



UN PAS DE PLUS POUR LA MOBILITÉ EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

Portrait des services de transport des personnes

Inter CDC Chaudière-Appalaches

UN PAS DE PLUS POUR LA MOBILITÉ EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

Portrait des services
de transport des personnes

INTER CDC CHAUDIÈRE-APPALACHES

- Corporation de développement communautaire Beauce-Etchemins
- Corporation de développement communautaire Bellechasse
- Corporation de développement communautaire de Lévis
- Corporation de développement communautaire de Lotbinière
- Corporation de développement communautaire des Appalaches
- Corporation de développement communautaire de Montmagny-L'Islet

RECHERCHE ET RÉDACTION :

V·E·C·T·U·R·5
MOBILITÉ DES PERSONNES

Avec la participation financière de :

Québec 

01 PORTRAIT DES SERVICES



UN PAS DE PLUS POUR LA MOBILITÉ EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

Portrait des services de transport des personnes

Inter CDC Chaudière-Appalaches



TABLE DES MATIÈRES

Table des figures	ii
Introduction	1
1. Description du territoire	2
1.1 Géographie et population	2
1.2 Réseau routier	4
1.3 Générateurs de déplacements	5
1.4 Flux de déplacements	6
2. Quelques concepts-clé en mobilité des personnes	7
3. Services de transport des personnes	8
3.1 Portrait global des services offerts	8
3.2 Services de transport collectif	9
3.3 Services de transport interurbain privés	14
3.4 Services de transport adapté	17
3.5 Services de transport rémunéré de personnes par automobile	21
3.6 Services d'accompagnement-transport	24
3.7 Transport par des organismes communautaires	27
3.8 Transport par des employeurs	30
3.9 Places disponibles dans le transport scolaire	31
3.10 Covoiturage et stationnements incitatifs	32
4. Portrait par MRC	34
Conclusion	44
Références	45
Annexe	46

TABLE DES FIGURES

Figure 1	MRC de Chaudière-Appalaches et villes de plus de 3000 habitants	3
Figure 2	Réseau routier et débits de circulation dans la région de Chaudière-Appalaches ...	4
Figure 3	Principaux générateurs de déplacement dans Chaudière-Appalaches	5
Figure 4	Nombre de déplacements et pourcentage de navettage par MRC vers les trois principales destinations	6
Figure 5	Types de services de transport des personnes en Chaudière-Appalaches	8
Figure 6	Services de transport collectif en Chaudière-Appalaches selon le type	10
Figure 7	Services de transport collectif à ligne fixe en Chaudière-Appalaches	11
Figure 8	Services de transport collectif à la demande en Chaudière-Appalaches	12
Figure 9	Carte des services de transport interurbain exploités en vertu d'un permis de la CTQ en Chaudière-Appalaches	15
Figure 10	Tarififications préférentielles pour les services de transport interurbains privés en Chaudière-Appalaches	15
Figure 11	Territoires des organismes de transport adapté en Chaudière-Appalaches	19
Figure 12	Nombre d'entreprises offrant des services de TRPA par MRC en Chaudière-Appalaches	22
Figure 13	Organismes offrant des services d'accompagnement-transport en Chaudière-Appalaches	25
Figure 14	Clientèles desservies par les organismes de transport d'accompagnement en Chaudière-Appalaches	25
Figure 15	a) Motifs de déplacements pouvant faire l'objet d'un transport d'accompagnement en Chaudière-Appalaches b) Délais de réservation des services de transport d'accompagnement en Chaudière-Appalaches c) Type de tarification des services de transport d'accompagnement en Chaudière-Appalaches	26
Figure 16	Clientèles desservies par les organismes communautaire offrant du transport en Chaudière-Appalaches	29
Figure 17	Tarifification préférentielles dans différents services de transport collectif	46

INTRODUCTION

Ce portrait des services de transport des personnes sur le territoire de Chaudière-Appalaches est une initiative de l'Inter CDC Chaudière-Appalaches, un OBNL (Organisme à but non lucratif) composé des six corporations de développement communautaire de la région. Il vise à prendre acte de la multiplicité des services de transport offerts et à identifier les opportunités de complémentarité et de collaboration entre eux.

Afin de réaliser ce portrait, une collecte de données sur les différents services de transport des personnes a été réalisée, d'abord à partir de documents et des informations disponibles sur internet, puis au cours d'entrevues menées entre les mois de juillet et octobre 2021.

La grande majorité des organismes contactés ont accepté de participer. Certaines informations n'ont pu être obtenues ou validées parce que l'organisme n'était pas disponible pour participer à l'entrevue, ou qu'il n'était pas en mesure de transmettre l'information. En conséquence, les informations contenues dans ce document sont le plus exactes possible, mais certaines erreurs ou omissions pourraient s'être glissées en raison de la complexité de la démarche de collecte.



1. DESCRIPTION DU TERRITOIRE

1.1 GÉOGRAPHIE ET POPULATION

La région de Chaudière-Appalaches est bordée au nord par le littoral du fleuve Saint-Laurent et au sud par la frontière avec les États-Unis. Elle est aussi traversée du sud au nord par plusieurs rivières qui s'écoulent à partir des Appalaches jusqu'au fleuve. Parmi ces cours d'eau, la rivière Chaudière est probablement la plus connue pour le caractère distinctif de sa vallée, mais aussi parce qu'elle constitue un axe d'urbanisation majeur de la région.

MRC	POPULATION	SUPERFICIE (km ²)
Ville de Lévis	149 564	448
MRC de Beauce-Sartigan	53 870	1 953
MRC des Appalaches	42 894	1 912
MRC de la Nouvelle-Beauce	37 746	905
MRC de Bellechasse	37 920	1 754
MRC de Lotbinière	33 773	1 663
MRC de Montmagny	22 510	1 693
MRC Robert-Cliche	19 309	838
MRC de L'Islet	17 673	2 099
MRC des Etchemins	16 587	1 808

Tableau 1 : Population et superficie des MRC et Ville-MRC de Chaudière-Appalaches.

La région de Chaudière-Appalaches est composée de 9 MRC et une Ville-MRC (Lévis). Avec ses 428 924 habitants en 2020, elle était la 7^e région administrative la plus peuplée de la province de Québec et la 9^e en termes de densité de population. Au sein de la région de Chaudière-Appalaches, la Ville de Lévis est la plus peuplée et la plus dense, avec près de 150 000 habitants en 2021 (334 habitants au km²) alors que la MRC des Etchemins est la moins peuplée avec un peu moins de 17 000 habitants [1] (Tableau 1). La MRC de L'Islet est la moins dense avec huit (8) habitants au km².

Pour les fins de ce portrait, quelques pôles à proximité et dans la région de Chaudière-Appalaches, rassemblant des activités économiques, résidentielles et industrielles, ont été identifiés. Le principal pôle est le pôle métropolitain. Celui-ci rassemble les villes de Québec et de Lévis. Plusieurs grands générateurs de

déplacements se situent dans ce pôle métropolitain : des établissements d'enseignement postsecondaire, des centres hospitaliers de soins spécialisés, de grands employeurs, des commerces de grande surface et des activités récréotouristiques. Les pôles régionaux de Chaudière-Appalaches sont les quatre villes les plus peuplées du territoire (à l'exception de la Ville de Lévis), soit : Saint-Georges, Thetford Mines, Sainte-Marie et Montmagny. Ces villes sont d'importants pôles d'activité économique et accueillent des établissements d'enseignement post-secondaire et de soins de santé. Les pôles secondaires sont des municipalités avec de petits noyaux urbains qui rassemblent des activités commerciales, des services municipaux et des institutions d'enseignement primaire ou secondaire.

RÉGION DE CHAUDIÈRE-APPALACHES (9 MRC, 1 VILLE-MRC) :

428 924 HABITANTS

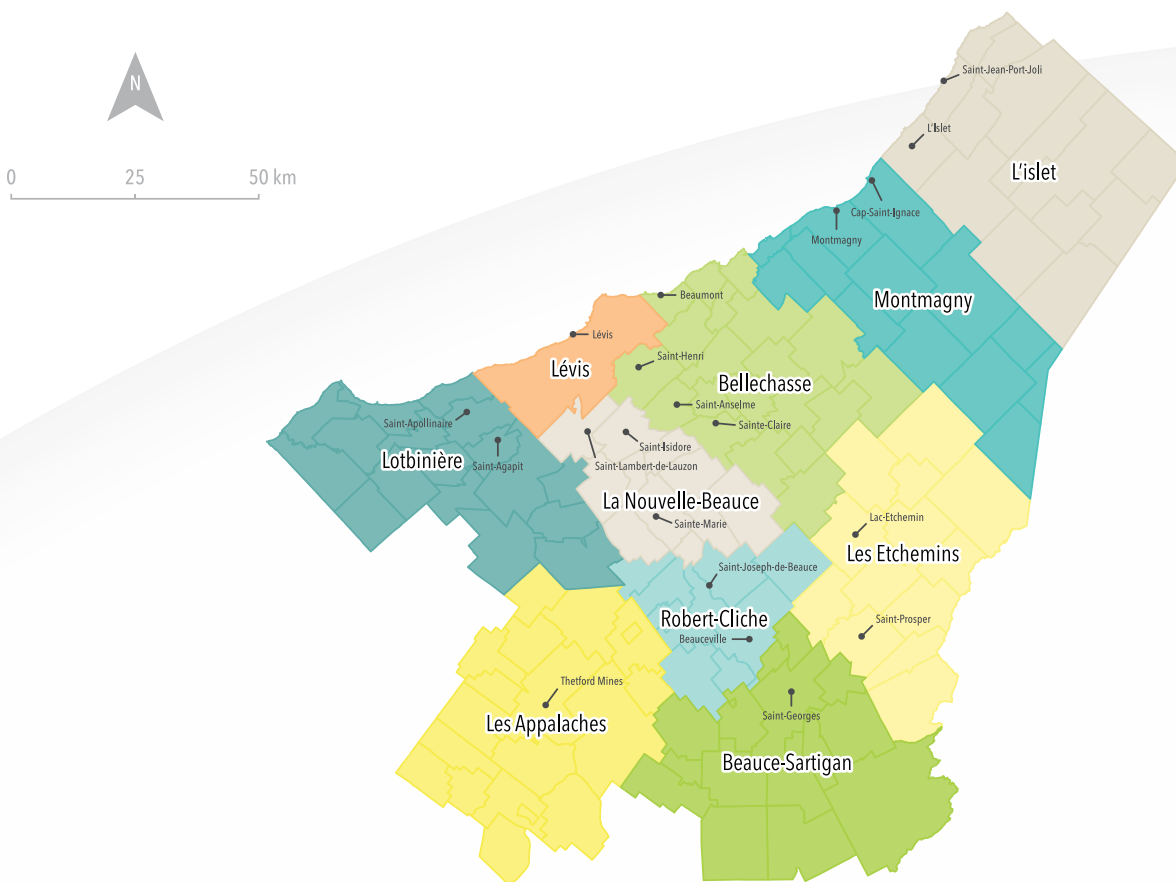


Figure 1 : MRC de Chaudière-Appalaches et villes de plus de 3000 habitants.

1.2 RÉSEAU ROUTIER

Deux autoroutes traversent la région de Chaudière-Appalaches, soit l'autoroute Jean-Lesage (A-20) qui longe le fleuve Saint-Laurent et relie la région avec l'Est-du-Québec et avec Montréal ainsi que l'autoroute Robert-Cliche (A-73), qui relie le Saint-Georges à Stoneham en longeant, au sud du Saint-Laurent, la vallée de la rivière Chaudière. À l'est de la rivière Chaudière, plusieurs routes principales et secondaires (204, 285, 283, 281, 279, 277, 173) relient les secteurs ruraux à proximité de la frontière américaine au littoral du Saint-Laurent. À l'ouest de la rivière Chaudière, la route 112 relie Thetford Mines à la vallée de la Chaudière et la route 204 relie Lac-Mégantic à Saint-Georges.

La Figure 2 illustre les routes constituant le réseau routier supérieur de la région de Chaudière-Appalaches ainsi que leurs débits journaliers de circulation moyens annuels respectifs. Bien que les débits de circulation les plus élevés soient observés sur les axes autoroutiers, quelques routes principales et secondaires reliant certains pôles ont des débits de circulation révélant leur importance dans la région. C'est notamment le cas de la route 112 entre Thetford Mines et Vallée-Jonction, de la route 204 entre Saint-Gédéon et Lac-Échemin, ainsi que les extrémités nord des routes 277, 279, 281 et 283 qui relient le sud du territoire à la rive du Saint-Laurent.

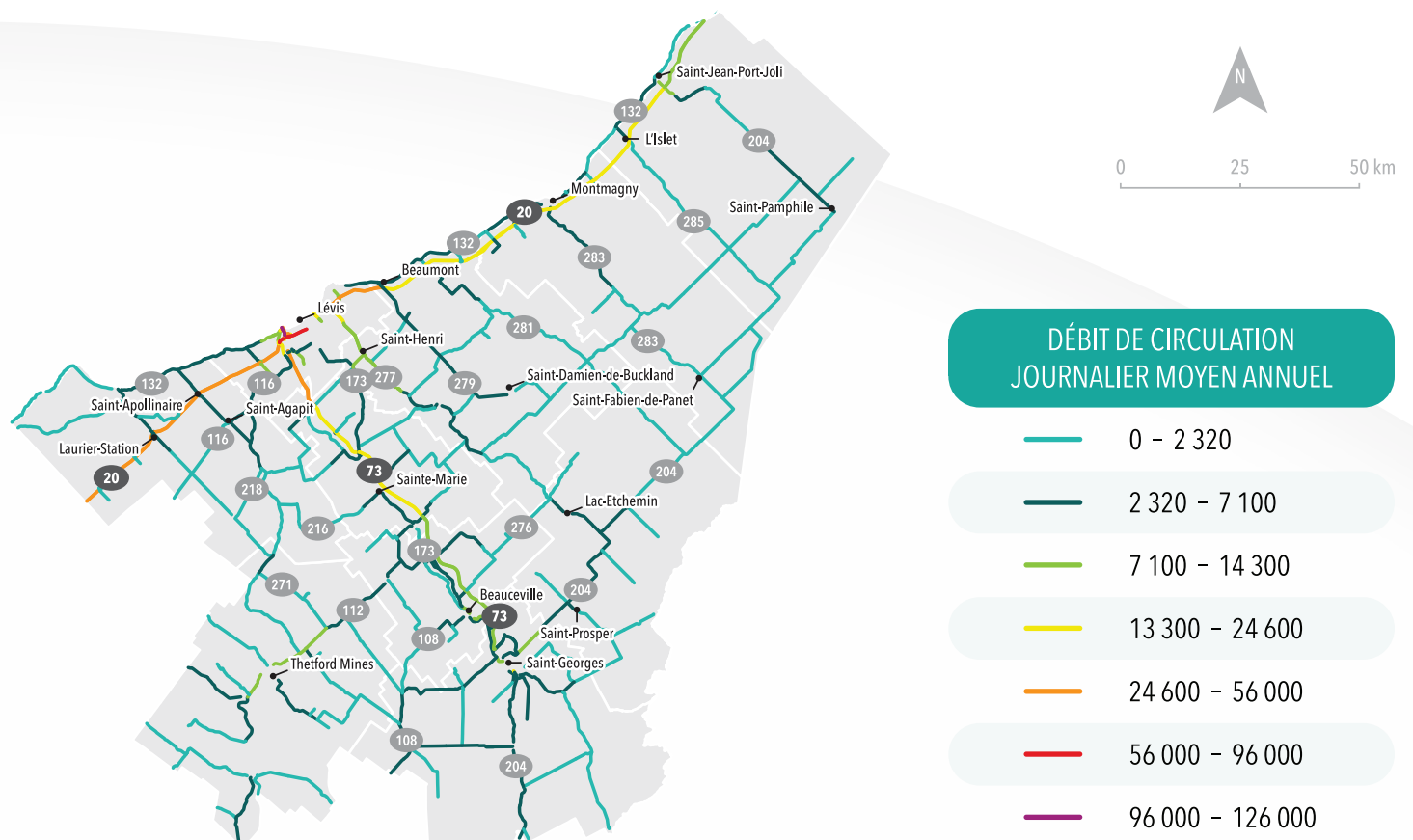


Figure 2 : Réseau routier et débits de circulation dans la région de Chaudière-Appalaches.



1.3 GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

La Figure 3 illustre les principaux générateurs de déplacements d'intérêt régional, soit les centres hospitaliers, les établissements d'éducation postsecondaire (cégeps, universités, centres de formation professionnelle), ainsi que les lieux ayant une forte densité de commerces et de services publics. Les centres hospitaliers et établissements d'éducation postsecondaire sont principalement concentrés dans les pôles régionaux de Lévis, Thetford Mines, Saint-Georges et de Montmagny alors que les centres de formation professionnelle et les CLSC sont distribués plus uniformément sur le territoire.

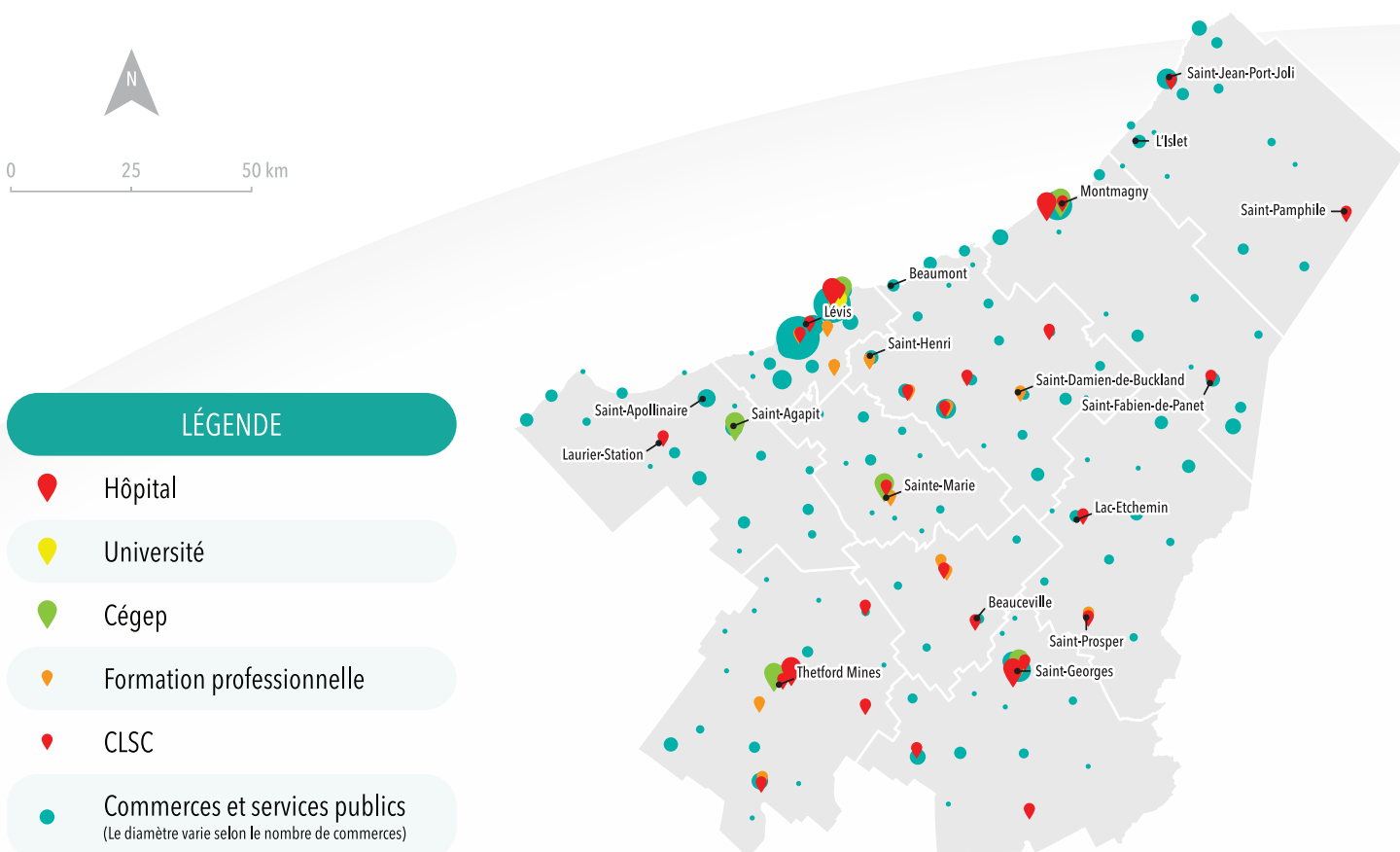


Figure 3 : Principaux générateurs de déplacement dans Chaudière-Appalaches.

1.4 FLUX DE DÉPLACEMENTS

Les données du recensement de Statistique Canada de 2016 permettent d'identifier les principales destinations pour le travail par MRC. Ces principales destinations (trois par territoire) sont présentées à la Figure 4. Pour toutes les MRC, la majorité des déplacements pour le travail sont effectués à l'intérieur même de la MRC. On distingue cependant trois types de MRC en fonction de la répartition des destinations de navettage : les MRC influencées par le pôle métropolitain (en bleu), les MRC à navettage interne (en orange) et les MRC influencées par des pôles régionaux (en vert).

Les **MRC influencées par le pôle métropolitain** sont des MRC limitrophes de la Ville de Lévis (Lotbinière, Nouvelle-Beauce, Bellechasse) qui ont comme deuxième et troisième destinations les plus fréquentées les villes de Québec et Lévis, confirmant l'attraction qu'exercent ces pôles en ce qui concerne l'emploi. Les **MRC à navettage interne** sont des MRC ayant un fort pôle régional (Montmagny, Appalaches et Beauce-Sartigan) dont 80 % ou plus des déplacements de navettage sont réalisés à l'intérieur de la MRC. Enfin, les **MRC influencées par un pôle régional** sont des MRC dont environ la moitié des déplacements pour le travail sont effectués à l'intérieur de la MRC et dont plus de 10 % des déplacements sont réalisés vers un pôle régional situé dans une autre MRC de Chaudière-Appalaches (Robert-Cliche, Les Etchemins). La MRC de L'Islet pourrait aussi se classer dans cette dernière catégorie bien qu'une proportion importante des déplacements effectués pour le travail le sont à l'intérieur même de la MRC (71 %).

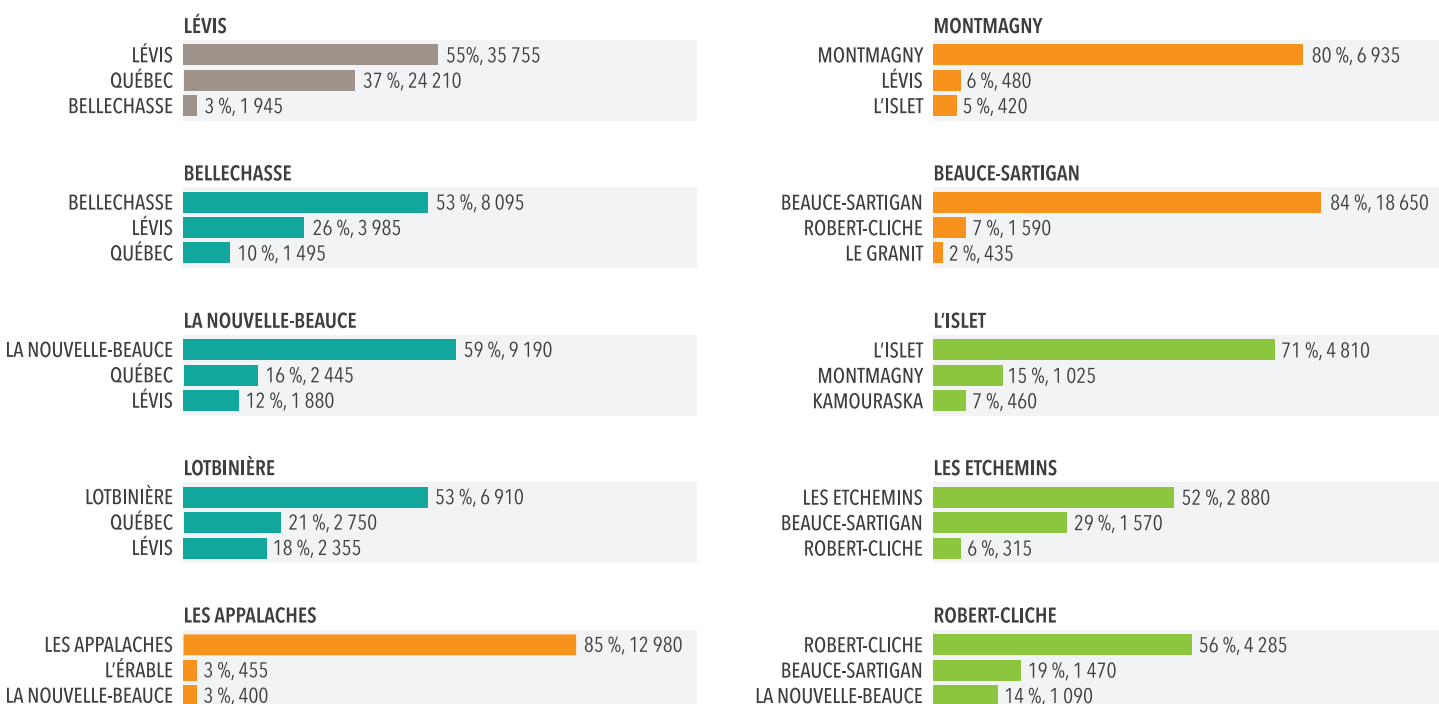


Figure 4 : Nombre de déplacements et pourcentage de navettage par MRC vers les trois principales destinations.

2. QUELQUES CONCEPTS-CLÉ EN MOBILITÉ DES PERSONNES

1. TRANSPORT DES PERSONNES

Utilisation de tout moyen de transport, train, autobus, bateau, avion ou véhicule automobile offrant un service de déplacement à des usagers, passagers ou voyageurs sans que ceux-ci aient à en assurer la marche [2]. Dans le cadre de ce portrait, le transport des personnes se limite à celui utilisant des autobus ou des véhicules automobiles.

2. DÉPLACEMENT

Action d'aller d'un endroit à un autre pour un motif précis [3].

3. MOTIF

Le motif d'un déplacement est la raison principale pour laquelle le déplacement a été effectué. Les motifs les plus communs sont le travail, les études, le magasinage, le loisir, la santé, le retour au domicile [3].

4. MODE

Le mode associé à un déplacement désigne le moyen de transport utilisé pour l'effectuer. Parmi les modes les plus courants, on retrouve : Automobile, transport collectif, transport actif [3].

5. CLIENTÈLE

La clientèle d'un service de transport des personnes correspond au groupe auquel il appartient. Outre la clientèle générale, on identifie certaines clientèles spécifiques d'intérêt pour le transport des personnes : les jeunes, les personnes âgées, les personnes vivant avec un handicap, les personnes en situation de pauvreté et les personnes immigrantes.

3. SERVICES DE TRANSPORT DES PERSONNES

3.1 PORTRAIT GLOBAL DES SERVICES OFFERTS

Le portrait du transport des personnes dans Chaudière-Appalaches vise à identifier les organismes ou entreprises recensés offrant des services permettant aux personnes de se déplacer. La Figure 5 montre les catégories de services de transport des personnes présentes dans la région ainsi que le nombre d'organismes ou entreprises qui y sont associés.

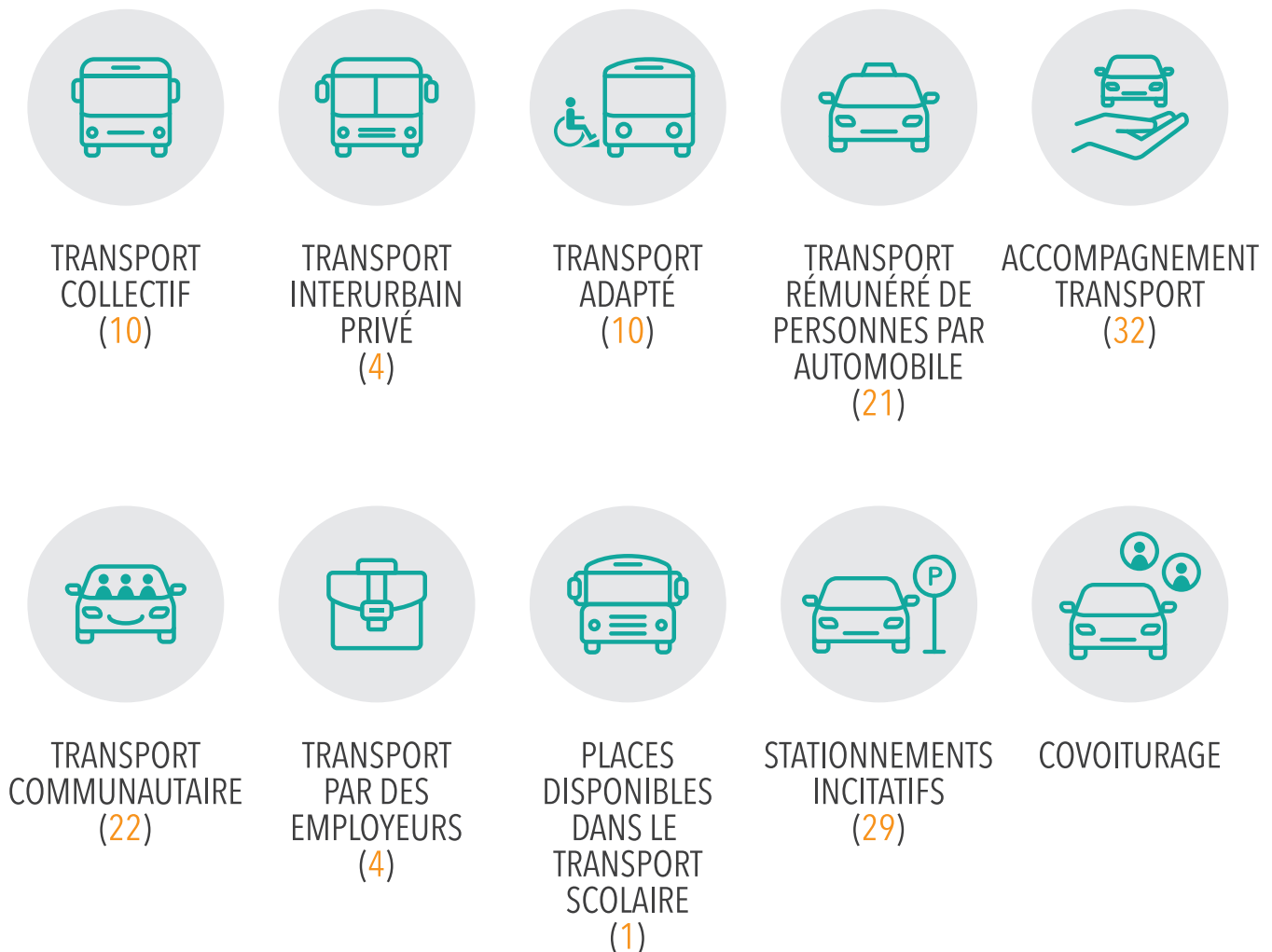


Figure 5 : Types de services de transport des personnes en Chaudière-Appalaches. Le nombre de services recensés est indiqué entre parenthèses.



3.2 SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

3.2.1 CADRE LÉGAL ET FINANCIER

Le transport collectif est une offre de transport offerte à une clientèle diversifiée sur le territoire d'une municipalité ou vers des points situés à l'extérieur de celle-ci. L'article 48.18 de la **Loi sur les transports** octroie aux municipalités locales le pouvoir d'organiser un tel service. À une échelle régionale, certaines dispositions du **Code municipal** permettent aux MRC d'exercer cette compétence à l'égard d'une ou de plus d'une municipalité locale dont le territoire est compris dans le leur.

Au niveau du financement, le ministère des Transports du Québec (MTQ) distingue, dans son programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC), le transport en commun urbain du transport collectif régional. Pour le **transport en commun urbain**, le financement peut être accordé à une municipalité locale, un regroupement de municipalités, une MRC ou une société de transport qui organise des services sur son territoire. Pour le **transport collectif régional**, le financement est accordé à des autorités municipales qui sont des MRC ou des villes ayant des compétences de MRC et qui organisent des services en dehors des grands centres urbains. Le financement accordé dans le cadre de ce second volet oscille entre 66 % et 75 % des dépenses admissibles des organismes offrant des services de transport collectif. Ce niveau de financement démontre bien la volonté du gouvernement du Québec de supporter généreusement les organisations qui développent et organisent des services à une échelle régionale. Le volet du PADTC finançant le **transport collectif régional** comporte deux sous-volets, soit un financement pour supporter le **transport collectif en milieu rural**, et un autre afin de financer le **transport interurbain par autobus**.

Mentionnons que le PADTC permet aux autorités municipales d'organiser elles-mêmes les services de transport collectif financés ou de les déléguer à un organisme mandataire.

3.2.2 ORGANISMES DE TRANSPORT COLLECTIF EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

Dans la région de Chaudière-Appalaches, on compte dix organisations offrant des services de transport collectif à la population (voir Tableau 2). La majorité des services sont organisés par des organismes à but non lucratif mandatés par une autorité municipale. Deux MRC, L'Islet et Bellechasse, et deux villes (Thetford Mines et Saint-Georges) organisent elles-mêmes les services de transport collectif. La Ville de Lévis, assujettie à la **Loi sur les sociétés de transport en commun** (chapitre S-30.01), voit son transport collectif organisé par la Société de transport de Lévis (STL).

NOM DE L'ORGANISME	TYPE D'ORGANISME	MRC
Mobilité Beauce-Nord	OBNL	Robert-Cliche, La Nouvelle-Beauce
MRC de Bellechasse	MRC	Bellechasse
MRC de l'Islet	MRC	L'Islet
Service de transport adapté et collectif de Lotbinière – Express Lotbinière	OBNL	Lotbinière
Société de transport de Lévis	Société de transport	Lévis
Taxibus Saint-Georges	Ville	Beauce-Sartigan
Transport Autonomie Beauce-Etchemins	OBNL	Beauce-Sartigan, Les Etchemins
Transport collectif et adapté de la MRC de Montmagny	OBNL	Montmagny
Ville de Thetford Mines	Ville	Les Appalaches

Tableau 2 : Organismes offrant des services de transport collectif en Chaudière-Appalaches.

3.2.3 SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

Les organismes n'offrent pas tous le même type de service de transport collectif et certains organismes offrent plusieurs types de services sur le même territoire. La Figure 6 décrit les différents types de services de transport collectif et classe les 19 services de transports collectifs offerts dans Chaudière-Appalaches en fonction de leur nature.

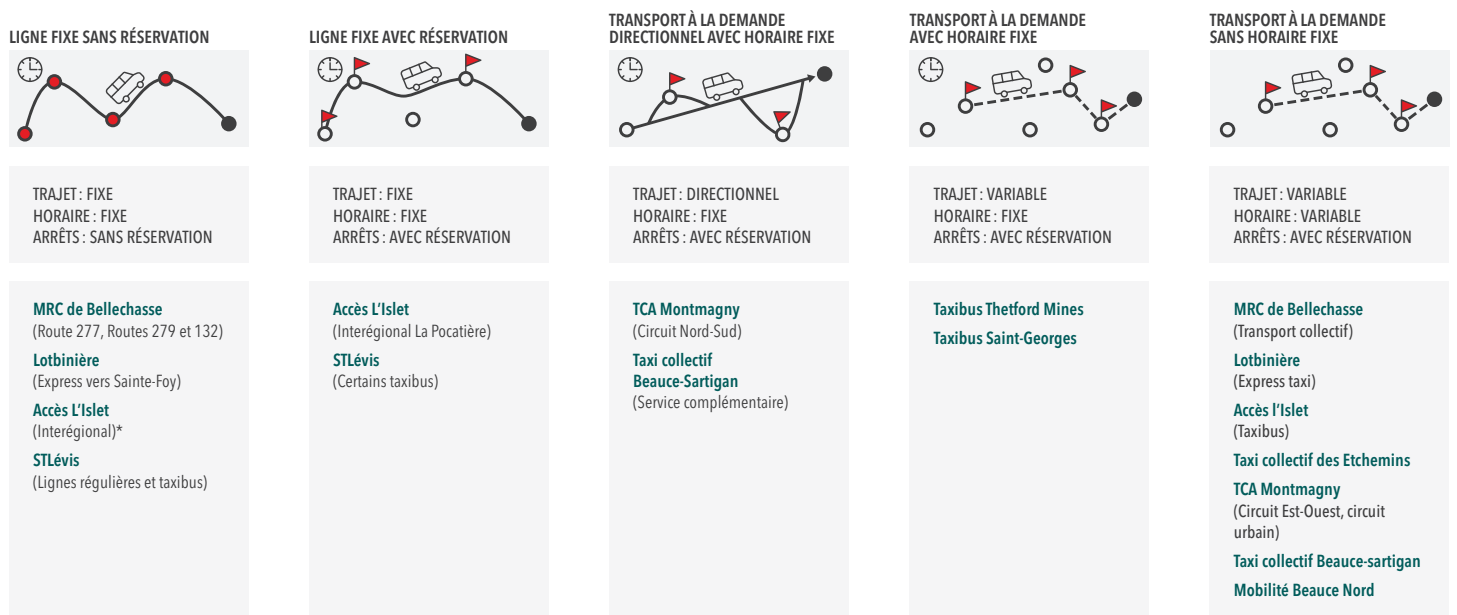


Figure 6 : Services de transport collectif en Chaudière-Appalaches selon le type. *Certains arrêts sur réservation.

3.2.3.1 Services à ligne fixe

Les services offrant des lignes fixes ou flexibles sont cartographiés à la Figure 7. Ces services permettent généralement de relier des pôles secondaires à des pôles régionaux (ex : Interrégional Montmagny d'Accès L'Islet) ou des pôles secondaires au pôle métropolitain (ex : service de la route 277 de la MRC de Bellechasse). Ces services peuvent aussi être qualifiés de services interurbains par autobus puisqu'ils permettent d'effectuer des déplacements entre plusieurs municipalités et qu'ils sont effectués dans un véhicule de plus de 10 passagers.

Ces services sur ligne fixe offrent tous des départs à partir de pôles secondaires tôt le matin et un retour en fin d'après-midi. Certains services comme le circuit Nord-Sud de Montmagny ou l'Express Lotbinière offrent aussi un retour vers les pôles secondaires le midi.

Le tarif demandé pour les services à ligne fixe varie entre 3,50 \$ (STLévis) et 6,00 \$ (TCA Montmagny, MRC Bellechasse). L'annexe présente les différentes formes de tarifications préférentielles offertes par les organismes de transport collectif. La majorité des services à ligne fixe offrent la possibilité d'acheter un laissez-passer mensuel et offrent aussi une tarification préférentielle pour les étudiants. Trois organismes offrent aussi un tarif préférentiel pour les aînés et la gratuité pour les enfants.

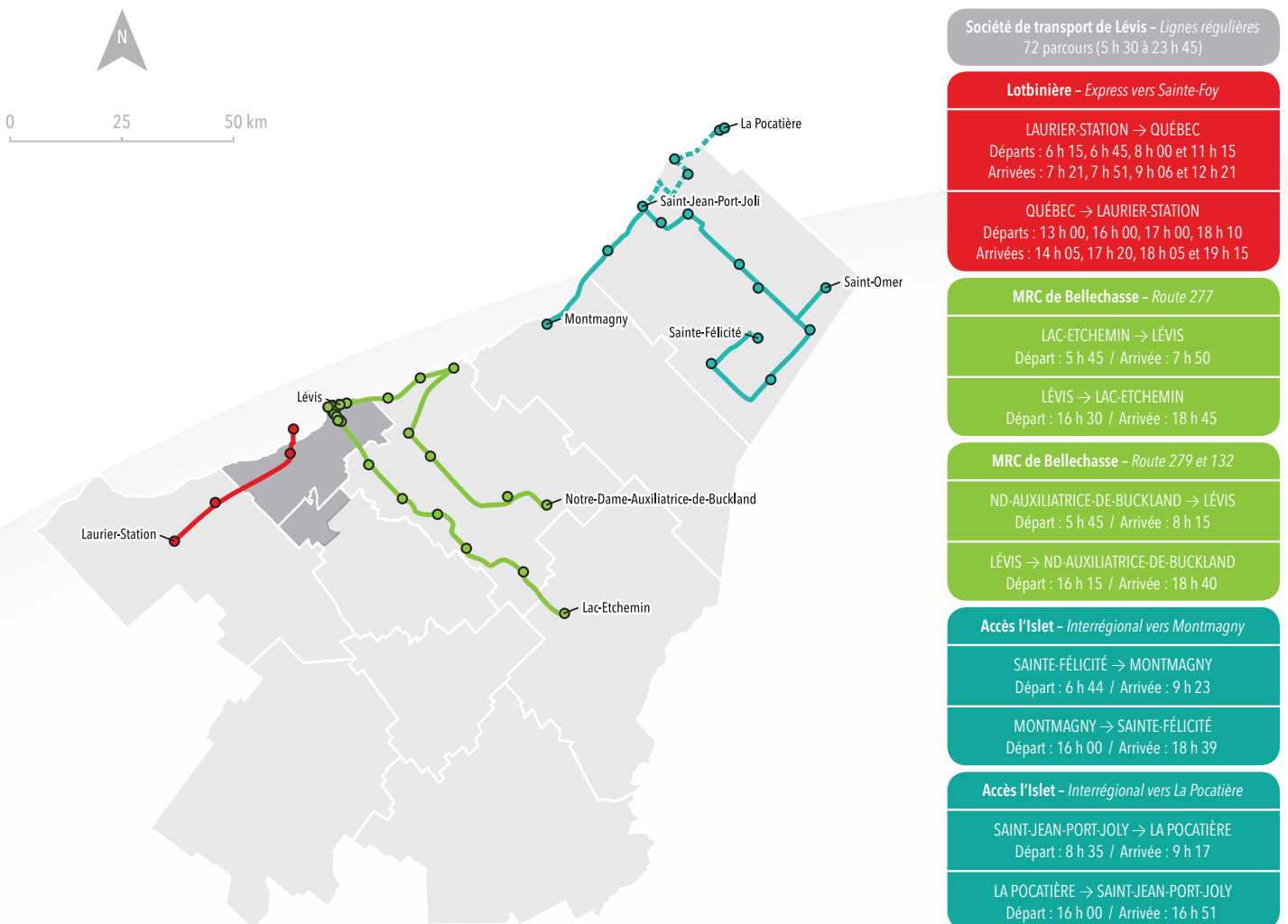


Figure 7 : Services de transport collectif à ligne fixe en Chaudière-Appalaches.

3.2.3.2 Services de transport à la demande

- Près de la moitié de ces services sont offerts (5/11) tous les jours de la semaine (incluant la fin de semaine), le jour et le soir.
- La majorité des services de transport à la demande (6/11) ont une tarification variable en fonction de la destination.
- Le tarif minimum est demandé par STAC Lotbinière pour son Express Taxi (3,25 \$) et le tarif maximum est demandé pour le service de taxi collectif des Etchemins (40 \$ pour les déplacements vers Montmagny).
- Parmi les services de transport à la demande, quatre offrent un laissez-passer mensuel et trois offrent des tarifs préférentiels pour les étudiants et les aînés. Trois services sont aussi offerts gratuitement aux enfants.

– Les services de transport à la demande sont illustrés à la Figure 8 :

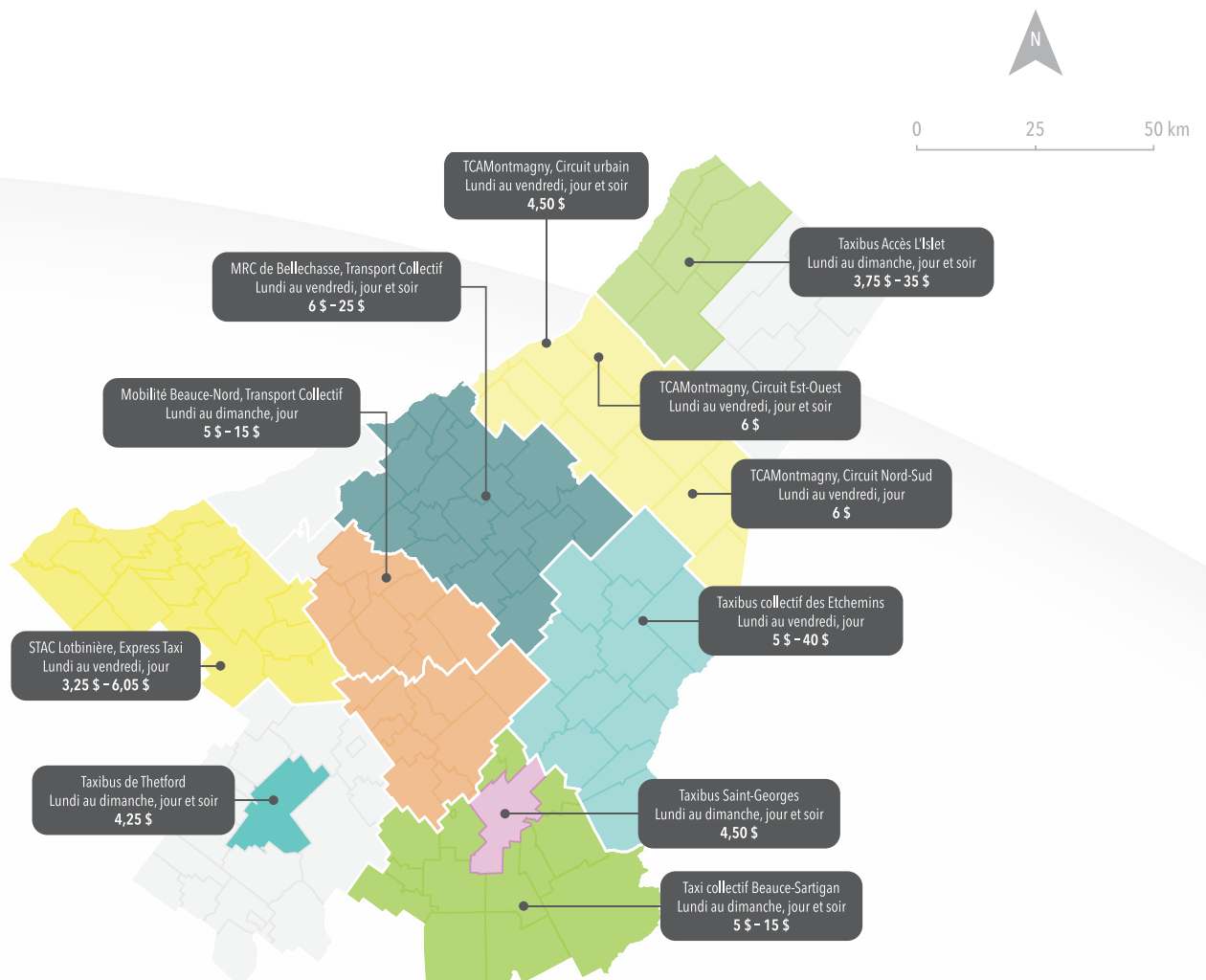


Figure 8 : Services de transport collectif à la demande en Chaudière-Appalaches.

3.2.5 CONSTATS RELATIFS AUX SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

OFFRE

- Une grande proportion de l'offre de transport collectif est organisée selon le type « Transport à la demande sans horaire fixe », souvent sans arrêts déterminés. Ce type de service peut être coûteux pour les organismes qui l'offrent. En conséquence, certains se voient dans l'obligation de limiter la demande en faisant peu de publicité, en limitant les motifs possibles pour un déplacement ou en limitant la capacité. Ces modalités fluctuantes complexifient l'offre de service en la rendant parfois imprévisible, ce qui diminue la capacité du public d'en devenir des clients réguliers.
- L'offre de transport collectif est parfois difficile à discerner de l'offre en transport adapté, particulièrement lorsque les deux services sont offerts par le même organisme, dans les mêmes véhicules et selon des modalités similaires. Aussi, l'utilisation de places dans le transport adapté peut être associée à une situation de vulnérabilité qui décourage son adoption pour une certaine portion de la clientèle potentielle du transport collectif. De plus, ce type d'offre ne permet pas de réaliser des déplacements en transport collectif qui ne soient pas jumelés aux services de transport adapté en limitant quelquefois l'usage
- À l'extérieur de la Ville de Thetford Mines, il n'y a pas d'offre de transport collectif dans la MRC des Appalaches.

CONNECTIVITÉ INTER-MRC

- Certains corridors de navettage importants (plus de 1500 navetteurs) n'ont pas de service de transport collectif à ligne fixe :
 - MRC La Nouvelle-Beauce - Pôle métropolitain
 - MRC Les Etchemins - MRC Beauce-Sartigan
 - MRC Robert-Cliche - MRC Beauce-Sartigan (dans les deux sens)
 - Ville de Québec - MRC Bellechasse
- Il n'y a pas de lien en transport collectif entre les villes de Montmagny et de Québec.
- La plupart des organismes organisant des services de transport à la demande ont une capacité limitée à offrir des déplacements vers les autres MRC de la région autrement que pour des motifs de santé.

MODALITÉS ET PROMOTION

- En général, il y a très peu d'uniformité dans les modalités (horaires, tarifs, véhicules utilisés) de l'offre dans la région.
- Certains services de transport collectif à la demande sans horaire fixe ont des tarifs élevés dissuadant un usage régulier spécifique, par exemple pour motifs travail et études.
- Les usagers de certaines MRC n'ont pas accès à des services de transport collectif en dehors des heures ouvrables, ce qui limite la possibilité de participer à des activités récréatives et civiques les soirs et les fins de semaine.
- Les usagers ayant à utiliser plusieurs services afin de se rendre à destination cumulent les tarifs, ce qui rend certains déplacements particulièrement dispendieux.
- L'information sur certains services de transport collectif, particulièrement les services de transport à la demande, est parfois peu disponible au public.
- Aucune plateforme régionale ne rassemble l'information sur l'ensemble des services de transport collectif.



3.3 SERVICES DE TRANSPORT INTERURBAIN PRIVÉS

3.3.1 CADRE LÉGAL ET FINANCIER

Au Québec, des services de transport interurbain peuvent être offerts par des transporteurs privés détenant un permis de la Commission des transports du Québec (CTQ). Le permis de transport interurbain octroyé par la CTQ permet à son titulaire d'offrir un service de transport entre deux municipalités indiquées à son permis.

Une aide financière, qui peut atteindre 75 % des dépenses admissibles, est disponible pour les autorités municipales qui veulent maintenir ou améliorer les services interurbains exploités en vertu d'un permis de la CTQ. Cette aide financière est offerte aux autorités municipales admissibles par le ministère des Transports dans le cadre de son Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC). Ces autorités municipales peuvent ensuite octroyer une subvention à un titulaire de permis de transport par autobus qui fournit le service sur leurs territoires.

3.3.2 SERVICES INTERURBAINS PRIVÉS EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

On trouve quatre services de transport interurbain privés dans la région de Chaudière-Appalaches exploités en vertu de permis de la Commission des Transports du Québec (Figure 9). Tous les services proposent au moins un départ quotidien vers Québec à partir, ou en passant, par les différentes MRC de la région.

Deux services, Autobus A1 de Thetford Mines et Autobus Breton de Saint-Georges, ont des circuits offrant des arrêts exclusivement dans la région de Chaudière-Appalaches, à l'exception des arrêts situés à la Gare de Sainte-Foy et de Québec. Les horaires de ces parcours permettent un départ tôt le matin en direction de Québec et un retour en soirée. Autobus Breton offre, de surcroît, un retour vers Saint-Georges en début d'après-midi.

Les parcours offerts par La Québécoise et par Orléans Express dans la région de Chaudière-Appalaches relient Québec à des villes à l'extérieur de la région (Sherbrooke et Rimouski). Les horaires proposent un départ à l'heure du dîner pour les deux services, en plus d'un départ en soirée pour le service offert par La Québécoise passant par Saint-Apollinaire en provenance de Sherbrooke.

Le prix demandé pour un aller simple pour un adulte est généralement entre 25 \$ et 30 \$ pour la destination la plus éloignée du pôle métropolitain soit Montmagny, Saint-Georges ou Thetford Mines. Cependant, étant

donné la distance moindre à parcourir, le coût pour un aller simple à partir de Saint-Apollinaire est de 13,38 \$. Certains exploitants offrent des tarifs préférentiels en fonction de l'âge ou de l'achat d'un billet aller-retour (Figure 10). Par exemple, Autobus Breton offre le transport gratuit aux enfants accompagnés d'un adulte. Autobus A1 offre 15 % de rabais aux étudiants et aux aînés, tarif préférentiel qui peut être combiné avec le rabais de 10 % offert pour les trajets allers-retours. En raison de la baisse d'achalandage due à la pandémie de Covid-19, certains exploitants ont réduit leurs services entre mars 2020 et l'automne 2021. Certains services, comme ceux entre Saint-Georges et Québec ont été rétablis, alors que d'autres, comme ceux d'Orléans Express, sont rétablis sur une partie des arrêts seulement.

NOM DU SERVICE	TARIF ALLER-RETOUR	TARIF ÉTUDIANT	TARIF AÎNÉ	TARIF ENFANT
Autobus A1	●	●	●	●
Autobus Breton	●	●	●	●
La Québécoise	●	●	●	●
Orléans Express	●	●	●	●

Figure 10 : Tarifications préférentielles pour les services de transport interurbains privés en Chaudière-Appalaches.



Figure 9 : Carte des services de transport interurbain exploités en vertu d'un permis de la CTQ en Chaudière-Appalaches.

3.3.3 CONSTATS CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT INTERURBAIN PRIVÉ

- Le coût et l'horaire des services de transport interurbains privés sont incompatibles avec une utilisation régulière pour des motifs de travail ou d'études.
- Le coût des services de transport interurbains privés en dissuade l'usage par les personnes en situation de pauvreté.
- Certains trajets de transport interurbain privé visent à répondre aux besoins d'une clientèle provenant de l'extérieur de la région de Chaudière-Appalaches. Leurs modalités (tarifs, horaires, arrêts) sont peu adaptées aux besoins de la population locale.
- Les usagers ayant à utiliser un autre service de transport collectif en complément du transport interurbain privé afin de se rendre à destination cumulent les tarifs, ce qui rend certains déplacements particulièrement dispendieux.
- Aucune plateforme régionale ne rassemble l'information sur l'ensemble des services de transport interurbain privés.





3.4 SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ

3.4.1 CADRE LÉGAL ET FINANCIER

Au Québec, les municipalités sont tenues, en vertu de la loi sur les transports (RLRQ, chapitre T-12, article 48.39) d'assurer aux personnes handicapées sur leur territoire l'accès à des services de transport adaptés à leurs besoins [4]. Afin de bénéficier des services du transport adapté, les personnes handicapées doivent répondre à certains critères et être admises en vertu de la Politique d'admissibilité au transport adapté.

Le ministère des Transports finance le transport adapté par le biais du Programme de subvention au transport adapté (PSTA), selon deux volets. Le premier volet dit « régulier » consiste en une aide financière aux organismes de transport adapté (OTA). Ces organismes sont soit des sociétés de transport en commun, des municipalités locales, des MRC ou des régies municipales de transport. Les OTA peuvent déléguer la gestion courante des services à un OBNL.

Le volet « souple » du financement offert par le MTQ est offert aux municipalités de moins de 10 000 habitants qui ne sont pas desservies par un OTA et dont les conditions ne se prêtent pas à la création d'un tel organisme. Dans ce cas, c'est la municipalité qui conclut un contrat avec un transporteur ou qui offre directement une aide financière à la personne handicapée.

3.4.2 SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

Dix organismes offrent des services de transport adapté dans la région de Chaudière-Appalaches (Figure 11). L'ensemble des municipalités sont desservies par un organisme de transport adapté à l'exception de la municipalité de Saint-Hilaire-de-Dorset. La plupart de ces organismes sont des OBNL, mais deux MRC prennent directement en charge le transport adapté, soit les MRC de L'Islet et de Bellechasse. Dans la Ville de Lévis et à Saint-Lambert de Lauzon, et découlant de la loi sur les sociétés de transport, le transport adapté est organisé par la Société de transport de Lévis.

La majorité des services de transport adapté (5) sont offerts du lundi au dimanche, de jour et de soir. Un seul organisme offre des services du lundi au vendredi, de jour, soit le minimum requis pour recevoir de l'aide financière via le PSTA. Outre les heures de service régulières, quelques organismes offrent des horaires particuliers pour certains motifs et certaines clientèles. Par exemple, à la STLévis, les déplacements sur la Rive-Nord sont effectués uniquement de jour, du lundi au vendredi. Transbelimont, qui offre des services

du lundi au vendredi dans les MRC de Montmagny et de l'Islet est aussi disponible pour des transports de groupe la fin de semaine. Dans la MRC de l'Islet, le service d'autobus adapté est offert de 7 h 00 à 18 h 00, mais des taxis sont disponibles de 7 h 00 à minuit pour les personnes mobiles.

Les tarifs du transport adapté varient en fonction de l'organisme qui fournit le service (Tableau 3). Le tarif de base se situe entre 2,40 \$ et 6,00 \$. La plupart des services sont offerts selon un tarif fixe, mais quelques organismes modulent les tarifs en fonction de la distance parcourue. Par exemple, le Service de transport adapté et collectif de Lotbinière calcule les tarifs demandés en ajoutant un petit montant au kilomètre parcouru en plus du montant de base. Transport autonomie Beauce-Etchemin et Transport adapté de la région de Thetford, pour leur part, ont une grille tarifaire pour les déplacements intermunicipaux.

NOM DE L'ORGANISME	PROPRIÉTAIRE DE SES VÉHICULES	TARIF RÉGULIER MINIMUM	TARIF FIXE	TARIFICATION HORS TERRITOIRE	TYPE D'ORGANISME
Transport Autonomie Beauce-Etchemins	Non	2,75	Non	Non applicable	OBNL
Mobilité Beauce-Nord	Non	5,00	Oui	Moins de 25 km : 20 \$ / aller-retour Plus de 25 km : 30 \$ / aller-retour	OBNL
Transport adapté de la région de Thetford	Oui	4,25	Non	Non applicable	OBNL
Transbélumont inc.	Oui	3,75	Non	1,60 \$ / km	OBNL
Service de transport adapté et collectif de Lotbinière	Oui	2,40	Non	Tarifcation au kilomètre (montant non disponible)	OBNL
MRC de Bellechasse	Non	4,00	Oui	6 \$ vers Lévis 10 \$ vers Québec	MRC
MRC de l'Islet	Non	3,25	Oui	25 \$ (motif médical) 35 \$ (motif non médical) pour Montmagny et La Pocatière	MRC
Transport collectif et adapté de la MRC de Montmagny - TCAMontmagny	Non	6,00	Oui	Non disponible	OBNL
Société de transport de Lévis	Non	3,50	Oui	Aucune	Société de transport
Transport adapté et collectif L'Islet-Sud	Oui	2,75	Oui	1 \$ / km	OBNL

Tableau 3 : Caractéristiques des services de transport adapté en Chaudière-Appalaches.

Dans tous les organismes qui offrent des déplacements en dehors de leur territoire, des frais supplémentaires peuvent s'appliquer. Des organismes, comme la MRC de L'Islet, la MRC de Bellechasse et Mobilité Beauce-Nord, ont des tarifs fixes pour certaines destinations hors territoire alors que d'autres, par exemple Transbelimont et Transport adapté et collectif L'Islet-Sud, appliquent des tarifs kilométriques pour ce type de déplacements.

La majorité des organismes offrant des services de transport adapté ont des contrats de service avec des fournisseurs qui produisent les déplacements. Ces fournisseurs sont des transporteurs détenant un permis de transport par autobus ou des propriétaires de taxi. Quelques organismes (Service de transport adapté et collectif de Lotbinière, Transport adapté et collectif L'Islet-Sud et Transport adapté de la région de Thetford) possèdent des véhicules qu'ils utilisent pour effectuer l'ensemble des déplacements. Transbelimont, pour sa part possède un véhicule, mais accorde aussi des contrats à des propriétaires de taxi pour exécuter certains déplacements.

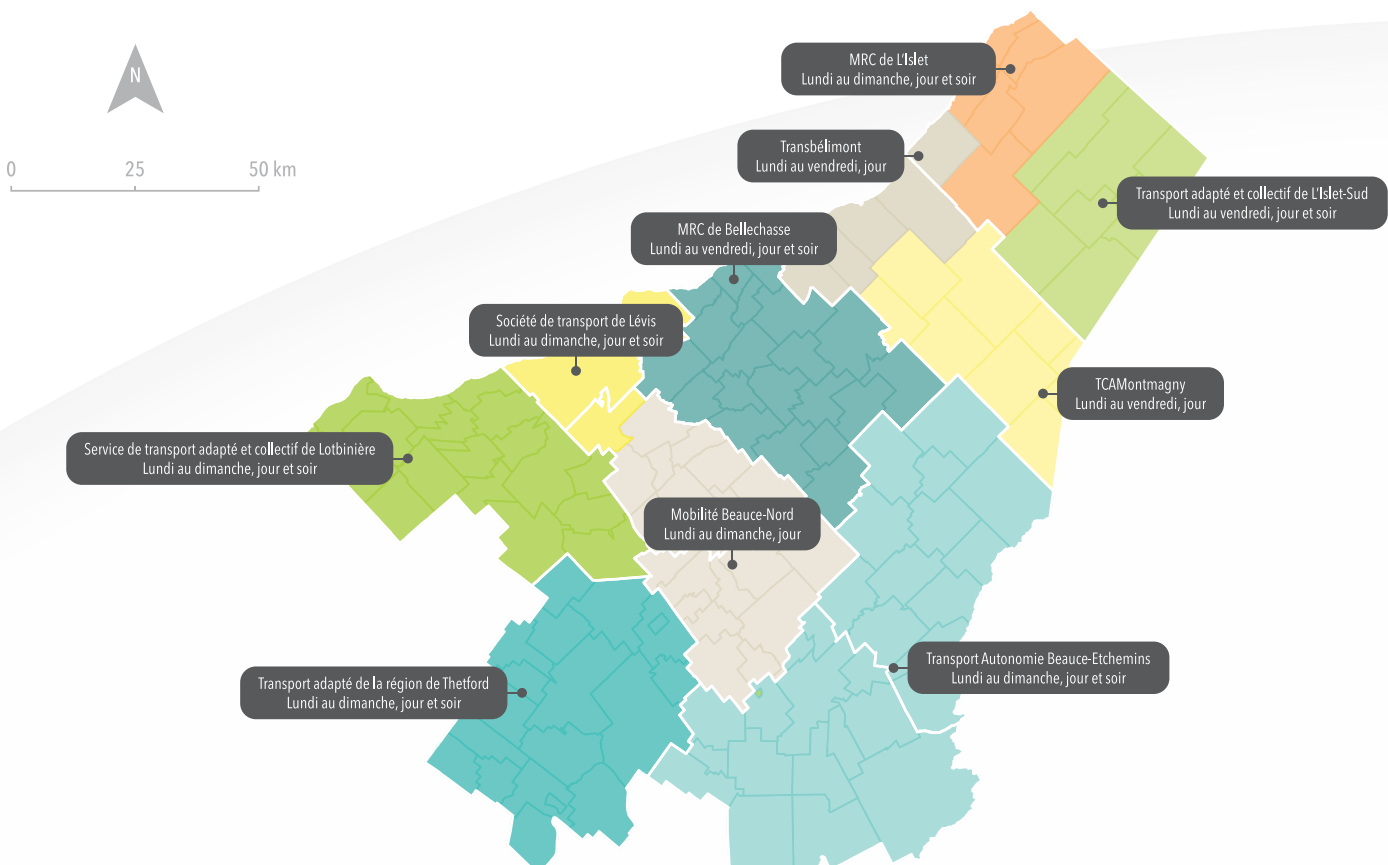


Figure 11 : Territoires des organismes de transport adapté en Chaudière-Appalaches.

3.4.2 SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

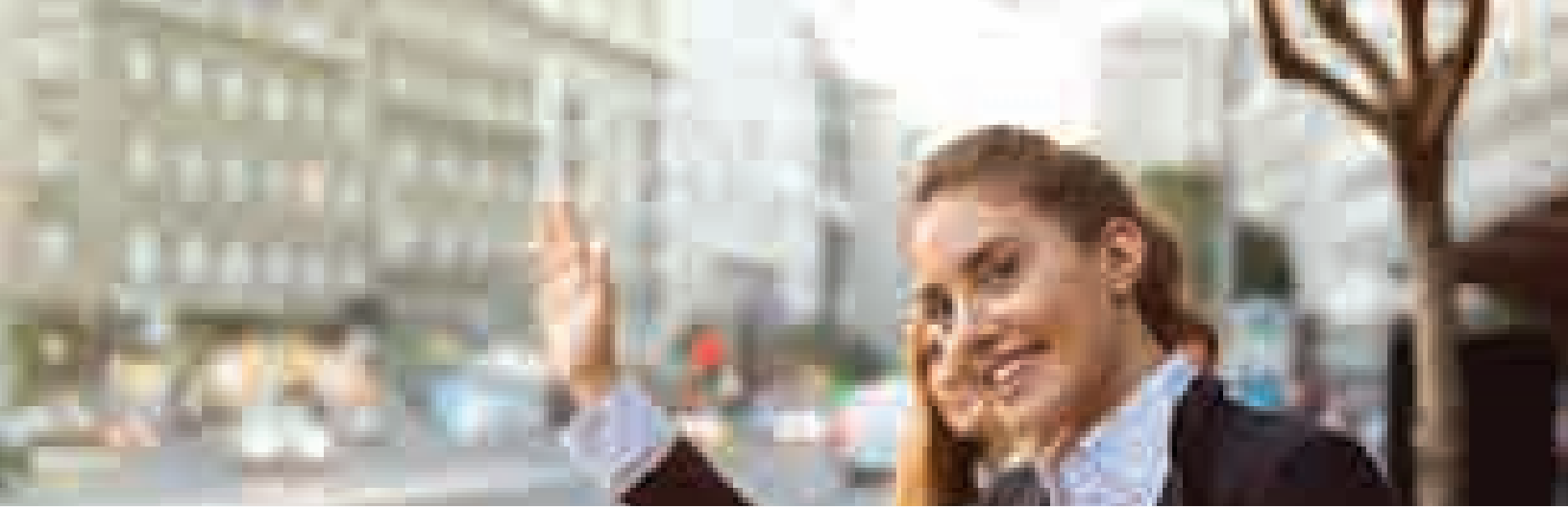
OFFRE

- Tous les territoires ayant des personnes admises au transport adapté sont dotés de tels services adaptés, ce qui garantit une certaine accessibilité à des services et opportunités. Cependant, la mobilité des personnes admises est aussi influencée par la prestation de cette offre (temps de déplacement, ponctualité, flexibilité), qui n'a pas été examinée dans le cadre de ce portrait.
- Le découpage des territoires des services de transport adapté ne correspond pas nécessairement aux territoires des MRC, particulièrement dans l'est du territoire, ce qui peut compliquer la compréhension du fonctionnement des services pour les usagers, qui sont cependant assez informés du service auquel elles ont accès.
- Les usagers de certaines MRC n'ont pas accès à des services de transport adapté en dehors des heures ouvrables ce qui limite la possibilité de participer à des activités récréatives et civiques les soirs et les fins de semaine.
- Pour limiter les coûts, certains organismes offrant des services de transport adapté doivent prioriser les demandes de déplacement de leurs usagers prioritaires selon certains critères et doivent occasionnellement en refuser.

MODALITÉS ET PROMOTION

- Les tarifs élevés associés aux déplacements hors-territoire peuvent en dissuader l'usage. Ceci est particulièrement problématique pour les usagers résidant dans des MRC où les déplacements hors-territoire sont nécessaires pour accéder à des services de santé.
- Certains services de transport adapté n'offrent pas la possibilité d'effectuer des déplacements hors territoire. Il s'agit cependant de services offerts dans des MRC ayant un pôle régional assurant l'accès à services hospitaliers et d'enseignement non spécialisé.
- L'information sur les services de transport adapté peut être difficile à obtenir. Certains services n'ont pas de page internet présentant leurs services ou alors la quantité d'information disponible y est très limitée, nous laissant ainsi comprendre que l'usage en est peu promu.





3.5 SERVICES DE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE

3.5.1 CADRE LÉGAL ET FINANCIER

Depuis le 18 octobre 2020, la **Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile** (TRPA) a libéralisé le transport rémunéré de personne et mis fin au monopole des taxis. Cette nouvelle loi abolit toutes les notions de quotas, de preuves de rentabilité et de limites territoriales qui régissaient l'industrie du taxi jusqu'à ce jour. Dans ce nouveau contexte, le transport rémunéré de personnes par automobile doit être réalisé par un chauffeur qualifié au moyen d'une automobile autorisée à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Toute personne qui est détentrice d'un permis de conduire de classe 5 et qui satisfait aux conditions relatives à ses antécédents judiciaires et à ses antécédents de conduite peut obtenir une autorisation, auprès de la SAAQ, de chauffeur qualifié ou de propriétaire d'automobile autorisée afin d'offrir du transport rémunéré de personnes par automobile [5]. La nouvelle loi encadre autant le transport par taxi que les services de transports effectués par le biais d'une application mobile tels que Uber ou Eva. Bien que le monopole des taxis soit aboli, les véhicules de taxi conservent leur appellation si le chauffeur applique des tarifs conformes à ceux établis par la Commission des transports du Québec et que le véhicule est équipé d'un lanternon et d'un taximètre. Les chauffeurs d'un taxi sont les seuls à pouvoir accepter les courses demandées oralement par téléphone, hélées dans la rue ou demandées en personne. De plus, seuls les chauffeurs qualifiés qui utilisent un taxi peuvent réaliser des courses pour des clientèles admises au transport adapté.

Outre le programme d'indemnisation des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi, aucune aide financière directe n'est destinée aux services de transport rémunéré de personnes par automobiles.

3.5.2 SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

L'entrée en vigueur de la **Loi sur le transport rémunéré de personne par automobile**, la pandémie de Covid-19 ainsi que la pénurie de main-d'œuvre placent l'industrie du transport rémunéré de personnes dans une situation particulièrement difficile. Plusieurs chauffeurs ont cessé leurs activités soit à cause de la compensation financière pour l'abolition de leur permis, de leur âge, de la rentabilité incertaine dans le nouveau cadre législatif ou de la diminution de la demande durant la pandémie de Covid-19. Cette situation est reflétée dans la collecte de données auprès des chauffeurs et propriétaires de taxi. Plusieurs services identifiés dans la documentation initiale n'étaient plus en fonction ou alors les chauffeurs étaient réticents à fournir des informations sur leurs activités. De plus, il n'existe pas de registre des activités de TRPA. Certains

services ont donc été identifiés par d'autres acteurs du transport des personnes dans le cadre d'entrevues. Dans ce contexte, il est difficile de confirmer le caractère exhaustif du portrait du transport rémunéré de personnes. Il est cependant suffisant pour en tracer les grandes lignes et identifier quelques constats.

On compte au moins 21 services de transport rémunéré de personnes dans la région de Chaudière-Appalaches qui se désignent toutes comme des entreprises de taxi. La Figure 12 montre que le nombre de services varie en fonction de la MRC. Aucun service n'est offert directement dans les MRC de Lotbinière et de Bellechasse. Cependant comme les chauffeurs de véhicules taxis ont l'obligation d'effectuer des courses dont le point de départ est situé à moins de 50 km de leur territoire de desserte habituel, elles peuvent être considérées théoriquement desservies par les exploitants de services situés à moins de 50 km. Cela dit, en pratique, il est impossible de savoir si cette obligation est respectée par les entreprises en place et aucun mécanisme ne semble en place afin de surveiller le respect de cette obligation.

Si le nombre de services varie par MRC, le nombre de véhicules et de chauffeurs varie aussi beaucoup selon les services (voir Figure 12). Parmi les entreprises offrant du transport rémunéré de personnes par automobile ayant accepté de partager de l'information à propos de leurs services, certaines sont des entreprises individuelles ne comportant qu'un seul véhicule et chauffeur alors que d'autres ont 26 véhicules et de nombreux chauffeurs pour fournir le service. Bien que cette information soit intéressante pour mieux évaluer la disponibilité des services de taxi, elle doit être prise avec beaucoup de précaution étant donné le nombre important de répondants de service de taxi n'ayant pas accepté de fournir ces renseignements.

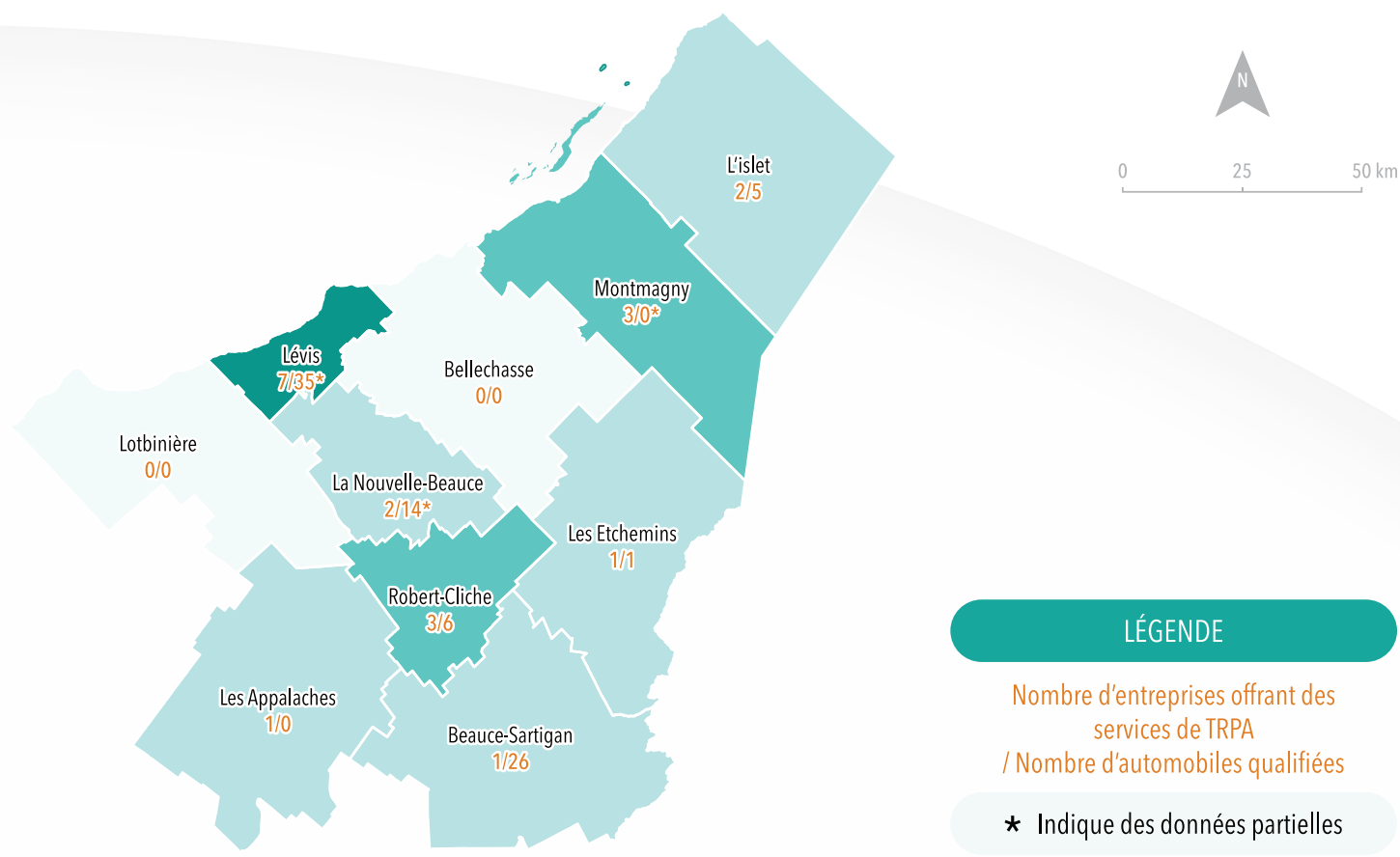


Figure 12 : Nombre d'entreprises offrant des services de TRPA par MRC en Chaudière-Appalaches.

Plusieurs méthodes de réservation et de répartition des courses sont utilisées par les entreprises offrant des services de transport rémunéré de personnes. Dans le cas des petites entreprises avec seulement quelques voitures et chauffeurs, les réservations se font par téléphone, souvent directement auprès des chauffeurs. Pour les entreprises ayant des flottes de véhicules plus importantes, des services de répartition sont utilisés. Certaines entreprises opérant sur le territoire de la Ville de Lévis mettent aussi une application mobile à la disposition des clients qui voudraient y effectuer leurs réservations.

La très grande majorité des entreprises de taxi ayant accepté de fournir des informations sont disponibles 24 heures par jour et 7 jours par semaine. Quelques services opérés par un ou deux chauffeurs ont des horaires plus limités.

Aucune ville de Chaudière-Appalaches n'est desservie par Uber ou Eva.

3.5.3 CONSTATS CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE

- Aucune entreprise ne semble offrir de services de transport rémunéré de personnes sur les territoires des MRC de Lotbinière et de Bellechasse. Les services sont limités dans la MRC des Etchemins.
- Les informations sur les services de transport rémunéré de personnes sont parfois difficiles à obtenir. Certaines entreprises offrant ces services n'ont pas de site internet, ni de page Facebook.
- Les propriétaires d'entreprises de transport rémunéré de personnes, anciennement taxis, indiquent qu'ils se questionnent sur l'opportunité de continuer d'opérer leurs services surtout en raison de leur âge. D'autres signalent qu'ils peinent à suffire à la demande et ne veulent pas voir leurs services publicisés.





3.6 SERVICES D'ACCOMPAGNEMENT-TRANSPORT

3.6.1 CADRE LÉGAL ET FINANCIER

L'accompagnement-transport est défini, par la fédération des Centres d'action bénévole du Québec, comme « un transport effectué par un conducteur bénévole dans le cadre des activités d'un organisme communautaire et bénévole dûment reconnu par l'Agence de la santé et des services sociaux. Le service d'accompagnement, comme son nom l'indique, consiste à accompagner toute personne ayant besoin de support physique, de réconfort ou de surveillance et qui ne peut trouver dans son entourage les ressources nécessaires pour lui rendre le service » [6].

Au Québec, la **Loi sur le transport rémunéré de personnes par automobile** permet, à titre d'exception au principe général de la loi, que soit effectué un transport rémunéré sans que l'automobile ou le chauffeur soient qualifiés et que le prix de la course soit calculé conformément aux dispositions de la loi. L'accompagnement-transport fait partie des exceptions prévues par la loi, à condition que l'organisme qui le fournit soit reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux, que le transport soit offert moyennant une contribution financière n'excédant pas 0,54 \$ /km et que l'organisme maintienne un registre des transports effectués.

Outre la contribution des usagers, c'est généralement le Programme de soutien aux organismes communautaires (PSOC) qui finance les organismes offrant des services d'accompagnement-transport. Ce financement est accordé pour la mission globale de l'organisme ou dans le cadre d'une entente spécifique.

3.6.2 SERVICES D'ACCOMPAGNEMENT-TRANSPORT EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

Il existe dans Chaudière-Appalaches au moins 32 organismes qui offrent des services d'accompagnement-transport. Les modes d'organisation de l'accompagnement-transport diffèrent d'une MRC à l'autre (Figure 13). Certaines MRC, comme Beauce-Sartigan, Les Etchemins ou Robert-Cliche, disposent d'un service d'accompagnement offert par un seul centre d'action bénévole ou association bénévole. Dans d'autres MRC, comme Lévis ou L'Islet, plusieurs organismes couvrent le territoire.

Les clientèles cibles de ces différents organismes sont variées, tel que le démontre la Figure 14. Certains organismes (7) offrent leurs services à toute la population sans restriction à condition que la personne ait besoin d'un accompagnement. D'autres se concentrent sur les personnes en perte d'autonomie (5) ou plus spécifiquement sur les aînés en perte d'autonomie (5).

Certains organismes d'accompagnement-transport offrent aussi des services aux personnes avec un problème de santé mentale ou des personnes en situation de pauvreté. Enfin, des organismes se spécialisent dans l'offre de service de transport d'accompagnement aux personnes avec un diagnostic de cancer (3) qui nécessitent des conditions de transport particulières (hygiène, odeurs) et dont les besoins sont parfois récurrents en fonction du type de traitement qu'ils reçoivent.

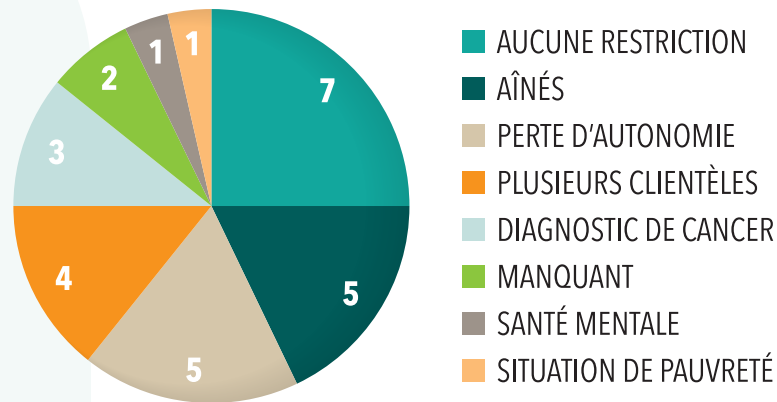


Figure 14 : Clientèles desservies par les organismes d'accompagnement-transport en Chaudière-Appalaches.

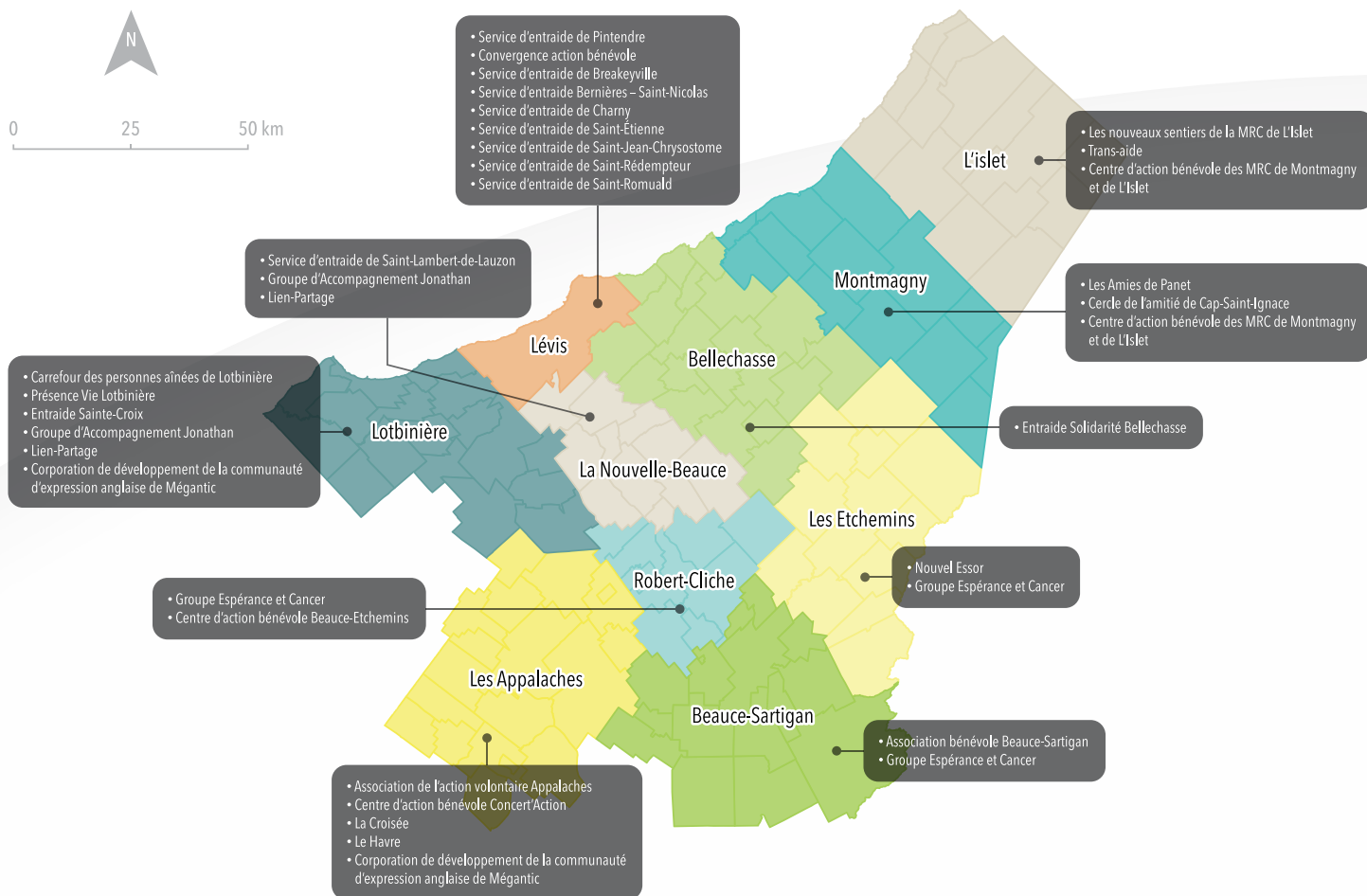


Figure 13 : Organismes offrant des services d'accompagnement transport en Chaudière-Appalaches.

La plupart des organismes limitent l'offre d'accompagnement-transport à des rendez-vous médicaux (Figure 15 a). Ces organismes accompagnent leurs usagers à des rendez-vous à l'hôpital, à la clinique médicale, mais aussi chez le dentiste ou l'optométriste. Quelques organismes offrent des services d'accompagnement-transport pour des besoins civiques tels que les services gouvernementaux ainsi que d'autres types de besoins tels que l'épicerie, la coiffeuse ou la visite de proches.

La grande majorité des organismes demandent à leurs usagers de réserver leur transport au moins 48 heures à l'avance afin d'avoir le temps de trouver un bénévole qui accepte d'effectuer le transport (Figure 15 b).

Plus de la moitié des organismes d'accompagnement-transport ont un tarif au kilomètre, qui varie entre 0,22 \$/km et 0,47 \$/km (Figure 15 c). Certains usagers, prestataires de l'aide sociale, peuvent bénéficier d'un remboursement des frais de transport jusqu'à concurrence de 0,465 \$ du kilomètre [7]. Les organismes qui ont des tarifs fixes demandent entre 3 \$ et 10 \$ pour un transport. Les organismes ayant une grille tarifaire selon la destination peuvent demander jusqu'à 30 \$ pour un transport. Enfin, quelques organismes offrent leurs services gratuitement ou moyennant une contribution volontaire. En plus de l'aide accordée aux personnes prestataires de l'aide sociale, certains organismes offrent aux aînés un tarif préférentiel. De manière générale, les chauffeurs bénévoles effectuant le transport d'accompagnement sont dédommagés à la hauteur de 0,45 \$/km, bien que certains organismes offrent jusqu'à 0,55 \$/km.

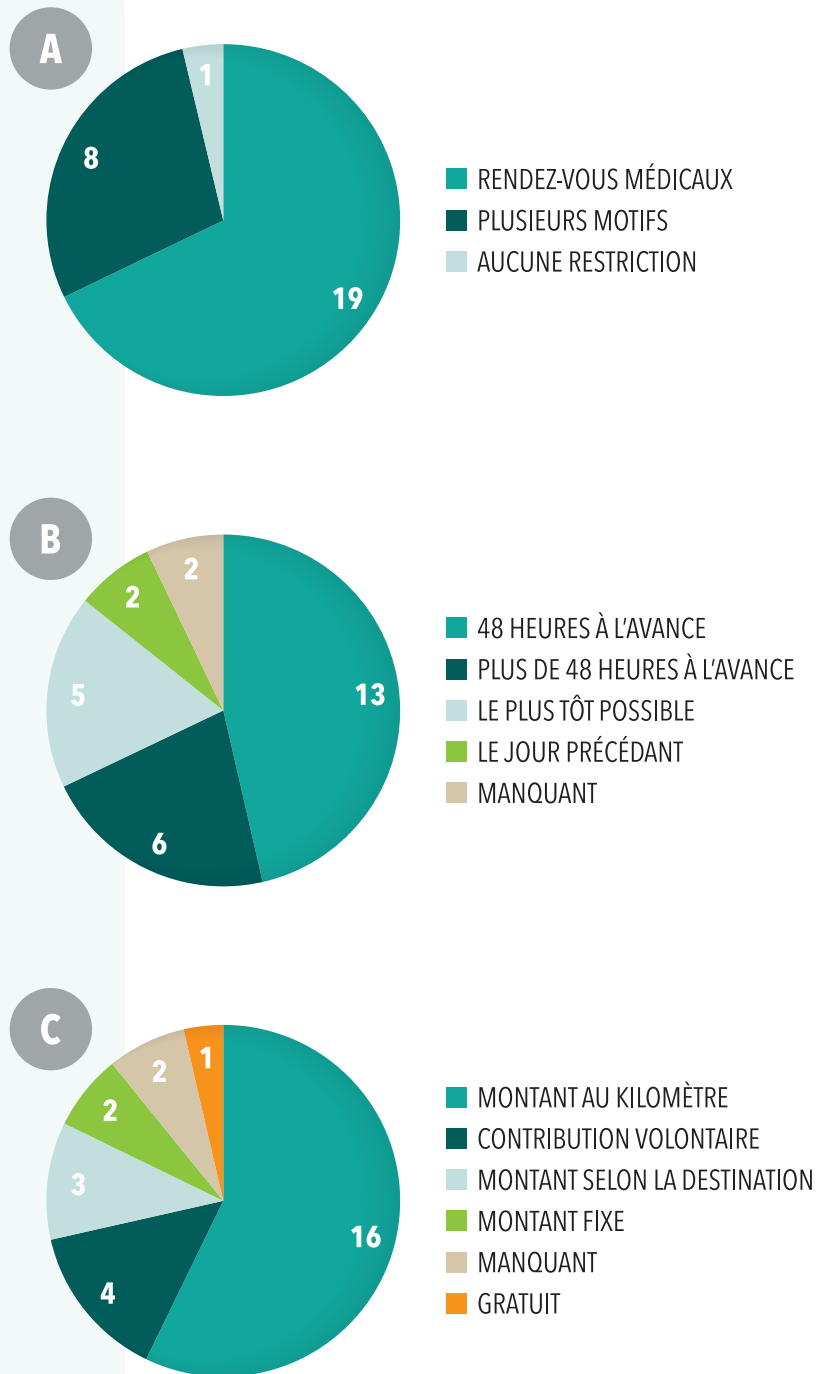


Figure 15 a) Motifs de déplacements pouvant faire l'objet d'un transport d'accompagnement en Chaudière-Appalaches
 b) Délais de réservation des services de transport d'accompagnement en Chaudière-Appalaches
 c) Type de tarification des services de transport d'accompagnement en Chaudière-Appalaches.

Parmi les organismes ayant accepté de fournir leurs données d'achalandage pour 2019, on note une gamme assez large de déplacements effectués, d'une vingtaine pour le petit à plus de 5500 pour le plus important.

La très grande majorité des organismes financent leurs activités de transport d'accompagnement grâce au soutien du PSOC dans le cadre de leur mission globale. En plus de ce financement, certains organismes reçoivent des dons, d'individus ou d'entreprises, ou utilisent les revenus de certaines activités comme des friperies.

3.6.3 CONSTATS CONCERNANT L'ACCOMPAGNEMENT-TRANSPORT

- L'accompagnement-transport n'est pas de compétence municipale. De plus, il est très peu encadré par la législation en transport. Ainsi, il est difficile d'intégrer cette offre dans le continuum du transport des personnes, qui n'est d'ailleurs pas toujours « complémentaire » aux autres services de transport.
- Les organismes offrant des services d'accompagnement-transport s'adressent à différentes clientèles, parfois générales, parfois spécifiques. Il peut être difficile pour la population d'identifier l'organisme qui correspond à leurs besoins dans cet écosystème.
- La notion « d'accompagnement » n'est pas encadrée par la loi sur le transport rémunéré de personnes. Cette notion est interprétée de façon différente d'un organisme à l'autre. Cela dit, cette Loi encadre la contribution financière maximale qui peut être offerte aux bénévoles, soit 0,54 \$ du km.
- Puisque le budget qu'elles peuvent allouer aux services de transport d'accompagnement est restreint, l'offre est généralement limitée aux rendez-vous médicaux. Les personnes ayant besoin d'accompagnement pour se déplacer doivent donc utiliser des modes alternatifs et souvent plus coûteux pour les déplacements associés à d'autres motifs.
- La tarification et la forme de tarification sont très variables sur le territoire. Dans les aires de desserte plus vastes, la tarification peut dissuader l'usage.
- Certains organismes mentionnent que le nombre de bénévoles disponibles pour effectuer des transports est restreint, ce qui limite l'offre.

3.7 TRANSPORT PAR DES ORGANISMES COMMUNAUTAIRES

3.7.1 CADRE LÉGAL ET FINANCIER

Certains groupes communautaires de la région de Chaudière-Appalaches offrent des services de transport à leurs membres afin que ceux-ci puissent participer à des activités dans les locaux de l'organisme ou à l'extérieur de ceux-ci.

Ce type de transport est encadré par une exemption à la **Loi sur le transport rémunéré de personnes par automobile**. L'article 166 alinéa 4 stipule en effet qu'un transport « effectué dans un but communautaire pour venir en aide ou accompagner une personne » est exempté de l'obligation d'être réalisé par un chauffeur et une automobile qualifiée. La contribution financière ne doit cependant pas excéder 0,54 \$.

Outre le financement du PSOC qui soutient la mission globale des organismes dits « de milieux de vie et de soutien dans la communauté » qui ont une clientèle ciblée avec des caractéristiques communes, plusieurs

organismes financent leurs activités grâce à des dons.

Des services de transport peuvent aussi être offerts par des coopératives de service à domicile. Dans ce cas, ce sont les employés de la coop qui effectuent le transport. L'article 166 de la **Loi sur les transports** prévoit aussi une exemption pour ce type de transport à condition qu'il soit réalisé par une entreprise d'économie sociale financée par un programme gouvernemental et qu'un registre des déplacements soit tenu.

3.7.2 SERVICES OFFERTS PAR DES ORGANISMES COMMUNAUTAIRES EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

Étant donné le très grand nombre d'organismes communautaires de Chaudière-Appalaches susceptibles d'offrir des services de transport à leurs usagers, une collecte partielle d'information a été effectuée. Cette collecte s'est basée sur l'information obtenue d'acteurs du milieu, d'organismes communautaires et de certaines sources documentaires.

Comme le montre le Tableau 4, au moins 22 organismes de la région offraient des services de transport des personnes. La majorité de ces services sont offerts dans le cadre d'activités qui n'ont pas lieu dans les locaux des organismes. Les organismes ne possédant pas de véhicules concluent généralement un contrat avec un titulaire de permis de transport nolisé, utilisent les véhicules de leurs employés ou ceux des bénévoles.

MRC	NOMBRE D'ORGANISMES CONTACTÉS OFFRANT DES SERVICES DE TRANSPORT	NOMBRE D'ORGANISMES POSSÉDANT UN VÉHICULE
Beauce-Sartigan	4	2
Bellechasse	4	2
Les Appalaches	3	-
Les Etchemins	4	2
Lévis	1	1
L'Islet	2	-
Montmagny	1	-
Plusieurs MRC	1	-
Robert-Cliche	2	-
Total	22	7

Tableau 4 : Organismes communautaires offrant des services de transport recensés.

Plusieurs organismes offrent des services de transport aux personnes souffrant de trouble de santé mentale et aux personnes en situation de handicap (Figure 16). Les organismes communautaires qui offrent des services de transport sans restriction sur la clientèle sont généralement des coopératives de service à domicile.

Il ne semble pas y avoir de forme de tarification prédominante pour les organismes communautaires offrant des services de transport. Certains demandent un montant fixe par activité alors que certains offrent le transport gratuitement, incluent le prix du transport dans le prix de l'activité ou chargent un montant au kilomètre équivalent au dédommagement offert au conducteur ou demandent une contribution volontaire aux participants.

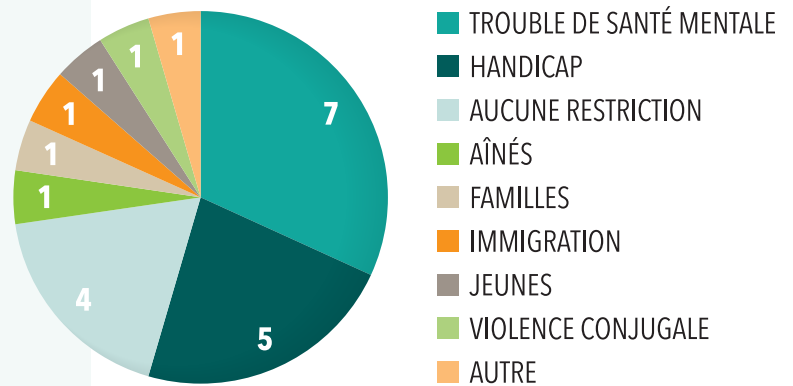


Figure 16 : Clientèles desservies par les organismes communautaires offrant du transport en Chaudière-Appalaches.

3.7.3 CONSTATS CONCERNANT LE TRANSPORT PAR DES ORGANISMES COMMUNAUTAIRES

- L'existence des services de transport offerts par le milieu communautaire pourrait refléter les besoins en transport de la population qui ne sont pas pris en charge par les autres services de transport des personnes.
- Plusieurs organismes mentionnent l'importance d'une bonne offre en transport des personnes afin d'assurer l'accès à leurs services et activités pour leur clientèle.



3.8 TRANSPORT PAR DES EMPLOYEURS

3.8.1 CADRE LÉGAL ET FINANCIER

Le transport réalisé par les employeurs est un type de transport offert aux employés d'une entreprise pour se rendre sur leur lieu de travail à partir de leur domicile ou d'un lieu déterminé.

Il y a peu d'encadrement législatif pour ce type de transport puisqu'il ne s'agit généralement pas de transport rémunéré de personnes. Dans le cas où un autobus est requis pour effectuer le transport, les employeurs peuvent conclure un contrat avec un titulaire de permis de transport par abonnement qui produira les services.

3.8.2 SERVICES DE TRANSPORT OFFERTS PAR DES EMPLOYEURS EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

Quatre services de transport par des employeurs ont été identifiés sur le territoire de Chaudière-Appalaches :

- Olymel, qui offre un service de navette en autobus à partir de Québec, Sainte-Marie, Lévis, Thetford Mines et Saint-Damien-de-Buckland vers Vallée-Jonction pour les quarts de jour et de soir. Les usagers paient 25 \$ par semaine à partir de Québec et 15 \$ pour les autres secteurs.
- Transvol, qui va chercher et porter ses équipes de travail directement à leur domicile pour ensuite se rendre chez différents clients. Ce service est offert gratuitement aux employés.
- CG Air Systèmes met à la disposition de ses employés une fourgonnette de sept passagers pour le navettage vers Québec et Lévis. Un employé conduit le véhicule.
- Option VIP, qui n'est pas un employeur, mais fournit des services de transport aux travailleurs immigrants pour le compte d'entreprises de la région.

Il se peut que d'autres services de transport offerts par des employeurs existent dans Chaudière-Appalaches, cependant la recherche effectuée, particulièrement auprès des organismes de développement économique de la région, n'a pas permis de les identifier. Des entreprises qui n'organisent pas de transport de leurs employés, contactées dans le cadre de la collecte de données, ont cependant mentionné que c'était un service qu'ils envisageaient, particulièrement dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre.

3.8.3 CONSTATS CONCERNANT LE TRANSPORT PAR LES EMPLOYEURS

- L'existence des services de transport offerts par les employeurs pourrait refléter les besoins en transport de la population qui ne sont pas pris en charge par les autres services de transport des personnes.
- Les trajets et horaires des services de transport par des employeurs sont spécifiques aux besoins des employés qui travaillent sur des quarts et/ou qui doivent se rendre à des lieux de travail qui ne sont pas nécessairement situés à proximité de pôles.
- Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre, les employeurs estiment que des services de transport pourraient favoriser le recrutement. Cependant, ils se questionnent sur la complexité d'organiser de tels services et sur les coûts qui y sont associés.



3.9 PLACES DISPONIBLES DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE

3.9.1 CADRE LÉGAL ET FINANCIER

La Loi sur l'Instruction publique permet à un centre de service scolaire d'offrir les places disponibles dans son service de transport des élèves à toute autre personne et de fixer le tarif du passage. Une autorité organisatrice ou un organisme qui veut utiliser les places disponibles dans le transport scolaire peut conclure une entente avec un centre de service scolaire comme si ce dernier était un fournisseur.

3.9.2 SERVICES OFFERTS DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

Dans la région de Chaudière-Appalaches, seul le centre de service scolaire de Beauce-Etchemin offre ses places disponibles au transport collectif. Ce service est offert à toute la population des MRC de Beauce-Sartigan, Les Etchemins, Robert-Cliche et Nouvelle-Beauce, à l'exception de la municipalité de Saint-Lambert-de-Lauzon, pour un tarif de 2,50 \$ par passage. Un tarif préférentiel au mois ou à l'année est offert à la clientèle des centres de formation professionnelle et d'éducation aux adultes, le cégep et le centre universitaire.

En 2019, 104 personnes utilisaient ces services dans les 4 MRC. Une entente a été conclue entre les MRC de Beauce-Sartigan et Les Etchemins avec le Centre de service scolaire afin que les premières assument, le cas échéant, les déficits associés à l'exploitation du service.

3.9.3 CONSTATS CONCERNANT LES PLACES DISPONIBLES DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE

- Un grand nombre de déplacements sont réalisés dans les places disponibles du transport scolaire dans les MRC de la Beauce. La popularité de ce service s'explique peut-être par la grande couverture territoriale des services de transport scolaire ainsi que le tarif modique pour y accéder.
- L'horaire du transport scolaire convient surtout aux étudiants qui fréquentent les écoles de formation professionnelle et le cégep.

3.10 COVOITURAGE ET STATIONNEMENTS INCITATIFS

3.10.1 CADRE LÉGAL ET FINANCIER

À l'instar du transport bénévole, le covoiturage est exempté des dispositions de la **Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile**, à condition que le déplacement soit réalisé indépendamment de la présence de passagers et que la somme versée au chauffeur par l'ensemble des passagers n'excède pas 0,54 \$/km.

3.10.2 SERVICES DE COVOITURAGE ET STATIONNEMENTS INCITATIFS OFFERTS EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

Plusieurs plateformes de **covoiturage** nationales (amigoexpress, covoiturage.ca, netlift), régionales et informelles (Facebook) sont utilisées en Chaudière-Appalaches. Il existe probablement aussi des plateformes privées (cégep, entreprises) qui sont difficiles à répertorier. Sur ces plateformes, les membres conducteurs offrent la possibilité à des passagers de les déplacer selon une origine-destination et un tarif déterminé.

La plupart des plateformes formelles provinciales et nationales sont relativement actives avec quelques offres quotidiennes de covoiturage pour la région de Chaudière-Appalaches. Les groupes Facebook sont très nombreux, une recherche rapide en ayant révélé une quinzaine, et sont relativement actifs avec quelques offres récentes affichées. La plateforme co-v est moyennement active avec quelques offres en 2021.

On compte au moins 29 **stationnements incitatifs** au covoiturage et au transport collectif dans la région de Chaudière-Appalaches. Neuf d'entre eux sont des stationnements incitatifs mis en place par la Société de transport de Lévis, alors que 17 autres sont identifiés sur la plateforme Embarque Chaudière-Appalaches et deux autres sont identifiés dans la documentation fournie par les CDC. En tout, 793 places sont disponibles dans les stationnements incitatifs de la région. Le Tableau 5 décrit le nombre de stationnements et le nombre de places disponibles par MRC.



MRC	NOMBRE DE STATIONNEMENTS	NOMBRE DE PLACES
Lévis	8	662
La Nouvelle-Beauce	3	40
Lotbinière	4	35
Bellechasse	4	13
Les Etchemins	2	11
Robert-Cliche	1	10
Appalaches	2	6
Beauce-Sartigan	2	6
Montmagny	2	6
L'Islet	1	4

Tableau 5 : Stationnements incitatifs dans Chaudière-Appalaches.

3.10.3 CONSTATS CONCERNANT LE COVOITURAGE ET LES STATIONNEMENTS INCITATIFS

- Le covoiturage s'organise principalement de manière informelle dans la région de Chaudière-Appalaches. Les groupes Facebook de covoiturage semblent particulièrement utilisés pour jumeler les offres et les demandes de covoiturage.
- L'offre de stationnements incitatifs est surtout située dans la Ville de Lévis et les MRC à proximité du pôle métropolitain.



4. PORTRAIT PAR MRC

L'ensemble de l'offre en transport de personnes a été classé selon la MRC où il est offert afin de rendre compte de la continuité de l'offre de service dans chaque territoire. Dans le cas du transport communautaire, l'absence de service répertorié n'implique pas nécessairement l'absence de service sur le territoire, seulement qu'aucun acteur du territoire ne l'a rapporté.

BEAUCE-SARTIGAN

Transport collectif

Taxibus Saint-Georges
Taxi collectif Beauce-Sartigan

Transport interurbain privé

Autobus Breton

Transport adapté

Transport Autonomie Beauce-Etchemins

Transport rémunéré de personnes

Taxi du Pont

Accompagnement-transport

Association Beauce-Sartigan
Groupe Espérance et Cancer

Transport communautaire

Maison de la Famille Beauce-Etchemins – La Grande Ourse
APHC – Association des Personnes Handicapées de la Chaudière
Au Bercail
AIS Beauce-Sartigan
Association des Personnes Handicapées de la Chaudière

Transport d'un employeur

Option VIP

Places disponibles dans le transport scolaire

CSS Beauce-Etchemin

Stationnements incitatifs

2

Covoiturage

Plateformes nationales
Groupes Facebook

BELLECHASSE

Transport collectif	MRC de Bellechasse – Transport interurbain des routes 279 et 132 MRC de Bellechasse – Transport Collectif MRC de Bellechasse – Transport interurbain de la route 277
Transport interurbain privé	–
Transport adapté	MRC de Bellechasse – Transport adapté
Transport rémunéré de personnes	–
Accompagnement-transport	Entraide solidarité Bellechasse
Transport communautaire	Centre de vie de Bellechasse Centre la Barre du Jour Carrefour-Employabilité-Travail de rue Alpha Bellechasse
Transport d'un employeur	Transvol Olymel
Places disponibles dans le transport scolaire	–
Stationnements incitatifs	4
Covoiturage	Plateformes nationales Groupes Facebook

LES APPALACHES

Transport collectif	Taxibus de Thetford
Transport interurbain privé	Autobus A1
Transport adapté	Transport adapté de la région de Thetford
Transport rémunéré de personnes	Coop de taxis de Thetford Mines
Accompagnement-transport	Association de l'action volontaire Appalaches Centre d'action bénévole Concert'Action La Croisée Le Havre Corporation de développement de la communauté d'expression anglaise de Mégantic
Transport communautaire	Groupe d'entraide l'Intervalle La Gitée Le Havre
Transport d'un employeur	-
Places disponibles dans le transport scolaire	-
Stationnements incitatifs	2
Covoiturage	Plateformes nationales Groupes Facebook

LES ETHEMINS

Transport collectif	Taxi collectif des Etchemins MRC de Bellechasse Transport interurbain de la route 277
Transport interurbain privé	-
Transport adapté	Transport Autonomie Beauce-Etchemins
Transport rémunéré de personnes	Taxi Alban Venables
Accompagnement-transport	Nouvel Essor Groupe Espérance et Cancer
Transport communautaire	Nouvel Essor Coopérative de solidarité de services à domicile des Etchemins Groupe d'entraide L'Éveil MDJ de L'Olivier des Etchemins
Transport d'un employeur	-
Places disponibles dans le transport scolaire	CSS Beauce-Etchemin
Stationnements incitatifs	2
Covoiturage	Plateformes nationales

LÉVIS

Transport collectif	STLévis MRC de Bellechasse – Transport interurbain des routes 279 et 132 MRC de Bellechasse – Transport interurbain de la Route 277
Transport interurbain privé	Orléans Express Autobus Breton
Transport adapté	STLévis
Transport rémunéré de personnes	Taxi 9000 Taxi 4000 – Taxi Lévis Taxi 99 Taxi Charny- Taxi 2001 Chaudière Ouest Taxi Demers Taxi Lévis Taxi St-Romuald
Accompagnement-transport	Convergence action bénévole Service d'entraide de Saint-Rédempteur Service d'entraide de Saint-Romuald Service d'entraide de Pintendre Service d'entraide de Breakeyville Service d'entraide Bernières - Saint-Nicolas Service d'entraide de Charny Service d'entraide Saint-Étienne Service d'entraide de Saint-Jean-Chrysostome
Transport communautaire	*
Transport d'un employeur	Olymel
Places disponibles dans le transport scolaire	-
Stationnements incitatifs	8
Covoiturage	Plateforme nationale Groupes Facebook

L'ISLET

Transport collectif	Accès L'Islet (Transport interrégional, Taxibus)
Transport interurbain privé	Orléans Express
Transport adapté	Accès L'Islet Transbélumont Transport adapté et collectif L'Islet-Sud
Transport rémunéré de personnes	Taxi Pelletier Taxi S. Daniel
Accompagnement-transport	Centre d'action bénévole des MRC de Montmagny et de l'Islet Trans-aide Les Nouveaux sentiers de la MRC de L'Islet
Transport communautaire	Alphis
Transport d'un employeur	-
Places disponibles dans le transport scolaire	-
Stationnements incitatifs	1
Covoiturage	Plateformes nationales Plateforme régionale Groupes Facebook

LOTBINIÈRE

Transport collectif	Express Lotbinière et Express taxi
Transport interurbain privé	La Québécoise Sherbrooke-Québec
Transport adapté	Transport adapté et collectif de Lotbinière
Transport rémunéré de personnes	-
Accompagnement-transport	Présence Vie Lotbinière Carrefour des personnes âgées de Lotbinière Corporation de développement de la communauté d'expression anglaise de Mégantic Lien partage Groupe d'accompagnement Jonathan Entraide Sainte-Croix
Transport communautaire	*
Transport d'un employeur	-
Places disponibles dans le transport scolaire	-
Stationnements incitatifs	4
Covoiturage	Plateformes nationales

LA NOUVELLE-BEAUCE

Transport collectif	Mobilité Beauce-Nord
Transport interurbain privé	Autobus Breton
Transport adapté	Mobilité Beauce-Nord
Transport rémunéré de personnes	Taxi local Saint-Lambert de Lauzon Taxi Raymond Dulac
Accompagnement-transport	Service d'entraide de Saint-Lambert de Lauzon Groupe d'accompagnement Jonathan Lien-Partage
Transport communautaire	*
Transport d'un employeur	CG Air Systèmes Olymel
Places disponibles dans le transport scolaire	CSS Beauce-Etchemin
Stationnements incitatifs	3
Covoiturage	Plateformes nationales Groupes Facebook

MONTMAGNY

Transport collectif	TCA Montmagny (Circuit urbain, Circuit Nord-Sud, Circuit Est-Ouest)
Transport interurbain privé	Orléans Express
Transport adapté	TCA Montmagny Transbéliment
Transport rémunéré de personnes	Taxi 500 Taxi régulier et adapté Michel Brochu Taxi Robert Perreault
Accompagnement-transport	Centre d'action bénévole des MRC de Montmagny et de l'Islet Cercle de l'amitié de Cap-Saint-Ignace
Transport communautaire	Coopérative de service à domicile de Montmagny-L'Islet
Transport d'un employeur	-
Places disponibles dans le transport scolaire	-
Stationnements incitatifs	2
Covoiturage	Plateformes nationales Plateforme régionale Groupes Facebook

ROBERT-CLICHE

Transport collectif	Mobilité Beauce-Nord
Transport interurbain privé	Autobus Breton
Transport adapté	Mobilité Beauce-Nord
Transport rémunéré de personnes	Taxi Guy Transport Verreault S.C. Taxi répartition CG
Accompagnement-transport	Centre d'action bénévole Beauce-Etchemin Groupe d'accompagnement Jonathan
Transport communautaire	*
Transport d'un employeur	-
Places disponibles dans le transport scolaire	CSS Beauce-Etchemin
Stationnements incitatifs	1
Covoiturage	Plateformes nationales Groupes Facebook

CONCLUSION

Le portrait des services de transport dans Chaudière-Appalaches recense les options de mobilité motorisée alternatives à l'automobile individuelle. Indispensables aux personnes ne pouvant ou ne souhaitant pas utiliser une automobile, les services de transport des personnes permettent de donner accès aux services et aux opportunités tels que les soins de santé, l'enseignement supérieur, l'emploi et les services communautaires. Les services de transport des personnes permettent aussi, dans une certaine mesure, de réduire la production de gaz à effet de serre en limitant le nombre d'automobiles individuelles en circulation.

L'ensemble des services de transport des personnes sont un continuum. Chaque type de service offrent des modalités spécifiques, à des clientèles et pour des motifs de déplacements variés. Par exemple, les services de transport collectif à ligne fixe sont utiles pour les déplacements réguliers de courte distance. Les services d'accompagnement-transport sont indispensables lorsqu'une personne n'a pas la capacité physique ou psychologique pour se rendre à un rendez-vous médical. Le covoiturage permet des déplacements à prix modique et tout en offrant la possibilité d'interactions sociales. Lorsqu'un de ces acteurs est absent sur le territoire, un autre prend généralement la relève en modifiant légèrement ses modalités ou en ajustant son offre de service.

Ce continuum de services de transport des personnes opère dans un contexte multisectoriel. Les contraintes législatives et les soutiens financiers provenant de différents secteurs gouvernementaux – ministère des Transport, ministère de la Santé et des Services Sociaux, ministère de l'Éducation – ou du secteur privé. Ce contexte rend plus difficile les actions concertées et le partage de l'expertise.

Les services de transport des personnes opèrent aussi dans un contexte multiscalair, à des échelles territoriales qui ne sont pas nécessairement en adéquation avec les besoins. Alors que les organismes en transport des personnes agissent généralement à l'échelle des MRC, les services et opportunités qu'ils fournissent sont pour leur part organisés à une échelle régionale. Ce contexte rend nécessaires une connectivité et une interopérabilité complexes à mettre en œuvre.

Le document intitulé « Recommandations » mettra en lumière quelques pistes de réflexion pour penser la mobilité des personnes dans Chaudière-Appalaches dans une perspective multisectorielle et multiscalair.

RÉFÉRENCES

1. Appalaches. 2021; Available from: https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/organisation_municipale/cartotheque/Region_12.pdf.
2. Gouvernement du Québec. Thésaurus de l'activité gouvernementale. 2021.
3. Ministère des transports du Québec, R., STLévis, CMQ, Ville de Québec et Ville de Lévis, Enquête Origine-Destination 2017 sur la mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis. 2019. p. 195.
4. Gouvernement du Québec, Programme de subvention au transport adapté, ministère des Transports, Editor. 2021: Québec.
5. Ministère des Transport du Québec. Effets de la Loi sur les usagers du transport rémunéré par automobile - Transports Québec. 2021; Available from: <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/trpa/usagers/Pages/usagers.aspx>.
6. Fédération des centres d'action bénévole du Québec, L'accompagnement-transport bénévole - Cadre de référence. 2013.
7. Ministère du Travail de l'Emploi et de la Solidarité sociale. Frais de transport. 2021; Available from: <https://www.mtess.gouv.qc.ca/regles-normatives/b-aides-financieres/05-prestations-speciales/05.01.03.51.html>.

ANNEXE

NOM DU SERVICE	PASSE MENSUELLE ÉTUDIANTE	PASSE MENSUELLE ÂNÉ	PASSE MENSUELLE RÉGULIÈRE	TARIF ÂNÉ	GRATUITÉ POUR ENFANTS
Mobilité Beauce-Nord Transport collectif	●	●	●	●	●
MRC de Bellechasse Transport collectif	●	●	●	●	●
MRC de Bellechasse Transport interurbain de la route 277	●	●	●	●	●
MRC de Bellechasse Transport interurbain des routes 279 et 132	●	●	●	●	●
MRC de L'Islet Taxibus Accès L'Islet	●	●	●	●	●
MRC de L'Islet Transport interrégional Accès L'Islet	●	●	●	●	●
Service de transport adapté et collectif de Lotbinière – Express Lotbinière Express Taxi	●	●	●	●	●
Service de transport adapté et collectif de Lotbinière – Express Lotbinière Express vers Sainte-Foy	●	●	●	●	●
Société de transport de Lévis Lignes régulières	●	●	●	●	●
Société de transport de Lévis Taxibus	●	●	●	●	●
Taxibus Saint-Georges Taxibus Saint-Georges	●	●	●	●	●
Transport Autonomie Beauce-Etchemins Taxi collectif Beauce-Sartigan	●	●	●	●	●
Transport Autonomie Beauce-Etchemins Taxi collectif Beauce Sartigan Service Complémentaire	●	●	●	●	●
Transport Autonomie Beauce-Etchemins Taxi collectif des Etchemins	●	●	●	●	●
Transport collectif et adapté de la MRC de Montmagny – TCAMontmagny Circuit Est-Ouest	●	●	●	●	●
Transport collectif et adapté de la MRC de Montmagny – TCAMontmagny Circuit Nord-Sud	●	●	●	●	●
Transport collectif et adapté de la MRC de Montmagny – TCAMontmagny Circuit urbain	●	●	●	●	●
Ville de Thetford Taxibus de Thetford	●	●	●	●	●

Figure 17 : Tarification préférentielles dans différents services de transport collectif.

RECOMMANDATIONS

02



UN PAS DE PLUS POUR LA MOBILITÉ EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

Portrait des services de transport des personnes

Inter CDC Chaudière-Appalaches



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. La coordination des services de transport des personnes	2
2. Recommandations	4
2.1 Identifier les potentiels de coordination.....	4
2.2 Améliorer l'interconnexion des services de transport collectif.....	5
2.3 Harmoniser et intégrer les tarifs.....	6
2.4 Promouvoir les services.....	7
2.5 Soutenir l'offre de transport rémunéré de personnes par automobile (TRPA)	8
2.6 Adopter des solutions technologiques.....	9
2.7 Soutenir les démarches collectives de coordination	10
3. Tableau synthèse des recommandations et programmes d'aide financière associés	12
Conclusion	13
Références	14

INTRODUCTION

Le « Portrait des services de transport des personnes sur le territoire de la Chaudière-Appalaches » identifie plusieurs constats et enjeux quant à l'offre de service de transport des personnes sur le territoire. Certains de ces constats et enjeux sont associés à des particularités propres aux organisations locales et à des spécificités territoriales. Il revient aux instances locales de les considérer si elles le souhaitent, et dans le contexte qui leur est propre. Cependant, certains constats et enjeux sont en lien avec **l'organisation régionale des services de transport des personnes**. Dans le contexte du mandat accordé par InterCDC Chaudière-Appalaches, ce sont ces enjeux régionaux qui ont été considérés dans l'élaboration des recommandations suivantes.



1. LA COORDINATION DES SERVICES DE TRANSPORT DES PERSONNES

Comme en fait état le portrait, les services de transport de personnes sont généralement organisés par territoires municipaux (municipalités locales ou MRC) et par secteurs d'activités (transport, santé, éducation, emploi). Il s'agit là d'une conséquence des compétences en matière de transport octroyées par le législateur et du financement accordé par les différents ministères provinciaux intéressés par la mobilité.

Cela dit, plusieurs enjeux liés à la mobilité des personnes, incluant les besoins de déplacement des citoyens de Chaudière-Appalaches, transcendent les frontières municipales et les secteurs d'activité. L'absence de liens entre les différents services - liens entre les réseaux et liens entre les organisations - limite la mobilité de la population et engendre des coûts supplémentaires pour les prestataires de services. C'est pourquoi une certaine coordination des services de transport de personnes pourrait être utile afin d'optimiser l'offre en place. **La coordination des services de transport est un processus dans lequel deux ou plusieurs organisations interagissent pour atteindre conjointement leurs objectifs par le biais d'une gestion partagée des ressources afin d'obtenir une meilleure rentabilité dans la prestation des services** (The Rural Ontario Institute, 2014). Selon la volonté des organismes concernés, la coordination des services pourrait prendre plusieurs formes, certaines informelles, d'autres plus structurées. La Figure 1 présente les différentes formes de coordination des services sur un continuum d'intensité (Derk M, 2018; The Rural Ontario Institute, 2014).



Figure 1 : Différents modèles de coordination des services de transport des personnes.

La coordination des services de transport des personnes peut se faire à différentes échelles (territoire et type de service) et pour différentes responsabilités. Dans Chaudière-Appalaches, il existe déjà quelques exercices de coordination des services. Par exemple, le Centre de services scolaire de Beauce-Etchemin collabore avec les MRC de Beauce-Sartigan et des Etchemins grâce à une entente qui permet d'offrir les places disponibles dans le transport scolaire aux usagers du transport collectif. Dans Montmagny-L'Islet, les organismes de transport adapté coopèrent en répartissant les courses hors territoire selon les ressources disponibles.

Même si la coordination peut réduire la capacité à répondre à certaines spécificités locales, elle permettrait d'optimiser le partage des ressources afin d'en faire bénéficier un plus grand nombre d'individus, et de partager les responsabilités associées à la planification, à la gestion et à la production des services. La mobilité des personnes est extrêmement complexe; les contraintes légales sont nombreuses, les sources de financement éparés et les compétences demandées aux intervenants sont très diversifiées. La mise en commun des objectifs, des ressources et des expertises semble indispensable au soutien d'une offre correspondant aux besoins de la population



2. RECOMMANDATIONS

2.1 IDENTIFIER LES POTENTIELS DE COORDINATION



Dans la région de Chaudière-Appalaches, une démarche d'identification de nouveaux potentiels de coordination pourrait être mise en place. Cette démarche de concertation réunissant une partie ou l'ensemble des acteurs en transport des personnes aurait comme objectif de choisir des modèles de coordination des services appropriés et réalistes dans le contexte de Chaudière-Appalaches.

UNE DÉMARCHÉ DE COORDINATION DES SERVICES DE TRANSPORT DES PERSONNES INCLUS GÉNÉRALEMENT LES ÉTAPES SUIVANTES :

1. Inventaire des services - *Complété, voir le Portrait des services de transport des personnes ;*
2. Identification et priorisation des enjeux - *Partiellement complété, des enjeux sont identifiés dans le Portrait des services de transport des personnes, la priorisation reste à réaliser ;*
3. Identification d'acteurs ayant des objectifs communs, en lien avec un ou plusieurs enjeux prioritaires, et qui seraient susceptibles de participer ou prendre en charge une démarche de coordination - *À réaliser ;*
4. Sélection de modèles de coordination aptes à pallier les enjeux prioritaires - *À réaliser ;*
5. Mise en place des modèles de coordination privilégiés - *À réaliser ;*

Certaines étapes de cette démarche ont déjà été réalisées dans le cadre du Portrait des services de transport des personnes. La prochaine étape pourrait donc consister, par exemple, en un événement où différents intervenants intéressés aux services de transport des personnes pourraient prioriser les enjeux identifiés dans le portrait et choisir des acteurs intéressés à mener une ou des démarches de coordination.

Les recommandations présentées dans les sections suivantes sont des modèles de coordination qui offrent des solutions aux enjeux régionaux identifiés dans le portrait des services et pourront être considérées dans le cadre d'une démarche d'identification des potentiels de coordination. Certaines, comme l'établissement d'une communauté de pratique, sont peu contraignantes; d'autres, comme l'intégration tarifaire et l'adoption de solutions technologiques, demandent une concertation plus soutenue.

2.2 AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF INTER-MRC



Des liaisons inter-MRC sont déjà offertes par les organismes de transport collectif et par les entreprises privées dans Chaudière-Appalaches. Cependant, quelques corridors de déplacements importants, tels qu'identifié grâce aux données de Statistique Canada, ne sont pas desservis par des services de transport collectif, ou bien le sont avec des modalités imposées par des encadrements ou conditions de connectivités hors-territoire qui ne conviennent pas à la clientèle potentielle, qu'elle soit locale, régionale ou interrégionale.

- **Corridor Beauce-Québec** : Ce corridor est actuellement desservi par Autobus Breton qui offre un service quotidien entre Saint-Georges et Québec. Les modalités (horaire, tarif, parcours, arrêts) et les attributs (confort, bagages) sont adéquats pour les personnes qui doivent faire des voyages occasionnels vers Québec ou qui doivent y rester quelques jours. Cependant, ce service n'est pas conçu pour effectuer des déplacements de navettage visant à réaliser une journée de travail ou d'étude complète à destination tout en ayant un tarif relativement abordable. Toujours en raison du tarif, ce service est difficilement accessible aux personnes en situation de pauvreté. Pourtant, il y a un très grand nombre de navetteurs quotidiens sur ce corridor.
- **Corridor Les Etchemins-Beauce-Sartigan** : Ce corridor est actuellement desservi par Transport Autonomie Beauce-Etchemins qui offre un service de taxi collectif entre les deux territoires. Cependant, ce service est limité à des déplacements pour des motifs de soins de santé, de services sociaux, d'éducation et d'insertion en emploi. Il n'est pas conçu pour la clientèle des travailleurs et des étudiants en raison de ces limites, mais aussi en raison du tarif qui ne permet pas une utilisation quotidienne du service.
- **Corridor Montmagny-Québec** : Ce corridor est actuellement desservi par Orléans Express qui offre un service quotidien entre Rimouski (en provenance de la Gaspésie ou non) et Québec, voire même Montréal. Les modalités (horaires, tarifs, parcours, arrêts, bagages) et les attributs (confort, wi-fi, toilettes) de ce service sont adéquats pour les personnes qui font des voyages occasionnels vers Québec ou qui doivent y rester quelques jours. Il n'est pas conçu pour des déplacements vers des services de santé ou pour des motifs de magasinage qui sont certainement très nombreux.



AILLEURS AU QUÉBEC

Dans la région de Lanaudière, la MRC de Joliette a pris en charge, depuis 2017, l'offre de six circuits régionaux qui relient les cinq MRC de la région entre elles. Les circuits permettent aussi aux citoyens de Lanaudière de se rendre à Montréal.

Circuits régionaux de la MRC de Joliette 

2.3 HARMONISER ET INTÉGRER LES TARIFS



Les services de transport des personnes dans Chaudière-Appalaches sont offerts à des tarifs très variables. Non seulement les tarifs varient d'une organisation à l'autre, mais le type de tarification varie également. Certains organismes appliquent une tarification fixe alors que d'autres appliquent une tarification selon la distance. De plus, certains organismes offrent des titres mensuels ou préférentiels pour certaines clientèles.

Cette grande diversité de tarifs soulève deux enjeux. **D'abord, l'équité entre les usagers provenant de différents secteurs du territoire, mais aussi la double tarification lorsque les usagers doivent utiliser plusieurs services de transport successifs pour se rendre à destination.**

L'**harmonisation des tarifs** consiste à rendre similaires les tarifs de services ayant des attributs semblables sur un territoire donné. Une telle approche vise à assurer l'équité entre les clients d'un même territoire qui paient un montant équivalent pour un service semblable. L'harmonisation des tarifs simplifie aussi l'utilisation des services puisque les usagers peuvent être assurés qu'ils paieront le même montant pour des services équivalents.

L'**intégration tarifaire** permet à un usager de payer une seule fois pour utiliser plusieurs services de transport collectif. Lorsque les tarifs ne sont pas intégrés, un usager qui souhaite réaliser un déplacement qui nécessitera l'utilisation de plusieurs services, devra défrayer le coût de chacun de ceux-ci. Par exemple, si un citoyen de la ville de Saint-Georges veut se rendre à Lévis, il aura peut-être à payer pour les services du Taxibus (non taxables), ceux d'Autocar Breton (taxables) et probablement ceux de la Société de transport de Lévis.

L'intégration tarifaire permet aussi de limiter les dédoublements de services, par exemple lorsqu'un service provenant d'une autre MRC offre un circuit à destination d'un secteur où des services de transport collectif sont déjà offerts. En permettant aux usagers de payer une seule fois durant un trajet et en assurant des connexions efficaces et confortables, les organismes de transport collectif peuvent réduire leurs coûts d'exploitation en limitant le nombre d'arrêts dans un secteur où un service est déjà offert. Certaines combinaisons de services seraient plus propices à une intégration tarifaire qui pourrait être avantageuse tant pour les usagers que pour les organismes :

- Taxibus Saint-Georges et Autobus Breton ;
- Accès l'Islet ou TSA Montmagny et Orléans Express ;
- Express Taxi Lotbinière et La Québécoise ;
- Taxi collectif Beauce-Sartigan et Taxibus Saint-Georges ;
- Taxi collectif des Etchemins et circuit de la route 277 de Bellechasse ;
- Express Lotbinière et RTC ;
- Transport collectif de Bellechasse et STLévis ;
- Places disponibles dans le transport scolaire du Centre de services de Beauce-Etchemins et Taxibus de Saint-Georges.

AILLEURS AU QUÉBEC

Sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, les usagers du transport collectif bénéficient d'un tarif métropolitain. Pour un montant de 144,25 \$ par mois, les usagers peuvent effectuer des déplacements illimités dans cinq sociétés de transport (Transport collectif de La Jacques-Cartier, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, PLUMobile, Société des Traversiers).

Laissez-passer métropolitain 

Parmi les défis qui doivent être considérés dans un processus d'harmonisation et/ou d'intégration tarifaire, on note :

- Harmoniser des horaires des différents services, dans le cas de l'intégration;
- Déterminer, de manière concertée, un tarif raisonnable pour des services similaires complémentaires;
- Négocier des ententes avec des services de transport collectif organisés par différentes autorités organisatrices;
- Mettre en place un système de perception et de redistribution des revenus des usagers.

2.4 PROMOUVOIR LES SERVICES



Il existe une multitude de services de transport des personnes sur le territoire de Chaudière-Appalaches. Comme le présent portrait n'incluait pas de consultation de la population, il est difficile de mesurer la connaissance des différents services offerts. Cependant, la collecte des données relatives aux services a permis de constater que tous les organismes ne font pas le même effort de promotion, soit parce que la promotion n'est pas une activité prioritaire pour tous leurs responsables, soit parce que les services sont déjà saturés et ne peuvent plus accommoder de nouveaux usagers.

Un effort de promotion concerté pour tous les types de services de transport de personnes favoriserait une meilleure compréhension des services offerts à la population. Cette promotion pourrait comprendre deux volets. D'abord, un **volet éducatif** axé sur la diffusion de l'information relative aux services. Ce type de promotion peut prendre plusieurs formes, par exemple la présence de représentants à des événements locaux et des assemblées publiques, des communications dans les réseaux sociaux et des programmes de formation des usagers.

Un deuxième volet pourrait être axé sur la **création d'une marque** qui deviendrait, à terme, significative pour les usagers potentiels. Une image de marque simple et accueillante contribuerait à développer une image positive des services de transport des personnes et assurerait une certaine cohésion dans les informations mises en circulation (Derk M, 2018).

Ces deux axes de promotion peuvent être réalisés par un seul ou plusieurs organismes coordonnés. Les avantages de réaliser une telle promotion, à l'échelle d'une MRC et même d'une région, sont nombreux. D'abord, un tel exercice permet de mettre en commun des ressources et une expertise qui sont difficiles à mobiliser dans des organismes qui ont souvent peu d'employés. Ils permettent aussi de consolider les informations relatives aux services de transport de personnes à un même endroit et bénéficier d'outils trop coûteux et complexes pour être supportés par un seul organisme.

AILLEURS AU QUÉBEC

Dans la région de Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, la RÉGÎM opère l'ensemble des services de transport collectif offerts dans la région. Ainsi, les usagers de toutes les MRC ont accès à une plateforme d'information unique. L'organisme possède une image de marque forte utilisée autant sur son site internet, sur ses véhicules, ses titres de transport ainsi que dans les réseaux sociaux.

RÉGÎM 

Les défis potentiels d'un effort de promotion concerté sont :

- Identifier le territoire pertinent pour un exercice de promotion concertée ;
- Mobiliser les organismes et/ou les services pouvant adhérer à l'exercice de promotion ;
- Identifier et rejoindre les publics cibles ;
- Mettre à jour l'information présentée.

2.5 SOUTENIR L'OFFRE DE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES PAR AUTOMOBILE (TRPA)



L'offre de transport rémunéré de personne par automobile (TRPA), par le biais d'entreprises de taxi, est variable dans Chaudière-Appalaches. Alors que certaines MRC ont de multiples services de taxi, d'autres n'ont aucun service de ce type. Cette situation est présente dans plusieurs régions du Québec, où les services de taxi sont de moins en moins nombreux en raison du vieillissement des propriétaires de ces entreprises, des indemnités accordées suite à l'abolition des permis de taxi, de la pénurie de main-d'œuvre et des mesures sanitaires en lien avec la pandémie de Covid-19.

Si le modèle des entreprises de taxi n'est plus aussi adapté à la situation actuelle, certains modèles émergents d'organisation du TRPA permettent de conserver une offre de transport indispensable pour répondre aux besoins de la population et des organismes de transport qui comptaient auparavant sur des taxis pour produire certains de leurs déplacements. La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (L.R.Q. Chap.- T-11.2) prévoit qu'un service de transport rémunéré par automobile peut être effectué par un véhicule qualifié par la SAAQ et conduit par un chauffeur qualifié. Ainsi, une entreprise, un organisme à but non lucratif ou même une coopérative de travail pourrait engager des chauffeurs autorisés, posséder une flotte de véhicules et produire des services de transport rémunéré de personnes par automobile.

Pour répondre aux différents besoins en matière de transport de personnes par automobile, certains acteurs ou regroupements d'acteurs de Chaudière-Appalaches pourraient soutenir le développement de nouvelles initiatives de TRPA et permettre leur viabilité par du soutien logistique, surtout en phase de démarrage, et par l'octroi de contrats de transport.

Le déclin dans l'offre de service des entreprises de taxi est relativement récent et on observe encore peu de modèles alternatifs de TRPA. Dans ce contexte, une éventuelle démarche régionale de soutien de l'offre en TRPA dans Chaudière-Appalaches pourrait contribuer à définir des modèles viables dans les cadres légaux et financiers du Québec.

Si aucune action concertée n'est effectuée, les personnes intéressées à effectuer du transport rémunéré de personnes par automobile dans la région de Chaudière-Appalaches pourraient se tourner vers des entreprises comme UBER ou EVA ou mettront en place des services de manière autonome. Il existe donc une opportunité certaine de fédérer ces acteurs au bénéfice des territoires et d'encourager l'émergence de modèles soutenant le développement des services de transport des personnes dans la région. Les cadres légaux et financiers en place laissent aux acteurs locaux et régionaux l'opportunité d'innover en la matière, il n'en tient qu'à eux de saisir les leviers dont ils disposent. La démarche régionale proposée s'avère particulièrement intéressante afin de soutenir les territoires ruraux, dont les étendues et faibles niveaux de densité rendent impérative l'utilisation de véhicules de petite taille dans la prestation de services de transport collectif.

2.6 ADOPTER DES SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES



Des solutions technologiques facilitent la gestion des services de transport de personnes par les organisations et leur utilisation par les usagers. Ces solutions technologiques peuvent faciliter la réalisation de certaines tâches incombant aux organismes et constituer une vitrine importante d'information usager. Elles peuvent optimiser les tâches liées à la gestion (répartition, gestion des titres et des paiements, compilation des statistiques, optimisation de l'exploitation) et à l'utilisation (planification des trajets, la réservation, le paiement, suivi des véhicules). **Comme les solutions technologiques sont souvent dispendieuses et qu'elles demandent une certaine expertise à mettre en place, leur acquisition peut être facilitée par la mise en commun de ressources de plusieurs organisations dans un exercice de coordination.**

Outre les bénéfices anticipés dans les opérations courantes des organismes, les solutions technologiques peuvent aussi contribuer à améliorer la coordination des services de transport des personnes, et ce de plusieurs façons :

- en permettant de partager les données sur les circuits, horaires et tarifications entre les organismes en utilisant une plateforme commune ;
- en permettant de partager les données sur les circuits, horaires et tarifications aux usagers en offrant, par exemple, un outil de planification des trajets communs à plusieurs services ;
- en simplifiant les interconnexions entre les services (multimodalité) grâce à des systèmes de réservation et de répartition en vases communicants ;
- en favorisant l'harmonisation et l'intégration tarifaire grâce à l'achat en ligne d'une variété de titres et leur validation par les chauffeurs ;
- en créant et partageant des données uniformes sur la mobilité des usagers ;

Plusieurs fournisseurs offrent des solutions technologiques en lien avec le transport des personnes au Québec. Les fournisseurs présentés ci-dessous donnent des exemples de technologies disponibles, mais ne constituent pas un répertoire exhaustif ou une reconnaissance de leur qualité.


- **Zenbus** : Logiciel permettant la visualisation des parcours et le suivi en temps réel des véhicules
- **Fraxion et Blaise Transit** : Applications ou logiciels permettant la géolocalisation des véhicules, la réservation de déplacements, l'aide à la répartition.

L'adoption de nouvelles solutions technologiques peut représenter un défi pour les raisons suivantes :

- Certains systèmes sont complexes à utiliser ;
- L'optimisation de l'exploitation est moins déterminante là où l'achalandage est faible ;
- Les aides financières disponibles pour soutenir le déploiement de solutions technologiques ne sont pas nécessairement adaptées aux modes d'acquisition actuels qui reposent sur des licences à renouveler mensuellement ou annuellement plutôt qu'à des immobilisations.

AILLEURS AU QUÉBEC

En Estrie, six MRC se sont rassemblées pour mettre en place un système de transport intelligent commun qui facilitera les réservations, le paiement et la répartition des courses. Le nouveau système permettra aussi de géolocaliser les véhicules et de connecter les différents réseaux de la région.

Système de transport intelligent en Estrie 

2.7 SOUTENIR LES DÉMARCHES COLLECTIVES DE COORDINATION



La recommandation 2.1 propose d'amorcer des démarches de coordination, les recommandations 2.2 à 2.6 suggèrent des modèles de coordination permettant d'aborder les enjeux identifiés dans le portrait dans une perspective régionale. Cependant, ces recommandations ne pourront être adoptées si les acteurs intéressés au transport des personnes ne disposent pas de moyens pour discuter régulièrement de leurs enjeux et des solutions potentielles.

Deux types d'instances permettent aux acteurs d'encadrer et de faire évoluer leurs discussions vers des modèles de collaboration efficaces. D'abord la communauté de pratique, une instance horizontale qui rassemble des organisations semblables qui partagent un même type de pratique, puis les tables de concertation, qui regroupent des intervenants de différente nature qui partagent un intérêt commun pour certaines problématiques et mettent en commun des ressources diversifiées pour trouver des solutions. Peu importe l'instance choisie, celle-ci devra être coordonnée et appuyée par un organisme compétent devra assurer le soutien technique et le suivi des objectifs pour les acteurs impliqués.

AILLEURS AU QUÉBEC

En Montérégie-Ouest, Concertation Horizon, issue de l'Alliance pour la solidarité de la Montérégie, a mis en place des espaces de concertation au sujet de sept enjeux du territoire, dont le transport. Leur mandat consiste à mobiliser les acteurs, élaborer un plan d'action et soutenir l'émergence de projets collectifs.

Concertation Horizon 

2.7.1 COMMUNAUTÉS DE PRATIQUE

Tel que mentionné plus tôt, plusieurs constats du portrait sont liés à des spécificités des organisations locales qui offrent, au meilleur de leurs ressources, des services de transport des personnes. Le portrait réalisé n'est pas suffisamment exhaustif pour faire des recommandations précises pour chacun des territoires qui composent la région de Chaudière-Appalaches. De plus, les pouvoirs d'organiser l'offre reviennent aux autorités ayant compétence, généralement des municipalités locales ou des MRC. Cependant, comme le portrait des services de transport des personnes a mis en lumière certaines lacunes dans l'offre de service, il serait bénéfique de mettre en place une, voire des, communauté(s) de pratique qui permettrait aux responsables des organismes de transport de personnes de partager leur expertise et de s'inspirer des meilleurs exemples en termes de planification, de gestion et de production des services.

À titre d'exemple, les enjeux suivants pourraient être traités par les membres des communautés de pratique :

- Identification des clientèles prioritaires, ainsi que l'adéquation entre leurs besoins et les types de services offerts (par exemple : transport à la demande, transport collectif à ligne fixe, l'accompagnement transport). En tenant compte du fait que dans un contexte de ressources limitées, le choix d'un service signifie de ne pas offrir d'autres services ;
- Recherche de fournisseurs ou de bénévoles ;
- Appel à diversifier le financement et les ressources (par exemple : transport en lien avec des événements, du tourisme saisonnier, de la main-d'œuvre spécifique) ;
- Transfert d'usagers d'un service de transport collectif ou adapté à un autre afin d'assurer une couverture territoriale plus large.

2.7.2 TABLES DE CONCERTATIONS SUPRA-LOCALES (MRC) ET RÉGIONALES

Alors que la communauté de pratique favorise l'échange d'informations entre les autorités organisatrices de services de transport de personnes similaires, les tables de concertation permettent de rassembler différents types d'organisations ayant à cœur la mobilité des citoyens sur un même territoire. Certaines tables de concertation supra-locales (à l'échelle des MRC) en transport existent déjà dans Chaudière-Appalaches, leur mise en place pourrait être généralisée. Les tables de concertation permettraient, entre autres :

- Une meilleure coordination du continuum des services de transport des personnes qui assurerait la prise en charge de toutes les clientèles sans dédoublement ou trous de services ;
- L'intégration de partenaires souvent peu consultés dans la planification des transports des personnes : employeurs, organismes communautaires, transporteurs privés, etc. ;
- La consolidation des revendications quant à l'importance des services de transport des personnes dans l'équité relative à l'accessibilité des services et des opportunités ;
- La consolidation des revendications quant à l'inadéquation du financement de services de transport de personnes dans les secteurs moins denses.

D'autre part, une table de concertation régionale rassemblant les intervenants du transport des personnes pourrait s'intéresser à des problématiques semblables à celles des tables supra-locales, mais dans une perspective incluant l'ensemble des MRC de la région. La table de concertation régionale pourrait être constituée de représentants :

- de chacune des MRC ;
- des organismes de transport des personnes ;
- du ministère des Transports ;
- du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation ;
- du CISSS de Chaudière-Appalaches ;
- des Centres de service scolaire ;
- des organismes communautaires ;
- de la Société de transport de Lévis ;
- du développement économique ;
- d'autres organismes ou institutions intéressées ;



3.

TABLEAU SYNTHÈSE

DES RECOMMANDATIONS ET PROGRAMMES D'AIDE FINANCIÈRE ASSOCIÉS

SOCIÉTÉ DE
FINANCEMENT DES
INFRASTRUCTURES
LOCALES (SOFIL)

PROGRAMME D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF (PADTC)

	Création de tables de concertation régionale en transport collectif	Interconnexion des services de transport collectif régional	Aide financière pour le développement de services de transport interurbain par autobus	Aide financière à la réduction tarifaire consentie sur des laissez-passer régionaux	Projet présentant un caractère innovateur sur le plan technologique
	75 % des dépenses admissibles jusqu'à concurrence de 50 000 \$	75 % des dépenses admissibles jusqu'à concurrence de 100 000 \$, 50 000 \$ pour chaque organisme additionnel	75 % des dépenses admissibles jusqu'à concurrence de 185 000 \$	50 % de la réduction accordée aux usagers	75 % des dépenses admissibles
RECOMMANDATION					
1	Enclencher une démarche d'identification de potentiels de coordination des services de transport des personnes avec les acteurs concernés	●	●	●	●
2	Examiner la mise en place des services à ligne fixe, aux modalités répondant aux besoins des clientèles potentielles	●	●	●	●
3	Entreprendre une démarche d'harmonisation des tarifs de services similaires et intégrer la tarification des services offrant des correspondances	●	●	●	●
4	Reconnaître le leadership d'une organisation régionale qui pourra explorer les partenariats potentiels et développer une stratégie de promotion concertée	●	●	●	●
5	Mettre en place une démarche régionale de soutien de l'offre en transport rémunéré de personnes qui respectera les modes de production, de financement et de qualité nécessaires au transport collectif	●	●	●	●
6	Évaluer la possibilité d'utiliser des solutions technologiques communes à différents organismes de transport des personnes réunis	●	●	●	●
7	Amorcer une démarche de création de communautés de pratiques régionales pour différents types de transport de personnes	●	●	●	●
8	Mettre en place des tables supra-locales et/ou régionales de concertation en transport des personnes	●	●	●	●

CONCLUSION

Comme toutes les régions du Québec, la région de Chaudière-Appalaches fait face au défi de la coordination des services de transport des personnes à l'échelle régionale. Alors qu'un grand nombre de services est déjà en place, les possibilités d'amélioration de l'offre pour répondre aux besoins de la population sont limitées par les territoires d'intervention des acteurs ayant compétence (MRC et municipalités locales) ainsi que par le financement propre à chaque secteur impliqué (transport, santé, éducation, emploi).

Les recommandations proposées dans ce rapport fournissent des outils aux différents intervenants du milieu du transport des personnes afin d'amorcer un essentiel dialogue sur la mise en commun des ressources et la planification concertée. Elles sont adressées aux organismes prestataires des services de transport des personnes, mais aussi aux entreprises, groupes communautaires, élus et partenaires institutionnels qui, d'une manière ou d'une autre, souhaiteraient contribuer à l'amélioration de l'offre en transport des personnes et qui pourraient contribuer en offrant ressources et expertises dans les différentes démarches proposées.

On peut prévoir quelques défis dans la coordination des services de transport des personnes. D'abord, l'identification et la mobilisation d'organismes souhaitant porter les démarches. Étant donné la charge de travail déjà importante des organismes de transport des personnes, il est peu probable que celles-ci choisissent de prendre de telles responsabilités. Cependant, d'autres intervenants ou instances de concertation pourraient appuyer les organismes afin de leur fournir le soutien technique et administratif pour entreprendre un tel projet. De plus, la coordination / mise en commun des services implique une certaine perte d'autonomie des organisations impliquées et d'inévitables transformations dans les façons de faire.

Dans un contexte où la planification est complexe et repose sur les épaules de peu d'individus, cela pourrait freiner l'intérêt de certains à collaborer. De là l'importance de mettre en valeur les bénéfices possibles de la coordination et de s'inspirer d'autres démarches québécoises ayant réussi à atteindre des objectifs communs en matière de transport des personnes.

RÉFÉRENCES

1. Derk M, B.W. (2018). Best practices and marketing to increase rural transit ridership and investment. In T.R. Board (Ed.).
2. The Rural Ontario Institute. (2014). Toward coordinated rural transportation : A resource Guide.



UN PAS DE PLUS POUR LA MOBILITÉ EN CHAUDIÈRE-APPALACHES

Portrait des services
de transport des personnes

UNE INITIATIVE DE : **INTER CDC CHAUDIÈRE-APPALACHES**

RECHERCHE ET RÉDACTION : VECTEUR5

MISE EN PAGE : GALIA COMMUNICATIONS

Avec la participation financière de :

Québec 

Le Portrait des services de transport des personnes sur le territoire de la Chaudière-Appalaches est réalisé par les Alliances pour la solidarité, en collaboration avec le ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale.