dunn, 1980).(Buehler et al., 2019; Dunn, 1980).

De surcroît, la spécificité du contexte allemand explique certainement en partie l'ampleur du phénomène, comparé aux États-Unis où ce genre d'organisation n'a jamais levé. Sur le plan socio-économique, en Allemagne, la concentration de la population dans des territoires plus petits qu'aux États-Unis permet d'obtenir plus facilement une grande efficacité au niveau des transports : il était plus facile d'atteindre les populations sur un territoire plus restreint. Du côté de la répartition de la population, il y avait un certain équilibre entre la migration des populations des centres urbains allemands et la suburbanisation des régions périphériques : il n'y a pas eu d'exode massif sur une courte période (Dunn, 1980).

Aussi, selon Christodoulou (2012), l'évolution de la ville et de la forme urbaine expliquent certainement pourquoi certaines communautés tarifaires sont parvenues à s'imposer. L'intensification de l'urbanisation, l'étalement urbain et les principes d'agglomération ont fait en sorte que les villes sont devenues des lieux centraux économiques d'une grande importance. Le transport a dû s'adapter à cette évolution, avec des changements de gouvernance et des changements technologiques. Pour pouvoir mieux s'adapter à la

croissance de l'urbanisation, l'intégration des services de transport est devenue nécessaire, permettant de fournir des services fiables et attractifs. De nos jours, un grand besoin se ferait à nouveau ressentir pour une intégration des services car les villes s'étalent et fusionnent avec les régions périphériques pour créer de larges secteurs métropolitains. On voit de plus en plus de cas où des autorités de transport régionales, ou des systèmes centralisés, gèrent l'ensemble du système de transport (planification, financement, opérations). Londres, Washington ou New York peuvent en être de bons exemples (Christodoulou, 2012).

4.6.4. Le fonctionnement de la communauté tarifaire

La communauté tarifaire offre un lieu favorisant la concertation. En associant à une même table de négociation différents acteurs provenant des fournisseurs de services et des multiples instances gouvernementales, on semble favoriser davantage la prise en compte des besoins des usagers (notamment en favorisant des transferts efficaces entre les modes de transport) ou des milieux autrefois oubliés (par exemple les milieux ruraux se trouvant à la périphérie des régions métropolitaines). Les besoins des organismes fournissant des services sont aussi mieux pris en compte, les communautés tarifaires pouvant notamment se charger de gérer les appels d'offres pour l'achat de nouveaux véhicules ou pour la construction de nouvelles infrastructures d'une manière centralisée. Une meilleure planification des besoins favorise aussi l'acquisition de véhicules mieux adaptés au contexte, notamment de véhicules permettant d'embarquer plus de passagers (réduction du nombre de passagers par conducteur) (Buehler et al., 2019).

Dans le contexte des trois pays germanophones étudiés par Buehler et al., ce genre d'amélioration de la qualité a permis d'augmenter l'attractivité du service, au point où la fréquentation observée a même continué d'augmenter alors que les tarifs de 5 des 6 communautés tarifaires étudiées augmentaient plus rapidement que l'inflation (dans un contexte où de plus en plus de restrictions étaient aussi posées à l'usage de l'automobile, notamment quant au prix de l'essence) (Buehler et al., 2019). (Buehler et al., 2019).

En général, une part du budget de ces organismes provient des gouvernements (locaux ou supérieurs). En parvenant à hausser la fréquentation en même temps que les tarifs, le financement des services de ces communautés tarifaires en territoire germanophone est donc devenu de plus en plus viable financièrement, diminuant le besoin des subventions gouvernementales (Buehler et al., 2019). À Zurich, par exemple, 60% du financement vient des revenus générés (à 90% des recettes des billets de transport,

puis le reste des publicités dans les stations et arrêts), le restant provenant du Canton et des municipalités (50% canton et 50% des municipalités) (Christodoulou, 2012).

À terme, à force d'améliorer l'offre et la qualité du service, dans un contexte où l'usage de la voiture était de plus en plus compliqué et coûteux, le transfert modal recherché est peu à peu survenu, continuant sur une très longue période. Lorsque les gouvernements veulent ensuite accentuer ce transfert modal, de nouvelles subventions peuvent servir à améliorer le service ou à baisser à nouveau la tarification en offrant des réductions importantes pour les laissez-passer mensuels ou annuels (les réductions dépassant souvent les 50%!) (Buehler et al., 2019; Homburger & Vuchic, 1972)(Buehler et al., 2019; Homburger & Vuchic, 1972). Selon Dunn, les taxes importantes sur l'essence peuvent même jouer un rôle très important lorsqu'on recherche ce transfert modal, car on restreint l'utilisation de la voiture, tout en favorisant un meilleur financement du transport collectif (Dunn, 1980).

Aussi, Christodoulou fait remarquer qu'il y a différentes formes d'intégration des services : alors que le « *tariff associations* » favorise surtout une tarification commune, le « *transit communities* » va beaucoup plus loin, tentant de coordonner à la perfection l'ensemble des trajets et horaires. De plus, le système de transport urbain peut être public, privé ou une combinaison des deux. Ce choix dépend de la taille, la forme, et des dynamiques de la ville, mais aussi des caractéristiques légales, culturelles ou d'une autre nature du contexte. Il remarque aussi que la coopération entre les secteurs privés et publics dans les services de transport est de plus en plus fréquente (Christodoulou, 2012).

4.6.5. Les avantages de la communauté tarifaire

En conclusion, il apparaît que les avantages d'une communauté tarifaires sont multiples, ce qui explique certainement leur présence durable dans le temps dans plusieurs pays européens. Elles permettent de rendre compatibles et complémentaires plusieurs modes de transport (même parfois les bateaux navettes!) et d'améliorer les temps de déplacement des usagers. En Allemagne, une augmentation de la fréquentation des transports en commun et une diminution de l'usage de la voiture ont été constatées (Buehler et al., 2019; Homburger & Vuchic, 1972).

Elles permettent aussi une harmonisation de la tarification, un financement plus stable, des capacités de négociations accrues avec les paliers de gouvernements supérieurs, des économies d'échelle pour la gestion, mais aussi lorsqu'il est question de l'entretien ou de l'achat des véhicules. Ces avantages donnent ensuite la liberté à l'organisme de coordination régional d'adopter une stratégie de réduction de la tarification ou d'élargissement de ses infrastructures de mobilité durable pour favoriser encore plus la

fréquentation et créer une boucle de rétroaction positive (Buehler et al., 2019; Dunn, 1980; Homburger & Vuchic, 1972) et donc une meilleure offre globale en transports durables pour les usagers.

5. Des recommandations pour l'amélioration du transport collectif sur la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans

Après avoir détaillé le portrait de la mobilité sur les deux territoires et fait ressortir les problématiques et les défis auxquels les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans doivent faire face, il convient de présenter nos pistes d'améliorations pour la mobilité durable. Ces recommandations ont été élaborées à la suite de nos entrevues avec les acteurs. Elles émanent donc du milieu et s'inscrivent dans l'idée d'une démarche *bottom-up*.

Nous proposons ici une combinaison de recommandations selon quatre grandes thématiques : l'amélioration de l'offre pour les déplacements internes, la simplification de la mobilité durable, la concertation entre les acteurs et le financement du transport collectif. Nous avons choisi de distinguer nos recommandations selon leur temporalité, avec trois phases : court-terme, moyen-terme et long-terme.

5.1. Une amélioration de l'offre pour les déplacements internes

Notre première catégorie de recommandations vise à répondre à une demande latente, révélée à la fois par l'analyse de l'Enquête OD et par les entrevues avec les acteurs du milieu : celle pour les déplacements internes aux deux MRC. En effet, le portrait de la mobilité a démontré le potentiel inexploré pour ce type de déplacements. L'offre de transport collectif actuel aurait tout intérêt à prendre en considération cette perspective, afin de permettre aux résidents d'utiliser le service pour leurs trajets réalisés à l'intérieur de la MRC.

5.1.1. Court-terme

Tout d'abord, un service de rabattage vers PLUMobile avec la possibilité d'emprunt des bus scolaires au départ pourrait être instauré. On imagine le service de rabattage comme étant un service qui effectue les déplacements qui ont pour origine les municipalités et pour destination les arrêts d'autobus déjà existants du PLUMobile. De cette façon, les lignes principales de PLUMobile deviendraient des express, puisque les autobus n'auraient plus à effectuer de nombreux détours sur le chemin Royal, comme il doit le faire en ce moment. On estime que par ce service de rabattage, en plus d'une voie réservée aux autobus de PLUMobile (voir recommandation sur le moyen-terme de la simplification de la mobilité durable), qu'il serait possible de réduire sensiblement le temps de trajet du service entre l'est de la Côte-de-Beaupré et Québec. Les bus scolaires n'étant pas achalandés en permanence, leur emprunt, en dehors des heures de déplacements scolaires se révélerait être un ajout intéressant. La diminution des durées de trajets était

d'ailleurs une recommandation de la part de plusieurs usagers de PLUMobile, dans leur réponse à notre sondage et à celui de Mobili-T (Mobili-T, 2018). Une offre en transport collectif plus rapide et plus efficace permettrait aussi de véritablement rivaliser avec l'automobile.

Une connexion fréquente et conviviale entre les différents points névralgiques de la Côte-de-Beaupré serait ici avantageuse. Celle-ci favoriserait une dynamique sociale et territoriale accrue. En plus de diminuer la part modale de l'automobile au sein de la MRC grâce à l'interconnexion des modes de transports alternatifs, il y aurait une plus grande fréquentation de ces lieux. Il est important que les trajets soient plaisants et confortables étant donné les distances courtes à effectuer entre les points d'intérêt. Cette dynamique sera particulièrement appuyée par les taxis qui seront abordés par la suite.

Des infrastructures de mobilité active telles que des pistes cyclables, des trottoirs et des temps de traverse adaptés favoriseraient une mobilité durable accrue pour la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans. Selon le *Plan de mobilité durable – Pour vivre et se déplacer autrement* de la Ville de Québec, « la marche et le vélo sont des modes de déplacement de plus en plus privilégiés, notamment en réponse aux préoccupations des citoyens à l'égard de leur santé et de la qualité de l'environnement » (Ville de Québec, 2011, p. 23). Il est en effet question de suivre cette tendance en misant sur une plus grande sécurité et accessibilité pour les piétons et cyclistes. Cet aspect pourrait mener à l'augmentation de la part modale du transport actif sur le territoire. Lors des entrevues réalisées avec les habitants de la Côte-de-Beaupré, cette problématique a été énoncée. Ceux-ci se sentaient victimes de la « menace automobile ». Plus précisément, la disposition des aménagements piétonniers et les temps de traverse étaient inadéquats. Ces paramètres n'étaient donc pas favorables aux déplacements actifs.

On a une artère principale, qui est le boulevard 138, bah si t'es une personne âgée, tu marches lentement, ça te prend 1 minute pour traverser la rue. Bah tu l'as pas la lumière. C'est pas compliqué là, t'as 25 secondes! Bah 25 secondes, elle y va pas. Elle traverse pas. Elle va se faire tuer. On contrôle pas la vitesse sur le boulevard. Les camions y passent une quantité faramineuse. Ça roule, c'est écœurant! Je veux dire tu ... C'est dangereux! C'est pas compliqué, c'est vraiment dangereux! Les limitations de vitesses ne sont pas observées ni par les automobilistes, ni par les camions. C'est une série de choses qui font en sorte que c'est pas mobile parce que tu mets ta vie en danger. Moi je marche beaucoup, puis les rues je les traverse en courant parce que, si je cours pas, même si la lumière m'est favorable, je risque de me faire tuer! – Laurent, représentant d'un OBNL de la Côte-de-Beaupré

Il y a peu de trottoirs. Donc des difficultés pour se déplacer. Puis la journée qui neige, tu y penses pas. Si t'es assez en forme oui, mais ils sont pas déneigés. Donc ils sont pas entretenus, c'est glacé, tu dois marcher dans les rues. Si tu marches dans les rues, c'est pas sécuritaire – Laurent, représentant d'un OBNL de la Côte-de-Beaupré.

5.1.2. Moyen-terme

Ensuite, des taxibus dans les municipalités, inspirés du modèle de *Flexibus* du RTC pourraient être mis en circulation. Il s'agit d'un service à la demande qu'il faut réserver 30 minutes à l'avance. Les points de départ tels les arrêts d'autobus et des points d'arrivée variés peuvent aussi être choisis. Ce service est donc parfait pour effectuer des déplacements internes à faibles coûts sans voiture ou bien se connecter au réseau d'autobus déjà en place (Réseau de transport de la Capitale, s. d.-a). La recherche d'une plus grande flexibilité était déjà plébiscitée par les acteurs du milieu lors de nos entrevues :

Il y a un enjeu de dépense, de coûts, donc je pense qu'on devrait favoriser des plus petits véhicules, puis un service plus flexible sur le plan des horaires. Je sais pas là, je connais pas leurs données, le bassin de personnes qui pourrait être intéressé par PLUMobile, etc. C'est sûr que plus tu vas vers l'est, Saint-Tite, etc. moins t'as une demande pour aller vers Québec. Les gens travaillent plus dans la région ou vers Baie Saint Paul. C'est pas desservi. On peut pas desservir un endroit aussi peu habité que la Côte de Beaupré avec un gros autobus. Ça prend des véhicules plus petits, plus économiques, puis des horaires mieux conçues en fonction de la demande. Ça prend une souplesse. Ça prend du porte-à-porte quasiment – Laurent, représentant d'un OBNL de la Côte-de-Beaupré.

Les taxibus, grâce à leur connexion avec les services de transport existants comme PLUMobile, faciliteraient les déplacements internes. Comme énoncé précédemment, ceux-ci offrent une plus grande flexibilité et un choix adapté aux besoins spécifiques des populations des deux MRC. Les lieux de proximité tels les dépanneurs, les pharmacies seraient desservies par les taxibus en fonction des choix de desserte des usagers. Par exemple, les habitants de la Côte-de-Beaupré ne seraient plus obligés d'utiliser leur automobile pour de courts déplacements. Cette approche s'inscrirait dans une optique d'intermodalité des transports locaux au service des personnes. D'ailleurs, certains élus de la Côte-de-Beaupré se sont déjà montrés intéressés par une telle approche :

Je lisais dernièrement ... la Ville de Québec a développé le Flexibus. Puis je trouve que c'est quand même intéressant et que ça répondrait probablement à une certaine clientèle qui a, entre autre, un rendez-vous chez le médecin et qui peut à ce moment-là faire affaire avec eux pour quelques minutes supplémentaires, à ce que j'ai pu comprendre du système. Puis elle peut se rendre directement à son rendez-vous. Bah ça c'est comme un espèce de taxibus, d'une certaine façon. Puis ça j'ai comme l'impression qu'avec ce modèle on va en faire un grand pas en avant là – Jacques Bouchard, maire de Sainte-Anne-de-Beaupré.

Le taxibus de la ville de Saint-Georges est un autre exemple illustrant bien ces propos. En effet, il est possible de réserver celui-ci par téléphone ou en ligne. Il est complété par environ 800 bornes étant réparties sur le territoire, lui permettant ainsi d'offrir une forte flexibilité et une adaptabilité accrue aux usagers. Il est également partenaire avec des acteurs tels que la Banque Nationale, le MTQ ou encore le Conseil économique de Beauce (Ville de Saint-Georges, s. d.).

5.1.3. Long-terme

Enfin, sur le long-terme, un programme de vélo-partage à assistance électrique incluant quelques vélos-cargos utilitaires pourrait être mis en place. Le RTC possède déjà un modèle similaire nommé àVélo (Réseau de transport de la Capitale, s. d.-b). Celui-ci est écologique et complémentaire aux services préexistants offerts par cette autorité organisatrice de transport. Cette intermodalité serait avantageuse dans les MRC à l'étude, favorisant ainsi le transport actif à terme. Ce type de vélo présente aussi l'avantage d'offrir à son usager une aide physique lors de ses trajets, ce qui serait plus adapté à la topographie du territoire, et donc un incitateur pour les personnes ayant des craintes à ce niveau. Le partage des vélos pourrait être facilité par l'implantation de stations de recharge à énergie solaire réparties sur la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans. Il serait donc possible d'effectuer des déplacements sur les deux territoires sans devoir s'inquiéter du lieu de dépôt du vélo par la suite.

Concernant les vélos-cargos utilitaires, ils joueraient un rôle dans la mobilité locale en permettant aux habitants de réaliser leur épicerie. « C'est un véhicule idéal pour les familles, les artisans et autres petites entreprises. Comparés à ceux d'une voiture, l'achat et l'entretien d'un vélo cargo sont considérablement plus économiques » (Association transport et environnement (ATE), s. d.). Cette recommandation permettrait de favoriser la mobilité active sur les territoires de l'Île d'Orléans et de la Côte-de-Beaupré.

Favoriser la mobilité active, c'est sûr que c'est difficile mais il y a quand même des personnes, pas juste les aînées, des personnes tout court, qui pourraient se déplacer à pied ou en vélo, de façon plus importante. Il y en a, il pourrait y en avoir plus. Si on facilitait un petit peu ça, si ça serait plus sécuritaire, etc. Je veux dire ... vous marchez à pied, il y a pas de trottoirs, il y a pas de mobiliers urbains, il n'y a pas de points d'eau, pas de coin d'ombrage, etc. Le climat se réchauffe, ça devient difficile de marcher. Donc si on veut avoir une population plus en santé, il faut favoriser la mobilité active, il faut que les gens bougent – Laurent, représentant d'un OBNL de la Côte-de-Beaupré.

5.2. Une simplification de la mobilité durable

Pour notre deuxième catégorie de recommandations, il serait ici question de mettre en place des stratégies de réduction des obstacles à l'utilisation de modes transports durables. L'idée est de simplifier la mobilité durable pour encourager l'adoption des comportements de déplacement plus durable. Actuellement, les deux MRC étudiées ne possèdent pas suffisamment d'infrastructures et de services pouvant répondre aux besoins spécifiques de déplacement des populations, de manière durable. Des changements seraient donc avantageux afin d'avoir un plus grand déploiement d'offres adaptées aux contextes géographiques et sociaux.

5.2.1. Court terme

Une communication améliorée et simplifiée de l'offre de transport collectif serait ici pertinente. En effet, les informations liées à l'offre de transport collectif sont nombreuses, difficiles à identifier et à appréhender. L'offre et les horaires de PLUMobile changent régulièrement, et les trajets proposés ne sont pas répertoriés sur des services de cartographie et d'itinéraire en ligne, comme Google Maps. Lorsqu'un usager actuel ou potentiel consulte le site internet de PLUMobile, celui-ci peut aisément se perdre lorsqu'il s'agit de planifier ses déplacements. Un usage plus optimal des technologies de l'information et de la communication pourrait remédier à ce problème. Il s'agirait de concentrer toutes les informations du transport sous une même plateforme afin d'avoir une centralisation des données et une meilleure gestion de ces dernières. Il en résulterait une meilleure accessibilité tant pour les gestionnaires de déplacements que pour les usagers. Une addition relative aux infrastructures informerait davantage les personnes sur la position des abribus chauffés, des stationnements incitatifs, des stations de connexion avec le covoiturage (Boucher & Fontaine, 2013).

Une option intéressante serait d'intégrer l'information du tracé et les horaires de PLUMobile à l'application *Nomade* du RTC. Cette application permet de consulter les horaires en temps réel, de créer des itinéraires de voyage, et de consulter facilement l'offre de transport collectif. Toute l'information nécessaire pour la planification d'un déplacement est réunie à un seul endroit. Elle peut aussi favoriser l'intermodalité, car elle propose une vue d'ensemble de la diversité de l'offre de modes de transports durables (localisation des stations de vélopartage, de stationnements incitatifs, et des véhicules partagés).

L'intégration des informations de PLUMobile à l'application serait notamment possible grâce à la collaboration entre les deux autorités organisatrices de transport. Cette intégration permettrait aux usagers d'avoir à disposition les informations pertinentes quant aux destinations et aux horaires liées à leurs déplacements. Il leur serait alors plus facile de s'organiser et d'établir les modalités de leurs trajets. Par exemple, les utilisateurs de PLUMobile seraient plus à même de déterminer le lieu du transit à effectuer avec le RTC et son horaire, s'ils souhaitent aller vers la ville de Québec.

Dans l'optique de simplifier la mobilité durable, un autre mécanisme pourrait facilement être mis en place à court terme par PLUMobile. Pour réduire les obstacles liés aux distances importantes entre les arrêts de bus et les résidences des usagers sur la Côte-de-Beaupré, PLUMobile pourrait adopter le principe d'arrêt à la demande où l'utilisateur peut signifier d'un geste de la main, ou par une demande formulée au chauffeur,

son intention de descendre ou de monter dans le véhicule. Ce principe peu coûteux et facilement réalisable est une pratique adaptée pour les milieux ruraux (Boucher & Fontaine, 2013).

Pour l'Île d'Orléans, un projet pilote de gratuité du transport collectif à l'instar de ce qui avait été fait en 2022 sur la Côte-de-Beaupré serait envisageable. Selon les chiffres communiqués par PLUMobile, la gratuité des deux parcours principaux de la Côte-de-Beaupré a permis d'augmenter significativement le nombre d'utilisateurs du service et de relancer l'offre dans un contexte difficile de post-pandémie. Cette initiative appliquée à l'Île d'Orléans pourrait rencontrer un grand succès auprès de la population en offrant la possibilité de découvrir le service pour ceux qui ne l'utilisent pas. Cette approche serait particulièrement avantageuse puisqu'elle jouerait un rôle dans la promotion du service. De plus, les personnes développeraient des habitudes de déplacement en lien avec PLUMobile. À la suite de cette période de gratuité, les personnes pourraient avoir adopté ce système de navettage dans leur vie, que ce soit au quotidien ou de manière sporadique.

Aussi, la simplification du service de réservation pour l'utilisateur de PLUMobile serait pertinente. Actuellement le système mis en place sur l'Île d'Orléans n'est pas optimal au niveau de la répartition. Il est en effet nécessaire de réserver une plage horaire la veille du déplacement avant 15h00 (PLUMobile, s. d.-b). Cette approche est donc restrictive pour les utilisateurs puisqu'elle les oblige à faire un choix préalable et n'offre donc pas de flexibilité. Une option intéressante serait donc de mettre en place une plateforme de réservation en ligne plus avancée, ne se basant pas uniquement sur les interactions avec les répartiteurs. Ceux-ci sont tout de même nécessaires afin de conserver un contact humain avec certains utilisateurs et ne pas créer de rupture soudaine avec le modèle actuel. Cette approche traditionnelle serait complémentaire à une refonte du site web de PLUMobile où pourrait être intégrée une section interactive spécifique aux réservations. Une application mobile participerait à cette simplification en facilitant le processus de réservation, par l'accès à des informations en temps réel sur l'état du réseau de transport. Cette approche est déjà disponible avec l'application *Zenbus*, mais uniquement pour la Côte-de-Beaupré. Les données liées aux horaires des trajets, à la position des véhicules sur leurs parcours sont plus accessibles pour les utilisateurs. Il serait donc possible de combiner celle-ci avec la nouvelle plateforme de réservation afin que les déplacements soient gérés de manière optimale (ZenBus, s. d.).

5.2.2. Moyen terme

Des systèmes d'auto-partage et de covoiturage, comme ce qui se fait en Gaspésie, pourraient être pertinents. La RÉGÎM (Régie intermunicipale de transport Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine) a lancé le projet TCiTE en 2020. Celui-ci consiste en un déploiement de véhicules électriques détenus par les municipalités et disponibles pour la population lorsqu'ils ne sont pas utilisés par les employés municipaux. Il est également question de coordonner davantage les différents types de services entre eux afin de pouvoir offrir plus d'options de déplacement (Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM), 2020).

Cette approche de la clientèle serait une prémisse à un changement de paradigme, en montrant aux populations qu'un service de transport alternatif est à leur disposition et qu'il n'est pas nécessaire de se reporter vers l'auto-solo pour leurs déplacements. Il s'agit ici tout d'abord d'entamer un processus de transfert modal en prouvant aux personnes qu'il est possible d'utiliser d'autres modes de transport. Une fois ce pas franchi, il leur serait plus aisé de se diriger progressivement vers le transport collectif au lieu de créer une rupture soudaine dans leurs habitudes. Ensuite en proposant ce type de services, PLUMobile pourrait bénéficier d'une plus grande présence visuelle sur les deux MRC et ainsi atteindre davantage d'utilisateurs. Cette stratégie remplit donc un rôle au niveau du marketing et du déploiement progressif des services de transport en commun.

Par ailleurs, une voie réservée au transport collectif et au covoiturage sur la route 138 dans la Côte-de-Beaupré pourrait être considérée. Ce concept de coexistence entre divers modes de transport simplifierait les déplacements, notamment en diminuant la congestion. Il y aurait également une plus grande sécurité routière, en délimitant des axes routiers spécifiques et exclusifs pour chaque mode de transport. De plus, « elles favorisent la mobilité des usagers en augmentant le nombre de personnes transportées, avec un nombre réduit de véhicules, sur un axe ciblé » (Ministère des Transports (MTQ), s. d.). Cette voie serait complémentaire au service de rabattement énoncé auparavant. En effet, les usagers se déplaçant sur des lignes secondaires rejoindraient cet axe routier dédié. Cette convergence vers une voie rapide permettrait un gain de temps et une meilleure fluidité de la circulation.

Pour se faire, il serait nécessaire de réaliser un aménagement routier permettant de réduire les déplacements réalisés en auto-solo et de favoriser une plus grande fréquentation du transport collectif.

Une option additionnelle consisterait en une étude de faisabilité de liaison ferroviaire entre le centre-ville de Québec et la Côte-de-Beaupré. Le train de Charlevoix parcourt déjà le territoire mais n'est pas utilisé

de manière optimale. Il serait approprié d'étudier ce cas précis afin de déterminer s'il serait possible d'étendre le chemin de fer actuel jusqu'au centre-ville et ainsi relier les deux municipalités. Cette démarche s'inscrirait dans une optique de diversification de l'offre de transport tout en favorisant une plus grande mobilité durable. Une autre alternative de transport s'inscrirait donc dans le territoire.

Pour l'Île d'Orléans, elle pourrait bénéficier d'une offre de taxibus permettant un service de rabattement vers le terminus de la Chute Montmorency. En effet, celui-ci simplifierait les déplacements des habitants de l'Île puisque ce type de service leur permettrait d'être connectés au réseau de la RTC et ainsi rejoindre la ville de Québec plus facilement. Ils n'auraient donc plus à s'inquiéter de devoir attendre longtemps pour avoir une connexion une fois qu'ils auraient quitté l'Île d'Orléans. Il y aurait ainsi moins d'inquiétude et d'incertitude quant à l'interconnexion avec d'autres corridors de transport. Ce système serait une prémisses à la mise en place d'une communauté tarifaire (voir section 5.4.3.).

5.2.3. Long terme

S'inspirant de la démarche réalisée par PLUMobile en 2022, la mise en place d'une gratuité perpétuelle du service de transport collectif serait positive. D'après Bertrand Schepper, chercheur à l'IRIS, de nombreux avantages seraient observés. Selon lui, une diminution des tarifs mènerait à plus grande fréquentation du transport collectif. Il y aurait donc un transfert modal à terme. De plus, cette tendance aurait d'autres effets positifs : par exemple les usagers de bus réduiraient leurs dépenses en délaissant l'automobile et en évitant les coûts liés à son entretien. Il y aurait ainsi une hausse du pouvoir d'achat. Les transports collectifs sont plus efficaces que les automobiles puisqu'ils permettent de déplacer plus de monde en même temps. Cela contribuerait donc à réduire la congestion routière (Schepper, 2017).

Par ailleurs, à la suite des résultats de l'étude de faisabilité, la mise en place d'un train de banlieue entre le centre-ville de Québec et la Côte-de-Beaupré sur la ligne de chemin de fer existante pourrait être instaurée. Si cette alternative se révèle être possible, un autre axe de transport serait à disposition des usagers de la route. Il ne s'agit pas ici uniquement d'offrir une alternative potentielle aux modes de transports classiques tels que les bus ou l'automobile, mais bel et bien d'entamer un changement de mentalité menant à un transfert modal. De plus, en fonction du parcours déterminé par l'étude, les passagers du train profiteraient de scènes panoramiques des milieux traversés. Ce désir d'implantation est d'ailleurs supporté par certains acteurs locaux :

Bah écoutez moi je pense que la meilleure façon c'est d'utiliser le train. Un train rapide. Où ce que là à ce moment on pourrait avoir, on a une voie qui est libre de toute entrave à la circulation donc il est pas tributaire de ça. Et puis qu'à partir de d'là, nous on s'occupe d'amener nos gens à un point où ce que le train va pouvoir les prendre. [...].

Ça serait plus facilitant pour tout le monde puis en même temps on pourrait se permettre avec PLUMobile plutôt que d'faire du transport en longueur, d'aller chercher nos gens dans les différents recoins. [...] Fait que je pense que c'est peut-être la solution de l'avenir, et que ce train-là s'arrête pas nécessairement aux chutes Montmorency, mais qu'il se rende directement au centre-ville où à ce moment-là le transport collectif pourra les prendre en charge pour les amener dans différents endroits. Fait que je pense que c'est peut-être la meilleure solution qu'on pourrait trouver – Jacques Bouchard, maire de Sainte-Anne-de-Beaupré.

Cette approche pourrait être répliquée pour l'Île d'Orléans mais en étant adaptée au contexte géographique du milieu. Il s'agirait ici alors de l'implantation d'un bateau de banlieue pour les déplacements entre le centre-ville de Québec et l'Île. Il n'est pas ici question de ferry ou de transport d'automobiles entre les deux territoires, mais bien d'une connexion centrée sur les déplacements actifs. Ce mode de transport pourrait acheminer les usagers à partir d'une station portuaire de l'Île jusqu'au port de Québec. Les personnes souhaitant se déplacer à pied ou à vélo n'auraient donc pas à utiliser les axes routiers majeurs, ce qui contribuerait à diminuer la congestion, notamment sur le pont de l'Île d'Orléans.

Cela serait positif à terme puisqu'il y aurait alors un incitatif au transport actif : une offre à une demande latente serait présente en offrant une alternative récréative à une approche classique de déplacement. Ce bateau de banlieue est également un rappel intéressant à l'histoire de l'Île d'Orléans. Avant que le pont ne soit construit, un bateau à vapeur opérait la liaison entre l'Île et Québec.

5.3. Une concertation entre les acteurs pour une meilleure prise en compte des besoins

Notre troisième catégorie de recommandations consiste en l'amélioration de la concertation entre les acteurs des deux MRC, pour favoriser une meilleure prise en compte des besoins. Cette thématique répond au constat d'un manque de dialogue entre les différentes instances, mentionné lors de nos rencontres avec les acteurs clés du milieu. Beaucoup déplorent l'absence de discussions avec PLUMobile. Ce qui ressort globalement, c'est que la logique de silo prime. Il y a peu d'échanges entre les différentes catégories d'acteurs : les élus, les entreprises, les acteurs communautaires et les gestionnaires du transport collectif communiquent peu ensemble sur les enjeux liés à la mobilité. Dans cette logique, nous pensons qu'il serait nécessaire d'assurer des mécanismes de concertation pour prendre en compte la diversité des enjeux, en réunissant des acteurs de différents secteurs d'activités.

5.3.1. Court-terme

Tout d'abord, l'amélioration de la prise en compte des besoins pourrait commencer par l'organisation d'une table de concertation sur la thématique de la mobilité durable avec tous les acteurs clés des deux MRC. Cette table réunirait des organismes de développement, des organisations communautaires, des représentants des instances politiques locales et les gestionnaires du transport collectif (tableau 11). Elle pourrait aussi intégrer des résidents. Les activités d'une telle organisation pourront être remboursées majoritairement grâce aux subventions accessibles par le Programme d'aide au développement du transport collectif (Ministère des Transports du Québec (MTQ), 2020a). Elle aurait pour but d'initier un dialogue entre ces différents acteurs pour discuter de leurs défis communs et trouver des solutions ensemble pour l'amélioration de la mobilité durable. Les grands constats et les problématiques relevés dans le cadre de cet essai-laboratoire pourraient constituer un point de départ à ces discussions. Certains acteurs rencontrés lors des entrevues réalisées nous ont déjà fait part de leur intérêt d'amorcer une démarche commune en ce sens :

Ça reste qu'on a beaucoup de travail à faire ensemble. Tu sais c'est juste que des fois, il faut se convaincre sur des petits détails pour être sur la même longueur d'ondes [...]. On a vraiment le souci que plus qu'on est relié avec toutes les types d'organisations pour un même enjeu, plus qu'il y a de chance qu'il va y avoir des solutions concrètes, durables qui vont se mettre en branle – Cécile, représentante d'un OBNL de la Côte-de-Beaupré.

Organisations communautaires	Organismes de développement	Représentants des instances politiques locales et régionales	Gestionnaires du transport collectif
Association Bénévole de l'Île d'Orléans Association Bénévole de la Côte-de-Beaupré Carrefour Jeunesse Emploi Ensemble, développons la Côte Les services de main d'œuvre l'APPUI Ma vie sur la Côte	Alliance Affaires UPA (Union des producteurs agricoles) de l'Île d'Orléans	Élus de chaque municipalité Représentants des deux MRC (préfets et responsables de l'aménagement et du développement durable) Représentants de la CMQ	Développement Côte-de-Beaupré PLUMobile RTC

Tableau 11 : Exemple d'acteurs pouvant être réunis pour la table de concertation sur la mobilité durable (Source : Essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022)

Cette table de concertation serait une prémisse à la mise en œuvre de solutions concrètes pour répondre aux différentes problématiques mentionnées. Elle permettrait une réflexion globale et intermunicipale sur les enjeux de mobilité durable. Aussi, cela pourrait donner lieu à une harmonisation de l'offre sur les deux territoires car à l'heure actuelle, certaines municipalités sont mieux desservies que d'autres par le transport collectif :

Il est pas desservi de la même façon et c'est parce que les municipalités ont pas les mêmes budgets. En partant, ça met un frein. Aussi, puis ça c'est mon, euh... on va dire mon hypothèse, les municipalités n'ont pas aussi les mêmes priorités. Vraiment pas. Et justement, ça crée des inégalités causées par le fait que tous nos élus ont des voitures et ça aide pas à changer les mentalités à ce niveau-là – Cécile, représentante d'un OBNL de la Côte-de-Beaupré.

Par ailleurs, il serait judicieux d'organiser une consultation spécifique des entreprises de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans pour connaître les défis particuliers qu'elles doivent relever en ce qui a trait à la mobilité. Comme mentionné précédemment, ces entreprises emploient un nombre important d'employés, mais elles rencontrent de plus en plus de problèmes de pénuries de main d'œuvre. De plus, leur desserte par le transport collectif n'est pas assurée. Des travailleurs résidants sur la Côte-de-Beaupré ou de l'Île d'Orléans n'ont donc pas la possibilité de se rendre dans ces entreprises en transport commun, de même que pour des travailleurs résidant à la ville de Québec. Nous recommandons donc l'ouverture d'un dialogue entre PLUMobile et toutes les entreprises des deux MRC. L'organisme de développement économique et gestionnaire du transport collectif, Développement Côte-de-Beaupré, pourrait être un acteur clé de ces concertations. Lors de nos entrevues, certains représentants d'importantes entreprises

de la Côte-de-Beaupré se sont déjà montré intéressés par l'idée d'une concertation dans l'optique de répondre aux défis du transport collectif :

Je pense que ça serait peut-être pertinent d'inviter les entreprises, comme un espèce de conseil de quartier, mais que les entreprises soient comme invitées, puis que PLUMobile partage ses idées, puis qu'il invite les entreprises à dire, bon un espèce de sondage ou de point de vue de "ok, qu'est-ce que les entreprises sont prêtes à faire, combien elles sont prêtes à investir...". Vraiment donner leur opinion concrète, puis faire des investissements concrets, puis qu'ils fassent vraiment partie de la solution pour qu'il y ait des données réelles. [...] Puis qu'ils puissent donner leur avis, leur point de vue, surtout en termes d'horaires, de disponibilité... Pour que s'ils implantent le projet, ben ça corresponde aux besoins des entreprises. Parce que s'ils investissent il faut que ça corresponde aux besoins des entreprises – Mélanie, représentante d'une entreprise de la Côte-de-Beaupré.

De telles consultations pourraient permettre d'élaborer une nouvelle offre, issue d'une réflexion commune avec PLUMobile, pour assurer la desserte des entreprises.

5.3.2. Moyen-terme

À moyen-terme, une mise en œuvre des réflexions issues de ces mécanismes de consultation serait réalisée. Dépendamment de l'issue de ces discussions, cette réalisation pourrait prendre la forme d'une bonification de l'offre actuelle de transport collectif. Elle serait accompagnée de l'arrivée de nouveaux tracés et de nouveaux horaires correspondant aux besoins exprimés lors des concertations. Pour répondre aux besoins de toute la population, le service de PLUMobile pourrait proposer des horaires bonifiés, avec l'ajout de lignes la fin de semaine afin de prendre en considération l'ensemble des motifs de déplacement.

Pour répondre aux besoins des entreprises, PLUMobile pourrait assurer un service de navetage bidirectionnel vers les entreprises de la région. Ainsi, des travailleurs résidant à Québec bénéficieraient d'une offre de transport collectif leur permettant de se déplacer sur la Côte-de-Beaupré ou l'Île d'Orléans pour travailler. Un tracé permettant de rejoindre les différentes entreprises serait imaginé, avec l'implantation d'arrêts de bus à proximité. Des représentants d'entreprises rencontrés lors de nos entrevues se sont déjà montré favorables à un tel projet :

Si la PLUMobile décide de faire une route, puis qu'ils ont besoin d'un arrêt d'autobus, c'est certains qu'ils vont pouvoir passer de notre côté [...]. Mettre en place un transport directement à l'entreprise et vice-versa, donc pour l'aller et pour le retour. [...] Peut-être que ce serait une façon de diversifier les sources de revenus pour la PLUMobile à ce moment-là. Puis ils sont sûr d'avoir un autobus plein – Mélanie, représentant d'une entreprise de la Côte-de-Beaupré.

C'est sûr que d'avoir une navette qui desservirait ici, selon les horaires, ce serait l'idéal. Soit une navette ou un autobus, quelque chose... Puis faudrait que ce soit à partir, mettons, d'une ligne connue. Faudrait que ça parte de la fin de la 800 ou quelque chose comme ça, et puis qu'il fasse une petite tournée comme ça ici sur la côte, sur le long du boulevard Saint-Anne – Mélanie, représentant d'une entreprise de la Côte-de-Beaupré.

De ce fait, une diversification de l'offre de transport collectif serait proposée. Un service de navettage bonifié compléterait l'offre de taxibus établie pour faciliter les déplacements internes aux MRC. Celui-ci aurait pour mission de favoriser l'utilisation du transport collectif pour les déplacements des travailleurs de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans, en plus des résidents de Québec souhaitant se rendre travailler dans les deux MRC. L'usage de l'automobile ne serait donc plus une nécessité et cela pourrait régler certaines difficultés liées à l'embauche dans les entreprises de la région.

5.3.3. Long-terme

Une fois le dialogue entamé, il sera nécessaire de le faire perdurer. C'est pourquoi nous proposons un mécanisme de concertation assurant un suivi régulier de l'évolution des besoins de mobilité et de la satisfaction envers les services de transport collectif. À l'heure actuelle, les besoins en termes de mobilité évoluent à une vitesse impressionnante. Il nous paraît donc nécessaire d'assurer des consultations sur une base régulière pour répondre à ces changements éventuels.

Par ailleurs, pour une meilleure prise en compte des besoins en termes de transport collectif sur le long terme, nous recommandons d'accorder une attention particulière aux futurs aménagements résidentiels qui seront réalisés. Les élus rencontrés lors de nos entrevues nous ont fait part de nouveaux projets résidentiels prévus dans les prochaines années, notamment à Sainte-Anne-de-Beaupré et à Beaupré. Ceux-ci seront réalisés à l'écart des noyaux villageois, créant alors de nouveaux besoins en termes de mobilité. À défaut d'une offre de transport collectif à proximité de ces aménagements, l'utilisation de l'automobile sera une nécessité. La construction de ces quartiers résidentiels viendra donc perpétuer le cycle de dépendance à l'automobile. C'est pourquoi nous proposons d'inclure les principes du TOD (*transit-oriented development*) à ces nouveaux aménagements. Ce concept a été développé par Peter Calthorpe en 1993 et consiste en l'aménagement de quartiers dans lesquels il est possible d'accéder facilement à pied à « un noyau de services de proximité et de commerces et à une station de transport collectif » (Vivre en Ville, 2013a). Dans ce type de quartier, l'aménagement favorise l'utilisation des transports actifs et du transport collectif. Ainsi, les résidents bénéficient d'une alternative à l'automobile pour effectuer leurs déplacements. Les nouveaux projets résidentiels des MRC de la Côte-de-Beaupré bénéficieraient d'une intégration de ce concept, afin de ne pas créer de nouveaux enjeux de dépendance à l'automobile sur le territoire.

Ce type de réalisation ne serait possible qu'en privilégiant une réflexion globale sur l'aménagement, regroupant une multitude d'acteurs. Les municipalités et les gestionnaires du transport collectif devraient

collaborer étroitement pour mettre en œuvre de tels projets résidentiels. Il semble donc plus que nécessaire de favoriser la concertation sur les enjeux de mobilité durable dans les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans.

5.4. Une nouvelle approche pour un meilleur financement du transport collectif et de la mobilité durable

Finalement, notre quatrième catégorie de recommandation concerne la façon dont les municipalités et les MRC pourraient financer d'une manière plus optimale leurs services de transport en commun en milieu urbain et de transport collectif en milieu rural.

5.4.1. Court-terme

Nous pensons que les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans pourraient coopérer avec les autres instances de la CMQ afin d'offrir au gouvernement du Québec des suggestions pour adapter le PADTC pour répondre à ce qui nous a semblé être des lacunes, comme par exemple le peu d'intérêt affiché pour le confort et la qualité du service en milieu rural, une meilleure prise en compte des capacités des instances locales pour financer leur service de transport collectif (ces capacités variant d'une manière évidente d'une municipalité à l'autre), le peu d'appui financier à la promotion de comportements plus compatibles avec la mobilité durable, etc.

Le PADTC se fonde sur le cadre juridique en place au Québec, qui ne met pas de l'avant un principe similaire à celui du droit à la mobilité. Un élément fondateur d'une prochaine version du PADTC pourrait être le fait que de véritables réseaux de transport en commun puissent exister dans toutes les régions du Québec et non seulement pour du transport adapté (ciblant les personnes à mobilité réduite). Il serait question de bien répondre aux besoins de toutes les catégories de population défavorisées (par exemple économiquement) ou voulant s'engager individuellement pour diminuer leur impact sur l'environnement. Il serait intéressant de collaborer avec le Ministère des Transports du Québec pour développer un tel programme, mais aussi pour réfléchir à comment l'organe gouvernemental pourrait mieux partager son expertise avec les municipalités pour les aider au niveau de la planification du service et de l'aménagement, arrêter la multiplication des programmes pour diminuer les tracas bureaucratiques pour les gestionnaires de services, etc. Il pourrait être pertinent qu'un nouveau programme de soutien évite aussi de diviser d'une manière assez dichotomique les services selon un territoire moyen (milieu urbain

ou territoire régional), ce qui pourrait permettre de prendre davantage en compte les transitions et l'évolution progressive des besoins entre un milieu urbain vers un milieu périurbain.

Finalement, le gouvernement du Québec n'est pas non plus engagé dans la promotion des aménagements axés sur le transport collectif (TOD), comme l'est le gouvernement de l'Ontario avec le programme *Transit-Oriented Communities* (Ontario Government, 2022). Un tel programme pourrait inclure du soutien financier pour des mesures d'aménagement et de densification des milieux urbains (peu importe leur taille), puis des aides supplémentaires pourraient être accessibles pour davantage de transport en commun au sein d'un futur PADTC, ce qui permettrait de créer un cercle vertueux.

5.4.2. Moyen-terme

Pour le moyen terme, nous pensons qu'il serait très pertinent que les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île d'Orléans incitent la CMQ à demander l'instauration d'une taxe sur l'essence. Une telle taxe existe déjà au niveau régional au Québec, soit en Gaspésie, permettant de mieux soutenir le développement des services de transport collectif de la Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM). Comme la Régie l'expliquait dans sa *Planification stratégique 2015-2020*, l'organisation a été obligée d'abandonner son statut de société de transport et de devenir une régie intermunicipale de transport en 2012 pour pouvoir recevoir les recettes de la taxe sur l'essence décrété par le gouvernement du Québec la même année (Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM), 2015). Suite à cette transformation, les nouveaux revenus découlant de cette taxe d'uniquement 1 cent sur le litre d'essence ont permis de doubler le budget de la RÉGÎM, le faisant passer de 1,5 M\$ à 3 M\$ (O'Leary, 2019).

Ce faisant, deux avenues légales et administratives semblent s'offrir pour pouvoir continuer dans cette direction. Premièrement, une régie intermunicipale pourrait être créée afin d'offrir un service de transport collectif et de transport adapté sur les territoires des MRC de l'Île d'Orléans et de la Côte-de-Beaupré, comme le fait actuellement Développement Côte-de-Beaupré avec son service PLUMobile. La responsabilité serait alors transférée d'une organisation à une autre. Une régie intermunicipale est une personne morale naissant d'une entente entre plusieurs municipalités locales : sa création nécessite une approbation du MAMH, comme expliqué dans le schéma sur les modes de coopération du ministère (Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec, s. d.-d). Une deuxième option serait de créer une instance organisatrice du transport en commun pour tout le territoire de la CMQ, sur le modèle de l'Autorité régionale de transport métropolitain à Montréal. Une telle organisation permettrait de

faciliter une meilleure imbrication des modes et réseaux de transports collectifs présents sur le territoire métropolitain, puis de recevoir aussi les recettes d'une taxe régionale sur l'essence pouvant être utilisée ensuite pour mieux financer différents projets faisant la promotion de la mobilité durable, notamment les services de PLUMobile.

Plus spécifiquement pour l'Île d'Orléans, un droit de péage sur le nouveau pont de l'Île pourrait être imposé pour mieux financer les services de PLUMobile ou encore pour financer la création d'autres infrastructures favorisant la mobilité durable. On pourrait notamment citer les infrastructures actives pour piétons et cyclistes que la MRC indique vouloir aménager dans son *Schéma d'aménagement révisé* (MRC de L'Île-d'Orléans, 2015, p. 96). De telles mécanismes de financement existent dans plusieurs pays, notamment sur les ponts de la ville de Stockholm en Suède, dans la cité-État de Singapour, ainsi que sur le pont traversant la rivière Hudson et permettant de relier New York et le New Jersey aux États-Unis (Raux, 2007). Des péages sont aussi exigés sur plusieurs ponts dans de nombreuses provinces du Canada (Sympatico Actualités, 2015).

Cette idée d'imposer un péage sur les ponts pour pouvoir mieux financer le transport collectif semble rejoindre une part importante de la population québécoise depuis très longtemps. Cela est démontré notamment par un sondage réalisé dans la grande région de Montréal en 2007, où les citoyens des banlieues et les résidents du centre-ville y étaient tous majoritairement favorables (Bisson, 2007). Cette forme de péage peut maintenant se faire aisément et d'une manière électronique, comme le rappelaient en 2015 les économistes ayant écrit le document de réflexion du *Budget des jeunes* (Hacker-B, 2015).

5.4.3. Long-terme

Davantage sur le long terme, une de nos dernières recommandations concerne comment les entreprises pourraient contribuer au financement des transports collectifs et de PLUMobile dans le cas présent. Il serait ici pertinent de prendre l'exemple de la France pour illustrer nos propos. En effet, le versement mobilité, présent dans ce pays, est un impôt reversé aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Il est prélevé au niveau des employeurs dont l'entreprise compte plus de 11 salariés et qui se situe dans le périmètre de l'AOM (URSSAF, s. d.).

Il serait donc intéressant d'instaurer un système de prélèvement financier similaire au Québec. La création de nouvelles lois encadrant celui-ci serait nécessaire. En effet, dans le cadre d'une application potentielle au territoire Québécois, des modalités de prélèvement devraient être établies au préalable. Celles-ci vont maintenant être explicitées :

- La détermination du pourcentage de la taxe. Dans le cas de la France, celle-ci dépend notamment de la démographie de la municipalité dans laquelle elle est appliquée (« Versement mobilité », 2022);
- La définition des caractéristiques des entreprises déterminant leur taxation (ex : nombre minimal d'employés). En France, le nombre minimal de salariés pour que le prélèvement ait lieu est de onze (URSSAF, s. d.);
- L'établissement des délimitations géographiques des zones assujetties à la taxe. Le versement mobilité est appliqué dans des zones spécifiques, en général selon les limites municipales (*ibid.*);
- La spécification des proportions des reversements aux Autorités Organisatrices de Transport. Selon la taille des AOT et les projets de transport entamés, les montants reversés seront différents (*ibid.*).

Il serait aussi nécessaire de consulter les entreprises avant d'entreprendre une telle démarche. Il ne serait pas judicieux de se mettre à dos des acteurs du développement économique, car ceux-ci sont essentiels dans les dynamiques territoriales et sociales. De ce fait, des tables de concertation pourraient être réalisées en fonction des zones où la taxe serait appliquée. Ces discussions concerneraient entre autres les offres que les AOT du territoire leur fourniraient pour répondre aux besoins de leurs employés. Il pourrait aussi être question de mettre en avant l'implication des entreprises dans le développement économique et social des municipalités où elles se trouvent.

Les aspects positifs d'une telle approche seraient conséquents. Selon l'Union des Transports Publics et Ferroviaires, le versement mobilité participerait au développement du transport dans chacun des milieux où il serait appliqué. Ceux-ci bénéficieraient donc d'une amélioration de l'offre de transport collectif, grâce à des apports financiers leur permettant d'implanter de nouvelles lignes de desserte (Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP), 2020). Dans une optique similaire, ce versement pourrait favoriser l'expansion de transports alternatifs tels les vélos électriques ou encore l'auto-partage.

De plus ce nouvel apport de ressources financières pourrait faire diminuer les prix des billets et abonnements, donnant la possibilité aux usagers d'employer ces économies dans d'autres facettes de leur vie (*ibid.*).

Sur la Côte-de-Beaupré, d'après certaines entrevues, des acteurs des milieux entrepreneuriaux seraient enclins à participer financièrement au développement du transport collectif si celui-ci répondait aux besoins de déplacement des employés actuels et potentiels. Ces propos appuieraient donc une potentielle

mise en place de ce prélèvement. Les retombées d'une telle démarche dans la MRC pourraient inviter de nouvelles dynamiques. En effet, une augmentation de l'offre du transport collectif permettrait à plus de personnes extérieures de travailler dans la Côte-de-Beaupré et contribuerait donc à une dynamisation économique de la MRC.

Finalement, à plus long-terme, nous croyons qu'une solution optimale pour les citoyens des MRC de la Côte-de-Beaupré de l'Île d'Orléans, mais aussi de toute la CMQ, serait la création d'une communauté tarifaire, à l'image de ce qui existe dans plusieurs pays européens.

Premièrement, une telle forme d'organisation permettrait de simplifier grandement la vie des usagers. Une harmonisation de la tarification pourrait permettre d'éviter de créer, si c'est un choix que nous décidions de privilégier, certaines iniquités entre les résidents du territoire desservi, notamment lorsqu'un service se rendant en milieu rural exige actuellement des tarifs plus élevés qu'au centre-ville (ce qui peut décourager l'utilisation du transport collectif dans le cas des usagers provenant d'un secteur éloigné). En faisant partie d'une même organisation métropolitaine, les horaires de tous fournisseurs de services pourront être trouvés facilement à partir d'une même application qui pourra aussi déterminer d'une manière plus efficace les trajets optimaux (meilleure synchronisation des transferts).

Deuxièmement, grâce à une meilleure concertation entre les acteurs de toute la région concernée par l'atteinte des objectifs de mobilité durable, une planification efficace du service pourra s'effectuer. Il sera plus simple d'assurer une connexion optimale entre les modes de transport, surtout que ces derniers risquent de se diversifier à l'avenir : tramway, autobus, taxibus, auto-partage, vélo-partage, infrastructures de transport actif, etc. Il y aurait même l'option d'un bateau navette permettant de lier directement le centre-ville de Québec à l'Île d'Orléans, similairement à ce qui existe déjà à Hambourg depuis des décennies (Homburger & Vuchic, 1972)! En permettant aux acteurs provenant de territoires n'ayant pas les mêmes caractéristiques, un aménagement optimal des infrastructures de mobilité durable pourra être réalisé, notamment pour favoriser les transitions entre les milieux urbains et les milieux ruraux (ex : création de voies partagées pour les autobus, choix consensuel du lieu où aménager les stationnements incitatifs ou les pôles d'échanges, etc.). Les municipalités locales auront aussi accès, à l'intérieur de la communauté tarifaire, à de nombreux experts qui pourront se déplacer et offrir leurs compétences pour aménager des milieux et des infrastructures mieux adaptés. De plus, si nous prenions la décision de créer une flotte commune de véhicules, dont la communauté tarifaire serait propriétaire, il serait alors possible de mieux répartir ces véhicules sur le territoire, en fonction de l'heure de la journée ou pour répondre à

des besoins spéciaux (lors d'un événement artistique par exemple) : le bon véhicule, au bon endroit, au bon moment.

Troisièmement, la création d'une communauté tarifaire favoriserait un meilleur financement du transport collectif et des infrastructures de mobilité durable. L'arrivée d'une telle organisation métropolitaine pourrait faciliter la mise en place d'une taxe sur les carburants polluants et sa redistribution équitable entre les fournisseurs de services, selon les besoins particuliers de chacun. En favorisant une meilleure conciliation entre les représentants des gouvernements locaux, au sein de la communauté tarifaire, il sera plus facile de s'entendre pour mettre de l'avant une planification de l'aménagement du territoire favorisant une plus grande densification ou des aménagements axés sur le transport en commun (TOD) : une fois que tels aménagements commenceront à être mis en place, il sera plus aisé de démontrer au gouvernement du Québec la pertinence d'augmenter le soutien financier au développement des transports collectifs, ce qui permettra de diminuer la dépendance des ménages à la voiture.

Quatrièmement, la centralisation de la gestion de la billetterie et des flottes de véhicules, de leur entretien ainsi que des appels d'offres pour l'achat des véhicules et des contrats avec les fournisseurs de services pourrait permettre d'importantes économies d'échelles, comme le faisait notamment remarquer Buehler et al. (Buehler et al., 2019; citant eux-mêmes Buehler & Pucher, 2011). La recherche de subvention pourra aussi être simplifiée, la communauté tarifaire ayant ses experts connaissant déjà tous les programmes existants et les protocoles pour y avoir accès.

Et cinquièmement, la création d'une communauté tarifaire pour la grande région métropolitaine de Québec serait aussi une occasion en or pour nous assurer que certains principes puissent être mieux pris en compte à l'avenir : sur une plus grande échelle et dans des milieux de vie différents. En rejoignant ces territoires aux formes et caractéristiques différentes, il sera plus facile d'organiser des campagnes de sensibilisation sur l'importance de faire des choix pour nos déplacements permettant de réduire notre empreinte écologique, de rejoindre certaines populations éloignées ou défavorisées, ou encore de mieux expliquer les liens entre nos choix en matière d'aménagement du territoire et l'efficacité de notre système de transport (pensons notamment aux débats portant sur l'étalement urbain et ses conséquences fâcheuses). De plus, nous pourrions aussi inscrire dans la future charte de l'organisme des définitions consensuelles du droit à la mobilité et de la mobilité durable, pour s'assurer qu'elles soient mieux comprises et, surtout, prises en compte dans toutes nos réflexions futures portant sur l'aménagement de nos milieux sur le territoire métropolitain de Québec.

Conclusion

Notre essai-laboratoire consistait donc en une étude de la mobilité sur la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans. Une description préliminaire des services de transport collectif offerts par PLUMobile, appuyée par des sorties sur le terrain pour compléter cette démarche. Des documents scientifiques et gouvernementaux ont été consultés afin d'obtenir des informations étayées permettant de dégager les aspects théoriques de la mobilité durable. L'étude du *Programme d'aide au développement du transport collectif* (PADTC) du gouvernement du Québec, qui nous a mené à certains constats quant aux enjeux et lacunes au niveau du financement au Québec, en particulier dans les secteurs ruraux. Ce programme a ensuite été comparé aux financements d'autres provinces afin d'en établir les différences les plus flagrantes et en tirer des conclusions. Aussi, nous avons décidé d'étudier quatre articles scientifiques qui avaient comme sujet la communauté tarifaire. Cette démarche nous a permis de proposer une meilleure définition de ce concept en décrivant ses caractéristiques.

Le traitement et l'analyse des données quantitatives de l'Enquête OD de 2017 nous ont permis d'établir des portraits de la mobilité spécifiques à chacune des deux MRC étudiées, soient la Côte-de-Beaupré et l'Île d'Orléans. Ceux-ci ont été importants dans la compréhension de la dynamique de transport des deux territoires, soient les modes et les motifs de déplacement entre autres.

Suite à cela, les entrevues réalisées avec des acteurs locaux ont apporté une autre vision sur la mobilité dans les deux municipalités. En effet, de nombreuses inquiétudes et questionnements ont été soulevés. Certaines pistes de solution nous ont été partagées, ce qui a pu inspirer certaines de nos recommandations. Les propos recueillis ont ainsi supporté les bilans de la mobilité en illustrant certains aspects dégagés, à l'instar de la forte dépendance automobile. La combinaison de données quantitatives et qualitatives fut ici fondamentale puisqu'il en découle une certaine validation réciproque des informations ressorties tout au long de notre travail.

Les recommandations que nous avons finalement proposées reflètent nos travaux de recherche et d'analyse effectués durant ces huit derniers mois. Bien qu'il s'agisse ici de conseils relatifs à de potentielles modifications à apporter au système de transport actuel, il serait avantageux pour PLUMobile et d'autres acteurs de les mettre en place. Celles-ci ont été réfléchies dans une perspective d'application réelle.

Nous pouvons néanmoins relever quelques limites à notre essai-laboratoire. Tout d’abord, notre sondage n’a pas eu l’effet escompté. Il n’y a eu que neuf répondants à ce sondage, ce qui n’était donc pas suffisant pour déduire des conclusions significatives sur la satisfaction des usagers de PLUMobile. Nous avons heureusement eu accès au sondage de Mobili-T de 2017 par la suite. Cependant il aurait été approprié de pouvoir distribuer notre sondage à plus de personnes afin de pouvoir comparer nos résultats avec ceux de Mobili-T et ainsi constater s’il y avait eu une évolution au cours de ces quatre années.

Il aurait aussi été intéressant de réaliser plus que neuf entretiens. Cependant, la diversité d’origine des participants (élus municipaux, personnes représentants des entreprises, personnes représentants des organismes communautaires) et la richesse de chacun des entretiens est venue pallier leur nombre restreint. De plus, il aurait été pertinent de rencontrer un usager de PLUMobile lors d’un entretien afin de pouvoir approfondir nos recommandations concernant l’amélioration du service.

L’Enquête OD de 2017 est une source de données quantitatives très informative étant en lien avec la mobilité des citoyens de la CMQ. Cependant, une telle enquête ne peut pas être réalisée à chaque année en raison de sa complexité et des ressources tant temporelles qu’humaines qu’elle requiert. Une des limites serait donc ici liée au fait que les services de PLUMobile aient beaucoup changé durant ces cinq dernières années. Ceux-ci sont effectivement en constante évolution. Les navettes gratuites à Boischatel et la gratuité pour toute l’année 2022 pour la Côte-de-Beaupré influencent nécessairement les habitudes de déplacement des résidents de la Côte-de-Beaupré. Il aurait donc été avantageux de recueillir les données relatives au transport collectif avant et après l’arrivée des navettes à Boischatel. Une même stratégie aurait pu être entreprise avec la gratuité pour l’année 2022.

Une autre limite possible à relever est sans aucun doute la pandémie Covid-19. Sans celle-ci, nous aurions pu emprunter tous les services offerts par PLUMobile. Les navettes de Boischatel, qui selon les acteurs du milieu sont efficaces et appréciées, auraient pu aussi bénéficier de notre évaluation. De plus, la Covid-19 a freiné l’évolution de PLUMobile en plus de compliquer à la fois la demande et l’offre en transport collectif. L’instabilité du transport collectif en lien avec la Covid-19 peut donc être considérée comme une limite.

Afin de poursuivre une étude approfondie sur la communauté tarifaire, il serait intéressant qu’un essai-laboratoire, un essai-projet, un mémoire de maîtrise ou même une thèse de doctorat se penche sur la question de la mise en œuvre de ce concept dans la grande région de Québec. La façon dont elle pourrait englober l’ensemble des compagnies de transport collectif de la région pourrait être étudiée. Son

financement et les besoins que la communauté tarifaire viendrait combler seraient matière à de plus amples analyses. Cette recherche pourrait aussi aborder les enjeux prioritaires en transports durables dans la grande région de Québec. Il serait également intéressant de voir si la mise en place d'une communauté tarifaire contribuerait à la connexion entre la Ville de Québec et sa périphérie, sans l'ajout de nouvelles routes. Un potentiel questionnement concernerait la question de l'harmonisation de tous les services de transports durables.

De plus la possible mise en valeur des trains et chemins ferroviaires dans un contexte non commercial ou touristique grâce à la communauté tarifaire mériterait une recherche poussée. Sur ce point, un essai-laboratoire complet aurait pu être consacré à la mise en œuvre d'un train de banlieue entre le centre-ville de Québec et la MRC de la Côte-de-Beaupré, dans une optique de se connecter à la future ligne de tramway. Cette vision nous intéressait beaucoup, mais nous n'avons malheureusement pas eu le temps nécessaire pour se pencher concrètement sur cette option de mobilité durable en contexte périurbain et rural.

Références

Accès Transports Viables. (s. d.). *Droit à la mobilité*. Accès transports viables. Consulté 11 mai 2022, à l'adresse <https://transportsviables.org/visions/droit-a-la-mobilite>

Allard, M. (2022, mars 5). *Le pari du bus gratuit à Boischatel : «Un succès sur toute la ligne»*. La Tribune. <https://www.lesoleil.com/2022/03/05/le-pari-du-bus-gratuit-a-boischatel-un-succes-sur-toute-la-ligne-8c8a7c82844f4a46410c37d7d6d979d0>

Association du transport urbain du Québec (ATUQ). (s. d.). *Revenus provenant du gouvernement*. Association du transport urbain du Québec (ATUQ). Consulté 1 mai 2022, à l'adresse <https://atuq.com/fr/a-propos-de-latuq/enjeux/financement-du-transport-en-commun/revenus-provenant-gouvernement-quebec/>

Association transport et environnement (ATE). (s. d.). *Vélo cargo*. ATE Association transports et environnement – Vélo cargo. Consulté 3 mai 2022, à l'adresse <https://www.ate.ch/themes/velo/transport-a-velo/velo-cargo>

Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). (2019). *Budget 2019*. <https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2018/12/Budget-2019.pdf>

Banister, D. (2008). The Sustainable Mobility Paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73-80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>

BC Transit. (s. d.-a). *Funding and Governance | BC Transit*. Consulté 2 mai 2022, à l'adresse <https://www.bctransit.com/about/funding-and-governance>

BC Transit. (s. d.-b). *Regional Transit System | Funding and Governance | BC Transit*. Consulté 2 mai 2022, à l'adresse <https://www.bctransit.com/about/funding-and-governance/regional>

BC Transit. (2019). *2019/20 – 2021/22 Service Plan*. <https://www.bctransit.com/documents/1529703095612>

Bisson, B. (2007, mai 28). *Banlieusards et Montréalais favorables au péage sur les ponts* | *La Presse*.
<https://www.lapresse.ca/auto/actualites/201109/12/01-4434956-banlieusards-et-montrealais-favorables-au-peage-sur-les-ponts.php>

Boucher, I., & Fontaine, N. (2013). *L'aménagement et l'écomobilité : Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*.
https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/grands_dossiers/developpement_durable/amenagement_ecomobilite.pdf

Bourdages, J., & Champagne, E. (2012). Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport. *Vertigo*. <https://doi.org/10.4000/vertigo.11713>

Buehler, R., & Pucher, J. (2011). Making public transport financially sustainable. *Transport Policy*, 18(1), 126-138. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.07.002>

Buehler, R., Pucher, J., & Dümmler, O. (2019). Verkehrsverbund : The evolution and spread of fully integrated regional public transport in Germany, Austria, and Switzerland. *International Journal of Sustainable Transportation*, 13(1), 36-50. <https://doi.org/10.1080/15568318.2018.1431821>

Bureau de la Responsabilité Financière de l'Ontario (BRF). (2019). *Budget des dépenses 2019-2020—Ministère des Transports*. https://www.fao-on.org/web/default/files/publications/FA1905%20Transportation%20Estimates%20Review%202019-20/FA1905%20Estimates%20Review%202019-20%20Transportation_Fr.pdf

Buteau, L. (2006). La Côte-de-Beaupré : Sa trame événementielle. *Histoire Québec*, 11(3). <https://id.erudit.org/iderudit/11114ac>

Christodoulou, D. A. (2012). *The governance of urban public transport systems : The case of Zurich (ZVV)*. 14.

City of Toronto. (2020, mars 12). *Transit Governance & Decision-Making* (Toronto, Ontario, Canada). City of Toronto; City of Toronto. <https://www.toronto.ca/services-payments/streets-parking-transportation/transit-in-toronto/transit-decision-making/>

CLD de la Côte-de-Beaupré. (2015, juin 18). *Le CLD devient : Développement Côte-de-Beaupré*. <https://enaffairesaveclacote.com/wp-content/uploads/2015/06/C-Denomination-sociale-CLD.pdf>

Communauté métropolitaine de Québec. (2013). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec—Bâtir 2031 : Structurer, attirer, durer*. <https://cmquebec.qc.ca/wp-content/uploads/2018/11/pm-pmad-en-vigueur.pdf>

Couturier, E.-L., & Viens, N. (2021, juin 2). *Fiscalité municipale : Une réforme nécessaire pour une transition juste*. Institut de recherche et d'informations socioéconomiques. <https://iris-recherche.qc.ca/publications/fiscalite-municipale-une-reforme-necessaire-pour-une-transition-juste/>

Développement Côte-de-Beaupré. (s. d.). Mission. *Développement Côte-de-Beaupré*. Consulté 1 mai 2022, à l'adresse <https://enaffairesaveclacote.com/apropos/roles-mission/>

Développement Côte-de-Beaupré. (2019). *PALEE 2019-2021 – Plan d'action local pour l'économie et l'emploi* (p. 68). https://enaffairesaveclacote.com/wp-content/uploads/2021/10/PALEE-2019-2021_VersionLB.pdf

Dümmeler, O. (2015). *Erfassung und Bewertung der Arbeit von Verkehrsverbünden—Entwicklung eines Instruments zur Erfassung und Bewertung sowie zum Vergleich der Arbeit von Verkehrsverbundorganisationen* [Technische Universität Kaiserslautern]. <https://kluedo.ub.uni-kl.de/frontdoor/index/index/docId/4069>

Dunn, J. A. (1980). Coordination of urban transit services : The german model. *Transportation*, 9(1), 33-43. <https://doi.org/10.1007/BF00147816>

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ). (2005). *Transport collectif et urgence d'agir* (p. 25). <https://ftq.qc.ca/centre-documentation/transport-collectif-et-urgence-dagir/>

Ferraris, F. S. G. (2018, octobre 1). *L'urgence d'agir en matière de financement du transport collectif*. Le Devoir. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/538014/financement-du-transport-collectif-l-urgence-d-agir>

Gallez, C. (2022). La justice de la mobilité comme objet politique. In G. Drevon & V. Kaufmann, *Échelles spatiales et temporelles de la mobilité* (p. 39-64). ISTE Group. <https://doi.org/10.51926/ISTE.9064.ch3>

Gay, L. (2004, juin). *La notion de " droits-créances " à l'épreuve du contrôle de constitutionnalité | Conseil constitutionnel*. <https://www.conseil-constitutionnel.fr/nouveaux-cahiers-du-conseil-constitutionnel/la-notion-de-droits-creances-a-l-epreuve-du-controle-de-constitutionnalite>

Georges, P. (2014, juin 19). *40 % du budget n'est pas utilisé, déplore le ministre Poëti*. Le Journal de Montréal. <https://www.journaldemontreal.com/2014/06/19/40--du-budget-nest-pas-utilise-deploire-le-ministre-poeti>

Gouvernement de l'Ontario. (2019). *Budget de l'Ontario 2019 : Protéger l'essentiel* (p. 382). <https://budget.ontario.ca/fr/2019/contents.html>

Gouvernement du Québec. (2019). *Les infrastructures publiques du Québec mars 2019—Plan québécois des infrastructures 2019-2029—Plans annuels de gestion des investissements publics en infrastructures 2019-2020*. https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/19-20/fr/8-Infrastructures_publiques_Quebec.pdf

Gouvernement du Québec. (2020). *Plan pour une économie verte 2030—Politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques—Gagnant pour le Québec. Gagnant pour la planète*. (p. 128). <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-economie-verte-2030.pdf?1605549736#:~:text=Le%20Plan%20pour%20une%20%C3%A9conomie%20verte%202030%20vise%20%C3%A0%20tirer,de%2099%20%25%20de%20sources%20renouvelables>.

Hacker-B, D. (2015, mars 16). *Pour le grand retour du péage*. Le Devoir. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/434527/le-grand-retour-du-peage>

Homburger, W. S., & Vuchic, V. R. (1972). *Transit Federation—A Solution for Service Integration*. 10.

Kassam, A. (2018, juin 8). Ontario election results : Populist Doug Ford to become premier. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2018/jun/08/ontario-election-results-populist-doug-ford-to-become-premier>

Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Anthropos.

Légis Québec. (s. d.-a). *Chapitre C27.1—Code municipal du Québec*. Consulté 1 mai 2022, à l'adresse <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/C-27.1>

Légis Québec. (s. d.-b). *Chapitre T-12—Loi sur les transports*. Consulté 1 mai 2022, à l'adresse <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/t-12>

Lévesque, F. (2021, novembre 4). Transport collectif et Grand Montréal : L'ARTM ne doit pas être « une boîte à malle », dénonce Legault. *La Presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/politique/2021-11-04/transport-collectif-et-grand-montreal/l-artm-ne-doit-pas-etre-une-boite-a-malle-denonce-legault.php>

Lucas, K., Stokes, G., Bastiaanssen, J., & Burkinshaw, J. (2019). *Inequalities in Mobility and Access in the UK Transport System* (p. 80). https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/784685/future_of_mobility_access.pdf

Ministère de la Culture et des Communications. (2017). *Site patrimonial de l'Île-d'Orléans—Répertoire du patrimoine culturel du Québec*. <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=93521&type=bien>

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec. (s. d.-a). *Entente intermunicipale*. Consulté 11 mai 2022, à l'adresse <https://www.mamh.gouv.qc.ca/organisation-municipale/cooperation-intermunicipale/entente-intermunicipale/>

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec. (s. d.-b). *Foire aux questions – Modifications relatives au développement économique local*. Consulté 1 mai 2022, à l'adresse <https://www.mamh.gouv.qc.ca/developpement-territorial/gouvernance-municipale-en-developpement-local-et-regional/pour-plus-de-precisions/foire-aux-questions-modifications-relatives-au-developpement-economique-local/>

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec. (s. d.-c). *La Côte-de-Beaupré*. Consulté 14 avril 2022, à l'adresse <https://www.mamh.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/fiche/mrc/210/>

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec. (s. d.-d). *Schéma sur les modes de coopération*. 1.

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec. (2022). *L'Île d'Orléans*. <https://www.mamh.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/fiche/mrc/200/>

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec (MAMH). (s. d.). *Centre local de développement*. Consulté 7 mars 2022, à l'adresse <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du->

territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/plan-de-developpement-du-territoire/centre-local-de-developpement/

Ministère des Finances du Québec. (2017). *Le plan économique du Québec*. http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2017-2018/fr/documents/planeconomique_mars2017.pdf

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMÉ). (2018). *Cadre d'intervention en transport adapté—Politique de mobilité durable—2030—Transporter le Québec vers la modernité*. <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/3552177>

Ministère des Transports du Québec (MTQ). (s. d.-a). *Financement—Programme d'aide au développement du transport collectif—Transports Québec*. Consulté 28 avril 2022, à l'adresse <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/programme-transport-collectif/Pages/padtc.aspx>

Ministère des Transports du Québec (MTQ). (s. d.-b). *Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun*. Consulté 1 mai 2022, à l'adresse <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/transport-collectif-personnes-SOFIL.aspx>

Ministère des Transports du Québec (MTQ). (s. d.-c). *Tableau : Taux d'aide financière et organismes admissibles par type d'immobilisation pour chaque programme d'aide (SOFIL et PAGTCP)*. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Documents/tableau-synthese-SOFIL-PAGTCP.pdf>

Ministère des Transports du Québec (MTQ). (2019a). *Composition du budget 2019-2020*. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/Pages/budget.aspx>

Ministère des Transports du Québec (MTQ). (2019b). *Enquête Origine-Destination—Québec 2017 [En ligne]*. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/quebec/2017/Pages/enquete-2017.aspx>

Ministère des Transports du Québec (MTQ). (2020a). *Dates de réception des demandes pour le PADTC 2019-2020*. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx>

Ministère des Transports du Québec (MTQ). (2020b). *Programme d'aide au développement du transport collectif – Modalités d'application 2019-2020 (PADTC)*. Publications du Québec (ISBN 978-2-550-85962-8(PDF)). <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/programme-transport-collectif/Documents/normes-PADTC-2019-2020.pdf>

Ministère des Transports du Québec (MTQ). (2020c). *Programme d'aide au développement du transport collectif – Modalités d'application 2019-2020 (PADTC)*. Publications du Québec (ISBN 978-2-550-85962-8(PDF)). <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/programme-transport-collectif/Documents/normes-PADTC-2019-2020.pdf>

Ministère des Transports du Québec (MTQ). (2021). *Programme d'aide au développement du transport collectif – Modalités d'application 2021-2022 (PADTC)*. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/programme-transport-collectif/Documents/normes-PADTC.pdf>

Ministère des Transports du Québec (MTQ), (anciennement Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports) & Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification. (2018). *Politique de mobilité durable—2030—Transporter le Québec vers la modernité*. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf

Ministère des Transports (MTQ). (s. d.). *Voies réservées*. Consulté 3 mai 2022, à l'adresse <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/regles-circulation/regle-circulation-vehicules-routiers/voies-reservees-autoroutes/Pages/voies-reservee.aspx>

Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale du Québec. (s. d.). *Opération main-d'œuvre – Mesures ciblées pour certains secteurs prioritaires | Gouvernement du Québec*. Consulté 3 mai 2022, à l'adresse <https://www.quebec.ca/gouvernement/ministere/travail-emploi-solidarite-sociale/publications/operation-maindoeuvre>

Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale du Québec. (2007, mars 26). *Accueil—Registraire des entreprises*. <https://www.registreentreprises.gouv.qc.ca/fr/default.aspx>

Mobili-T. (2018). *Rapport d'analyse de sondage* [Rapport d'analyse de sondage].

MRC de la Côte-de-Beaupré. (2013). *Schéma d'aménagement et de développement durable—Plan de développement durable des collectivités de la Côte-de-Beaupré*. https://mrccotedebeaupre.qc.ca/wp-content/uploads/2021/10/Schemafinaladopte_06-11-2013.pdf

MRC de La Côte-de-Beaupré. (2019). *Rapport financier 2019*. <https://mrccotedebeaupre.qc.ca/wp-content/uploads/2021/09/Etatsfinanciers2019-MRC.pdf>

MRC de L'Île-d'Orléans. (2015). *Schéma d'aménagement révisé* (p. 189). <http://mrc.iledorleans.com/stock/fra/schema-damenagement-revise-2018.pdf>

Municipalité de Boischatel. (2021). *Procès-verbal de la séance extraordinaire du Conseil municipal de Boischatel du 15 mars 2021*. http://boischatel.blob.core.windows.net/media/3026/pv_2021-03-15.pdf

Office of the Auditor General of British Columbia. (2013, octobre). *Shaping Transit's Future in British Columbia*. <https://www.bcauditor.com/book/export/html/812>

O'Leary, R. (2019, juin 4). *La RÉGÎM profite de la taxe sur l'essence—Radio-Gaspésie*. <https://www.radiogaspesie.ca/nouvelles/la-regim-profite-de-la-taxe-sur-lessence/>

Ontario Government. (2022, avril 6). *Transit-Oriented Communities*. Ontario.Ca. <http://www.ontario.ca/page/transit-oriented-communities>

PLUMobile. (s. d.-a). *Horaire du bus Express Ste-Foy*.

PLUMobile. (s. d.-b). *PLUMobile : À propos de PLUMobile*. Consulté 1 mai 2022, à l'adresse <https://www.plumobile.ca/a-propos.php>

PLUMobile. (2021). *Horaire du bus Québec-Desjardins*.

Publications Québec. (s. d.). *Loi sur les transports*. Consulté 5 octobre 2021, à l'adresse <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/t-12>

Raux, C. (2007). *Le péage urbain*. Documentation française (La). <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00178037>

Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM). (2015). *Planification stratégique 2015-2020*. https://regim.info/system/wp-content/uploads/2015/02/REGIM-PLAN_STRAT-WEB.pdf

Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM). (2020, novembre 10). TCiité : Un nouveau projet de la RÉGÎM, de nouveaux services novateurs pour la région. *RÉGÎM*. <https://regim.info/tcite-nouveau-projet-nouveaux-services/>

Réseau de transport de la Capitale. (s. d.-a). *Flexibus—Réseau de transport de la Capitale*. Consulté 3 mai 2022, à l'adresse <https://www.rtcquebec.ca/flexibus>

Réseau de transport de la Capitale. (s. d.-b). *Service de vélopartage à assistance électrique—ÀVélo | RTC*. Consulté 3 mai 2022, à l'adresse <https://www.rtcquebec.ca/informations-pratiques/grands-projets/projets-experience-client/service-de-velo partage-assistance>

Savard, C. (2022, avril 14). *Densification : Faire face à l'urgence environnementale et sociale - Vivre en Ville - la voie des collectivités viables*. <https://vivreenville.org/nos-positions/chroniques/2022/densification-faire-face-a-l-urgence-environnementale-et-sociale.aspx>

Schepper, B. (2017). *Le transport en commun gratuit pour Montréal*. 05, 5.

Société des transports de Montréal (STM). (2018). *Programme des immobilisations 2019-2028*. https://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/pi_19-28.pdf

South Coast British Columbia Transportation Authority (Translink). (2020). *2019 Statutory Annual Report*. https://www.translink.ca/-/media/translink/documents/about-translink/corporate-reports/statutory_annual_report/2019-statutory-annual-report-with-appendix-a.pdf

Sympatico Actualités. (2015, mai 12). *Où sont les ponts à péage au Canada?* <https://www.noovomoi.ca/style-et-maison/infos-pratiques/article.ponts-peage-canada.1.1484477.html>

Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP). (2013). *Le droit à la mobilité : Un droit qui s'inscrit dans la réalité par une tarification sociale!* <https://trovepmontreal.org/wp-content/uploads/2017/06/memoire-trovep-opcm-aout2013.pdf>

Transit. (2017). *Investissements en transport en commun : Une comparaison avec l'Ontario encore désavantageuse pour le Québec—Budget provinciaux 2017-2018 (mai 2017)*. http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2017/05/Fiche-technique-BudgetsTC-Qc_ON-2017-18.pdf

TransLink. (s. d.-a). *Corporate Overview*. Consulté 2 mai 2022, à l'adresse <https://www.translink.ca/about-us/about-translink/corporate-overview>

Translink. (s. d.-b). *Managing the Transit Network*. Consulté 11 mai 2022, à l'adresse <https://www.translink.ca/plans-and-projects/strategies-plans-and-guidelines/managing-the-transit-network>

TransLink. (2018). *2018-2027 Investment Plan—Phase Two of the 10-Year Vision*.
https://www.translink.ca/-/media/translink/documents/plans-and-projects/ten-year-investment-plan/vision/10-year_vision_phase_2_investment_plan.pdf

Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP). (2020). *Le versement mobilité : Un levier moderne, équitable et efficace au service des mobilités urbaine et périurbaine*. <https://www.utp.fr/newsletter/le-versement-mobilite-un-levier-moderne-equitable-et-efficace-au-service-des-mobilités>

URSSAF. (s. d.). *Versement mobilité*. Consulté 3 mai 2022, à l'adresse <https://www.urssaf.fr/portail/home/taux-et-baremes/versement-mobilite.html>

VDV. (2009). *Transport Alliances*. Cologne, Germany: German Public Transport Association.
http://scholar.google.com/scholar_lookup?hl=en&publication_year=2009&author=VDV&title=Transport+Alliances

Versement mobilité. (2022). In *Wikipédia*.
https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Versement_mobilite%C3%A9&oldid=191946107

Ville de Québec. (2011). *Plan de mobilité durable – Pour vivre et se déplacer autrement*.
<https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/PlanMobiliteDurable.pdf>

Ville de Saint-Georges. (s. d.). *Taxibus*. Consulté 3 mai 2022, à l'adresse <http://www.saint-georges.ca/vivre-a-saint-georges/taxibus/>

Vivre en Ville. (2013a). *Transit-oriented development (TOD)*. Collectivitesviables.org.
<https://collectivitesviables.org/articles/transit-oriented-development-tod.aspx>

Vivre en Ville. (2013b, décembre 7). *Dépendance à l'automobile—Collectivités viables*.
<https://collectivitesviables.org/articles/dependance-a-l-automobile.aspx>

Vivre en Ville. (2018). *Mobilité durable*. <https://collectivitesviables.org/articles/mobilite-durable.aspx>

ZenBus. (s. d.). *ZenBus*. Consulté 3 mai 2022, à l'adresse
<http://zenbus.net/publicapp/web/boischatel?line=473140001&itinerary=641040002>

Annexes

Annexe 1 – Sondage réalisé par l'équipe de l'essai-laboratoire volet mobilité 2021-2022

Questionnaire anonyme pour les usagères et les usagers du service PLUmobile

Présentation du sondage

Nous sommes quatre étudiants et étudiante à la maîtrise en Aménagement du territoire et développement régional de l'Université Laval. Dans le cadre de notre projet de fin de maîtrise nous travaillons actuellement sur le transport collectif en zone périurbaine, notamment dans les MRC de la Côte-de-Beaupré et de l'Île-d'Orléans (le service PLUmobile).

Ce sondage est anonyme. En remettant ce formulaire rempli, vous consentez à ce que vos réponses soient utilisées dans le cadre de notre projet de fin de maîtrise de façon anonyme. Sentez-vous libre, à tout moment, d'arrêter de remplir ce sondage.

Répondre à ce sondage devrait vous prendre entre 5 et 10 minutes.

Qui êtes-vous?

Question 1 – Dans quelle municipalité habitez-vous? _____

Question 2 – Quel est votre âge? _____

Question 3 – À quel genre vous identifiez-vous?

- ☐ Femme
- ☐ Homme
- ☐ Autre _____

Question 4 – Dans quelle tranche se situe votre revenu individuel avant impôts (cocher une réponse)?

1. ☐ De 0 à 24 999\$ par année.
2. ☐ De 25 000\$ à 49 999\$ par année.
3. ☐ De 50 000\$ à 69 999\$ par année.
4. ☐ De 70 000\$ à 99 999\$ par année.
5. ☐ Plus de 100 000\$ par année.

Question 5 – Combien de personnes vivent avec vous sous votre toit (en tout)? _____

Question 6 – Combien de voiture(s) (incluant les camionnettes) votre ménage possède-t-il?

À propos de votre déplacement

Question 7 – D'où partez-vous (déplacement actuel)? _____

Question 8 – Où vous rendez-vous (déplacement actuel)? _____

Question 9 – Quel facette du service PLUmobile utilisez-vous?

- ☐ Transport adapté.
- ☐ Transport en commun.
- ☐ Je préfère ne pas répondre.
- ☐ Autre : _____

Question 10 – Comment avez-vous entendu parler de PLUmobile ?

- ☐ Journal
- ☐ Votre entourage
- ☐ Réseaux sociaux
- ☐ Publicités dans la rue
- ☐ Site internet
- ☐ Radio
- ☐ Autre _____

Question 11 – Quel est le motif / la raison de votre déplacement (choix de réponses)?

- ☐ Revenir du travail.
- ☐ Études.
- ☐ Visite familiale.
- ☐ Activité sociale ou de divertissement.
- ☐ Magasinage.
- ☐ Autre (veuillez préciser) : _____

Question 12 – Est-ce un déplacement que vous réalisez fréquemment?

- ☐ Tous les jours de semaine
- ☐ Plusieurs fois par semaine
- ☐ Quelques fois par mois
- ☐ Rarement

Question 13 – Qu’appréciez-vous de ce déplacement? _____

Question 14 – Qu’est-ce qui vous dérange dans ce déplacement? _____

Question 15 – À partir de votre logement, comment vous rendez-vous au lieu où vous embarquez dans le véhicule offert par PLUmobile? _____

Question 16 – À propos de l’horaire, est-ce que votre autobus est généralement :

- ☐ À l’heure.
- ☐ En retard.
- ☐ À l’avance.

Quel est votre avis?

Question 17 – Pour quelle raison utilisez-vous le transport en commun? _____

Question 18 – Lorsque vous n'utilisez pas le transport en commun, comment réalisez-vous vos autres déplacements? _____

Question 19 – Si vous deviez changer une seule chose dans les services offerts par PLUmobile, laquelle serait-elle? Quels axes d'amélioration proposeriez-vous? (Modification du parcours de l'autobus, ajout d'arrêts d'autobus, confort, horaires, fréquence, etc.)

Question 20 – Quel est votre niveau de satisfaction par rapport aux services offerts par PLUmobile?

- ☐ Très satisfait
- ☐ Plutôt satisfait
- ☐ Neutre
- ☐ Peu satisfait
- ☐ Pas du tout satisfait

Question 21 — Que représente ce temps de trajet pour vous?

- ☐ Utile (lecture, études, travail...)
- ☐ Relaxant
- ☐ Perte de temps
- ☐ Autre _____

Questions bonus!

Question 22 – Pourriez-vous décrire le transport en commun en 3 mots seulement?

1. _____
2. _____
3. _____

Question 23 – Pourriez-vous décrire la voiture (véhicule motorisé) en 3 mots seulement?

1. _____
2. _____
3. _____

Annexe 2 – Guide d’entretien pour les élu-es

En commençant

Expliquer rapidement à la personne quels sont les objectifs de l’entrevue : mieux comprendre son point de vue, pouvoir comparer sa vision des choses avec les informations recueillies auprès des employeurs, des organisations communautaires, des sondages, des données l’enquête Origine-Destination, etc.

Expliquer à la personne qu’il est possible de poser des questions pendant l’entrevue ou de prendre une pause au besoin.

1- Pouvez-vous décrire en quelques mots votre rôle et votre organisation?

2- Depuis combien de temps occupez-vous votre poste actuel?

3- Est-ce que l’offre de transport collectif dans votre région concerne vos responsabilités en tant qu’élu-e? Et si oui, de quelle façon?

La vision de la mobilité

4- On entend souvent parler dans l’actualité de mobilité. Pour vous, c’est quoi la mobilité? Comment pourrait-on définir la mobilité en général?

5- Une autre expression dont nous entendons souvent parler est celle de la mobilité durable. Selon vous, comment pourrait-on définir cette mobilité dite durable?

Rappel : Selon la Politique de mobilité durable - 2030 du gouvernement du Québec : « La mobilité représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés. Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. La mobilité durable limite la consommation d’espace et de ressources, donne et facilite l’accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l’intégrité de l’environnement. »

Source : https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx

6- Pensez-vous qu’il y ait un lien entre la mobilité et les inégalités sociales?

7- Pensez-vous qu’il y ait un lien entre la mobilité et le développement économique?

Les besoins dans la région (constat de la situation)

8- Selon vous, les citoyens et citoyennes de votre région ont-elles généralement une bonne capacité de déplacement?

9- Comment pourriez-vous décrire les besoins des citoyens et citoyennes de votre région dans le domaine de la mobilité? Quels sont les défis à relever?

10- Comment imaginez-vous la vie quotidienne d'une personne qui n'a pas de voiture dans votre région?

11- À votre avis, quel est le niveau de satisfaction de la population en ce qui concerne le transport collectif dans votre région? Qu'en pensent les citoyens et citoyennes selon vous?

12- Les personnes travaillant pour la municipalité peuvent-elles se rendre à leur emploi facilement en faisant usage du service de PLUmobile?

13- Et plus largement, à votre avis une personne sans voiture a-t-elle accès à tous les services et aux emplois dans votre région?

14- Qu'est-ce qui différencie le plus, selon vous, les personnes qui font usage du transport collectif et celles qui n'en font pas usage? (Si la réponse est « voiture » : pourquoi certaines personnes n'ont pas de voiture?)

Les responsabilités des différentes organisations

15- De votre point de vue, qui a la responsabilité d'offrir et d'organiser un service de transport collectif dans votre région?

16- En ce moment, le service de PLUmobile est sous la responsabilité de l'organisme Développement Côte-de-Beaupré. Selon vous, pourquoi en est-il ainsi historiquement parlant?

L'amélioration du service de TC

17- Selon vous, serait-il possible d'améliorer l'offre de transport collectif dans votre région et comment pourrait-on y parvenir?

18- En lien avec la question précédente, de quelle façon pourrait-on mieux financer l'offre de transport collectif dans votre région?

19- Les entreprises privées devraient-elles avoir un rôle à jouer pour la planification ou le financement du service de transport collectif?

20- À l'avenir, quelles stratégies pourraient permettre de mieux identifier les besoins des citoyens et citoyennes en général, mais aussi des organisations dans votre région?

21- À l'avenir, de quelles façons pourrait-on évaluer la qualité de l'offre en transport collectif pour s'assurer qu'elle réponde mieux aux besoins des citoyens et citoyennes?

22- Dans un monde idéal et sans se limiter pour les solutions, à quoi pourrait ressembler l'offre de transport collectif dans votre région dans 10 ans?

Questions de clôture

22- Avez-vous déjà fait usage des services de PLUmobile?

23- Possédez-vous un permis de conduire et une voiture?

24- En finissant, pensez-vous que nous avons oublié d'aborder une question pendant l'entrevue ou aimeriez-vous rajouter quelque chose d'autre?

Annexe 3 – Guide d’entretien pour les employeurs

Questions introductives

1- Pouvez-vous décrire en quelques mots votre rôle et votre entreprise?

2- Pour vous, qu’est-ce que la mobilité? (Préciser qu’il n’y a pas de bonne ou mauvaise réponse à cette question.)

Alternative : Comment définissez-vous la mobilité en général?

3- Pour vous c’est quoi la mobilité « durable »? Ça représente quoi pour vous?

4-Pensez-vous qu’il y ait un lien entre le développement économique et mobilité ?

Possible relance : Et la mobilité des personnes?

5- Comment imaginez-vous la vie quotidienne d’une personne qui n’a pas de voiture dans votre région?

6- Selon vous, cette personne sans voiture a-t-elle accès à tous les services, privés ou publics?

Questions spécifiques – sur les employés

7- Selon vous, est-ce que vos employés peuvent se rendre facilement sur leur lieu de travail ? Quels modes de transports utilisent-ils en général pour venir au travail?

8- Savez-vous si des personnes au sein de votre entreprise font usage des services de PLUmobile? Combien en estimez-vous ?

9- Est-ce que vos employés ont déjà exprimé un avis sur l’offre de service en transport collectif sur le territoire de la Côte-de-Beaupré ? Si oui, que mentionnent-ils?

10- Et de votre côté, quel est votre avis sur le système de transport des personnes?

(Rappeler qu’il peut être question des déplacements à vélos, de l’offre de stationnement, des problèmes de congestion, de l’accès pour les piétons?)

11- Comment le service actuel d’offre de transport collectif pourrait-il mieux répondre aux besoins de vos employés ou aux besoins de votre entreprise?

Questions spécifiques – le rôle de l’employeur

12- Quelle place accordez-vous à la mobilité « durable » dans votre entreprise?

Suggestion alternative : Comment définissez-vous la mobilité dite « durable »?

Selon la **Politique de mobilité durable - 2030 du gouvernement du Québec** : « La mobilité représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés. Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement. »

13- En tant qu'employeur, comment pourriez-vous participer à la promotion de la mobilité durable dans votre région? Quel rôle pensez-vous pouvoir jouer? Pourquoi?

14- Concrètement, quelles actions seriez-vous prêt-e à mettre en place pour inciter vos employés à moins faire usage de la voiture en solo? Si aucune, pourquoi?

15- Dans l'éventualité où PLUmobile voulait créer une entente de coopération avec plusieurs entreprises de votre région, comment votre entreprise pourrait participer à une telle entente?

16- Dans un monde idéal, comment imaginez-vous le transport en commun sur la Côte-de-Beaupré dans 10 ans?

Relance : par exemple, la ligne de chemin de fer qui passe à côté de votre entreprise jusqu'à Charlevoix, pourrait-elle être utilisée autrement?

Questions de clôture

17- À propos de votre situation personnelle, comment vous déplacez-vous en général ou pour vous rendre au travail?

18- Avez-vous déjà utilisé les services de PLUmobile ?

19- Depuis combien d'années occupez-vous votre poste actuel?

20- En finissant, pensez-vous que nous avons oublié d'aborder une question pendant l'entrevue ou aimeriez-vous rajouter quelque chose d'autre?

Annexe 4 – Guide d’entretien pour les acteurs communautaires

Questions introductives

1- Pouvez-vous décrire en quelques mots votre rôle et votre organisation?

2- À près de quel type de population intervenez-vous ? Qui sont les personnes qui font appel à vos services?

3- On entend souvent parler dans l’actualité de mobilité. Pour vous, c’est quoi la mobilité ? Suggestion alternative : Comment définissez-vous la mobilité en général?

(préciser qu’il n’y a pas de bonne ou mauvaise réponse à cette question, ce n’est pas un quizz)

4- Pour vous, c’est quoi la mobilité « durable » ?

Selon la Politique de mobilité durable - 2030 du gouvernement du Québec : « La mobilité représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés. Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. La mobilité durable limite la consommation d’espace et de ressources, donne et facilite l’accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l’intégrité de l’environnement. »

5- Pensez-vous qu’il y ait un lien entre la mobilité et les inégalités sociales?

6- Comment imaginez-vous la vie quotidienne d’une personne qui n’a pas de voiture dans votre région?

7- Cette personne sans voiture a-t-elle accès à tous les services selon vous? Pourquoi ?

Questions spécifiques - comprendre les besoins des personnes sur le territoire

8- Considérez-vous que les personnes qui bénéficient de vos services ont une grande capacité de déplacement ?

9- Parmi les personnes qui font appel à vos services, constatez-vous des formes d’inégalités en ce qui a trait à la mobilité? [Si oui] quelles formes prennent-elles? [Si non, passer à la question suivante].

10- Concernant la mobilité, comment pourrait-on améliorer l'accessibilité à vos services sur le territoire de la Côte-de-Beaupré? **Alternative : Comment pourrait-on faciliter l'accès à votre organisme, pour que le plus grand nombre de personne puisse en bénéficier ?**

11- Selon vous, quel est le niveau de satisfaction de la population en ce qui concerne le transport collectif sur le territoire de la Côte-de-Beaupré? (Précisez qu'on parle de ce que vivent les populations cibles, pas ce qu'en pense la personne interrogée)

12- Comment le service actuel d'offre de transport collectif pourrait-il mieux répondre aux besoins des résidents et résidentes de la Côte-de-Beaupré?

13- Dans l'idéal, comment imaginez-vous le transport en commun sur la Côte-de-Beaupré dans 10 ans?

Questions de clôture

14- Avez-vous déjà utilisé les services de PLUmobile ?

15- Possédez-vous un permis de conduire? Une voiture?

16- Depuis combien d'années occupez-vous votre poste actuel?

17- Pensez-vous que nous avons oublié d'aborder une question pendant l'entrevue ou aimeriez-vous rajouter quelque chose d'autre?

18- Et pour finir, pouvez penser à une ou deux personnes que nous devrions consulter pour la suite de nos recherches?

Annexe 5 – Horaires PLUMobile, Bus Québec Desjardins

PLUMobi)e

Mis à jour 31 août 2021

Bus Québec Desjardins
Côte-de-Beaupré < > Québec

(Horaires sujet à changement sans préavis)

Côte-de-Beaupré > Québec					Québec > Côte-de-Beaupré				
# Arrêt	Arrêts	Matin		Soir	# Arrêt	Arrêts	Matin		Soir
1001	Rue de l'Église / Hôtel de Ville	06:30			1583	Grand Théâtre Boul. R.-Lévesque Est / rue de C.-Fontaine	07:55	16:20	18:20
1002	Av. Royale / rue de l'Église	06:31			1590	Colline Parlementaire Boul. R.-Lévesque Est / rue J.-J.-Bertrand	07:57	16:22	18:22
1100	Stationnement caserne de pompiers Rue des Lupins / rue des Marguerites	06:25		17:50	2664	Station D'Youville Côte H.-Mercier / rue D'Alouillon	07:59	16:24	18:24
1101	Av. Royale / rue Campanules	06:26		17:51	2562	Gare du Palais Boul. J.-Lesage / rue de la Gare du Palais	08:03	16:28	18:28
1102	Av. Royale / rang Saint-Julien	06:27		17:52	2564	Cégep Limoilou Boul. des Capucins / ch. de la Canardière	08:05	16:30	18:30
1103	Av. Royale / rue du Rocher	06:29		17:54	2565	Hôpital de l'Enfant-Jésus Ch. de la Canardière / av. de Vitre	08:07	16:32	18:32
1105	Av. Royale / Hôtel-de-ville	06:31		17:56	1362	Av. D'Estimauville / boul. Sainte-Anne	08:12	16:37	18:37
1201	Boul. Beau-Pré / Mont-Saint-Anne	06:32		17:57	1623	Rue Dugal / côte de l'Église	08:21	16:46	18:46
1202	Boul. Beau-Pré / boul. Bélanger	06:35		17:59	1621	Rue Dugal / rue Monseigneur-Leclerc	08:24	16:49	18:49
1203	Rue Prévost / rue Morel	06:39		18:03	1528	Rue Casgrain / rue du Tricentenaire	08:26	16:51	18:51
1204	Rue Saint-Louis / rue Beauregard	06:41		18:04	1526	Rue Casgrain / rue de la Station	08:27	16:52	18:52
1205	Rue Beauregard / rue Simard	06:43		18:05	1525	Av. Royale / rue Casgrain	08:28	16:53	18:53
1207	Av. des Montagnards / rue des Coteaux	06:46		18:07	1524	Av. Royale / chemin Lucien-LeFrançois	08:29	16:54	18:54
1208	Av. Royale / côte René-de-Lavoie	06:47		18:08	1522	Av. Royale / côte Dufourmel	08:29	16:54	18:54
1301	Av. Royale / Résidence Sainte-Anne	06:48		18:09	1521	Av. Royale / rue Richard		16:55	18:55
1302	Av. Royale / près du 10564	06:49		18:10	1432	Av. Royale / rue du Petit-Pré		16:58	18:58
1303	Av. Royale / rue Caron	06:50		18:12	1431	Av. Royale / rue Cazeau		16:59	18:59
1304	Av. Royale / rue du Sanctuaire	06:51		18:14	1430	Av. Royale / rue Lemoine		17:00	19:00
1305	Av. Royale / rue Gagnon	06:53		18:16	1429	Av. Royale / montée des Hirondelles		17:01	19:01
1306	Av. Royale / côte Sainte-Anne	06:54		18:17	1428	Av. Royale / rue Laplante		17:03	19:03
1307	Av. Royale / rue Blouin	06:56		18:18	1427	Av. Royale / rue du Couvent		17:05	19:05
1308	Av. Royale / rue Paré	06:57		18:19	1426	Rue du Couvent / Église		17:07	19:07
1401	Av. Royale / Auberge Baker	07:00		18:21	1425	Av. Royale / rue Dick		17:08	19:08
1402	Av. Royale / rue Huot	07:01		18:22	1424	Av. Royale / rue de la Station		17:10	19:10
1403	Av. Royale / rue Filion	07:02		18:23	1423	Av. Royale / rue Filion		17:11	19:11
1404	Av. Royale / rue de la Station	07:03		18:25	1422	Av. Royale / rue Huot		17:12	19:12
1405	Av. Royale / rue Dick	07:04		18:26	1421	Av. Royale / Auberge Baker		17:14	19:14
1406	Rue du Couvent / Église	07:06		18:28	1328	Av. Royale / rue Paré		17:15	19:15
1407	Av. Royale / rue du Couvent	07:08		18:30	1327	Av. Royale / rue Blouin		17:16	19:16
1408	Av. Royale / rue Laplante	07:10		18:32	1326	Av. Royale / côte Sainte-Anne		17:17	19:17
1409	Av. Royale / montée des Hirondelles	07:11		18:33	1325	Av. Royale / rue Gagnon		17:19	19:19
1410	Av. Royale / rue Lemoine	07:12		18:34	1324	Av. Royale / rue du Sanctuaire		17:21	19:21
1411	Av. Royale / rue Cazeau	07:13		18:35	1323	Av. Royale / rue Caron		17:23	19:23
1412	Av. Royale / rue du Petit-Pré	07:15		18:38	1322	Av. Royale / près du 10564		17:24	19:24
1501	Av. Royale / rue Richard	07:16		18:39	1321	Av. Royale / Résidence Sainte-Anne		17:25	19:25
1502	Av. Royale / côte Dufourmel	07:20	08:29	18:43	1228	Av. Royale / côte René-de-Lavoie		17:26	19:26
1504	Av. Royale / chemin Lucien-LeFrançois	07:21	08:29	18:43	1227	Av. des Montagnards / rue des Coteaux		17:27	19:27
1505	Av. Royale / rue Casgrain	07:22	08:30	18:44	1225	Rue Beauregard / rue Simard		17:29	19:28
1506	Rue Casgrain / rue de la Station	07:23	08:31	18:45	1022	Av. Royale / rue de l'Église		17:49	
1507	Rue Casgrain / rue du Tricentenaire	07:25	08:32	18:46	1021	Rue de l'Église / Hôtel de Ville		17:50	
1601	Rue Dugal / rue Monseigneur-Leclerc	07:27	08:34	18:48	1224	Rue Saint-Louis / rue Beauregard		17:30	
1603	Rue Dugal / côte de l'Église	07:30	08:37	18:51	1223	Rue Prévost / rue Morel		17:34	
1718	Av. D'Estimauville / boul. Sainte-Anne	07:39	08:46	19:00	1222	Boul. Beau-Pré / boul. Bélanger		17:36	
1375	Hôpital de l'Enfant-Jésus Ch. de la Canardière / av. de Vitre	07:44	08:51		1125	Av. Royale / Hôtel-de-ville		17:38	
2519	Cégep Limoilou Boul. des Capucins / ch. de la Canardière	07:46	08:53		1123	Av. Royale / rue du Rocher		17:40	
2552	Gare du Palais Boul. J.-Lesage / rue de la Gare du Palais	07:48	08:55		1122	Av. Royale / rang Saint-Julien		17:41	
1137	Rue Saint-Nicolas / rue des Prairies	07:49	08:56		1121	Av. Royale / rue Campanules		17:42	
1190	Station d'Youville Côte H.-Mercier / rue Saint-Joachim	07:51	08:58		1100	Stationnement caserne de pompiers Rue des Lupins / rue des Marguerites		17:43	
1517	Colline Parlementaire Boul. R.-Lévesque Est / rue J.-J.-Bertrand	07:53	09:00						
1520	Grand Théâtre Boul. R.-Lévesque Est / rue de C.-Fontaine	07:54	09:01						

Source : (PLUMobile, 2021)

Annexe 6 – Horaires PLUMobile Express Sainte-Foy

PLUmobi)e

Mise à jour 5 janvier 2022

Express Sainte-Foy

Côte-de-Beaupré < > Sainte-Foy

(Horaires sujet à changement sans préavis)

Côte-de-Beaupré > Sainte-Foy				Sainte-Foy > Côte-de-Beaupré			
	# Arrêt	Arrêts	Matin	# Arrêt	Arrêts	Soir	
Saint-Joachim	1001	Rue de l'Église / Hôtel de Ville	06:01	1515	Université Laval (Pavillon A.-Desjardins) Rue de l'Université / av. des S.-Humaines	16:40	Saint-Joachim
	1002	Av. Royale / rue de l'Église	06:02	1790	Place Laurier / CHUL	16:45	
Saint-Joachim	1100	Stationnement caserne de pompiers Rue des Lupins / rue des Marguerites	06:10	2000	Route de l'Église / rue J.-Dallaire	16:47	Saint-Joachim
	1101	Av. Royale / rue Campanules	06:11	1172	Gare d'autobus de Sainte-Foy Av. R.-Beaudin / Av. de Robebelle	16:51	
	1102	Av. Royale / rang Saint-Julien	06:12	1989	Ch. des Quatre-Bourgeois / av. Wolfe	16:55	
	1103	Av. Royale / rue du Rocher	06:14	1752	Cégep de Sainte-Foy Ch. Sainte-Foy / Aut. R.-Bourassa	16:59	
	1105	Av. Royale / Hôtel-de-ville	06:16	1472	Université Laval (PEPS) Ch. Sainte-Foy / av. du Séminaire	17:02	
	1201	Boul. Beau-Pré / Mont-Saint-Anne	06:17	1478	Ch. Sainte-Foy / av. de Vimy	17:05	
	1202	Boul. Beau-Pré / boul. Bélanger	06:19	1482	Hôpital Jeffery Hale Ch. Sainte-Foy / rue E.-Gagnon	17:07	
	1205	Rue Beauregard / rue Simard	06:22	1485	Hôpital Saint-Sacrement Ch. Sainte-Foy / av. du Card.-Bégin	17:09	
	1303	Av. Royale / rue Caron	06:26	1053	Rue Belvédère / boul. R.-Lévesque Ouest	17:12	
	1304	Av. Royale / rue du Sanctuaire	06:28	1582	Boul. R.-Lévesque Ouest / av. Cartier	17:15	
	1405	Av. Royale / Rue Dick	06:34	1583	Grand Théâtre Boul. R.-Lévesque Est / rue de C.-Fontaine	17:17	
	1406	Rue du Couvent / Église	06:35	1560	Colline Parlementaire Boul. R.-Lévesque Est / rue L.-A.-Taschereau	17:19	
	1407	Av. Royale / rue du Couvent	06:36	2664	Station D'Youville Côte H.-Mercier / rue D'Aiguillon	17:21	
	1408	Av. Royale / rue Laplante	06:38	2562	Gare du Palais Boul. J.-Lesage / rue de la Gare du Palais	17:25	
	1503	Rue du Tricentenaire / côte Dufournel	06:45	2564	Cégep Limolou Boul. des Capucins / ch. de la Canardière	17:27	
	1508	Rue du Tricentenaire / rue Casgrain	06:47	2565	Hôpital de l'Enfant-Jésus Ch. de la Canardière / av. de Vitre	17:29	
	1601	Rue Dugal / rue Monseigneur-Leclerc	06:49	1362	Av. D'Estimauville / boul. Sainte-Anne	17:34	
	1603	Rue Dugal / côte de l'Église	06:52	1623	Rue Dugal / côte de l'Église	17:43	
	1718	Av. D'Estimauville / boul. Sainte-Anne	07:01	1621	Rue Dugal / rue Monseigneur-Leclerc	17:46	
	1375	Hôpital de l'Enfant-Jésus Ch. de la Canardière / av. de Vitre	07:06	1528	Rue du Tricentenaire / rue Casgrain	17:48	
	2519	Cégep Limolou Boul. des Capucins / ch. de la Canardière	07:08	1523	Rue du Tricentenaire / côte Dufournel	17:49	
	2552	Gare du Palais Boul. J.-Lesage / rue de la Gare du Palais	07:10	1428	Av. Royale / rue Laplante	17:54	
	1137	Rue Saint-Nicolas / rue des Prairies	07:11	1427	Av. Royale / rue du Couvent	17:56	
	1190	Station d'Youville Côte H.-Mercier / rue Saint-Joachim	07:13	1426	Rue du Couvent / Église	17:57	
	1517	Colline Parlementaire Boul. R.-Lévesque Est / rue J.-J.-Bertrand	07:15	1425	Av. Royale / Rue Dick	17:58	
	1520	Grand Théâtre Boul. R.-Lévesque Est / rue de C.-Fontaine	07:16	1324	Av. Royale / rue du Sanctuaire	18:08	
	1522	Boul. R.-Lévesque Ouest / av. Cartier	07:17	1323	Av. Royale / rue Caron	18:10	
	1027	Rue Belvédère / boul. R.-Lévesque Ouest	07:19	1225	Rue Beauregard / rue Simard	18:15	
	1400	Hôpital Saint-Sacrement Ch. Sainte-Foy / av. du Card.-Bégin	07:22	1022	Av. Royale / rue de l'Église	18:25	Saint-Joachim
	1404	Hôpital Jeffery Hale Ch. Sainte-Foy / rue E.-Gagnon	07:22	1021	Rue de l'Église / Hôtel de Ville	18:26	
	1408	Ch. Sainte-Foy / av. de Vimy	07:24	1222	Boul. Beau-Pré / boul. Bélanger	18:19	
	1413	Université Laval (PEPS) Ch. Sainte-Foy / av. du Séminaire	07:27	1125	Av. Royale / Hôtel-de-ville	18:21	
	1417	Cégep de Sainte-Foy Ch. Sainte-Foy / Aut. R.-Bourassa	07:29	1123	Av. Royale / rue du Rocher	18:22	
	1948	Ch. des Quatre-Bourgeois / av. Wolfe	07:34	1122	Av. Royale / rang Saint-Julien	18:24	
	2006	Gare d'autobus de Sainte-Foy Av. R.-Beaudin / Av. de Robebelle	07:36	1121	Av. Royale / rue Campanules	18:25	
	3875	Route de l'Église / rue J.-Dallaire	07:40	1100	Stationnement caserne de pompiers Rue des Lupins / rue des Marguerites	18:26	
	1824	Place Laurier / CHUL	07:42				
	1515	Université Laval (Pavillon A.-Desjardins) Rue de l'Université / av. des S.-Humaines	07:44				

Source : (PLUMobile, s. d.-a)