

Portrait de l'offre et des besoins en transport de personnes sur le territoire de la MRC Les Basques

Rapport final

Version révisée : 25 mai 2024



Produit par



Rédaction et révision

Florence Wagner – Conseillère en mobilité durable

Alexandra Leblanc – Coordinatrice de projets en mobilité durable



Collaboration

Sébastien Ouellet, MRC Les Basques

Guillaume Legault, CISSS du Bas-Saint-Laurent

Funded in
part by

Financé en
partie par

Canada



TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	1
1.1 MANDAT	1
1.2 MÉTHODOLOGIE	2
2. INVENTAIRE DE L'OFFRE	5
2.1 OFFRE EN TRANSPORT EXISTANTE DE LA MRC LES BASQUES	5
2.2 OFFRE RÉGIONALE EN TRANSPORT EXISTANTE ET PROJETÉE	9
3. SONDAGES	13
3.1 SONDAGE À LA POPULATION GÉNÉRALE	13
3.2 SONDAGE AUX EMPLOYEURS.....	30
4. APPELS CIBLÉS	35
4.1 POUVEZ-VOUS DÉCRIRE BRIÈVEMENT LA SITUATION ACTUELLE EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE PERSONNES DANS VOTRE MUNICIPALITÉ?	35
4.2 QUELLES PROBLÉMATIQUES LIÉES AUX DÉPLACEMENTS VOS CITOYENS CONNAISSENT-ILS ET DE QUELLE AMPLEUR SONT CES PROBLÉMATIQUES?	36
4.3 QUELS SONT LES PRINCIPAUX BESOINS EN TERMES DE MOBILITÉ QUE VOS CITOYENS RENCONTRENT ACTUELLEMENT? ...	37
4.4 QUELS DÉFIS OU OBSTACLES VOTRE MUNICIPALITÉ RENCONTRE-T-ELLE EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE PERSONNES? ...	38
4.5 AVEZ-VOUS MIS EN PLACE CERTAINES SOLUTIONS POUR RÉGLER LES PROBLÉMATIQUES SOULEVÉES ET QUELS ONT ÉTÉ LES RÉSULTATS?	38
4.6 VOTRE MUNICIPALITÉ COLLABORE-T-ELLE AVEC D'AUTRES ACTEURS POUR RÉSOUDRE LES PROBLÈMES DE TRANSPORT DE PERSONNES? SI OUI, COMMENT?	39
4.7 SOUHAITEZ-VOUS FAIRE PART DE COMMENTAIRES SUPPLÉMENTAIRES EN LIEN AVEC LES BESOINS OU ENJEUX RENCONTRÉS PAR VOS CITOYENS, AINSI QUE DES SUGGESTIONS SPÉCIFIQUES CONCERNANT L'AMÉLIORATION DU TRANSPORT DE PERSONNES DANS VOTRE MUNICIPALITÉ ET LA MRC LES BASQUES?	39
5. GROUPES DE DISCUSSION.....	40
5.1 LA SITUATION DU TRANSPORT	40
5.2 LES FREINS À L'ACCÈS AUX ACTIVITÉS ET SERVICES	42
5.3 LES FREINS À LA MOBILITÉ DES AÎNÉS	45
5.4 ADAPTATION DU MILIEU	46

5.5 CONCLUSION	47
----------------------	----

6. ARRIMAGE ENTRE LES BESOINS ET L'OFFRE PROJETÉE 48

6.1 SOMMAIRE DES BESOINS	48
--------------------------------	----

6.2 ARRIMAGE AVEC L'OFFRE PROJETÉE	50
--	----

7. PISTES DE SOLUTION 52

7.1 ENTREPRENDRE DES DISCUSSIONS AVEC LE CISSS DU BAS-SAINT-LAURENT	52
---	----

7.2 RÉALISER UN PLAN DE REDÉVELOPPEMENT OU D'OPTIMISATION DU TRANSPORT COLLECTIF	53
--	----

7.3 METTRE EN PLACE UN PROGRAMME DE TARIFICATION RÉDUITE POUR LES PERSONNES ÂÎNÉES	54
--	----

7.4 TENIR DES ACTIVITÉS D'INFORMATION ET D'EXPÉRIMENTATION ADRESSÉES AUX PERSONNES ÂÎNÉES	55
---	----

7.5 METTRE EN PLACE UN PROGRAMME D'ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISÉ	56
--	----

7.6 PRÉSENTER LES SERVICES DISPONIBLES AUX ORGANISMES DU MILIEU	57
---	----

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.	Cartographie des services de transport collectif et adapté existants	9
Tableau 2.	Dans quelle municipalité habitez-vous?	13
Tableau 3.	Quel est le plus haut niveau de scolarité que vous avez complété?	14
Tableau 4.	Dans quelle catégorie se situe le revenu net de votre ménage?	14
Tableau 5.	Combien de personnes composent votre ménage?	15
Tableau 6.	Combien de véhicule possède votre ménage?	15
Tableau 7.	Quelle proportion du revenu de votre ménage est consacrée annuellement aux transports?	15
Tableau 8.	Actuellement, quelle est votre occupation principale?	16
Tableau 9.	En temps normal, à quelle fréquence avez-vous à vous déplacer sur votre lieu de travail ou d'études?... 16	
Tableau 10.	Lors de vos déplacements domicile-travail/études, quels sont les autres arrêts fréquents que vous faites lors de vos déplacements?	17
Tableau 11.	Où est situé votre lieu de travail ou d'études?	17
Tableau 12.	En dehors des trajets domicile-travail/études, pour quels motifs effectuez-vous régulièrement des déplacements?	18
Tableau 13.	Où sont situés les institutions et services fréquentés en dehors des trajets domicile-travail/études?	18
Tableau 14.	Quel est votre mode de déplacement principal?	19
Tableau 15.	Quels sont les autres modes de déplacement que vous utilisez à l'occasion?	19
Tableau 16.	Quel(s) mode(s) de transport actif(s) utilisez-vous?	20
Tableau 17.	À votre avis, quelles modifications devraient être apportées en priorité pour vous amener à considérer effectuer vos déplacements de façon active (marche, vélo, etc.)?	21
Tableau 18.	Quel est votre niveau de connaissance du réseau de transport adapté sur le territoire de la MRC Les Basques?	22
Tableau 19.	Quel est votre degré de recours au réseau de transport adapté disponible sur le territoire de la MRC Les Basques?	22
Tableau 20.	Quels sont les principaux freins rencontrés à l'utilisation du transport adapté dans vos déplacements?	23
Tableau 21.	Quels services de transport disponibles sur le territoire de la MRC Les Basques connaissez-vous?	24
Tableau 22.	À quelle fréquence avez-vous déjà utilisé, utilisez-vous ou prévoyez-vous utiliser les services de transport disponibles sur le territoire de la MRC Les Basques suivants?	24
Tableau 23.	Pour quelles raisons avez-vous déjà utilisé, utilisez-vous ou prévoyez-vous utiliser les services de transport adapté ou collectif disponibles sur le territoire de la MRC Les Basques?	25
Tableau 24.	Quels sont vos principaux freins à l'utilisation du transport collectif?	25
Tableau 25.	À votre avis, quelles modifications devraient être apportées en priorité pour améliorer votre expérience ou pour vous amener à considérer effectuer vos déplacements en transport adapté ou collectif dans la MRC Les Basques?	26
Tableau 26.	Quels services ou infrastructures, en lien avec le covoiturage, disponibles sur le territoire de la MRC Les Basques connaissez-vous?	27
Tableau 27.	Quels sont vos principaux freins à l'utilisation du covoiturage?	27
Tableau 28.	À votre avis, quelle modification devrait être apportée en priorité pour vous amener à considérer effectuer vos déplacements en covoiturage dans la MRC Les Basques?	27
Tableau 29.	Quel montant seriez-vous prêt à déboursier pour utiliser un service d'autopartage?	28
Tableau 30.	Quelle est l'adresse de votre édifice se trouvant dans la MRC Les Basques?	30

Tableau 31.	Est-ce que certains de vos employés disposent d'une certaine flexibilité quant à leurs heures d'arrivée et de départ?.....	31
Tableau 32.	Auriez-vous une ouverture à modifier les heures d'arrivée et de départ de vos employés pour leur permettre de prendre le transport collectif?.....	31
Tableau 33.	Est-ce que votre entreprise réalise ses activités en télétravail?.....	32
Tableau 34.	Quelle proportion d'employés pratique le télétravail (totalement ou partiellement)?	32
Tableau 35.	Dans le cadre de leurs fonctions, est-ce que certains employés ont à effectuer des déplacements professionnels dans la région de la MRC Les Basques?	32
Tableau 36.	Avez-vous des mesures en place dans votre organisation pour faciliter les déplacements de votre personnel vers votre édifice?	33
Tableau 37.	Seriez-vous intéressé à mettre en place l'une de ces mesures pour faciliter les déplacements de vos employés?.....	34
Tableau 38.	Arrimage entre les besoins et l'offre projetée.....	50

LISTE DES FIGURES

Figure 1.	Outils de consultation utilisés.....	2
Figure 2.	Desserte régionale prévue.....	10
Figure 3.	Desserte projetée pour la MRC Les Basques	11
Figure 4.	Comment évaluez-vous la quantité d'infrastructures pour les déplacements actifs (ex. : trottoirs, pistes cyclables, éclairage, mobilier urbain, etc.) dans votre municipalité?	20
Figure 5.	Comment évaluez-vous la qualité des infrastructures pour les déplacements actifs (ex. : trottoirs, pistes cyclables, éclairage, mobilier urbain, etc.) dans votre municipalité?	21

LEXIQUE

Accessibilité :

Différents modes et voies d'accès permettant de rejoindre un lieu défini.

Accessibilité universelle :

Réfère à une façon de concevoir les aménagements de sorte qu'ils soient sans obstacle pour toutes les clientèles (ex. : personnes à mobilité réduite, malentendantes, malvoyantes, aînées ou immigrantes, familles ayant de jeunes enfants, etc.).

Autopartage :

Réfère à un service d'automobiles en libre-service qui permet aux personnes abonnées de louer un véhicule sur certaines périodes de temps (l'option sur longue distance est disponible), avec réservation, à prix modique. L'un des acteurs le plus connus au Québec en autopartage est Communauto, mais d'autres formes se développent également (ex. : SAUVÉR ou l'autopartage entre particuliers (Turo ou autre)).

Auto solo :

Réfère à l'utilisation d'un véhicule motorisé par une seule personne pour un déplacement.

Connectivité du territoire :

Réfère à la desserte du territoire en termes de mobilité et à la connexion entre les différentes municipalités, services et autres pôles, et ce, tous modes de transport confondus.

Covoiturage :

Réfère à l'utilisation d'un véhicule motorisé par plusieurs adultes pour effectuer, ensemble, le même trajet, au complet ou en partie.

Mobilité durable :

Réfère à une approche axée sur la mise en œuvre de politiques d'aménagement et de gestion du territoire destinées à satisfaire les besoins de libre déplacement de la population, dans une perspective de développement durable. Il s'agit d'une approche de planification intégrée de l'aménagement et des transports qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique.

Mobilité intégrée :

Réfère à une approche se voulant prendre en considération le potentiel de chaque mode de transport de sorte à offrir les services se voulant les mieux adaptés aux particularités d'un territoire

et à ses besoins. Elle favorise notamment la combinaison de divers moyens de transport via une prise en compte des réalités et des besoins diversifiés des citoyens.

Transport actif :

Réfère aux déplacements réalisés en utilisant sa propre énergie pour se rendre d'un endroit à l'autre. Il fait essentiellement référence aux déplacements à pied, à vélo ou à l'aide de tout autre mode qui n'est pas motorisé.

Transport adapté :

Service de transport de responsabilité municipale adapté aux besoins des personnes vivant avec des limitations. L'admissibilité au transport adapté est déterminée selon des critères préétablis par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. Ce type de service est opéré sans arrêts prédéterminés.

Transport collectif :

Ensemble des modes de transport qui mettent en œuvre des véhicules adaptés à un accueil simultané de plusieurs personnes (taxi, autobus, train, transport bénévole, etc.). Ainsi, le terme transport collectif englobe le concept de transport en commun.

Transports durables :

Réfèrent à l'utilisation de tout mode de transport autre que la voiture (ou autre mode motorisé) comptant un seul adulte à bord. Il s'agit d'un moyen de transport respectueux de l'environnement.

Transport en commun :

Service de transport de responsabilité municipale accessible à l'ensemble de la collectivité. Sa tarification, ses horaires et ses parcours sont déterminés par règlement. Ce service peut être offert sur base régulière ou sur demande.

Transport interurbain :

Service de transport qui est principalement assuré par des entreprises privées permettant une liaison entre différentes municipalités. Son horaire est déterminé à l'avance, et sa fréquence varie d'un territoire à l'autre. Au Québec, Keolis et Intercar sont des acteurs bien connus en la matière.

Vélopartage :

Réfère à un système de vélos en libre-service.

1. MISE EN CONTEXTE

1.1 MANDAT

La MRC Les Basques, avec son partenaire, le Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) du Bas-Saint-Laurent, a entrepris un exercice de mise à jour et de bonification du portrait de l'offre et des besoins en transport sur son territoire. Elle reprend le travail déjà amorcé par le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (CREBSL) dans le cadre du projet *Mobilités & Territoires*. En ce sens, le présent mandat vise, à documenter les enjeux, les besoins, les problématiques et les pistes de réflexion liés à la mobilité des personnes au sein de ce territoire précis. Ces actions permettront d'alimenter le portrait diagnostique et de favoriser un arrimage réfléchi des services de transport de la MRC avec les futurs services de la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent (RTBSL).

Concrètement, ce mandat implique de :

- Réaliser un fin portrait des services disponibles et initiatives du milieu en lien avec le transport des personnes sur le territoire de la MRC;
- Identifier les besoins en termes de transport sur le territoire des citoyens, des employeurs, des organismes et des institutions à l'œuvre pour une meilleure inclusion;
- Analyser ces besoins par rapport à l'offre qui sera déployée à travers les services de la RTBSL;
- Proposer des pistes de solution pour bonifier l'arrimage avec les futurs services de la RTBSL, et des perspectives de bonification des services inter et extra MRC.



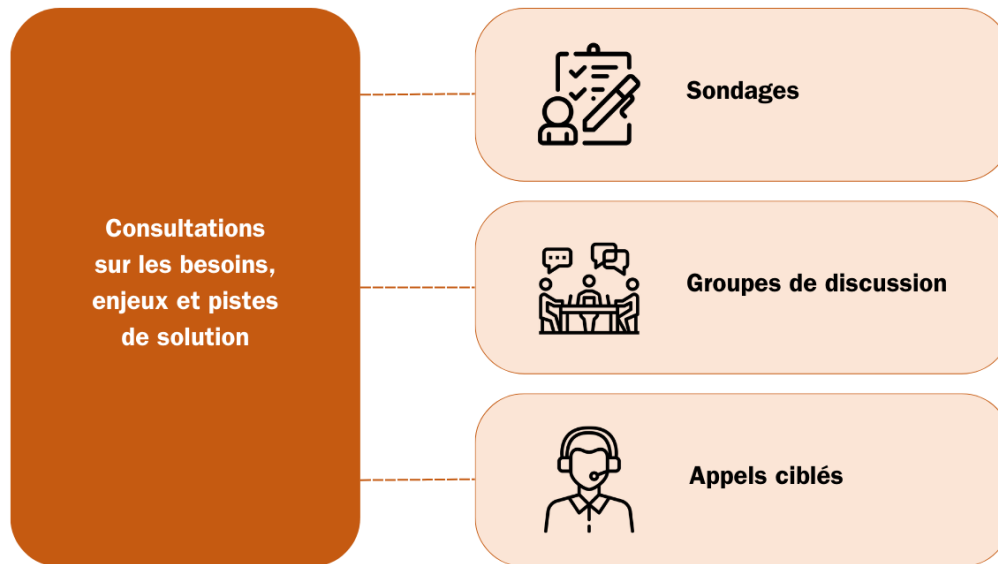
Mobili-T est un organisme à but non lucratif mandaté par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, dont la mission est de rendre les alternatives à l'auto solo accessibles et attrayantes en assistant les employeurs, les municipalités ainsi que le milieu touristique et événementiel dans la mise en place de solutions adaptées qui favoriseront et faciliteront une mobilité durable dans leur milieu. Actif depuis 2007, Mobili-T déploie ses activités dans l'Est du Québec. Son équipe est composée de personnes passionnées et expérimentées qui sont formées à l'élaboration de stratégies d'intervention sur mesure en fonction des besoins spécifiques et des problématiques de mobilité.

**Le masculin est utilisé tout au long du rapport afin d'alléger le texte.*

1.2 MÉTHODOLOGIE

Afin d'atteindre les objectifs poursuivis par le présent mandat, qui consistent en l'analyse des enjeux, des besoins, des problématiques et des pistes de réflexion liés à la mobilité des personnes sur le territoire de la MRC Les Basques, la collecte de données s'est articulée autour de trois (3) outils de consultation, à savoir les sondages, les groupes de discussion ainsi que les appels ciblés.

Figure 1. Outils de consultation utilisés



Sondages

Entre juin et octobre 2023, deux sondages ont été déployés via la plateforme *LimeSurvey*. Le sondage à la population générale a été diffusé dans les journaux municipaux, sur le site de la MRC, sur le groupe Facebook « *Le Grand Cercle* », et partagés par des partenaires. Il était également disponible sous forme de copies papier à des emplacements stratégiques au sein des municipalités de la MRC Les Basques, garantissant ainsi l'inclusion des personnes potentiellement non atteintes par la diffusion en ligne. Le sondage aux employeurs était, quant à lui, partagé via des courriels aux chambres de commerce. Les sondages menés dans le cadre du présent mandat visaient deux publics cibles :

- Population générale;
- Employeurs.

Les sondages ont été structurés sur des bases différentes pour cibler des aspects plus spécifiques de chacun des groupes, permettant de dresser un portrait aussi fidèle que possible de la réalité.

Groupes de discussion

Quatre groupes de discussion ont eu lieu les 8 et 9 novembre 2023. Ces sessions étaient de type semi-dirigé, c'est-à-dire qu'elles étaient orientées par des questions préalablement déterminées. Cette approche permettait de recueillir les informations souhaitées, tout en encourageant la discussion avec les personnes présentes. Les questions planifiées ont été les suivantes :

- Quelles problématiques liées aux déplacements votre organisation/clientèle connaît-elle?
 - Votre organisation rencontre-t-elle des difficultés à offrir des services pour des raisons de transport?
- Quels sont les besoins de votre organisation/clientèle en termes de mobilité?
- Avez-vous mis en place certaines solutions pour régler les problématiques soulevées et quels ont été les résultats?
- À votre avis, sur quel aspect de la mobilité faudrait-il agir en priorité?
- Avez-vous des commentaires à formuler concernant les besoins ou les enjeux de votre clientèle en lien avec la mobilité au sein de la MRC Les Basques?
- Souhaitez-vous nous faire part de pistes de solutions en lien avec la mobilité au sein de la MRC Les Basques?

Les organisations qui ont été invitées aux groupes de discussion ont été sélectionnées sur la base de leur clientèle, afin d'assurer la représentation des besoins de l'ensemble des groupes de la population des Basques dans la démarche. Une attention particulière a été portée aux groupes marginalisés. À cet égard, les organisations qui étaient présentes sont :

- Centre Alpha des Basques;
- Centre de services scolaire du Fleuve-et-des-Lacs;
- Centre d'action bénévole des Basques (employée et utilisatrice);
- Centre d'aide aux proches aidants des Basques;
- CISSS Bas-Saint-Laurent (Service d'accueil, d'analyse, d'orientation et de référence; Direction du programme de soutien à l'autonomie des personnes âgées; Direction de la santé publique);
- Club de l'Âge d'Or de Saint-Éloi;
- Club des 50 ans et plus de la MRC des Basques;
- COSMOSS Les Basques 0-100 ans;
- Croc-Ensemble des Basques;
- Éveil des Basques;
- Logis-Aide des Basques;
- Maison de la Famille des Basques;
- Maison des jeunes – L'Univers des jeunes de Trois-Pistoles;
- MRC Les Basques (Attractivité; Développement social);
- Sûreté du Québec (Programme d'intervention en milieu scolaire);
- Tourisme Bas-Saint-Laurent;

- Travail de rue MRC Les Basques;
- Univers Emploi – Place aux jeunes;

À noter la présence d'un représentant municipal à la première rencontre du 8 novembre 2023.

Appels ciblés

Pour compléter les informations recueillies dans le cadre de la démarche, les directeurs généraux des 11 municipalités de la MRC Les Basques ainsi que le préfet de la MRC ont été contactés afin de participer à des entrevues individuelles. Ces personnes ont été sélectionnées sur la base de la nature de leurs fonctions, dont leurs connaissances et leurs expériences en matière de transport à l'échelle municipale qui se montrent complémentaires aux informations recueillies grâce aux autres outils de consultation. Les appels, menés sur l'application *Microsoft Teams*, étaient de type semi-dirigé et se structuraient autour de questions préparées à l'avance afin d'assurer une uniformité des informations récoltées. Les questions étaient les suivantes :

- Pouvez-vous me décrire brièvement la situation actuelle en matière de transport de personnes dans votre municipalité?
- Quelles problématiques liées aux déplacements vos citoyens connaissent-ils et de quelle ampleur sont ces problématiques?
- Quels sont les principaux besoins en termes de mobilité actuellement rencontrés par vos citoyens?
- Quels défis ou obstacles particuliers votre municipalité rencontre-t-elle en matière de transport de personnes?
- Avez-vous mis en place certaines solutions pour régler les problématiques soulevées et quels ont été les résultats?
- Votre municipalité collabore-t-elle avec d'autres acteurs pour résoudre les problèmes de transport de personnes? Si oui, comment?
- Souhaitez-vous faire part de commentaires supplémentaires en lien avec les besoins ou enjeux rencontrés par vos citoyens ainsi que des suggestions spécifiques concernant l'amélioration du transport de personnes dans votre municipalité et la MRC Les Basques?

2. INVENTAIRE DE L'OFFRE

2.1 OFFRE EN TRANSPORT EXISTANTE DE LA MRC LES BASQUES

Transport collectif et adapté

Le transport collectif et adapté dans la MRC Les Basques relève de la compétence de la MRC des Basques depuis qu'elle a été déléguée par les municipalités en 2017. Ces deux services sont gérés conjointement par l'organisme l'Éveil des Basques, et sont intégrés en une seule entité opérationnelle. Utilisant une flotte de véhicules partagée, ces services respectent les mêmes créneaux horaires, soit de 8 h à 16 h 30 en semaine, et ils ne sont pas disponibles les fins de semaine et les jours fériés. Fonctionnant sur demande, ils offrent un service porte-à-porte permettant de joindre une diversité de municipalités de la MRC ainsi que la municipalité de Saint-Cyprien. Les réservations doivent être faites au moins 24 heures à l'avance.

Pour le transport adapté, les usagers doivent répondre aux conditions d'admissibilité (personnes handicapées présentant des limitations de mobilité justifiant l'utilisation d'un tel service). Une fois l'admissibilité confirmée, le transport adapté peut être utilisé pour tous les types de déplacements, y compris les loisirs. Les frais de déplacement sont établis à partir de 3,00 \$ par trajet.

Quant au Transport collectif des Basques et de Saint-Cyprien, les usagers doivent d'abord se procurer une carte de membre disponible au coût de 5,00 \$ par année. Ensuite, des frais de déplacement sont établis à partir de 3,50 \$ par trajet, variant selon la destination. Ce service utilise les places libres à bord du transport adapté pour les mettre à la disposition des membres. Les circuits et les horaires sont variables en fonction de la demande en transport adapté, mais une certaine flexibilité est maintenue pour accommoder les usagers du transport collectif.

Accompagnement-transport bénévole

L'accompagnement-transport bénévole est pris en charge par le Centre d'action bénévole (CAB) des Basques, dont la mission est de promouvoir l'action bénévole et de répondre à divers besoins du milieu par l'entremise de l'action bénévole sur l'ensemble du territoire de la MRC Les Basques, à l'exception de la municipalité de Saint-Guy. Dans le cadre de cette dernière mission, le CAB propose un service d'accompagnement-transport des personnes, sept jours sur sept. Les transports doivent être réservés 48 heures à l'avance, et les bénévoles sont dédommagés financièrement pour la distance parcourue, soit les coûts liés à l'essence et à l'usure du véhicule. Cette tarification kilométrique est notamment déterminée en fonction du prix moyen de l'essence vendue à la pompe, et révisée mensuellement. Les frais peuvent être à la charge de l'utilisateur ou être couverts par divers programmes gouvernementaux,

le tout en fonction du profil de ce dernier. En date du 31 mars 2022, 13 bénévoles assuraient les accompagnements-transports¹.

Deux types d'accompagnements-transports sont proposés par le CAB. Tout d'abord, il offre un service d'accompagnement-transport médical, qui permet de rejoindre les services de santé et les services sociaux tels que les médecins, les physiothérapeutes et les dentistes. Au cours de l'année 2022-2023, ce sont 176 personnes qui ont bénéficié de ce type d'accompagnement. Dans certains cas, en raison de la localisation éloignée de certains établissements de santé spécialisés, cet accompagnement peut impliquer des déplacements sur de très longues distances vers les grands centres urbains, comme Québec. Dans ces situations, le programme d'aide financière aux usagers pour les déplacements de 200 km et plus du CISSS du Bas-Saint-Laurent contribue au remboursement d'une partie des frais du bénévole et du client-usager². Le deuxième volet de l'accompagnement-transport est celui du transport social, qui permet de rejoindre les magasins et les établissements pour les besoins du quotidien tels que l'épicerie, les institutions financières et les pharmacies. Durant l'année 2022-2023, ce sont 17 personnes qui ont bénéficié de ce type d'accompagnement. Toutefois, la priorité est donnée aux rendez-vous médicaux en cas de conflit d'horaire.

Logis-Aide des Basques est une entreprise d'économie sociale en aide à domicile qui offre une gamme de services en priorité aux personnes en perte d'autonomie, aux personnes handicapées et aux personnes en difficulté temporaire. En 2020, un projet novateur de gériatrie sociale a été lancé et intégré à l'organisme Logis-Aide, grâce au soutien financier du ministère de la Santé et des Services sociaux ainsi que de la Fondation AGES. Ce projet vise à offrir un accompagnement médical aux personnes âgées, particulièrement à celles présentant de légères pertes cognitives, de l'anxiété face aux rendez-vous médicaux, et qui sont sans soutien familial. Dans le cadre de ce projet, les services d'accompagnement médical de la gériatrie sociale se déclinent en deux volets. Le premier consiste en un accompagnement dans le bureau du médecin, visant à fournir un soutien rassurant et pratique lors des consultations médicales. Le second volet offre un accompagnement vers le mode de transport le plus approprié. Dans ce dernier cas, les personnes assistées se voient présenter différentes options de transport et peuvent être accompagnées par une personne-ressource du projet. Tous ces services sont entièrement gratuits pour la clientèle de la gériatrie sociale³.

Transport scolaire

Le transport scolaire sur le territoire de la MRC Les Basques est sous la responsabilité du Centre de services scolaire du Fleuve-et-des-Lacs (CSSFL). Ce dernier dessert également la MRC du Témiscouata.

¹ Centre d'action bénévole, *Rapport annuel 2022-2023*, [En ligne], <https://www.actionbenevolebsl.org/sites/default/files/2023-07/rapport-annuel-2022-2023.pdf>.

² CISSS-BSL, *Programme d'aide financière aux usagers pour les déplacements de 200 km et plus*, [En ligne], <https://www.ciass-bsl.gouv.qc.ca/soins-services/soins-services-pour-tous/autres-services/programme-d-aide-financiere-aux-usagers-pour-les-deplacements-de-200-km-plus#:~:text=Le%20Programme%20d'aide%20financi%C3%A8re,non%20disponibles%20dans%20leur%20r%C3%A9gion>.

³ Laboratoire d'innovation en santé des aînés, *Accompagnement et transport médical*, [En ligne], https://geriatriesociale.org/wp-content/uploads/2022/10/OffreGS_AetT_Basques2022_Aout2022_VF.pdf.

Il couvre donc un territoire de 5 013,81 km², et il dessert un total de 3 315 élèves (jeunes) ainsi que de 6 369 clients (adultes)⁴.

Le CSSFL a la responsabilité d'organiser le transport des élèves pour les trajets réguliers et les activités complémentaires, soit « toute activité organisée par les écoles ou les centres au bénéfice des élèves jeunes ou adultes dont la responsabilité financière n'incombe pas au ministère de l'Éducation »⁵.

Il est également possible pour la population de la MRC Les Basques et pour la clientèle de l'Éducation aux adultes, de la Formation professionnelle ainsi que des Services aux entreprises d'utiliser les places disponibles dans les autobus scolaires du CSSFL pour leurs déplacements sur le territoire, et ce, sous certaines conditions. Les circuits accessibles sont ceux des parcours réguliers du transport scolaire et les places disponibles sont communiquées au préalable aux responsables du transport collectif. Les laissez-passer sont vendus au coût de 2,00 \$.

Transport interurbain

Deux services de transport interurbain sont disponibles sur le territoire, soit ceux qui sont offerts par Orléans Express et par VIA Rail Canada.

Orléans Express est une entreprise de transport interurbain de passagers par autocar, faisant partie de l'enseigne québécoise de l'entreprise privée Keolis. Elle opère sept lignes à travers toute la province de Québec. L'une de ces lignes, la 64, assure une liaison importante dans la région du Bas-Saint-Laurent, reliant Québec à Rimouski. Cette ligne dessert huit villes principales, à savoir Québec, Lévis, Montmagny, Saint-Jean-Port-Joli, La Pocatière, Rivière-du-Loup, Trois-Pistoles, et Rimouski. Au cours des dix dernières années, l'entreprise a significativement réduit le nombre de départs quotidiens ainsi que le nombre d'arrêts desservis. Actuellement, deux trajets desservent quotidiennement la ville de Trois-Pistoles. Le premier, en direction de Rivière-du-Loup, part du Petro-Canada à 8h50 pour arriver à 9h30, avec un coût de 21,22 \$. Le second trajet, en direction de Rimouski, quitte également le Petro-Canada à 17h55 pour arriver à 18h45, avec un tarif de 26,54 \$. Ainsi, il n'est pas possible de faire l'aller-retour vers Rimouski dans la même journée en raison des horaires proposés.

Quant à elle, VIA Rail Canada est une société d'État qui assure le transport ferroviaire de personnes à travers le Canada. Les services de VIA Rail desservent Trois-Pistoles dans le cadre de leur trajet Canada atlantique reliant Montréal à Halifax. Les arrêts ne sont effectués que sur demande, donc le train ne s'arrête à Trois-Pistoles que si des passagers ont réservé des billets pour cette destination. Un seul trajet en direction de l'est est disponible les vendredis, dimanches et mercredis, avec une arrivée à Trois-Pistoles à 1h45 en provenance de Rivière-du-Loup et un départ prévu à 1h48 en direction de Rimouski. Un seul trajet en direction de l'ouest est disponible les samedis, lundis et jeudis, avec une

⁴ CSSFL, *Rapport annuel de gestion 2022-2023*, [En ligne],

https://cssfl.gouv.qc.ca/media/attachments/2023/12/21/rapport_annuel_2022_2023_cssfl.pdf

⁵ CSSFL, *Politique n° 11 « Gestion du transport scolaire »*, [En ligne],

https://cssfl.gouv.qc.ca/images/pdf/Politique%20administratives/11_Gestion_transport_scolaire_2004_Annexe_2023_16143.pdf

arrivée à Trois-Pistoles à 3h01 en provenance de Rimouski et un départ prévu à 3h04 en direction de Rivière-du-Loup. Comme dans le secteur des transports interurbains, le transport ferroviaire de passagers est en réduction de services, accentuée par la pandémie de COVID-19.

Transport par taxi privé

À ce jour, aucun service de taxi n'a pris la relève pour répondre aux besoins de transport spontané depuis la cessation des activités du Taxi des Basques en juin 2020. Le propriétaire de l'entreprise a attribué cette fermeture à l'augmentation des frais fixes imposés aux propriétaires de taxis ainsi qu'à la concurrence croissante du « taxi au noir », ce qui a compromis la viabilité financière de l'entreprise. Depuis lors, aucun service de remplacement n'a été mis en place pour combler ce manque dans l'offre de transport local, bien qu'un service de taxi communautaire soit envisagé par le milieu et que des travaux en ce sens furent réalisés ces derniers mois pour évaluer la faisabilité d'un tel projet. Malgré les approches réalisées par les intervenants du milieu, aucun entrepreneur privé n'a choisi de développer ce service localement dans Les Basques.

Covoiturage

Différents outils de jumelage pour faciliter le covoiturage sont utilisés dans Les Basques.

Covoiturage Amigo Express est une plateforme de covoiturage desservant le Québec, le Canada et les États-Unis, rassemblant une communauté de 680 000 membres. Principalement reconnu pour son service interurbain, le système limite à un aller-retour par jour le nombre de trajets qu'un membre peut proposer, avec une limite totale de cinq trajets. Ce type de service est plutôt utilisé de façon sporadique pour des trajets longues distances. Une plateforme associée, Covoiturage Local, se concentre sur le covoiturage domicile-travail. Cependant, dans la région, il y a très peu d'utilisateurs qui proposent des trajets en tant que conducteurs. L'abonnement annuel à la plateforme Amigo Express est de 7,50 \$. Une contribution est demandée par le conducteur à ses passagers. Le cumul de ces contributions ne doit cependant pas dépasser le montant nécessaire pour couvrir les frais liés à l'utilisation du véhicule pour le trajet.

Par ailleurs, plusieurs groupes Facebook sont disponibles pour les citoyens des Basques pour proposer ou chercher des trajets de covoiturage. Le groupe *Covoiturage des Basques* compte plus de 800 membres et connaît une activité qui est relativement soutenue. De même, le groupe *Grand Cercle des Basques* rassemble plus de 5 000 membres. Bien que ce dernier ne soit pas exclusivement dédié au covoiturage, il représente tout de même un espace de partage et d'entraide où les membres peuvent également trouver des solutions de transport.

Service de traversier

Le traversier Trois-Pistoles–Les Escoumins, géré par la Compagnie de navigation des Basques (CNB), propose une liaison maritime reliant les deux rives du fleuve Saint-Laurent. Ce service est disponible de mai à la mi-octobre. Le nombre de traversées varie en fonction de la saison, avec une augmentation pendant la période estivale. Généralement, entre un et trois départs sont disponibles dans chaque direction quotidiennement. Les usagers doivent s'acquitter d'un tarif pour bénéficier de ce service. Le prix de la traversée pour chaque passager est de 25,75 \$. Des frais supplémentaires sont également exigés pour le transport de véhicules (bicyclette, automobile, camionnette, véhicule récréatif et autres).

Réseau cyclable et sentiers

La Route verte 1, également connue sous le nom de *Littoral Basques*, s'étend sur 55 km à travers la MRC Les Basques. Son parcours alterne entre des pistes cyclables en site propre et des chaussées désignées permettant le partage de la route. Un certain balisage du réseau et un entretien quotidien sont effectués tout au long de l'itinéraire pour assurer la sécurité des cyclistes qui l'emprunte. De plus, le territoire de la MRC est également parcouru par deux axes du Sentier National, un réseau panquébécois de sentiers aménagés pour faciliter la randonnée pédestre longue distance en nature, soit son axe nord, qui longe les rivières Trois-Pistoles et Sénéscoupé, et son axe est-ouest, qui longe le littoral Basques, cohabitant ainsi avec l'itinéraire du réseau cyclable de la Route verte 1.

2.2 OFFRE RÉGIONALE EN TRANSPORT EXISTANTE ET PROJETÉE

Transport collectif et adapté des autres MRC de la région

Des services de transport collectif et adapté existent un peu partout dans la région. En effet, les huit MRC du territoire, ainsi que la Ville de Rimouski disposent de leur propre service en la matière.

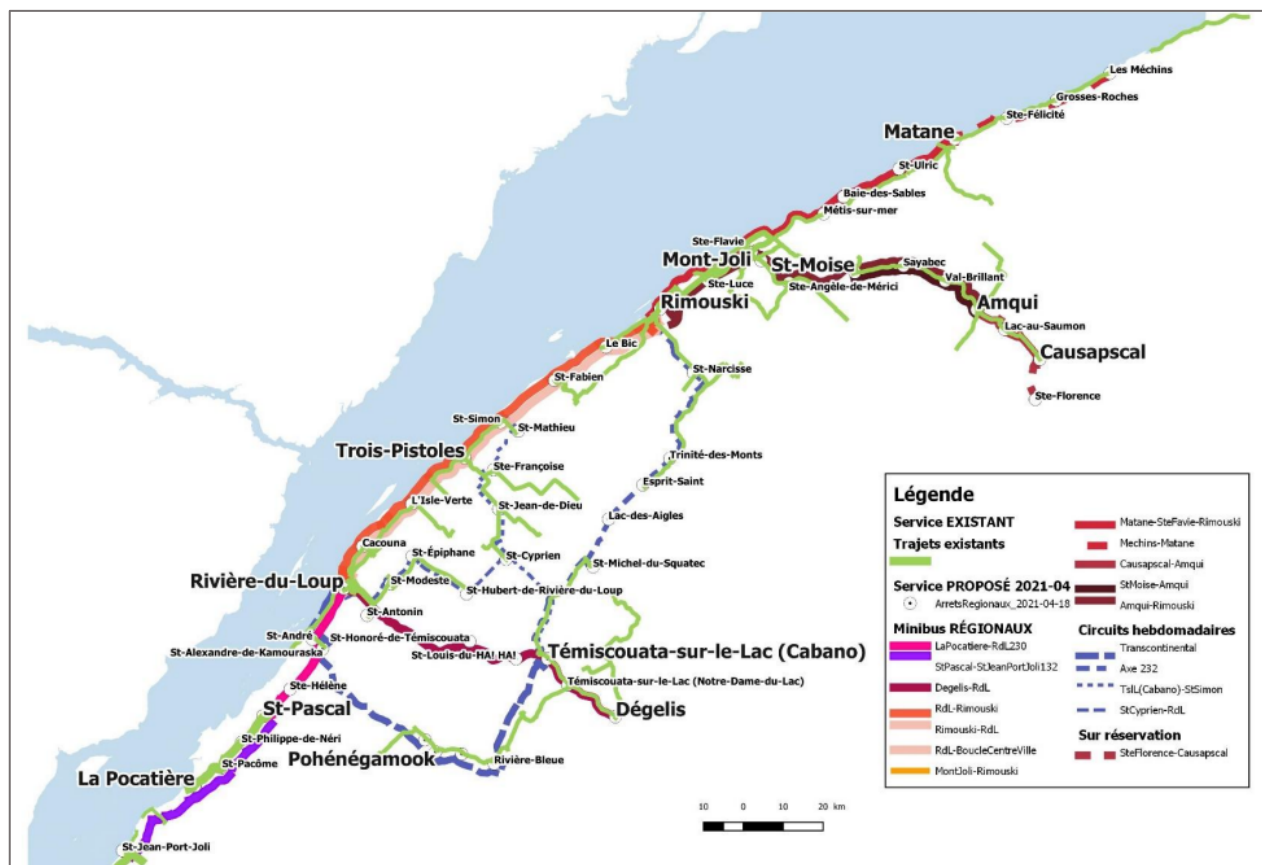
Tableau 1. Cartographie des services de transport collectif et adapté existants

MRC	Transporteur(s)	Sur réservation
MRC Les Basques	L'Éveil des Basques	Oui
MRC de Kamouraska	Trans-apte Inc.	Oui
MRC de La Matanie	MRC de La Matanie	Oui
MRC de La Matapédia	La Caravelle	Oui
MRC de La Mitis	TAC de La Mitis	Oui
MRC de Rimouski-Neigette	Société des transports de Rimouski (uniquement pour Rimouski)	Non
	Transport collectif rural de la MRC de Rimouski-Neigette	Oui
	Transport adapté	Oui
MRC de Rivière-du-Loup	Transport Vas-y Inc.	Oui
MRC de Témiscouata	Roulami	Oui

Réseau projeté de la RTBSL

Depuis près de 10 ans, différents acteurs de la région sont en mouvement pour améliorer les services de transport collectif sur le territoire, entre autres, en réaction aux importantes coupures qui ont été réalisées par l'entreprise Orléans Express en 2014 et 2015, ayant fait passer le nombre de villes étant desservies par le service dans la région de 40 à 15. Deux études ont alors pu être menées à cet égard, dont la plus récente, celle du CREBSL, menée dans le cadre de son projet *Mobilités & Territoires* et qui a permis de mettre en lumière le projet de RTBSL aujourd'hui en développement (voir la carte ci-bas).

Figure 2. Desserte régionale prévue



Source : CREBSL, 2021 (*Mobilités & Territoires*)

* Il est à noter que la MRC du Kamouraska s'est, depuis, retirée du projet de desserte régionale.

La RTBSL s'appuie sur trois éléments phares :

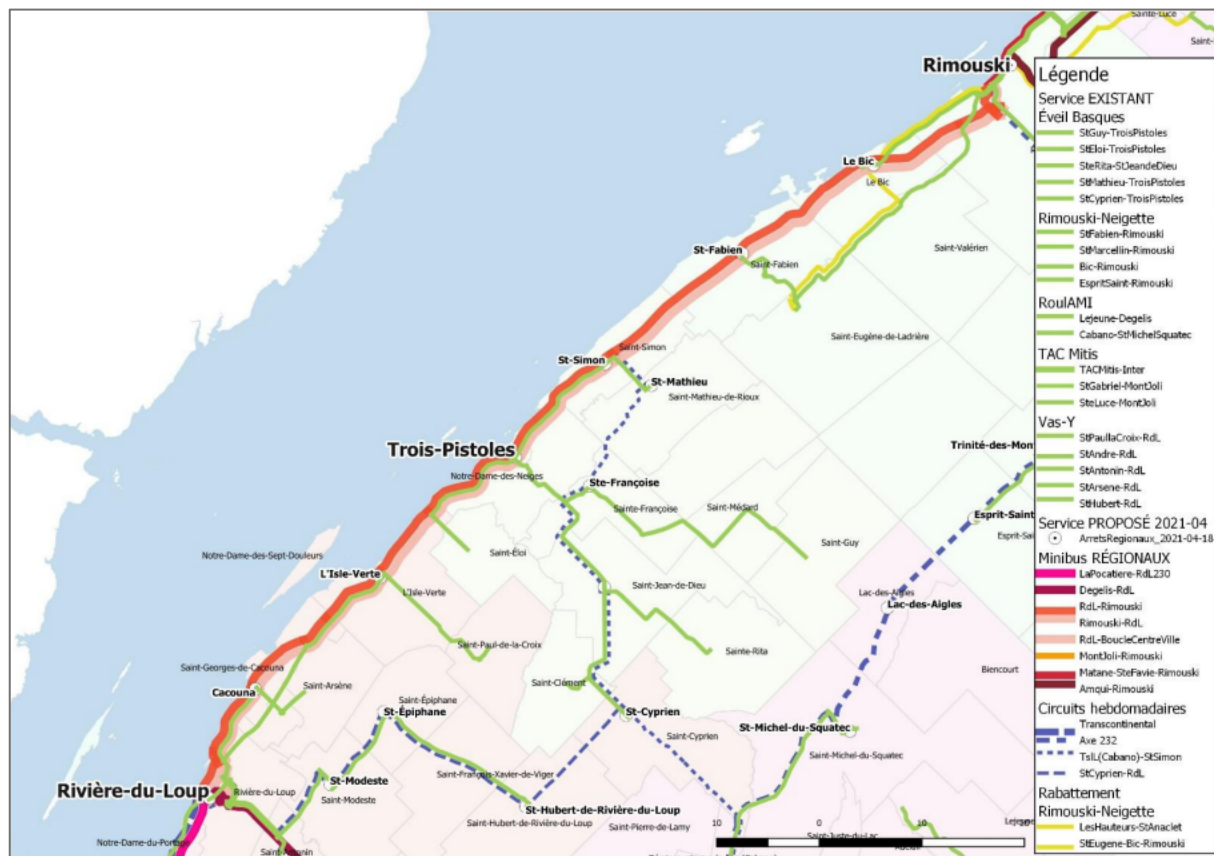
- La création d'un réseau régional de circuits inter-MRC, en collaboration avec les transporteurs locaux, qui fonctionnerait tous les jours de la semaine, qui emprunterait des itinéraires fixes, et ce, sans nécessiter de réservation préalable, et qui serait conçu pour relier les divers pôles régionaux (santé, éducation et services), ainsi que les terminus de transport interurbain, le tout

permettant de connecter efficacement les milieux avec Rimouski, Rivière-du-Loup, et d'autres municipalités plus centrales des MRC;

- Le maintien et le renforcement du transport local, ce dernier restant sous la responsabilité des transporteurs des MRC et de la Ville de Rimouski, le tout en complémentarité avec le nouveau service régional projeté;
- L'amélioration de l'accessibilité des services en milieu rural, par le redéploiement graduel des services actuels en dehors de la Route 132, et par le développement et la mise en place d'une plateforme de covoiturage régionale, intégrée aux autres services et accompagnée de divers incitatifs pour en encourager l'usage.

Dans le cadre du rapport du projet *Mobilités & Territoires*, des projections ont été réalisées en ce qui a trait à la desserte potentielle au sein du territoire de la MRC Les Basques.

Figure 3. Desserte projetée pour la MRC Les Basques



Source : CREBSL, 2021 (*Mobilités & Territoires*)

* Il est à noter que ces trajets ne sont pas définitifs, d'après des discussions que l'équipe de Mobili-T a eues avec les personnes concernées par le développement de la RTBSL.

Cette proposition, qui a fait l'objet d'une présentation au conseil des maires le 27 janvier 2021, s'est attachée à prendre en considération trois priorités de desserte établies en fonction des besoins ayant été exprimés par les différents partenaires du projet, dont la MRC. Ces priorités sont les suivantes :

- Adaptation des services à une population qui est en vieillissement;
- Création et mise en place d'un service de transport collectif structurant sur la Route 132;
- Assurer l'accès à au moins un service de mobilité, et ce, au sein de chacune des municipalités du territoire.

Cette proposition inclut un circuit de minibus (potentiellement électrique) reliant Rivière-du-Loup ainsi que Rimouski via la route 132, avec plusieurs départs quotidiens et des arrêts limités, le tout de sorte à connecter les pôles de santé et d'éducation, et les autres options de transport. Elle intègre aussi une coordination très étroite avec L'Éveil des Basques pour adapter les horaires et les trajets aux besoins locaux, ainsi qu'un élargissement des services dans les zones rurales grâce à une plateforme régionale de covoiturage incitative et à un redéploiement progressif des services locaux dans les zones rurales. Cette proposition vise à maintenir et à renforcer la mobilité des résidents, particulièrement les aînés, tout en favorisant l'attractivité régionale et la transition vers des solutions de transport durables.

3. SONDAGES

Les deux (2) sondages diffusés en ligne du 12 juin au 8 novembre 2023, l'un à la population et l'autre aux employeurs, ont permis de rejoindre respectivement 246 et 22 répondants, assurant ainsi une bonne représentativité des différents groupes ciblés par cet outil. L'identification des publics cibles a été réalisée de la façon suivante.

Le nombre de répondants associé à chacun des publics cibles est identifié au sein de chacun des tableaux d'analyse à l'aide d'une mention « $n =$ ». Il est toutefois important de noter que le nombre de répondants total peut varier, d'un tableau à l'autre, et ce, pour un même public cible, puisque les répondants ne sont pas nécessairement appelés à répondre à toutes les questions du sondage : une réponse n'est exigée qu'à celles qui s'appliquent à leur situation. Par exemple, une personne retraitée n'a pas été interrogée sur la fréquence de ses déplacements domicile-travail ou sur la localisation de son lieu de travail. Par ailleurs, le nombre de répondants peut aussi varier en raison d'abandons en cours de route de la complétion du sondage traité. Dans ce cas de figure, leurs réponses ont été conservées aux questions et thématiques précédentes.

3.1 SONDAGE À LA POPULATION GÉNÉRALE

Profil des répondants

Le sondage général a permis de rejoindre des répondants au sein de toutes les municipalités des Basques, à l'exception de celle de Saint-Guy. 63,4 % des répondants habitent Trois-Pistoles ou Notre-Dame-des-Neiges (*Tableau 2*). Plus précisément, 57,3 % des répondants résident au cœur de leur municipalité et 21,2 % sont à plus de trois kilomètres du centre de leur municipalité.

Tableau 2. Dans quelle municipalité habitez-vous?

	Population (n = 246)
Notre-Dame-des-Neiges	23,2 %
Saint-Clément	2,8 %
Saint-Éloi	2,4 %
Saint-Guy	-
Saint-Jean-de-Dieu	10,6 %
Saint-Mathieu-de-Rioux	7,3 %
Saint-Médard	0,4 %
Saint-Simon-de-Rimouski	2,8 %
Sainte-Françoise	4,1 %
Sainte-Rita	1,2 %
Trois-Pistoles	40,2 %
Autre	4,9 %

Autrement, 73,4 % des répondants sont des femmes.

La tranche d'âge la plus représentée est celle de 35 à 44 ans, avec un quart des répondants. Les autres groupes, à l'exception de celui des 24 ans et moins, bénéficient tout de même d'une bonne représentativité.

Par ailleurs, le niveau de scolarité de 71,2 % des répondants correspond à celui des études collégiales et universitaires (*Tableau 3*).

Tableau 3. Quel est le plus haut niveau de scolarité que vous avez complété?

	Population (n = 184)
Primaire	0,5 %
Secondaire	17,4 %
Diplôme d'études professionnelles (DEP)	9,2 %
Collégial (DEC, AEC)	26,6 %
Universitaire de 1er cycle (baccalauréat, certificat)	30,4 %
Universitaire de 2e cycle (maîtrise, DESS)	12,0 %
Universitaire de 3e cycle (doctorat)	2,2 %
Je préfère ne pas répondre	1,6 %

La tranche de revenus nets par ménage la plus représentée est celle de 90 000 \$ et plus (*Tableau 4*). Toutefois, les autres choix de réponses talonnent de peu. De façon notoire, les ménages gagnant moins de 25 000 \$ par année représentent 14,7 % des répondants.

Tableau 4. Dans quelle catégorie se situe le revenu net de votre ménage?

	Population (n = 184)
Moins de 25 000\$	14,7 %
25 000\$ à 34 999\$	9,8 %
35 000\$ à 49 999\$	13,6 %
50 000\$ à 69 999\$	16,3 %
70 000\$ à 89 999\$	13,0 %
90 000\$ et plus	18,5 %
Je préfère ne pas répondre	14,1 %

28,8 % des répondants ont mentionné être le seul occupant de leur ménage, un chiffre montant à 35,3 % pour ceux spécifiant être deux à partager leur ménage (*Tableau 5*).

Tableau 5. Combien de personnes composent votre ménage?

	Population (n = 184)
1	28,8 %
2	35,3 %
3	14,1 %
4	14,7 %
5	3,8 %
6 et plus	3,3 %

De ceux déclarant détenir un permis de conduire valide (92,3 %), 91,8 % affirment posséder un véhicule. Parmi eux, 62,9 % possèdent une voiture et 37,1 % possèdent un camion léger. En ce qui concerne le type de motorisation, 92,9 % des véhicules fonctionnent à l'essence ou au diesel.

80,4 % des répondants mentionnent que leur ménage compte un ou deux véhicules, alors que seulement 5,4 % des répondants n'en possèdent pas (*Tableau 6*).

Tableau 6. Combien de véhicules possède votre ménage?

	Population (n = 184)
Aucun	5,4 %
1	42,4 %
2	38,0 %
3	7,1 %
4	6,5 %
5 et plus	0,5 %

17,4 % des répondants consacrent plus de 20,0 % du revenu de leur ménage aux transports. Plus du quart des répondants ont répondu ne pas savoir ce montant (*Tableau 7*).

Tableau 7. Quelle proportion du revenu de votre ménage est consacrée annuellement aux transports?

	Population (n = 184)
0%	0,0 %
Entre 0 et 5%	12,5 %
Entre 5 et 10%	21,7 %
Entre 10 et 20%	19,0 %
Entre 20 et 30%	12,0 %
Plus de 30%	5,4 %
Je ne sais pas	26,1 %
Je préfère ne pas répondre	3,3 %

Les répondants au sondage occupent principalement un poste à temps plein (45,3%) ou sont à la retraite (26,9%) (*Tableau 8*).

Tableau 8. Actuellement, quelle est votre occupation principale?

	Population (n = 234)
À la maison (sans emploi et n'en cherche pas)	3,8 %
À la recherche d'un emploi	2,1 %
À la retraite	26,9 %
Aux études	0,9 %
Travailleur à temps plein (30 heures et plus par semaine)	45,3 %
Travailleur à temps partiel (moins de 30 heures par semaine)	12,8 %
Travailleur saisonnier (30 heures et plus par semaine restreintes à une période précise de l'année)	2,1 %
Autre	6,0 %

Caractéristiques des déplacements domicile-travail/études

La fréquence de déplacement des répondants ayant indiqué occuper un emploi (temps plein ou temps partiel) ou être aux études se concentre majoritairement entre quatre et cinq jours par semaine (respectivement 23,1 % et 43,4 % des répondants) (*Tableau 9*).

Tableau 9. En temps normal, à quelle fréquence avez-vous à vous déplacer sur votre lieu de travail ou d'études?

	Population (n = 143)
Jamais (télétravail ou cours à distance)	4,9 %
Moins de 1 jours par semaine	0,7 %
1 jour par semaine	2,8 %
2 jours par semaine	7,0 %
3 jours par semaine	11,2 %
4 jours par semaine	23,1 %
5 jours par semaine	43,4 %
6 jours par semaine	1,4 %
7 jours par semaine	5,6 %

Généralement, ces travailleurs et ces étudiants effectuent plusieurs arrêts dans le cadre de leurs déplacements vers leur lieu de travail ou d'études. Les arrêts qui ont été identifiés le plus fréquemment par ces répondants sont ceux des besoins de base (83,9 %), qui incluent, entre autres, l'épicerie et la pharmacie, et ceux des autres commerces et services (54,5 %), dont la restauration et les stations-service (*Tableau 10*).

Tableau 10. Lors de vos déplacements domicile-travail/études, quels sont les autres arrêts fréquents que vous faites lors de vos déplacements?

	Population (n = 143)
Service de santé	25,9 %
Sports et loisirs	29,4 %
Enfants (école et garderie)	28,0 %
Besoins de base (épicerie et pharmacie)	83,9 %
Activités communautaires	20,3 %
Covoiturage	3,5 %
Autres commerces et services (restauration, essence, etc.)	54,5 %
Autre	2,8 %

* Note : Les répondants étaient appelés à sélectionner tous les choix s'appliquant à leur situation. Par conséquent, les proportions sont sur le nombre total de répondants et non pas de réponses, donc le total est de plus de 100 %.

Ces déplacements domicile-travail/études se font majoritairement à l'intérieur même de la MRC Les Basques (83,2 %), et plus marginalement, vers la MRC de Rivière-du-Loup (8,4%) (Tableau 11).

Tableau 11. Où est situé votre lieu de travail ou d'études?

	Population (n = 143)
Dans la MRC Les Basques	83,2 %
Dans la MRC de La Matanie	0,0 %
Dans la MRC de La Mitis	0,0 %
Dans la MRC de La Matapédia	0,0 %
Dans la MRC de Rimouski-Neigette	2,8 %
Dans la MRC de Rivière-du-Loup	8,4 %
Dans la MRC de Témiscouata	0,7 %
Dans la MRC de Kamouraska	1,4 %
Dans la région de Chaudière-Appalaches	0,7 %
Dans la région de la Gaspésie	0,0 %
Autre	2,8 %

Caractéristiques des déplacements en dehors du travail/études

Les répondants au sondage, tous profils confondus, effectuent plusieurs déplacements réguliers en lien avec des motifs autres que les études ou le travail. Parmi ceux plus fréquemment identifiés se trouvent les besoins de base (76,4 %), dont font partie l'épicerie et la pharmacie, les autres commerces et services (52,8 %), incluant la restauration et les stations-service, et les services de santé (50,0 %) (Tableau 12).

Tableau 12. En dehors des trajets domicile-travail/études, pour quels motifs effectuez-vous régulièrement des déplacements?

	Population (n = 246)
Service de santé	50,0 %
Sports et loisirs	48,0 %
Enfants (école et garderie)	14,2 %
Besoins de base (épicerie et pharmacie)	76,4 %
Activités communautaires	39,0 %
Covoiturage	8,1 %
Autres commerces et services (restauration, essence, etc.)	52,8 %
Autre	2,8 %

* Note : Les proportions sont sur le nombre total de répondants et non pas de réponses, donc le total est de plus de 100 %.

Ces déplacements se font majoritairement à Trois-Pistoles (87,8 %), et à l'extérieur de la MRC, soit à Rivière-du-Loup (56,1 %) et Rimouski (44,3 %) (Tableau 13).

Tableau 13. Où sont situés les institutions et services fréquentés en dehors des trajets domicile-travail/études?

	Population (n = 246)
Notre-Dame-des-Neiges	22,4 %
Saint-Clément	5,3 %
Saint-Éloi	2,0 %
Saint-Guy	0,4 %
Saint-Jean-de-Dieu	12,6 %
Saint-Mathieu-de-Rioux	11,0 %
Saint-Médard	0,8 %
Saint-Simon-de-Rimouski	5,3 %
Sainte-Françoise	2,8 %
Sainte-Rita	0,8 %
Trois-Pistoles	87,8 %
L'Isle-Verte	6,1 %
Saint-Cyprien	5,3 %
Saint-Fabien	5,3 %
Rimouski	44,3 %
Rivière-du-Loup	56,1 %
Autre	4,1 %

* Note : Les proportions sont sur le nombre total de répondants et non pas de réponses, donc le total est de plus de 100 %.

Mode de déplacement

Le mode de déplacement principal utilisé par les répondants au sondage destiné à la population générale des Basques est l'automobile (83,1 %). La marche ou la course à pied se place loin en deuxième avec seulement 6,3 % des répondants (*Tableau 14*).

Tableau 14. Quel est votre mode de déplacement principal?

	Population (n = 237)
Automobile	83,1 %
Autobus scolaire	0,4 %
Covoiturage (conducteur et/ou passager)	2,5 %
Marche ou course à pied	6,3 %
Quadriporteur ou triporteur	0,4 %
Transport par autobus	1,7 %
Transport adapté	1,7 %
Vélo	3,4 %
Autre	0,4 %

Une proportion relativement importante des répondants de la population générale et des visiteurs n'utilise aucun autre mode (37,6 %). Les déplacements par la marche et le vélo sont les modes occasionnels les plus utilisés par les répondants du sondage (respectivement 31,6% et 27%) (*Tableau 15*).

Tableau 15. Quels sont les autres modes de déplacement que vous utilisez à l'occasion?

	Population (n = 237)
Je n'utilise aucun autre mode	37,6 %
Automobile	8,4 %
Autobus scolaire	0,4 %
Covoiturage (conducteur et/ou passager)	22,4 %
Marche ou course à pied	31,6 %
Quadriporteur ou triporteur	0,4 %
Transport par autobus	2,1 %
Transport adapté	2,1 %
Vélo	27,0 %
Autre	0,4 %

* Note : Les proportions sont sur le nombre total de répondants et non pas de réponses, donc le total est de plus de 100 %.

Transports actifs

Dans le cadre du présent document, les déplacements actifs (ou modes de transport actifs) réfèrent aux déplacements réalisés en utilisant sa propre énergie pour se rendre d'un endroit à l'autre. Ils font essentiellement référence aux déplacements à pied, à vélo ou à l'aide de tout autre mode nécessitant l'usage de sa propre énergie.

À cet égard, la marche et le vélo sont les modes de transport actifs les plus populaires chez les répondants (respectivement 69,3 % et 33,8 %) (Tableau 16).

Tableau 16. Quel(s) mode(s) de transport actif(s) utilisez-vous?

	Population (n = 172)
Course à pied	5,3 %
Marche	69,3 %
Patins à roues alignées	2,2 %
Skateboard (ou longboard, etc.)	0,4 %
Trottinette	0,9 %
Trottinette électrique	1,3 %
Vélo	33,8 %
Vélo électrique	4,0 %
Je ne me déplace pas en transport actif	24,9 %
Autre	0,4 %

* Note : Les proportions sont sur le nombre total de répondants et non pas de réponses, donc le total est de plus de 100 %.

Les répondants se sont également prononcés sur la quantité et la qualité des infrastructures supportant le transport actif au sein de leur municipalité. La quantité d'infrastructures est davantage jugée insuffisante, particulièrement en période hivernale (58,1 %) (Figure 2), tandis que leur qualité est majoritairement appréciée en été (60,0 %), mais jugée inacceptable en hiver (47,0 %) (Figure 3).

Figure 4. Comment évaluez-vous la quantité d'infrastructures pour les déplacements actifs (ex. : trottoirs, pistes cyclables, éclairage, mobilier urbain, etc.) dans votre municipalité?

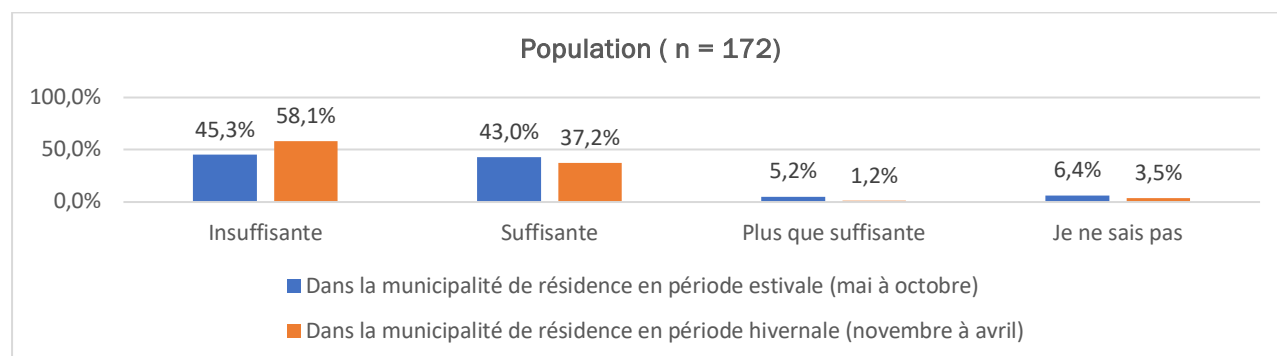
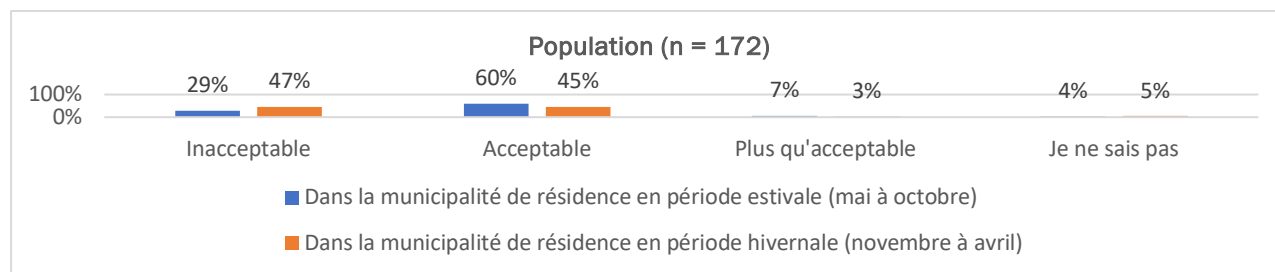


Figure 5. Comment évaluez-vous la qualité des infrastructures pour les déplacements actifs (ex. : trottoirs, pistes cyclables, éclairage, mobilier urbain, etc.) dans votre municipalité?



Les éléments qui ont été sélectionnés le plus souvent comme modifications devant être apportées en priorité pour encourager l'utilisation des transports actifs sont l'élargissement ou l'ajout de trottoirs (37,3 %), un meilleur entretien des trottoirs et des sentiers (36,9 %) et l'ajout de bandes cyclables et de chaussées désignées pour les cyclistes en bordure de rue (32,9 %) (Tableau 17).

Tableau 17. À votre avis, quelles modifications devraient être apportées en priorité pour vous amener à considérer effectuer vos déplacements de façon active (marche, vélo, etc.)?

	Population (n = 225)
Plus de traverses piétonnes sécurisées (ex. : feu piéton, traverse surélevée, etc.)	20,9 %
Meilleur respect de la priorité des piétons aux intersections	28,0 %
Plus de mesures d'atténuation de la circulation (ex. : dos d'âne, réduction de la vitesse permise, etc.)	24,4 %
Élargissement ou ajout de trottoirs	37,3 %
Meilleur entretien des trottoirs et des sentiers (ex. : état du revêtement, déneigement, etc.)	36,9 %
Meilleure accessibilité universelle (ex. : mobilité réduite, etc.)	14,2 %
Plus de bandes cyclables et de chaussées désignées pour les cyclistes en bordure de rue	32,9 %
Plus de pistes cyclables en site propre	16,9 %
Meilleure connectivité du réseau cyclable	13,3 %
Amélioration de la visibilité des cyclistes aux intersections	5,8 %
Amélioration des stationnements pour vélos sur rue (ex. : nombre de supports, localisation, etc.)	6,2 %
Déneigement du réseau cyclable	4,9 %
Meilleure identification des parcours actifs (ex. : panneaux, marquage au sol, etc.)	7,1 %
Plus de mobilier urbain et d'éclairage (ex. : abris, bancs, fontaines à boire, lampadaires, etc.)	19,6 %
Augmentation de la végétation en bordure de rue (ex. : arbres, arbustes, bacs à fleurs, etc.)	9,8 %
Je n'ai pas d'avis sur cette question	15,1 %
Autre	6,7 %

* Note : Les proportions sont sur le nombre total de répondants et non pas de réponses, donc le total est de plus de 100 %.

Accessibilité universelle

L'accessibilité universelle est une façon de concevoir les aménagements de sorte qu'ils soient sans obstacle pour toutes les clientèles (ex. : personnes à mobilité réduite, malentendantes, malvoyantes, âgées ou immigrantes, familles ayant de jeunes enfants, etc.).

14,0 % des répondants ont indiqué avoir une condition physique qui rend plus difficiles leurs déplacements. Parmi eux, près de la moitié connaît peu ou pas le réseau de transport adapté (Tableau 18).

Tableau 18. Quel est votre niveau de connaissance du réseau de transport adapté sur le territoire de la MRC Les Basques?

	Population (n = 31)
0 à 3	45,0 %
4 à 7	29,0 %
8 à 10	26,0 %

Plus de la moitié des répondants usagers ayant une limitation fait usage du service de transport adapté. La fréquence d'utilisation de ces services est toutefois variable. 23,0 % des répondants avec une condition physique l'utilisent moins d'une fois par mois. À l'opposé, 19,0 % d'entre eux l'utilisent chaque semaine (Tableau 19).

Tableau 19. Quel est votre degré de recours au réseau de transport adapté disponible sur le territoire de la MRC Les Basques?

	Population (n = 31)
Jamais	39,0 %
Moins d'une fois par mois	23,0 %
1 à 3 fois par mois	19,0 %
1 à 3 fois par semaine	16,0 %
4 fois par semaine et plus	3,0 %

Les répondants ont indiqué rencontrer des freins à l'utilisation du transport adapté, bien qu'aucun obstacle spécifique ne se démarque clairement. 16,0 % ont mentionné ne pas avoir besoin du service de transport adapté et 13,0 % ont indiqué que les conditions d'utilisation du service sont trop rigides (Tableau 20).

Tableau 20. Quels sont les principaux freins rencontrés à l'utilisation du transport adapté dans vos déplacements?

	Population (n = 31)
Un proche m'accompagne dans mes déplacements	10,0 %
Un proche effectue mes courses à ma place	7,0 %
Je ne réponds pas aux critères d'admissibilité pour y avoir droit	7,0 %
Prix ne semblent pas avantageux (trop élevés)	6,0 %
Conditions d'utilisation trop rigides (ex. : formulaire d'inscription, réservations à l'avance)	13,0 %
Horaire en semaine ne convient pas à mes besoins	9,0 %
Manque de confort dans l'autobus (ex. : places assises)	7,0 %
Temps de déplacement trop longs	3,0 %
Municipalité de résidence non desservie	1,0 %
Municipalité de destination non desservie	4,0 %
Difficulté à trouver des informations sur le transport adapté (ex. : horaires, réservations, etc.)	9,0 %
Je n'ai pas besoin du transport adapté	16,0 %
Autre	4,0 %

* Note : Les proportions sont sur le nombre total de répondants et non pas de réponses, donc le total est de plus de 100 %.

Les répondants ayant complété cette section du sondage étaient invités à laisser des commentaires ou suggestions concernant les déplacements des personnes avec limitations physiques. Trois répondants ont insisté sur une amélioration des aménagements pour transport actif (bancs, traverses piétonnes, éclairage, trottoirs larges). La réduction des coûts en transport collectif intra et inter-MRC a été mentionnée par deux répondants, tout comme une plus grande flexibilité du transport collectif en termes d'horaires et de réservation.

Transport collectif

Le transport collectif fait référence à l'ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes (taxi, autobus, train, transport bénévole, etc.).

Les services de transport collectif sont connus à divers degrés par les répondants au sondage. Une majorité des répondants (82,0 %) sont familiers avec le service de Transport adapté des Basques et le traversier Trois-Pistoles – Les Escoumins. Il est à noter qu'à l'inverse, le service de transport collectif de l'Éveil des Basques demeure le plus méconnu d'entre tous (42,0 %) (Tableau 21).

Tableau 21. Quels services de transport disponibles sur le territoire de la MRC Les Basques connaissez-vous?

	Population (n = 206)
Transport adapté (Transport adapté des Basques)	82,0 %
Transport collectif (Transport collectif des Basques et Saint-Cyprien)	42,0 %
Transport interurbain (Orléans Express)	74,0 %
Transport bénévole (Centre d'action bénévole des Basques)	56,0 %
Traversier Trois-Pistoles - Les Escoumins (Compagnie de navigation des Basques)	82,0 %
Train VIA Rail à la gare de Trois-Pistoles (sur demande)	52,0 %
Aucun	3,0 %
Autre	1,0 %

* Note : Les répondants étaient appelés à sélectionner jusqu'à cinq options. Par conséquent, les proportions sont sur le nombre total de répondants et non pas de réponses, donc le total est de plus de 100 %.

Par ailleurs, la fréquence d'utilisation des différents services de transport disponibles sur le territoire des Basques est sensiblement la même. La plupart des répondants (avoisinant en moyenne 86,0 %) n'utilise jamais les services disponibles. 5,5 % des répondants, en moyenne, les utilisent au moins une fois par mois (Tableau 22).

Tableau 22. À quelle fréquence avez-vous déjà utilisé, utilisez-vous ou prévoyez-vous utiliser les services de transport disponibles sur le territoire de la MRC Les Basques suivants?

(n = 206)	Jamais	Moins de 1 fois par mois	1 à 3 fois par mois	1 à 3 fois par semaine	4 fois et plus par semaine
Transport adapté (Transport adapté des Basques)	85,9 %	8,7 %	2,9 %	1,9 %	0,5 %
Transport collectif (Transport collectif des Basques et Saint-Cyprien)	86,8 %	8,8 %	2,9 %	2,0 %	1,5 %
Transport interurbain (Orléans Express)	87,6 %	8,9 %	3,0 %	2,0 %	0,0 %
Transport bénévole (Centre d'action bénévole des Basques)	86,8 %	8,8 %	2,9 %	2,0 %	0,5 %
Traversier Trois-Pistoles - Les Escoumins (Compagnie de navigation des Basques)	86,3 %	8,8 %	2,9 %	2,0 %	0,0 %
Train VIA Rail à la gare de Trois-Pistoles (sur demande)	87,6 %	8,9 %	3,0 %	2,0 %	0,0 %

Les motifs actuels ou potentiels d'utilisation des services de transport les plus populaires chez les répondants sont ceux de l'accès à des services de santé (39,2 %) ou encore des activités communautaires (27,7 %) et des sports et loisirs (25,2%) (Tableau 23).

Tableau 23. Pour quelles raisons avez-vous déjà utilisé, utilisez-vous ou prévoyez-vous utiliser les services de transport adapté ou collectif disponibles sur le territoire de la MRC Les Basques?

	Population (n = 206)
Activités communautaires	27,7 %
Activités culturelles	20,4 %
Camps de jour municipaux	1,5 %
Commodités (épicerie, banque/caisse, etc.)	22,8 %
Services de santé	39,8 %
Services professionnels (comptabilité, communautaire, employabilité)	7,3 %
Pour me rendre au travail ou à l'école	12,6 %
Sports et loisirs	25,2 %
Autre	19,4 %

* Note : Les proportions sont sur le nombre total de répondants et non pas de réponses, donc le total est de plus de 100 %.

Les horaires inadaptés (fréquence, moment) sont le frein principal identifié par les répondants (35,4 %), suivi de près par une absence du besoin d'utiliser le transport collectif pour leurs déplacements (35,0 %). La difficulté à trouver de l'information sur le transport collectif a également été identifiée par 21,8 % des répondants (Tableau 24).

Tableau 24. Quels sont vos principaux freins à l'utilisation du transport collectif?

	Population (n = 206)
Horaires ne conviennent pas (ex. : fréquence, moment)	35,4 %
Trop de correspondances (transferts) à effectuer	3,9 %
Manque de connectivité avec les autres réseaux de transport collectif de la région	12,6 %
Prix ne semblent pas avantageux (trop élevés)	10,2 %
Manque de confort aux arrêts (ex. : présence d'un abribus, chauffage)	4,9 %
Manque de confort dans l'autobus (ex. : places assises)	3,4 %
Temps de déplacement trop longs	12,6 %
Lieux de départ non accessibles en période hivernale (ex. : trottoirs et chaussées non déneigées)	5,3 %
Lieux de départ non accessibles en période estivale (ex. : marche, vélo)	3,4 %
Municipalité de résidence non desservie	13,1 %
Municipalité de destination non desservie	8,7 %
Difficulté à trouver des informations sur le transport collectif (ex. : horaires, réservations, etc.)	21,8 %
Obligations familiales (ex. : enfant, proche aidant, etc.)	9,2 %
Je n'ai pas besoin du transport collectif pour mes déplacements	35,0 %
Je n'ai pas d'avis sur cette question	18,9 %
Autre	6,3 %

* Note : Les proportions sont sur le nombre total de répondants et non pas de réponses, donc le total est de plus de 100 %.

L'augmentation de la fréquence des trajets (33,0 %) et la mise en place d'un service de transport sans réservation (24,8 %) sont les modifications nommées en priorité pour encourager l'utilisation du transport collectif (Tableau 25). De façon notoire, un accès simplifié aux horaires et informations relatives au transport collectif arrive au troisième rang (22,3 %).

Tableau 25. À votre avis, quelles modifications devraient être apportées en priorité pour améliorer votre expérience ou pour vous amener à considérer effectuer vos déplacements en transport adapté ou collectif dans la MRC Les Basques?

	Population (n = 206)
Augmentation de la fréquence des trajets	33,0 %
Trajets plus rapides pour se rendre à destination	14,6 %
Trajets directs, sans correspondance	10,2 %
Diminution des tarifs	14,1 %
Meilleur respect des horaires de passage	6,3 %
Harmonisation des services avec les autres réseaux de transport collectif de la région	17,5 %
Stationnement incitatif pour le transport collectif pour y laisser son véhicule ou son vélo	6,3 %
Diminution de la distance à parcourir pour se rendre à un arrêt d'autobus	4,9 %
Amélioration des conditions d'attente (ex. : bancs, abribus, information sur le temps de passage, etc.)	8,3 %
Application mobile qui permet de suivre l'autobus	11,7 %
Support à vélos sur l'autobus	9,7 %
Meilleur confort (incluant Wi-Fi) dans l'autobus	3,4 %
Meilleure promotion de l'offre en transport collectif	18,0 %
Horaires et informations simplifiées et accessibles sur le transport collectif	22,3 %
Système de réservation simplifié (site web ou application) et disponible 7 jours sur 7	16,5 %
Plus de transports offerts sans réservation	24,8 %
Je n'ai pas d'avis sur cette question	32,0 %
Autre	2,9 %

* Note : Les proportions sont sur le nombre total de répondants et non pas de réponses, donc le total est de plus de 100 %.

Covoiturage

Le covoiturage réfère à l'utilisation d'un véhicule motorisé par plusieurs usagers adultes pour effectuer ensemble le même trajet.

Les services de covoiturage disponibles connus par la population générale sont surtout le groupe Facebook *Le Grand Cercle* (63,1 %) de même que le groupe Facebook *Covoiturage des Basques* (48,7 %) (Tableau 26). Près de 30,0 % des répondants n'en connaissent toutefois aucun.

Tableau 26. Quels services ou infrastructures, en lien avec le covoiturage, disponibles sur le territoire de la MRC Les Basques connaissez-vous?

	Population (n = 195)
Covoiturage des Basques (groupe Facebook)	48,7 %
Covoiturage Bas-Saint-Laurent (groupe Facebook)	32,3 %
Le Grand Cercle et autres groupes du type	63,1 %
Plateforme de covoiturage de votre employeur	0,5 %
Aucun	29,2 %
Autre	2,6 %

* Note : Les proportions sont sur le nombre total de répondants et non pas de réponses, donc le total est de plus de 100 %.

Le principal frein rencontré par les répondants demeure, à l'image du transport collectif, les horaires qui ne conviennent pas (28,7 %) (Tableau 27).

Tableau 27. Quels sont vos principaux freins à l'utilisation du covoiturage?

	Population (n = 195)
Horaires ne conviennent pas (ex. : fréquence, moment)	28,7 %
Pas de partenaire pour covoiturer	20,0 %
Difficulté à trouver des informations sur le covoiturage (ex. : plateforme, stationnements incitatifs, etc.)	10,3 %
Obligations familiales (ex. : enfant, proche aidant, etc.)	17,9 %
Je n'ai pas d'avis sur cette question	37,4 %
Autre	15,4 %

* Note : Les proportions sont sur le nombre total de répondants et non pas de réponses, donc le total est de plus de 100 %.

Par ailleurs, l'accès facilité à des informations sur le covoiturage constitue la modification à apporter en priorité pour encourager l'utilisation du covoiturage (Tableau 28).

Tableau 28. À votre avis, quelle modification devrait être apportée en priorité pour vous amener à considérer effectuer vos déplacements en covoiturage dans la MRC Les Basques?

	Population (n = 195)
Accès facilité à des informations sur le covoiturage (ex. : plateforme, stationnements incitatifs, etc.)	63,0 %
Espaces de stationnement réservés aux covoitureurs (ex. : commerces, parcs, etc.)	16,0 %
Autre	22,0 %

Le sondage a été une occasion de sonder la population sur son intérêt à la mise en place d'un service d'autopartage dans la municipalité de Trois-Pistoles. 62,1 % des répondants se disent intéressés. Parmi eux, 65,3 % utiliseraient le service s'il était mis en place. Ceux ayant répondu à l'affirmative au

dernier énoncé pouvaient alors se prononcer sur le montant qu'ils seraient prêts à déboursier pour l'utilisation du service. 38,0 % se sont montrés ouverts à déboursier jusqu'à 1,00 \$ par tranche de 15 minutes (Tableau 29).

Tableau 29. Quel montant seriez-vous prêt à déboursier pour utiliser un service d'autopartage?

	Population (n = 79)
Jusqu'à 1,00 \$ par tranche de 15 minutes (4 \$/heure)	38,0 %
Jusqu'à 2,00 \$ par tranche de 15 minutes (8 \$/heure)	31,6 %
Jusqu'à 3,00 \$ par tranche de 15 minutes (12 \$/heure)	29,1 %
Plus de 3,00 \$ par tranche de 15 minutes	1,3 %

Connectivité du territoire

La connectivité du territoire fait référence à la desserte du territoire en termes de mobilité et à la connexion entre les différentes municipalités, services et autres pôles, et ce, tous modes de transport confondus.

Le tiers de l'ensemble des répondants a indiqué le transport vers une autre municipalité ou hors de la région comme un enjeu personnel. Ces personnes étaient ensuite invitées à préciser la nature de leur problématique.

En termes de desserte, Rivière-du-Loup a fait l'objet de huit mentions, dont six faisaient également référence à Rimouski et quatre au transport médical vers les hôpitaux de ces villes. La connectivité entre et vers les municipalités de la MRC Les Basques est un souci partagé par quatre personnes ayant détaillé leurs enjeux. Cinq personnes mentionnent le train comme alternative potentielle à l'auto solo, si l'offre actuelle était mieux développée. Les horaires du transport collectif (Orléans Express, train, Éveil des Basques, etc.) sont mentionnés par dix personnes comme étant inadaptées aux besoins des gens, ne permettant pas de faire des allers-retours dans la même journée, ou de se déplacer de soir et de fin de semaine. Concernant les tarifs, six personnes indiquent que les montants à déboursier pour utiliser les alternatives à l'auto solo, particulièrement Orléans Express, sont trop élevés. Huit personnes mentionnent également avoir des contraintes personnelles à la conduite qui les empêchent de se déplacer en auto à certains moments ou en tout temps.

Les répondants ont indiqué à 28,2 % utiliser des services interrégionaux de transport de personnes, majoritairement Orléans Express.

RTBSL

Ils étaient ensuite amenés à se prononcer sur l'éventuelle RTBSL. Après une brève description de la mission et des services qu'offrirait la RTBSL, 60,7 % des répondants ont indiqué qu'ils utiliseraient ses services.

Plusieurs répondants ont également décrit comment leur utilisation future de la RTBSL pourrait être facilitée. 32 mentions ont été faites sur l'enjeu des horaires. Beaucoup demandaient un horaire étendu les soirs et les fins de semaine, jumelé avec des passages plus fréquents. 11 personnes ont également mentionné la desserte déficiente vers les municipalités à l'intérieur du territoire et vers les villes de Rimouski et de Rivière-du-Loup. Pour optimiser à la fois la desserte et l'horaire, plusieurs avançaient l'idée d'un arrimage avec les autres services de transport (VIA Rail, Orléans Express, Société des transports de Rimouski, Transport Vas-y, etc.) et des destinations clés dans la MRC, à la fois pour la population résidente et pour les touristes (conseils municipaux, activités communautaires et culturelles, traversier vers l'Isle-Verte, etc.). Le souci de rendre accessible financièrement le service est également partagé par 14 répondants, notamment en le rendant compétitif à l'automobile.

Les répondants ont sélectionné les localisations optimales des arrêts d'autobus de la RTBSL, au sein de la MRC Les Basques. Dans la municipalité de Trois-Pistoles, les Galeries de Trois-Pistoles dominent à 64,4 %. À Notre-Dame-des-Neiges, la salle communautaire La Riveraine est l'emplacement le plus populaire (74,9 %). À Saint-Simon, les votes sont presque également divisés entre la station-service Petro-Canada (50,3 %) et le parc Croque-Nature (49,7 %).

Commentaires et suggestions au sondage

En conclusion du sondage, les répondants pouvaient s'exprimer sur des besoins, enjeux, problématiques ou pistes de solution en lien avec la mobilité au sein de la MRC Les Basques. Les commentaires ont été divisés en neuf catégories : aménagements, desserte, options modales, horaire, coûts, communication et promotion, contraintes physiques, autres.

Pour le volet **aménagement**, l'un des éléments les plus fréquemment mentionnés est le réseau cyclable peu développé (six mentions), davantage axé sur le récrétourisme avec la Route verte. Les connexions à la fois directes et sécuritaires entre les pôles et services sur le territoire sont absentes. Des vitesses excessives et un non-respect de la signalisation par les automobilistes rendent également la cohabitation difficile avec les autres usagers de la route, tel que témoigné par six répondants. D'autres ont aussi signalé le mauvais état des trottoirs, qui nécessiteraient leur réfection, notamment pour les élargir, et un meilleur entretien. L'ajout de trottoir est aussi proposé.

Pour le volet **desserte**, huit répondants ont évoqué la connexion entre et vers les municipalités de la MRC Les Basques, spécifiquement celles en fond de territoire. Le même nombre de mentions ont été faites à l'égard de Rivière-du-Loup et de Rimouski. L'enjeu de desserte a aussi été abordé en termes d'activités, parmi lesquelles les activités socioculturelles (trois mentions), les activités récrétouristiques (deux mentions), les institutions scolaires (deux mentions) et les activités commerciales (une mention) ont été indiquées.

Pour le volet **options modales**, 11 répondants ont énoncé le souhait clair de ravoir un service de taxi dans la MRC, dont les activités ont cessé en juin 2020.

Pour le volet **horaire**, un horaire plus étendu des services, le soir et la fin de semaine, est demandé par cinq répondants, notamment pour prévenir la conduite en état d'ébriété. Le service ferroviaire a également fait l'objet de commentaire par trois répondants, qui suggèrent un horaire plus accessible en journée pour le transport de personnes.

Pour le volet **coûts**, un répondant évoque la gratuité aux aînés, de même que la tarification unique entre services de transport. Deux personnes font référence au coût d'utilisation trop élevé de l'autobus interrégional.

Pour le volet **communications**, une personne a demandé une meilleure diffusion de l'information sur les options modales durables. Un autre répondant a noté l'efficacité du service d'Amigo Express et les bénéfices à le faire connaître pour augmenter les offres de transport.

Pour le volet **contraintes physiques**, trois personnes évoquent les limites et besoins spécifiques des personnes âgées dans leurs déplacements. Trois mentions sont aussi faites à l'égard des personnes à mobilité réduite et/ou nécessitant le transport adapté.

3.2 SONDAGE AUX EMPLOYEURS

Profil des organisations

Le sondage mené auprès des employeurs a permis de rejoindre 22 organisations actives dans la région des Basques, réparties dans 5 des 11 municipalités de la MRC. Parmi elles, 55 % sont localisées à Trois-Pistoles (Tableau 30).

Tableau 30. Quelle est l'adresse de votre édifice se trouvant dans la MRC Les Basques?

	Organisations (n = 22)
Notre-Dame-des-Neiges	14%
Saint-Clément	14%
Saint-Éloi	0%
Saint-Guy	0%
Saint-Jean-de-Dieu	0%
Saint-Mathieu-de-Rieux	9%
Saint-Médard	0%
Saint-Simon-de-Rimouski	9%
Sainte-Françoise	0%
Sainte-Rita	0%
Trois-Pistoles	55%
Autre	0%

Horaire de travail

En semaine, la plupart des employeurs (91,0 %) offrent des horaires de travail réguliers en journée. Environ la moitié des employés (50,0 %) commencent leur journée de travail entre 8h00 et 8h29, tandis qu'environ un quart (27,0 %) la terminent entre 17h00 et 17h29. Les quarts de travail en soirée et la nuit sont moins courants, avec respectivement 18,0 % et 5,0 % des organisations interrogées qui les proposent.

La fin de semaine, sur les 22 organisations interrogées, dix offrent des quarts de travail en journée, quatre proposent des quarts de soirée, et aucune ne propose de quarts de nuit.

Une partie, ou l'ensemble des employés de 59,0 % des organisations répondantes bénéficient d'une flexibilité quant à leurs heures d'arrivée et de départ. La proportion d'employés qui profitent d'un horaire flexible est égale ou inférieure à 50,0 % au sein de toutes les organisations concernées (*Tableau 31*).

Tableau 31. Est-ce que certains de vos employés disposent d'une certaine flexibilité quant à leurs heures d'arrivée et de départ?

	Organisations (n = 12)
Entre 1 et 25%	17%
Entre 26 et 50%	50%
Entre 51 et 75%	0%
Entre 76 et 100%	33%

Les employeurs ont ensuite été interrogés sur leur disposition à modifier les heures d'arrivée et de départ de leurs employés afin de faciliter l'utilisation du transport collectif. Les réponses étaient presque également réparties entre les quatre options. Environ 27,0 % des organisations ont répondu positivement, tandis que 23,0 % ont répondu négativement (*Tableau 32*).

Tableau 32. Auriez-vous une ouverture à modifier les heures d'arrivée et de départ de vos employés pour leur permettre de prendre le transport collectif?

	Organisations (n = 22)
Oui	27%
Non	23%
Je ne sais pas	23%
Ne s'applique pas	27%

Télétravail

En ce qui concerne le télétravail, 68,0 % des organisations indiquent ne pas réaliser d'activités en télétravail, tandis que 32,0 % y ont recours en partie seulement (*Tableau 33*).

Tableau 33. Est-ce que votre entreprise réalise ses activités en télétravail?

	Organisations (n = 22)
Oui, en totalité	0%
Oui, en partie	32%
Non	68%

De plus, dans les organisations qui permettent le télétravail, 50,0 % ou moins des employés pratiquent effectivement le télétravail (*Tableau 34*).

Tableau 34. Quelle proportion d'employés pratique le télétravail (totalement ou partiellement)?

	Organisations (n = 7)
Entre 1 et 25%	43%
Entre 26 et 50%	57%
Entre 51 et 75%	0%
Entre 76 et 100%	0%

Déplacements entre les sites

En ce qui concerne les déplacements professionnels, 32,0 % des organisations ont des employés qui se déplacent régulièrement dans le cadre de leurs fonctions, tandis que 14,0 % le font de manière occasionnelle. De plus, plus de la moitié des organisations (55,0 %) n'effectuent pas de déplacements professionnels (*Tableau 35*). Une organisation a souligné, en réponse à la question sur les enjeux liés aux déplacements professionnels, que les déplacements professionnels entraînent des dépenses élevées en carburant.

Tableau 35. Dans le cadre de leurs fonctions, est-ce que certains employés ont à effectuer des déplacements professionnels dans la région de la MRC Les Basques?

	Organisations (n = 22)
Oui, régulièrement	32%
Oui, occasionnellement	14%
Non	55%

Déplacements domicile-travail

9,0 % des employeurs indiquent que les déplacements domicile-travail sont un enjeu soulevé par leur personnel. D'ailleurs, parmi les entreprises répondantes confrontées à des enjeux de recrutement de main-d'œuvre, les déplacements vers le site d'emploi sont un obstacle à l'embauche pour 17,0 % d'entre elles.

Recrutement de main-d'œuvre

Une majorité d'organisations (55,0 %) fait face à des problématiques de recrutement de nouveaux employés. Parmi les organisations confrontées à de tels enjeux, une seule a recours au recrutement à l'international pour pourvoir les postes vacants. Celle-ci indique d'ailleurs disposer d'une stratégie pour héberger ses employés étrangers, mais elle n'a pas mis en place de solutions pour leur offrir un transport vers leur lieu de travail ou en dehors de leurs heures de travail.

Mesures en mobilité durable

Les employeurs ont ensuite été interrogés sur les mesures mises en place dans leurs organisations pour faciliter les déplacements des employés vers leur lieu de travail (*Tableau 36*). Parmi les mesures les plus répandues, on retrouve des horaires de travail flexibles (36,0 %), des incitatifs au covoiturage (18,0 %) et une politique de télétravail (14,0 %). Il est à noter que 45,0 % des organisations n'offrent aucune mesure en ce sens.

Tableau 36. Avez-vous des mesures en place dans votre organisation pour faciliter les déplacements de votre personnel vers votre édifice?

	Organisations (n = 22)
Horaires de travail flexibles	36%
Navette	4%
Incitatif au covoiturage	14%
Politique de télétravail	11%
Transports actifs	4%
Autopartage	0%
Aucune	36%
Autre	4%

Deux organisations ont précisé fournir un véhicule au besoin pour les déplacements dans le cadre du travail. Deux autres organisations mentionnent également opter pour l'écoute et l'adaptation aux besoins exprimés par leurs employés.

Enfin, l'intérêt des organisations pour la mise en place de certaines mesures a été évalué. Les mesures les plus populaires comprennent un rabais sur le laissez-passer de transport collectif (32,0 %), un outil de jumelage pour le covoiturage (32,0 %) et la possibilité de bénéficier d'un essai gratuit du transport collectif pendant quelques semaines (27,0 %).

Tableau 37. Seriez-vous intéressé à mettre en place l'une de ces mesures pour faciliter les déplacements de vos employés?

	Organisations (n = 22)
Incitatif financier à l'utilisation des transports durables	23%
Outil de jumelage pour aider à trouver un covoitureur	32%
Espaces de stationnement réservés aux covoitureurs	18%
Rabais sur le laissez-passer de transport collectif	32%
Possibilité de faire l'essai du transport collectif gratuitement pendant quelques semaines	27%
Disponibilité de supports à vélos extérieurs en nombre suffisant	23%
Support à vélos sécurisé uniquement accessibles à ceux qui en font la demande	18%
Accès à des installations sanitaires (vestiaires et douches)	9%
Programme de retour garanti à domicile en cas d'urgence	14%
Autre	18%

Commentaires et suggestions au sondage

En conclusion du sondage, les employeurs répondants ont exprimé leurs besoins, leurs enjeux, leurs problématiques ou leurs pistes de solution liés à la mobilité au sein de leurs organisations. Les commentaires ont été regroupés en trois catégories présentées ci-dessous.

Pour le volet **absence de problématique et/ou solution**, trois mentions ont été faites concernant le fait que le transport collectif ne peut pas être la solution dans le contexte de l'organisation, en raison de trajets longue distance, de déplacements fréquents et quotidiens sur le territoire, ou d'horaires inadaptés.

Pour le volet **taxi**, deux mentions ont été faites sur la nécessité de ravoir un service de taxi dans les Basques, notamment pour la clientèle d'une organisation répondante.

Pour le volet **RTBSL**, une organisation a mentionné la possibilité de la mise sur pied éventuelle d'une RTBSL et de parcours intra et inter-MRC.

Pour accéder aux commentaires dans leur intégralité, se référer au fichier Excel d'analyse du sondage, fourni en complément à ce rapport.

4. APPELS CIBLÉS

Des appels ciblés ont été réalisés auprès des municipalités de la MRC afin de recueillir des données qualitatives. Ces appels, menés sur l'application Microsoft Teams, étaient de type semi-dirigé et étaient basés sur des questions préparées à l'avance. Les directeurs généraux de cinq municipalités (Notre-Dame-des-Neiges, Saint-Clément, Saint-Éloi, Saint-Médard et Saint-Simon-de-Rimouski) ainsi que le préfet de la MRC ont participé aux entretiens. Au total, sept questions leur ont été posées, couvrant divers aspects du transport dans leur municipalité. Les points abordés lors de ces entretiens sont résumés ci-dessous.

4.1 POUVEZ-VOUS DÉCRIRE BRIÈVEMENT LA SITUATION ACTUELLE EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE PERSONNES DANS VOTRE MUNICIPALITÉ?

Les compétences en transport ont été transférées des municipalités locales vers la MRC, avec l'Éveil des Basques agissant en tant que sous-traitant, à la fois pour le transport adapté et pour le transport collectif. Cette délégation de compétences permet une offre à l'échelle de la MRC, assurant ainsi une connexion entre les municipalités. Selon une personne interrogée, les transports adapté et collectif fonctionnent relativement bien, considérant l'absence de retours négatifs par la population.

Le Centre d'action bénévole offre du transport social par un service d'accompagnement-transport, surtout utilisé par les personnes âgées. Les destinations peuvent être locales comme interrégionales. Logis-Aide offre également de l'accompagnement-transport pour répondre aux besoins essentiels de ses clients, ainsi que de l'aide à domicile.

Sur le plan médical, le transport est opéré exclusivement par le CISSS via un contrat octroyé à une entreprise extérieure. Des infirmières sont également déployées à domicile pour la population âgée.

Le vélo, bien qu'encouragé avec la Route verte, est principalement utilisé pour les déplacements récréatifs. Le cyclisme utilitaire est peu ou pas pratiqué, notamment en raison des grandes distances à couvrir, du manque d'infrastructures cyclables et des vitesses élevées sur la 132. En dépit de ces limitations, les déplacements à pied ou en déambulateurs restent fréquents au sein de certaines municipalités, dont Saint-Médard, surtout pour accéder aux services essentiels à proximité. Les résidents d'autres municipalités, dont Saint-Éloi, préfèrent l'auto solo pour se déplacer à l'intérieur même de la municipalité.

Toutefois, le covoiturage est largement pratiqué de façon organique pour faciliter les déplacements des personnes sans automobile. Les liens communautaires sont forts et la mobilité d'une proportion importante de la population repose sur l'entraide.

Le transport au noir a également été mentionné comme étant largement répandu et utilisé, notamment parce qu'une proportion importante de la population ne possède pas de permis de conduire.

Les déplacements intra-MRC visent surtout l'approvisionnement en services de base (épicerie, garderie, pharmacie, banque, etc.). Il y a une augmentation du nombre de déplacements dans les dernières décennies en raison de la concentration des services dans les milieux urbains et parallèlement une perte de ces mêmes services dans les municipalités rurales. La démographie vieillissante augmente également les déplacements vers les services médicaux (CLSC, hôpitaux, etc.).

Les déplacements hors de la MRC (Rivière-du-Loup et Rimouski) visent notamment les entreprises de consommation payantes, soit les restaurants et les magasins de grandes surfaces, car la densité de population dans la MRC Les Basques est insuffisante pour y attirer ou retenir ces services. Ces deux villes sont également des pôles d'emplois importants pour les travailleurs de la MRC Les Basques.

4.2 QUELLES PROBLÉMATIQUES LIÉES AUX DÉPLACEMENTS VOS CITOYENS CONNAISSENT-ILS ET DE QUELLE AMPLEUR SONT CES PROBLÉMATIQUES?

Le manque de services de proximité dans la plupart des municipalités du territoire constitue un obstacle majeur pour leurs habitants, qui doivent conséquemment se rendre plus loin pour répondre à leurs besoins quotidiens.

Malheureusement, l'offre actuelle de transport public présente des lacunes en termes de flexibilité et d'accessibilité des déplacements pour les résidents de la région. La fréquence de passage du transport collectif est jugée insuffisante, ce qui entraîne des temps d'attente élevés pour les usagers lors de leur trajet de retour à domicile. De plus, les préjugés entretenus envers le transport adapté impactent négativement la perception du transport collectif, puisqu'il se fait à bord des mêmes autobus.

En outre, l'absence de liens ferroviaires efficaces dans la région limite grandement les possibilités de déplacements durables inter-MRC, voire intra-MRC. Le service ferroviaire, presque abandonné, n'offre actuellement que des options de faible qualité.

Sur le plan des infrastructures pour piétons, les trottoirs sont trop étroits dans une majorité des municipalités et le déneigement est insuffisant, entravant les déplacements à pied. En ce qui concerne les déplacements à vélo, l'absence d'infrastructures dédiées et la vitesse élevée des véhicules sur les routes principales posent des risques pour la sécurité des cyclistes.

Les mécanismes d'entraide tels que le covoiturage informel, qui sont actuellement essentiels pour assurer la mobilité des personnes sans automobile ou permis de conduire, pourraient diminuer en raison du renouvellement de la population et de la transformation des liens communautaires.

Toutes ces problématiques créent des défis particulièrement vécus par certains groupes, notamment les femmes, les nouveaux arrivants, incluant les jeunes urbains sans permis de conduire ou aux valeurs opposées à l'automobile, et les personnes âgées, qui sont plus craintives à conduire dans certaines conditions météorologiques. Bien que ces dernières bénéficient de plusieurs ressources pour le confort à domicile, peu d'entre elles sont déployées pour améliorer leur mobilité. Il a été dit

que les personnes à mobilité réduite, quoique vulnérables, sont moins laissées pour compte puisque de nombreux programmes sociaux leur sont adressés.

Enfin, la maigre offre d'options modales nuit non seulement à la mobilité des citoyens, mais aussi au dynamisme économique et culturel de la région. Par exemple, la fermeture d'une école d'immersion française en 2024 est attribuée à des problèmes liés à l'hébergement et au transport. Il a été relaté qu'il était impossible de loger les étudiantes à l'extérieur de Trois-Pistoles, notamment à Notre-Dame-des-Neiges, en raison de l'éloignement entre les municipalités et de l'absence de transport régulier entre elles, et ce, bien que du transport soit offert à tous les jours de 7h30 à 16h30, selon les réservations.

4.3 QUELS SONT LES PRINCIPAUX BESOINS EN TERMES DE MOBILITÉ QUE VOS CITOYENS RENCONTRENT ACTUELLEMENT?

Il existe une demande croissante pour des infrastructures adaptées aux déplacements à vélo. Les citoyens ne réclament pas nécessairement une piste cyclable, mais plutôt la mise en place d'infrastructures sécurisantes pour les cyclistes, afin de favoriser les déplacements actifs, notamment en présence de jeunes enfants.

Un meilleur accès au transport collectif pourrait grandement améliorer l'accessibilité dans la région. De même, la mise en place d'un système de transport à la demande pourrait être bénéfique, surtout dans un contexte où la densité de population est faible et les besoins de déplacement sont diversifiés.

Le taxi a été mentionné par presque toutes les personnes rencontrées comme une solution potentielle. Cependant, son coût élevé limite son utilisation pour certains trajets, en particulier pour les déplacements de longue distance. Ces derniers mois, plusieurs démarches ont été entreprises évaluer les pistes de solution pour le redéveloppement d'un service de taxi dans Les Basques. Plusieurs organisations ont notamment collaboré à un projet visant à explorer la faisabilité de la mise sur pied d'un service de taxi dans Les Basques. Cet exercice a permis d'identifier les leviers et barrières pour la remise en service de ce type d'offre dans le secteur et d'explorer certaines avenues novatrices, comme le développement d'un service de « taxi communautaire » porté par un OBNL. Dans un contexte économique incertain et face à l'impossibilité de s'associer à un potentiel client majeur dans le secteur de la santé et des services sociaux, ce projet a été mis sur pause au printemps 2023.

D'autres initiatives, comme l'autopartage et le covoiturage organisé, pourraient également contribuer à diversifier les options de transport dans la région. De plus, l'amélioration de l'offre ferroviaire pourrait répondre aux besoins de déplacements interrégionaux, favorisant ainsi une mobilité plus inclusive.

Enfin, il est essentiel d'anticiper les besoins futurs de la population, car le déclin du lien de solidarité pourrait entraîner un ralentissement de la mobilité dans un avenir proche. Pour prévenir

l'accroissement des besoins en mobilité, il serait approprié de fournir plus de services au sein même des municipalités, en opposition au processus actuel de concentration des services.

4.4 QUELS DÉFIS OU OBSTACLES VOTRE MUNICIPALITÉ RENCONTRE-T-ELLE EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE PERSONNES?

Le manque de ressources financières constitue l'une des principales problématiques auxquelles font face les municipalités. Cet obstacle entrave tout d'abord l'accroissement des services municipaux. La capacité financière limitée des résidents de certaines municipalités, en raison d'une proportion significative de personnes retraitées et au chômage, rend impossible une augmentation des taxes comme source de financement potentielle. En conséquence, plusieurs propositions de services ou de projets sont rejetées par le conseil municipal, ce qui rend le développement local difficile.

De plus, les ressources matérielles sont parfois indisponibles, comme cela se reflète dans le cas de plusieurs municipalités qui ne possèdent pas l'équipement adéquat pour le déneigement, par exemple.

L'expertise dans certains domaines peut également faire défaut au bureau municipal, limitant ainsi la capacité d'initiative de la municipalité qui se retrouve souvent dans une position d'appui plutôt que de porteur de projets.

En outre, l'éclatement des compétences en matière de transport entraîne une gestion fragmentée et non intégrée des transports, alors que des problèmes complexes, comme le passage direct de la route 132 dans la municipalité de Saint-Simon-de-Rimouski, nécessitent une approche plus concertée et collaborative entre les différentes instances impliquées.

4.5 AVEZ-VOUS MIS EN PLACE CERTAINES SOLUTIONS POUR RÉGLER LES PROBLÉMATIQUES SOULEVÉES ET QUELS ONT ÉTÉ LES RÉSULTATS?

Pour faire face aux problèmes de vitesse excessive sur les routes, plusieurs municipalités ont déployé des radars de vitesse mobiles afin de dissuader les conducteurs de rouler trop vite. De plus, des initiatives de signalisation et de marquage ont été mises en place pour ralentir la circulation, améliorant ainsi la sécurité de tous.

À Saint-Clément, pour encourager le covoiturage, des annonces ont été diffusées dans le journal local afin de partager des offres de covoiturage et de garnir le répertoire des conducteurs disponibles dans la municipalité. Des services de raccompagnement sont également offerts lors d'événements locaux, offrant ainsi une alternative sécuritaire à la conduite en état d'ébriété. Durant ces festivités, un service de vélo-taxi ainsi que des supports supplémentaires à vélo ont aussi été mis en place pour encourager les déplacements actifs dans la municipalité.

À l'échelle de la MRC, un service de transport collectif avec des horaires et des circuits fixes a été mis en place il y a quelques années. Cependant, la durée du trajet, qui parcourait la plupart des municipalités, a dissuadé certains habitants d'utiliser ce service de manière régulière.

Au niveau du transport scolaire, des initiatives de jumelage entre les personnes âgées et les élèves ont été mises en place dans certaines municipalités. Cependant, cela a généré un inconfort chez certaines personnes âgées, les poussant à arrêter de fréquenter ce service.

Enfin, à l'échelle régionale, la mise en place de la RTBSL est envisagée. Ce service, conçu pour répondre aux besoins spécifiques de la région, ne serait pas soumis à la pression du profit des actionnaires, garantissant ainsi une meilleure adaptation aux besoins des habitants.

4.6 VOTRE MUNICIPALITÉ COLLABORE-T-ELLE AVEC D'AUTRES ACTEURS POUR RÉSOUDRE LES PROBLÈMES DE TRANSPORT DE PERSONNES? SI OUI, COMMENT?

Les municipalités collaborent peu avec d'autres acteurs pour résoudre les problèmes de transport de personnes sur leur territoire, notamment parce qu'elles ont délégué leurs compétences en transport à la MRC. Elles sont toutefois ponctuellement appelées à collaborer avec la MRC pour les questions de transport collectif et adapté. Aussi, elles font appel à l'expertise d'ingénieurs pour la construction ou la réfection d'infrastructures, tels que les trottoirs.

4.7 SOUHAITEZ-VOUS FAIRE PART DE COMMENTAIRES SUPPLÉMENTAIRES EN LIEN AVEC LES BESOINS OU ENJEUX RENCONTRÉS PAR VOS CITOYENS, AINSI QUE DES SUGGESTIONS SPÉCIFIQUES CONCERNANT L'AMÉLIORATION DU TRANSPORT DE PERSONNES DANS VOTRE MUNICIPALITÉ ET LA MRC LES BASQUES?

Il a été souligné que le transport joue un rôle crucial en tant que pilier de la société. Les lacunes dans le système de transport ont des répercussions importantes sur la santé, le développement économique, l'accessibilité aux services et l'économie personnelle des résidents. Une meilleure offre de transport est aussi nécessaire pour attirer les familles sur le territoire.

Les directeurs généraux ont également souligné l'importance de l'adoption de modes de mobilité alternatifs, affirmant que c'est une habitude à prendre, à la condition que les offres alternatives à l'automobile soient compétitives.

Une autre préoccupation importante exprimée est le financement insuffisant du transport durable. Ce financement devrait être à la même hauteur que celui alloué à la voirie.

5. GROUPES DE DISCUSSION

Les intervenants et experts de vécu qui ont participé aux groupes de discussion (28) se sont prononcés sur plusieurs thématiques liées aux problématiques, besoins et solution de mobilité en lien avec leur clientèle. Voici les éléments ayant été abordés lors des discussions.

5.1 LA SITUATION DU TRANSPORT

La situation du transport dans la MRC Les Basques est marquée par une captivité significative à l'automobile résultant du manque d'alternatives, ainsi que des enjeux de cohabitation sur les routes.

Automobile

Dans la MRC Les Basques, l'automobile est nommée comme un moyen de déplacement essentiel, notamment en raison de ses vastes étendues géographiques caractéristiques de la région rurale. Les autres alternatives de transport, lorsqu'elles sont disponibles, sont souvent moins compétitives et attractives, renforçant la dépendance à l'automobile. Cette conjoncture pousserait d'ailleurs certaines personnes à conduire avec les facultés affaiblies en l'absence d'autres moyens, augmentant ainsi les risques pour leur sécurité et celle des autres. Il a également été dit que des résidents conservent leur véhicule uniquement pour faire face à d'éventuelles situations d'urgence.

Cependant, l'accès à l'automobile n'est pas assuré pour tous les résidents, ce qui peut entraîner un déficit de mobilité chez eux. Lors des consultations, plusieurs causes à ce manque d'accès ont été identifiées : l'absence d'un réseau social sur lequel compter au besoin, la charge financière associée à la possession d'un véhicule (acquisition, entretien, carburant, etc.), des limitations physiques ou mentales, l'âge, la perte du permis de conduire, ou celui du conjoint ou de la conjointe qui assurait les déplacements. Il a d'ailleurs été signalé que 10 % de la population âgée de plus de 14 ans, soit environ 800 personnes, sont sans permis de conduire dans la MRC.

Les personnes confrontées à un tel déficit de mobilité peuvent malgré tout se retrouver sans accès aux services de transport disponibles sur le territoire. Outre les freins identifiés lors du sondage auprès de la population (coûts, horaires, desserte, etc.), il a été évoqué que les critères d'admissibilité aux services du Centre d'action bénévole restreignent l'accès à ceux qui en auraient besoin. Par exemple, les personnes répondant aux critères, mais qui souffrent d'incontinence et nécessitent un accompagnement à la toilette sont exclues. De plus, au-delà des contraintes externes, des intervenants ont indiqué l'entretien de préjugés à l'égard des véhicules du transport adapté, ce qui dissuade certains individus d'utiliser ce service, même à titre d'usagers du transport collectif.

Transport actif

Le transport actif n'a pas été au centre des discussions lors des consultations. Les participants ont généralement exprimé leur satisfaction à l'égard des infrastructures, des installations et des équipements dans les cœurs de municipalités, en particulier dans la ville de Trois-Pistoles. Cependant, des préoccupations ont été soulevées concernant la réalité de certaines municipalités, où les rues parfois étroites forcent une cohabitation exiguë entre usagers de la route et où la piètre qualité, voire l'absence de déneigement des trottoirs rend difficiles et dangereux les déplacements actifs en hiver. Par ailleurs, il a été observé que la plupart des élèves se rendent à pied à leur établissement scolaire. En contrepartie, une participante a souligné que de nombreux parents choisissent de conduire leurs enfants à l'école en raison d'un sentiment d'insécurité. Il a toutefois été noté que des mesures de sécurisation des abords des écoles ont été entreprises.

Il est largement reconnu par les intervenants présents que les déplacements actifs entre les municipalités au sein de la MRC Les Basques sont inadéquats. Bien que la Route verte réponde à un besoin récréotouristique, les distances considérables et l'absence d'infrastructures cyclables appropriées rendent les déplacements utilitaires extrêmement difficiles, voire impossibles pour de nombreux résidents. Plusieurs participants expriment l'opinion que le territoire des Basques est tout simplement peu propice aux déplacements actifs, ce qui pose un défi majeur pour ceux qui dépendent des transports alternatifs à l'auto solo pour leurs déplacements quotidiens.

Cohabitation entre usagers de la route

En ce qui concerne les enjeux de cohabitation sur les routes, les vitesses excessives des automobilistes demeurent une préoccupation majeure exprimée par les intervenants, constituant un danger pour eux-mêmes et pour les autres usagers de la route. L'implantation de mesures d'atténuation de la circulation telles que les balises en milieu de chemin et les radars temporaires témoignent d'un effort visant à réduire les risques. De plus, il a été indiqué que les services de livraison ainsi que le stationnement autorisé en bordure de route sur les artères principales à Trois-Pistoles contribuent à la congestion et à l'insécurité routière, principalement pour les usagers vulnérables de la route. Enfin, le non-respect de la réglementation par les utilisateurs d'appareils de transport personnel motorisé, tels que les quadriporteurs et les trottinettes électriques, a été soulevé par quelques participants, ajoutant ainsi à la complexité des enjeux de cohabitation sur les routes de la MRC Les Basques.

En somme, la situation du transport dans la MRC Les Basques est caractérisée par une dépendance à l'automobile, des défis d'accessibilité aux infrastructures actives et des enjeux de cohabitation sur les routes.

5.2 LES FREINS À L'ACCÈS AUX ACTIVITÉS ET SERVICES

Un déficit de mobilité constitue un obstacle majeur au mieux-être des résidents qui y sont confrontés. Ce déficit affecte l'accès aux activités et services, essentiels ou non, dans la MRC Les Basques et la région.

Services de santé

L'accès aux services de santé a été identifié comme l'enjeu le plus critique lors des consultations. En effet, les moyens de transport actuels répondent en partie seulement aux besoins de transport pour se présenter à un établissement de soins de santé en cas d'urgence ou de rendez-vous médical, surtout en dehors des heures de services de l'Éveil des Basques. Des cas d'abandon de consultations médicales ou de suivis médicaux en raison de cette contrainte ont été rapportés, entraînant ainsi une aggravation de l'état de santé des individus concernés. Comme l'a souligné une participante : « Les soirs et les fins de semaine, on n'a pas le droit de tomber malade », mettant en lumière l'urgence de solutions de transport adaptées pour garantir un accès continu aux services de santé.

Également mentionné durant les consultations, le manque d'options de transport impacte aussi le retour à domicile après un service d'ambulance. Certains patients sont parfois gardés pour la nuit faute de solutions de transport disponibles sur le moment, tandis que d'autres flânent dans les établissements de santé dans l'attente de leur transport.

Services de proximité

Le déficit en mobilité constitue également un frein significatif à l'approvisionnement en produits au sein de la MRC Les Basques, comme mentionné de manière transversale lors des groupes de consultation. Les résidents ayant des difficultés de déplacement peuvent rencontrer des obstacles pour accéder aux commerces et aux services d'approvisionnement, ce qui compromet leur capacité à obtenir des produits essentiels.

Il a été expliqué que le processus de concentration des services dans le centre urbain de la MRC, Trois-Pistoles, restreint progressivement l'accès des résidents des municipalités avoisinantes à des services de proximité. Ces résidents sont alors contraints de se déplacer en dehors de leur municipalité pour faire leurs achats alimentaires, accéder à une pharmacie ou aller chez le coiffeur. De plus, les intervenants travaillant avec des clientèles plus défavorisées insistent sur le fait que les principales bannières économiques telles que Super C et Walmart ne sont implantées que dans les grandes villes voisines de Rimouski et Rivière-du-Loup, restreignant l'accès à des services de base abordables. Cette situation est d'autant plus préoccupante étant donné que le revenu moyen des habitants de la MRC est parmi les plus bas au Québec. Les services spécialisés tels que les consultations chez un ophtalmologiste ou l'obtention d'équivalences de permis pour les nouveaux arrivants sont également uniquement offerts dans les grands centres, rendant plus complexe le déplacement pour quelqu'un sans voiture.

Par ailleurs, certains services de transport ne permettent pas l'accompagnement pour des raisons autres que les besoins considérés essentiels. Ainsi, les personnes en déficit de mobilité qui souhaitent faire l'achat de cadeaux pour leurs proches doivent se limiter à ce qui est disponible dans les magasins de Trois-Pistoles, au moment où elles bénéficient d'un transport pour leurs besoins de base. Une personne utilisatrice du CAB témoigne que cette contrainte peut engendrer un sentiment de tristesse chez la personne qui la vit, se sentant incapable de répondre pleinement aux attentes et aux désirs de leurs proches.

De même, les déplacements réalisés à l'aide d'un service d'accompagnement-transport ne sont pas spontanés, car ils nécessitent une planification préalable avec les répartiteurs. Par conséquent, en cas de besoin soudain, comme illustré lors des consultations par l'exemple d'une botte trouée, il se peut qu'un délai de plusieurs jours soit nécessaire avant de pouvoir y remédier.

Attractivité du territoire

Outre ces conséquences directes sur la santé et le bien-être des habitants, le déficit en mobilité représente également un frein à l'attractivité du territoire.

Les nouveaux arrivants, informés de la maigre offre en transport ou confrontés à des difficultés une fois sur place, se trouvent dissuadés de s'établir dans la MRC et choisissent une ville mieux desservie. Selon les participants travaillant auprès d'eux, ce choix est motivé, pour certains, par le fait d'être incapable d'assumer la charge financière d'un véhicule, ou sur la base volontaire de ne pas posséder de véhicule en respect de leurs valeurs. Cette contrainte entrave le dynamisme économique local en nuisant à la rétention de main-d'œuvre.

Il est rapporté que chez les immigrants le vélo et la marche sont initialement privilégiés comme moyens de déplacement, quoique cela représente un défi durant la saison hivernale. Pour les trajets plus longs, le covoiturage est préféré, si l'un d'eux possède une voiture. Par la suite, il est courant que ceux qui restent quelques années se procurent leur propre voiture une fois qu'ils ont pu économiser suffisamment d'argent.

Emploi

En continuité avec les enjeux d'attractivité du territoire, les consultations ont permis de détailler les défis liés à l'emploi dans la région. Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre, l'accès à un emploi peut être compromis pour les résidents des zones rurales en raison de l'absence de moyens de transport fiables et abordables pour se rendre sur au lieu de travail potentiel. En réaction à ces besoins, des intervenants mentionnent que certains employeurs ont choisi d'offrir du logement à leurs employés à proximité du lieu de travail ou de leur fournir un véhicule pour faciliter leurs déplacements, notamment entre leur domicile et leur lieu de travail.

Institutions scolaires

En matière d'éducation, un déficit en mobilité pose également des enjeux importants, particulièrement pour les adultes inscrits à la formation continue. Il est rapporté que ces individus bénéficient d'un accès limité au transport scolaire, car les trajets en autobus sont déterminés en fonction des lieux de résidence des élèves de la formation régulière. Les personnes inscrites à la formation continue ne sont donc pas prises en considération lors de la planification des itinéraires. Elles peuvent seulement utiliser le service si elles habitent le long des trajets préétablis ou si elles parviennent à se rendre par leurs propres moyens jusqu'au tracé. De plus, le roulement des élèves à la formation régulière implique que le trajet peut être modifié d'une année à l'autre, ce qui signifie qu'une personne à la formation continue peut profiter du transport une année, puis en être privé l'année suivante.

Toutefois, les problématiques de transport liées à la formation continue se manifestent davantage lors des stages, selon un intervenant. Certaines personnes se trouvent contraintes de choisir un lieu de stage différent que celui qu'elles avaient initialement envisagé, faute de pouvoir s'y rendre sur une base régulière.

Aussi, certains participants ont soulevé le phénomène d'exode des jeunes vers les centres urbains de Rimouski et Rivière-du-Loup afin de se rapprocher des établissements d'enseignement supérieur qui y sont situés, à défaut notamment d'utiliser un réseau de transport efficace reliant la MRC Les Basques à celles avoisinantes.

Activités citoyennes et récréotouristiques

Le déficit en mobilité contribue à l'isolement des personnes concernées de plusieurs manières, notamment en restreignant leur participation aux activités citoyennes. Ces individus peuvent rencontrer des difficultés pour se rendre à des lieux de rassemblement citoyen, comme les réunions publiques ou les bureaux de vote, et pour s'impliquer dans des initiatives communautaires. De même, leur mobilité réduite peut entraver leur participation à des activités sociales et récréotouristiques. Cet isolement crée un effet vicieux, auquel réfèrent plusieurs intervenants, qui les prive de l'opportunité d'interactions sociales et, par conséquent, du développement de leur réseau social, qui pourrait parfois les soutenir dans leurs déplacements.

Dans l'ensemble, le déficit de mobilité représente un défi majeur pour la MRC Les Basques, entravant l'accès aux produits, à l'emploi, à l'éducation, et exacerbant l'isolement social des habitants. Des solutions innovantes et intégrées sont nécessaires pour surmonter ces obstacles et favoriser un développement équilibré et inclusif de la région.

5.3 LES FREINS À LA MOBILITÉ DES ÂÎNÉS

Les consultations ont mis en évidence le déficit en mobilité vécu par les aînés, engendrant des enjeux qui leur sont spécifiques, notamment dans le domaine de la santé. La proportion croissante de personnes âgées sur le territoire en fait une préoccupation majeure.

Services de santé

L'accès aux services de santé pour les aînés est régulièrement entravé par le manque de moyens de transport adéquats. D'une part, certaines personnes âgées décident de déménager à proximité des centres de services de santé, de manière préventive ou non. Ce déménagement entraîne un déracinement physique et émotionnel de la personne de son milieu social, susceptible de causer du stress, de l'anxiété et de l'isolement, des problèmes particulièrement préoccupants à un âge avancé.

D'autre part, les faits mentionnés précédemment dans la précédente section homonyme concernent tout autant les aînés. Cependant, les conséquences peuvent être exacerbées en raison de leur âge avancé. Une personne œuvrant auprès de cette clientèle indique que dans les cas où ces personnes ne vont pas chercher les soins de santé nécessaires, leur état de santé peut se détériorer au point de nécessiter une hospitalisation prolongée une fois prise en charge par le réseau de la santé. Il peut également être jugé nécessaire, pour leur bien-être, de les relocaliser dans une résidence privée pour aînés (RPA) ou une résidence intermédiaire (RI). Cette insertion en résidence peut entraîner un déménagement hors de la MRC, selon les besoins de la personne.

En somme, le déficit de mobilité dans la région représente un risque pour l'autonomie et la qualité de vie des personnes âgées, compromettant ainsi leur maintien à domicile.

Accompagnement personnalisé

En outre, il est dit que la réticence au changement constitue un autre obstacle significatif pour les aînés. Pour beaucoup, l'adaptation aux nouveaux services de transport et aux nouvelles habitudes de mobilité peut être difficile, nécessitant des explications claires pour faciliter la transition, voire un accompagnement attentif. La diversification des méthodes de communication, telles que l'utilisation du téléphone ou du courrier postal, est proposée par un intervenant du milieu gériatrique pour garantir que tous les aînés puissent accéder aux informations importantes sur les services.

De plus, pour assurer la fréquentation des services de transport par les personnes âgées, il est ressorti à plusieurs reprises que l'élément de confort à bord du véhicule est de mise. Certaines personnes peuvent avoir des problèmes de santé ou des conditions médicales rendant les voyages en autobus désagréables, comme des douleurs articulaires ou des troubles de l'équilibre. Des sièges ergonomiques et une suspension adéquate peuvent réduire ces inconforts.

En conclusion, le déficit de mobilité spécifique aux aînés dans la MRC Les Basques constitue un enjeu complexe qui est appelé à s'accroître en regard du vieillissement de la population des Basques.

5.4 ADAPTATION DU MILIEU

Les défis en matière de transport dans la MRC Les Basques ont incité divers acteurs à déployer des efforts afin de combler les lacunes observées. Ces adaptations visent à assurer une meilleure accessibilité aux différents services pour la population, malgré les contraintes géographiques et les ressources limitées.

Déploiement des services

Les organisations communautaires et de santé utilisent toutes deux la même stratégie, soit d'apporter les services à la population plutôt que de contraindre la population à se déplacer vers leurs services. Par exemple, chez Croc-Ensemble, cette mesure se décline soit sous forme d'un service de livraison et de points de chute dans les municipalités. Le CISSS, dans son rôle de soutien aux personnes âgées, déploie quant à lui des employés sur le territoire pour se rendre chez les personnes avec des besoins spécifiques dans une optique de maintien à domicile. La mission de Logis-Aide repose essentiellement sur les services à domicile, par exemple l'approvisionnement en soins domestiques.

Cette formule, empruntée par plusieurs des organismes participants, met en lumière une réalité où le manque d'options de transport sur le territoire exerce une pression supplémentaire sur les employés et bénévoles du réseau communautaire. Cette situation est d'autant plus préoccupante dans un contexte où ces organismes souffrent déjà de ressources financières et humaines limitées.

En effet, lors des consultations, il est apparu que différentes sources de financement sont disponibles pour les organismes communautaires afin de les soutenir dans leur mission et d'élargir leur offre de services. Cependant, ces fonds s'accompagnent souvent de lourdeurs bureaucratiques, telles que des obligations de reddition de compte. Ces tâches administratives supplémentaires peuvent être difficiles à gérer en raison des ressources limitées au sein de ces organisations. En conséquence, les organismes peuvent être réticents à répondre aux appels d'offres, car cela nécessite non seulement du temps pour préparer et déposer les projets, mais également un porteur de projet pour les mettre en œuvre en cas d'attribution du financement. De plus, ces financements sont souvent non récurrents, ce qui signifie que ces initiatives temporaires peuvent répondre à un besoin immédiat, mais laissent souvent les utilisateurs sans soutien lorsque ces services prennent fin après la phase d'essai du projet.

L'organisation du transport pour les activités communautaires revêt également une importance cruciale pour garantir la participation des groupes ciblés. Parmi les solutions proposées, il est courant que les organismes mettent en place des équipes de covoiturage pour faciliter le déplacement vers l'activité. Par exemple, au Centre Alpha des Basques, il peut arriver que la personne animant les ateliers dans différentes municipalités de la MRC doive elle-même assurer le transport des

participants. Pour des activités de plus grande envergure, les organismes semblent préférer le recours aux autobus scolaires ou au transport nolisé.

Covoiturage informel

En l'absence de moyens de transport efficaces sur le territoire, le covoiturage est devenu une pratique courante. Les personnes en situation de déficit de mobilité comptent souvent sur leur cercle social pour se déplacer au quotidien ou effectuer leurs courses. La solidarité et l'entraide demeurent le moteur de la MRC Les Basques.

Comme rapporté par le Centre d'aide aux proches aidants des Basques, cette situation peut précariser les proches aidants, qui peuvent être amenés à prendre régulièrement des journées de congé non rémunérées pour accompagner leur proche, par exemple à des rendez-vous médicaux, compromettant leur propre situation économique.

5.5 CONCLUSION

Dans un contexte où les problématiques de mobilité sont amenées à être exacerbées, notamment avec l'augmentation de la proportion de la population aînée et la crise du logement qui pousse de plus en plus de ménages défavorisés en périphérie des centres où se trouvent les services, il est crucial de reconnaître le rôle central de la mobilité dans la vie collective. Comme mentionné au cours des consultations, où il est souvent souligné que « tout est interrelié », l'investissement dans le développement du transport collectif ne doit pas être considéré comme une simple dépense, mais plutôt comme un levier pour l'amélioration de la qualité de vie dans la région, pour la promotion de la santé publique et pour le renforcement de la vitalité économique locale. Ainsi, la conception d'un projet de transport collectif doit impérativement tenir compte de cette réalité en priorisant les populations les plus vulnérables, dont les besoins en matière de mobilité sont les plus criants.

6. ARRIMAGE ENTRE LES BESOINS ET L'OFFRE PROJETÉE

6.1 SOMMAIRE DES BESOINS

Les données récoltées ont permis de relever certaines tendances, et de mettre de l'avant les enjeux et les défis liés à la mobilité des personnes sur le territoire de la MRC Les Basques. De façon résumée, voici les points qui sont ressortis principalement :

- **Accessibilité**

La problématique de l'accessibilité technique aux infrastructures et services de transport durable sur le territoire de la MRC se présente sous plusieurs aspects. D'abord, les horaires restreints de ces services entraînent des créneaux de service discontinus, obligeant les usagers à recourir à l'automobile, à compter sur autrui ou à annuler leurs déplacements. Un trou de service est également observable pour les besoins considérés non essentiels, quoique déterminants à la qualité de vie d'une personne (activités communautaires, loisirs et sports). De plus, les déplacements en dehors de la MRC, notamment vers les services de santé qui sont principalement situés à Rivière-du-Loup et à Rimouski, peuvent être complexes pour les personnes sans véhicule, car les services de l'Éveil des Basques sont limités aux frontières administratives de la MRC. Enfin, les infrastructures destinées au transport actif sont jugées insuffisantes en quantité et de qualité inadéquate, surtout en hiver.

- **Efficacité**

Afin de convaincre la population générale d'utiliser les infrastructures et services de transport durables sur le territoire de la MRC, il est essentiel qu'ils soient efficaces pour rivaliser avec l'automobile. En ce qui concerne le transport actif, les aménagements existants, tels que la Route verte, sont davantage adaptés aux déplacements récréatifs qu'aux déplacements utilitaires en raison de leur itinéraire. De plus, il ressort que le principal motif d'utilisation du transport collectif, selon les usagers actuels et potentiels, est lié aux services de santé, notamment pour les rendez-vous médicaux. Par conséquent, il est crucial qu'un système fiable soit en place pour garantir la ponctualité aux rendez-vous. Cependant, la disponibilité du transport collectif dépend actuellement des places disponibles à l'intérieur des véhicules de transport adapté, ce qui explique en partie le souhait exprimé par un tiers des répondants au sondage d'augmenter la fréquence des trajets.

- **Connectivité**

La nécessité de connecter efficacement les différents réseaux de transport est essentielle pour faciliter les déplacements régionaux. Que ce soit par train, autocar ou traversier, les correspondances doivent être planifiées et prendre en compte la localisation et les horaires des services afin de rendre le voyage aussi fluide que possible pour l'utilisateur, vers toutes zones habitées du territoire. Cette préoccupation a d'ailleurs été soulevée par certains répondants.

Pour la RTBSL, le défi consistera à coordonner efficacement les services locaux avec la dorsale régionale.

▪ **Abordabilité**

Sur le territoire de la MRC, le revenu total médian des particuliers après impôt s'établit à 29 800 \$ en 2020, comparativement à 36 400 \$ au Québec. Les personnes âgées sont particulièrement touchées, avec 33,4 % d'entre elles se trouvant dans une situation de faibles revenus, contre 19,8 % dans la province.⁶ Le coût du transport représente une contrainte déterminante, limitant leur accès aux services de mobilité et pouvant entraîner un isolement social. Cela les empêche de participer à des activités communautaires, de rendre visite à leur famille et à leurs amis, ou de bénéficier de services et de loisirs disponibles à l'extérieur de leur domicile. L'abordabilité de la RTBSL est d'ailleurs une préoccupation majeure pour plusieurs répondants au sondage.

▪ **Sécurité**

La sécurité est un besoin fondamental à satisfaire afin de favoriser l'utilisation des infrastructures et des services de mobilité existants. Pour les personnes âgées, la sécurité peut se traduire par le confort à bord des véhicules. De plus, il est crucial de sécuriser les aménagements destinés aux usagers actifs, en particulier en regard de la vitesse excessive observée chez certains automobilistes. Ces derniers peuvent également constituer un danger majeur, car en l'absence d'alternatives à l'automobile en soirée et les fins de semaine, certains conduisent avec les facultés affaiblies. Il importe donc de mettre en place des mesures assurant un partage équitable de la route.

▪ **Communication**

Un effort de communication doit être déployé pour faire connaître les différents services de transport durables disponibles sur le territoire. En effet, le transport collectif reste largement méconnu par une majorité des résidents. La difficulté d'accès aux informations relatives à ces services est considérée comme l'un des principaux freins à leur utilisation. Il est également crucial que cet effort de communication adresse les préjugés souvent entretenus à l'égard du transport adapté et du transport collectif. Enfin, les communications doivent être adressées à toutes les clientèles, en particulier les plus vulnérables. Par exemple, les aînés nécessitent un accompagnement personnalisé pour acquérir la confiance nécessaire à l'utilisation autonome de ces services.

⁶ Statistique Canada, *Profil du recensement, Recensement de la population de 2021*, [En ligne], <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=Les%20Basques&DGUIDlist=2021A00032411&GENDERlist=1,2,3&STATISTIClist=1,4&HEADERlist=0>.

6.2 ARRIMAGE AVEC L'OFFRE PROJÉTÉE

Le tableau ci-dessous vise à faire le croisement entre les besoins en transport des personnes résidant sur le territoire de la MRC Les Basques, et l'offre projetée avec l'arrivée éventuelle de la RTBSL.

Tableau 38. Arrimage entre les besoins et l'offre projetée

	Propositions de la RTBSL	Recommandations
Accessibilité		
- Les horaires de services sont restreints, ce qui entraîne des créneaux de services qui sont discontinus; - Les déplacements vers les services de santé peuvent s'avérer complexes pour les personnes sans véhicule.	- Des circuits de minibus roulant sept jours par semaine sans réservation préalable devraient être mis sur pied; - Un circuit reliant la MRC aux pôles de santé (Rimouski et Rivière-du-Loup) est prévu.	Le moment où ont lieu les rendez-vous médicaux peut constituer un frein, en soi, à l'utilisation d'un autre mode de transport que l'automobile. Dans cette perspective, des discussions pourraient avoir lieu avec le CISSS du Bas-Saint-Laurent à cet égard.
Efficacité		
- La ponctualité aux rendez-vous médicaux est conditionnée par l'efficacité du système de transport collectif; - La disponibilité du service de transport collectif est conditionnée par les places disponibles à l'intérieur des véhicules de transport adapté.	- Une dorsale régionale de transport collectif sera mise en place prévoyant des connexions facilitées avec les systèmes de transport qui sont déjà existants, et reliant les pôles de santé du territoire; - Le projet proposé a pour objectif d'assurer l'accès à au moins un service de mobilité dans chacune des municipalités du territoire.	- La connectivité entre les réseaux de transport existants, et la future desserte de la RTBSL dépendra grandement de la façon en vertu de laquelle les réseaux locaux seront redéployés. La réalisation d'un plan de redéveloppement ou d'optimisation du transport collectif à l'échelle de la MRC Les Basques pourra s'avérer un outil efficace en cette matière; - La ponctualité aux rendez-vous médicaux dépend également du moment où ceux-ci auront lieu et des possibilités qui s'offrent en termes de mobilité. Des discussions pourraient avoir lieu avec le CISSS du Bas-Saint-Laurent pour optimiser le tout en fonction de la réalité régionale.
Connectivité		
Les différents réseaux de transport doivent pouvoir se connecter de façon efficace.	Le projet proposé prévoit des connexions facilitées entre les différents systèmes de transport.	Comme mentionné plus haut, la réalisation d'un plan de redéveloppement ou encore d'optimisation du transport collectif à l'échelle de la MRC pourra aider à la connectivité.

	Propositions de la RTBSL	Recommandations
Abordabilité	Le coût des services de transport pour les personnes en situation de faible revenu, dont les personnes âgées, constitue une contrainte déterminante à leur usage.	Outre la tarification sociale, des discussions pourraient être réalisées relativement à l'implantation de titres de transport à rabais pour les personnes âgées.
Sécurité	Le confort à l'intérieur des véhicules de transport collectif est un élément susceptible de favoriser l'émergence d'un sentiment de sécurité chez les personnes âgées.	Le confort des usagers âgés pourrait aussi être favorisé par des activités d'expérimentation et d'accompagnement relatives aux services de transport collectif, permettant à ces personnes d'expérimenter la chose de façon positive et insufflant un certain sentiment de sécurité à cet égard.
Communication	- Les différents services de transport du territoire ne sont pas toujours bien connus; - Les informations relatives aux services de transport durables existants ne sont pas toujours facilement accessibles.	- Une campagne régionale de sensibilisation aux transports durables est prévue dans le cadre du projet de RTBSL; - La mise en place de l'initiative <i>Embarque Bas-Saint-Laurent</i> constitue une première étape où l'ensemble de l'information en lien avec l'offre disponible à l'échelle de la région est rassemblé. - Des activités spécifiques pourraient être organisées de sorte à faire connaître l'offre existante et à venir, et adaptées à différents publics.

7. PISTES DE SOLUTION

Comme constaté au *Tableau 38* de la page précédente, l'offre projetée du projet de RTBSL répond aux principaux besoins identifiés au sein du présent portrait de l'offre et des besoins en transport pour le territoire de la MRC Les Basques. Malgré tout, certains éléments pourraient être travaillés par la MRC et ses partenaires afin de s'assurer d'amener le projet plus loin, et de s'assurer qu'il réponde de façon encore plus efficace aux besoins de sa population. D'ailleurs, ces éléments ont été identifiés, au sein du tableau comme des « *Recommandations* », et ils feront l'objet d'une description plus détaillée dans les sous-sections ci-dessous.

7.1 ENTREPRENDRE DES DISCUSSIONS AVEC LE CISSS DU BAS-SAINT-LAURENT

Description et objectifs

Une telle solution consisterait à initier des discussions avec le CISSS du Bas-Saint-Laurent de sorte à explorer des ajustements aux horaires de rendez-vous médicaux pour mieux concilier l'offre de soins avec les possibilités de transport collectif ou de transport adapté.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Sensibiliser le CISSS du Bas-Saint-Laurent aux enjeux liés aux horaires des divers rendez-vous médicaux et leur impact sur l'accessibilité des services de transport collectif et adapté;
- Évaluer les possibilités d'adaptation des horaires de consultation et des plages de rendez-vous en fonction des horaires de transport collectif et des besoins des usagers;
- Favoriser une meilleure coordination entre les services de transport et les établissements de santé afin d'optimiser l'accessibilité aux soins pour l'ensemble des citoyens;
- Encourager l'utilisation des solutions de transport durables en offrant aux usagers une réelle alternative réaliste et adaptée à leurs contraintes de déplacement.

Démarche suggérée

- Établir un premier contact avec les représentants concernés du CISSS du Bas-Saint-Laurent pour leur présenter la problématique et les objectifs de cette initiative;
- Organiser des rencontres de travail avec les parties prenantes concernées (gestionnaires des établissements de santé, représentants du transport collectif et adapté, diversité d'organismes communautaires, etc.);
- Collecter des données sur les horaires actuels des rendez-vous médicaux et leur compatibilité avec l'offre de transport existante;
- Analyser les ajustements possibles aux horaires des rendez-vous médicaux à la lumière des contraintes organisationnelles du CISSS ainsi que des possibilités d'optimisation des services de transport;

- Mettre en place des projets pilotes de sorte à tester des solutions d'ajustement des plages horaires et évaluer leur efficacité;
- Suivre et évaluer les résultats des initiatives mises en place en recueillant des rétroactions des usagers et des intervenants.

7.2 RÉALISER UN PLAN DE REDÉVELOPPEMENT OU D'OPTIMISATION DU TRANSPORT COLLECTIF

Description et objectifs

Cette solution vise à élaborer un plan structuré de redéveloppement ou d'optimisation du transport collectif à l'échelle de la MRC Les Basques, en tenant compte des besoins de mobilité actuels et futurs. Ce plan permettra d'améliorer la connectivité entre les réseaux de transport existants et d'assurer une intégration efficace avec la future desserte de la RTBSL. Il s'agit d'un outil stratégique qui vise vraiment à maximiser l'efficacité du réseau et à améliorer l'accessibilité pour les usagers.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Analyser la situation actuelle et les besoins spécifiques des usagers relativement au transport collectif, notamment en ce qui concerne les correspondances, les horaires et la couverture territoriale;
- Optimiser la complémentarité des services entre le réseau local existant et la future desserte de la RTBSL afin d'assurer une meilleure fluidité des déplacements;
- Proposer des ajustements aux circuits, horaires et modes d'opération de sorte à améliorer l'efficacité et l'attractivité du transport collectif.

Démarche suggérée

- Réutiliser l'inventaire du présent portrait de l'offre et des besoins en transport, et procéder à la rédaction d'un diagnostic de la desserte de transport collectif;
- Concevoir un plan d'optimisation et de développement du transport collectif à l'échelle de la MRC Les Basques en s'appuyant sur les meilleures pratiques adaptées pour le territoire, et en prenant en considération le diagnostic;
- Évaluer la desserte proposée en recueillant des commentaires de partenaires stratégiques, et apporter les modifications nécessaires pour améliorer son efficacité et sa pertinence.

Financement disponible

- *Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural : projets de planification et de conception* d'Infrastructure Canada;
- *Programme d'aide au développement du transport collectif* du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec

(Volet 4 : Autres aides financières)

7.3 METTRE EN PLACE UN PROGRAMME DE TARIFICATION RÉDUITE POUR LES PERSONNES ÂÎNÉES

Description et objectifs

Sur le territoire, 33,4 % des personnes âgées sont en situation de faible revenu. Pour cette partie de la population, le coût du transport représente une contrainte majeure. Ainsi, à l'image de ce qui se fait sur plusieurs territoires, une tarification réduite pour les personnes âgées pourrait être mise en place afin de faciliter l'accès aux services de transport collectif. Cet élément pourrait être travaillé à l'échelle de la MRC, ou encore en collaboration avec l'équipe de la RTBSL.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Permettre aux personnes âgées d'accéder plus facilement aux différents services de transport en réduisant les barrières financières liées aux déplacements;
- Améliorer la qualité de vie des personnes âgées en leur offrant une bien plus grande liberté de mouvement et en favorisant leur participation à la vie sociale et économique de la région;
- Favoriser l'indépendance et l'autonomie des personnes âgées en leur offrant la possibilité de se déplacer plus facilement, de participer à des activités sociales et de loisirs, et d'accéder plus aisément aux soins de santé.

Démarche suggérée

- Évaluer les ressources financières, humaines et matérielles disponibles pour mettre en œuvre le programme de tarification réduite, y compris les fonds disponibles, le personnel nécessaire, et les infrastructures requises;
- Concevoir le programme en définissant les critères d'admissibilité des personnes âgées, les modalités d'application et les mécanismes de contrôle et de suivi;
- Impliquer les parties prenantes pertinentes dans le processus de conception du programme;
- Informer les personnes âgées et les autres membres de la communauté quant à l'existence du programme, ses avantages et ses modalités d'accès, en utilisant divers canaux;
- Former le personnel du service de transport sur les modalités du programme, afin de garantir une mise en œuvre efficace et équitable du programme;
- Mettre en œuvre le programme et surveiller régulièrement son fonctionnement pour détecter tout problème éventuel, recueillir les commentaires des utilisateurs et apporter les différents ajustements nécessaires pour améliorer son efficacité et sa pertinence.

Financement disponible

- Partenariat avec les Caisses Desjardins

(à l'image du partenariat entre Desjardins et PLUMobile)

7.4 TENIR DES ACTIVITÉS D'INFORMATION ET D'EXPÉRIMENTATION ADRESSÉES AUX PERSONNES ÂÎNÉES

Description et objectifs

Une telle solution consisterait à organiser des séances d'information et d'expérimentation qui seraient dédiées spécifiquement aux services de transport collectif disponibles, et qui seraient adressées aux personnes âgées du territoire de la MRC Les Basques. Ces séances pourraient en ce sens inclure des présentations des services (à l'échelle de la MRC et à l'échelle régionale), des démonstrations un peu plus pratiques de ceux-ci, des séances de questions et de réponses, ainsi que des occasions pour les personnes participantes d'essayer les services de transport par elles-mêmes. En conséquence, ce type d'activité permettrait de répondre au besoin de sécurité exprimé plus haut.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Informer les personnes âgées sur les services de transport collectif disponibles sur le territoire et au sein de la région, et leur fournir des informations détaillées sur leur fonctionnement;
- Encourager les personnes âgées à utiliser les services en leur permettant de les expérimenter de façon pratique et en leur montrant comment ils peuvent répondre à leurs divers besoins de déplacement de manière sûre et efficace;
- Renforcer le sentiment de sécurité de ces personnes en leur offrant des informations des plus complètes et une expérience pratique positive.

Démarche suggérée

- Développer un plan détaillé pour chaque activité, y compris le contenu des présentations, les démonstrations pratiques, les séances de questions et de réponses, et les périodes d'essai;
- Collaborer avec des partenaires locaux et régionaux, comme les transporteurs de même que les organismes communautaires, pour la planification et la mise en œuvre des activités;
- Faire la promotion des activités d'information et d'expérimentation;
- Organiser et animer les activités d'information et d'expérimentation selon le plan établi;
- Recueillir des commentaires des personnes participantes sur les activités afin d'évaluer leur efficacité et apporter des ajustements si nécessaire.

Financements disponibles

- *Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (Surveiller le renouvellement potentiel du programme)*

- *Programme d'aide au transport collectif régional – Municipalité amie des aînés du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec*
(Volet 3 : Mise en place d'initiatives visant l'apprentissage du transport collectif par les aînés)

7.5 METTRE EN PLACE UN PROGRAMME D'ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISÉ

Description et objectifs

Mettre en place un programme d'accompagnement personnalisé pour les personnes âgées résidant sur le territoire de la MRC Les Basques permettrait de renforcer le sentiment de sécurité de celles-ci à l'égard du transport collectif local et régional. En effet, un tel programme permet de fournir un soutien individualisé et sur mesure aux personnes âgées pour faciliter leurs déplacements, facilitant ainsi leur expérimentation ainsi que leur apprentissage des services de transport collectif disponibles.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Permettre aux personnes âgées d'accéder plus facilement aux services de transport en leur offrant un soutien personnalisé pour planifier leurs trajets et pour surmonter les obstacles;
- Renforcer le sentiment de sécurité des personnes âgées en les accompagnant dans le cadre de leurs déplacements et en leur fournissant les outils nécessaires pour se déplacer de façon autonome et en toute sécurité dans leur communauté;
- Contribuer à réduire l'isolement des personnes âgées en leur offrant un soutien personnalisé pour participer à des activités communautaires, rendre visite à leurs proches, et accéder à des services et à des loisirs disponibles à l'extérieur de leur domicile.

Démarche suggérée

- Déterminer la forme que prendra l'accompagnement;
- Mettre en place une infrastructure de coordination efficace pour pouvoir gérer les demandes de service, jumeler les bénéficiaires avec des accompagnateurs, planifier les trajets, suivre les déplacements et assurer une communication fluide;
- Collaborer avec des partenaires locaux, tels que les organismes communautaires ainsi que les représentants de la Santé publique, pour renforcer le réseau de soutien et pour administrer les accompagnements personnalisés;
- Faire la promotion du programme d'accompagnement personnalisé;
- Évaluer régulièrement l'efficacité du programme en recueillant les commentaires des individus qui en auront bénéficié et des partenaires, et en utilisant ces informations pour apporter des ajustements et des améliorations au programme au fil du temps.

Financement disponible

- *Programme d'aide au transport collectif régional – Municipalité amie des aînés* du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
(Volet 3 : Mise en place d'initiatives visant l'apprentissage du transport collectif par les aînés)

7.6 PRÉSENTER LES SERVICES DISPONIBLES AUX ORGANISATIONS DU MILIEU ET AU MILIEU DES AFFAIRES

Description et objectifs

Pour faciliter une meilleure adhésion aux futurs services de transport collectif disponibles, il convient d'adopter une stratégie de communication efficace qui permettra d'adapter le discours aux différents publics rencontrés. Dans cette perspective, l'organisation de rencontres ou de séances d'information où les services de transport seraient présentés aux organismes communautaires, aux établissements de santé, et à d'autres acteurs locaux pertinents, comme les employeurs, permettrait de faire circuler l'information à cet égard d'une façon adaptée à chacune des clientèles.

Cette solution a comme principaux objectifs de :

- Sensibiliser et informer les organismes du milieu sur les options de transport collectif afin qu'ils soient en mesure de mieux les faire connaître et les recommander à leur clientèle;
- Renforcer la collaboration entre les différents acteurs du milieu pour favoriser l'accès ainsi que l'utilisation des services de transport collectif par la population de la MRC Les Basques.

Démarche suggérée

- Identifier les principales organisations du milieu;
- Impliquer ces principales organisations du milieu dès le début du processus pour garantir leur engagement et leur participation;
- Préparer le contenu de la présentation en mettant en évidence les différents services qui sont disponibles pour les citoyens de la MRC, y compris les horaires, les tarifs, les zones desservies, les modalités de réservation, etc., et y présenter les informations de façon claire et concise;
- Inviter les représentants des organisations à assister aux diverses séances d'information, en leur faisant part de l'importance de leur participation;
- Animer les séances d'information en présentant de façon interactive les différents services de transport disponibles, et répondre aux questions et aux préoccupations des participants ainsi qu'encourager les échanges et la discussion;
- Collecter les commentaires et les suggestions des participants à la fin de la séance de sorte à évaluer l'efficacité de l'événement et identifier d'éventuelles améliorations à apporter;
- Faire un suivi avec les organisations participantes pour voir si elles ont relayé les informations à leur clientèle, afin d'évaluer l'impact de la solution.

Financement disponible

- *Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (Surveiller le renouvellement potentiel du programme)*