

TREMBSL

TABLE RÉGIONALE
DES ÉLU·ES MUNICIPAUX
DU BAS-SAINT-LAURENT

*Pour un financement équitable du transport collectif
dans les milieux ruraux*

Mémoire au ministère des Finances dans le cadre des
consultations prébudgétaires 2025-2026

Présenté par la
Table régionale des élu·es municipaux du Bas-Saint-Laurent

Bas-Saint-Laurent, 23 janvier 2025

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Sommaire | 3 |
| Présentation de l'organisation | 4 |
| Introduction | 5 |
| État de situation du transport collectif au Bas-Saint-Laurent | 6 |
| Évolution des besoins et des services en transport collectif au Bas-Saint-Laurent ... | 6 |
| Les choix collectifs en transport et mobilité durable au Bas-Saint-Laurent | 7 |
| Enjeux et obstacles qui limitent l'offre de transport collectif au Bas-Saint-Laurent .. | 9 |
| Recommandations pour un financement équitable du transport collectif dans les milieux ruraux | 16 |
| Réviser et bonifier les programmes d'aide actuels au développement du transport collectif dans les milieux ruraux et régionaux. | 16 |
| Développer une mesure de financement spécifique aux structures territoriales regroupées (inter-MRC) en transport collectif rural et régional. | 17 |
| Autoriser une majoration de la taxe sur les carburants sur le territoire couvert par une régie intermunicipale de transport collectif. | 18 |
| Conclusion | 19 |

Sommaire

Ce mémoire a été préparé par la Table régionale des élu-es municipaux du Bas-Saint-Laurent (TREMBSL) pour mettre en évidence des enjeux financiers importants qui limitent la capacité de développement du transport collectif au Bas-Saint-Laurent et pour proposer des solutions.

Dans ce mémoire, la TREMBSL rappelle d'abord que **tous les milieux, urbains et ruraux, aspirent à la mobilité durable**. Au Bas-Saint-Laurent, c'est 89% de la population qui est favorable à une bonification du transport collectif. Parmi les raisons qui suscitent cette forte adhésion, la population nomme les avantages pour le développement économique régional, pour la réduction des GES, pour l'accès aux services de santé, l'attractivité régionale et la vitalité des milieux ruraux.

Au vu de l'état de situation du transport collectif au Bas-Saint-Laurent, la TREMBSL fait le constat que les financements disponibles actuellement sont insuffisants et inadéquats, ce qui cause une situation d'iniquité au désavantage des milieux ruraux ayant de vastes superficies habitées à faible densité. Pour réduire cette iniquité et accroître l'accès à la mobilité durable pour toute la population bas-laurentienne, la TREMBSL propose des solutions au gouvernement. Ainsi, pour mieux répondre aux besoins des communautés rurales et accélérer leur inclusion dans la transition vers la mobilité durable, **la TREMBSL formule les recommandations suivantes :**

- Majorer le *Programme d'aide au développement du transport collectif* (PADTC) et définir une répartition des nouvelles sommes investies en tenant compte du poids démographique réel des milieux ruraux, soit 30% de la population québécoise.
- Revoir les modalités du volet 2 du PADTC pour fournir un incitatif réel au développement du transport collectif dans la ruralité, avec une formule de calcul qui intègre mieux les contraintes de dessertes de vastes territoires habités à faible densité. Cette révision devra donc réduire l'écart entre les coûts réels portés par les milieux ruraux et la subvention versée et :
 - Hausser le montant versé par déplacement pour les milieux à faible densité;
 - Inclure une enveloppe de promotion du transport collectif dans les milieux ruraux;
 - Garantir une aide financière sur une période quinquennale, comme c'est le cas pour les sociétés de transport, afin d'offrir le même niveau de prévisibilité.
 - Ajouter une modalité au programme pour permettre une aide ponctuelle en cours de période pour les milieux qui font face à une hausse subite et importante des coûts.
- Abolir les contraintes légales et d'approvisionnement au développement du transport collectif pour les municipalités de moins de 100 000 habitant·es et pour les régies de transport afin de leur permettre d'acquérir leurs propres flottes de véhicules de transport collectif.
- Mettre en place une mesure financière dédiée aux structures territoriales regroupées en transport collectif rural pour appuyer le développement et la gestion d'une offre de services abordables, visant l'interconnexion entre les territoires et avec les villes centres d'une région.
- Autoriser une majoration de la taxe sur les carburants sur le territoire couvert par la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent.

Présentation de l'organisation

Table régionale des élu·es municipaux du Bas-Saint-Laurent

La Table régionale des élu·es municipaux du Bas-Saint-Laurent (TREMBSL) a été créée en mai 2019. Ce lieu de concertation regroupe les huit préfets et préfètes des municipalités régionales de comté (MRC) bas-laurentiennes et les dix maires et mairesses des cités régionales ou des municipalités de centralité de la région. La TREMBSL est l'interlocutrice politique privilégiée de toute une région auprès des gouvernements supérieurs, afin de promouvoir les priorités régionales. Ensemble, ses membres représentent 113 municipalités habitées par plus de 200 000 citoyens et citoyennes.

Pour en savoir plus : [cliquez ici](#)

Introduction

Le développement de la mobilité durable et du transport collectif au Québec est au cœur de nombreuses politiques, stratégies et plan d'action gouvernementaux. Il représente un moyen phare pour permettre à la société québécoise de poursuivre son développement tout en réduisant son empreinte écologique. Dans sa *Politique de mobilité durable 2030*¹, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) s'est donné pour cible que 70% de la population québécoise ait accès à au moins quatre services de développement durable d'ici 2030 et de réduire de 20% l'usage de l'auto solo au Québec.

En plus d'être ciblé pour réduire la pression environnementale de notre activité économique (*Plan pour une économie verte*), le transport collectif est aussi considéré par le gouvernement comme un moyen de réduire la pauvreté (*Plan d'action gouvernemental pour l'inclusion économique et la participation sociale*), d'atténuer des risques pour la santé, d'améliorer les saines habitudes de vie (*Politique gouvernementale de prévention en santé*) et de favoriser l'occupation et la vitalité des territoires (*Orientations gouvernementales en aménagement du territoire*).

On comprend pourquoi l'accès au transport collectif est désormais considéré par la population comme un service essentiel. Selon une enquête pancanadienne en cours par l'Université McGill² auprès de 21 500 personnes, 97% sont d'avis que le transport en commun est un service essentiel dans leur région. Bien que ces données concernent plus spécifiquement des populations urbaines, il est évident qu'aujourd'hui, **tous les milieux, urbains et ruraux, aspirent à la mobilité durable**. Au Bas-Saint-Laurent, c'est 89% de la population qui est favorable à une bonification du transport collectif dans sa région³. Parmi les raisons qui suscitent cette forte adhésion, la population nomme les avantages pour le développement économique régional, pour la réduction des GES, pour l'accès aux services de santé, l'attractivité régionale et la vitalité des milieux ruraux.

Ainsi, réussir une réelle transition sociétale vers la mobilité durable exige une pleine participation de toutes et tous, particulièrement la population rurale pour laquelle l'usage de « l'auto solo » domine encore en raison de l'offre encore très limitée de transport collectif.

Par ce mémoire, la TREMBSL souhaite d'abord mettre en évidence les aspirations et les besoins de sa région en matière de transport collectif. Elle souhaite sensibiliser le gouvernement aux obstacles récurrents qui limitent la capacité municipale à offrir des services accessibles sur l'ensemble du territoire habité et ainsi opérer un véritable changement dans les habitudes de déplacement des populations. À cette fin, elle propose au gouvernement des mesures adaptées à la réalité des milieux ruraux et régionaux qui permettront l'inclusion de toutes les communautés bas-laurentiennes dans la transition sociétale vers la mobilité durable.

¹ https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx

² Transportation Research at McGill (TRAM) <https://www.mcgill.ca/newsroom/fr/channels/news/le-transport-en-commun-un-service-essentiel-pour-la-plupart-des-canadiens-et-canadiennes-360582>

³ *Segma Recherche (2024) Sondage sur le transport collectif au Bas-Saint-Laurent.*

État de situation du transport collectif au Bas-Saint-Laurent

L'évolution des besoins, des services et des orientations en matière de mobilité durable et de transport collectif au Bas-Saint-Laurent a été amplement documentée au cours des dernières années par le Conseil régional de l'environnement (CREBSL, 2021) et le Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent (CRD, 2023)⁴. Afin de bien contextualiser les recommandations de ce mémoire, cette section rapporte quelques faits saillants relevés par ces organisations. Elle présente ensuite les principaux enjeux et obstacles qui limitent actuellement la capacité des milieux municipaux à développer une offre régionale de transport collectif qui suit l'évolution des habitudes de mobilité des personnes sur le territoire. Bien que ce mémoire porte sur la situation du Bas-Saint-Laurent, plusieurs enjeux cités sont communs à d'autres régions qui ont des réalités territoriales et démographiques comparables.

Évolution des besoins et des services en transport collectif au Bas-Saint-Laurent

Le Bas-Saint-Laurent compte une population de 202 955 (2023) répartie sur un territoire couvrant 22 184 km². La population bas-laurentienne est en croissance pour une cinquième année consécutive (ISQ, 2023)⁵ et ce rythme s'accélère chaque année. Bien qu'une proportion significative des 113 municipalités du Bas-Saint-Laurent se retrouve dans les quintiles les plus élevés de dévitalisation, ce taux d'accroissement démographique soutenu témoigne d'une attractivité régionale renforcée et d'une dynamisation de l'économie locale.

L'arrivée de nouvelles populations au Bas-Saint-Laurent, combinée aux transformations postpandémiques des modes de travail et aux enjeux de pénurie de main-d'œuvre et de logement, a accru les besoins de déplacement à l'intérieur de la région. Ces nouveaux besoins sont venus s'ajouter à des habitudes de mobilité, dites de nécessité et déjà bien présentes chez plusieurs groupes de la population, notamment pour accéder aux services de santé et d'éducation postsecondaire et à certaines activités de nature économique, mais aussi pour obtenir des services alimentaires. En effet, 25% des municipalités du Bas-Saint-Laurent ne possèdent pas de commerce alimentaire⁶.

Depuis 2007, les élu-es municipaux positionnent le transport collectif comme une priorité de développement. En plus de son grand potentiel pour favoriser la réduction des émissions de GES de la région, le développement du transport collectif constitue un levier important pour soutenir l'inclusion sociale, l'habitation des territoires et la vitalité des communautés.

Or, malgré cette croissance des besoins de déplacement et cette forte volonté politique municipale, la population subit depuis plusieurs années des réductions de services de transport

⁴ CRD (2023) *Mémoire de financement de la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent*.

CREBSL (2021) *Mobilités et territoires, Stratégie régionale du transport des personnes au Bas-Saint-Laurent*.

⁵ ISQ (2023) *Fiche démographique – Les régions administratives du Québec*.

⁶ CISSS-BSL (2024) *La santé des Bas-Laurentiens en chiffre : fiche régionale sociosanitaire*.

public, dont des coupures importantes dans les dessertes d'autocars Orléans Express/Keolis en 2014, ainsi qu'une diminution des disponibilités de taxi, des services ferroviaires et aériens.

Actuellement, les 8 MRC bas-laurentiennes offrent chacune des services de transport collectif sur leur territoire qui répondent partiellement aux besoins locaux de déplacement. Ces services sont offerts par un organisme mandataire ou par la MRC directement, par contrat avec un transport local. Si le transport adapté est une obligation légale des MRC, le transport collectif, pour sa part, est optionnel. Dans plusieurs cas, les deux services sont offerts conjointement et souvent au sein des mêmes véhicules pour limiter les coûts. Nous verrons dans la prochaine section que plusieurs obstacles limitent considérablement leur capacité à desservir adéquatement l'ensemble de leur territoire et à interconnecter leurs services pour répondre aux besoins croissants de mobilité.

Soulignons que la population bas-laurentienne dépend fortement de l'automobile. En 2024, l'auto solo est le principal mode de déplacement de 89% de la population⁷. Au cours des 20 dernières années, le parc automobile s'est accru de 33% au Bas-Saint-Laurent. Le taux de mortalité par accident routier dans la région est près de 3 fois plus élevé que dans le reste du Québec, et ce, particulièrement chez les populations les plus jeunes⁸.

En dépit de la prédominance de l'auto solo, le désir de recourir au transport collectif chez les Bas-Laurentien·nes est passé de 26% en 2016 à 54% en 2024⁹. La population est définitivement prête à faire une transition vers la mobilité durable si une offre de services adéquate et abordable était disponible au sein de la région.

Les choix collectifs en transport et mobilité durable au Bas-Saint-Laurent

Déterminés à offrir un service de transport collectif structurant aux communautés bas-laurentiennes, les élu·es municipaux ont décidé de développer deux projets régionaux, soit la création d'une régie intermunicipale qui viendra bonifier et interrelier les services de transport collectif de 7 MRC et la création d'une plateforme régionale de covoiturage.

La Régie de transport du Bas-Saint-Laurent (RTBSL) a été formellement constituée le 13 janvier 2024 à l'initiative des MRC, Les Basques, La Matapédia, La Matanie, La Mitis, Rivière-du-Loup, Témiscouata et Rimouski-Neigette.

Concrètement, la RTBSL va optimiser les services des 7 MRC membres. Elle va ensuite connecter ces derniers entre eux et avec la Société de transport de Rimouski à l'aide de 8 minibus accessibles universellement. Ces minibus desserviront 11 circuits régionaux qui permettront de se déplacer partout au Bas-Saint-Laurent et vers l'extérieur de la région, en complément des autres modes de transport collectif, dont les autocars, les services ferroviaires et maritimes.

⁷ Segma Recherche (2024) [Sondage sur le transport collectif au Bas-Saint-Laurent](#).

⁸ CISSS-BSL (2024) [Portrait des traumatismes routiers au Bas-Saint-Laurent](#).

⁹ Segma Recherche (2024) [Sondage sur le transport collectif au Bas-Saint-Laurent](#).

Pour financer ses activités, la RTBSL demande au gouvernement d'autoriser une majoration de la taxe sur les carburants de 2¢ par litre d'essence vendu sur le territoire des 7 MRC membres, incluant la Ville de Rimouski.

La Ville de Rimouski n'est pas membre de la RTBSL, mais elle participe au projet. Une entente intermunicipale vient dicter, sur le même horizon de dix ans que pour l'entente constitutive de la Régie, les responsabilités financières et de coordination des transports respectives pour améliorer la mobilité sur les territoires.

La MRC de Kamouraska a, pour sa part, choisi de conserver la responsabilité de ses services de transport collectif puisque les enquêtes préliminaires réalisées ont démontré que sa population se tourne majoritairement vers la région Chaudière-Appalaches (Québec, Lévis, Montmagny) lorsqu'elle quitte son territoire. La MRC de Kamouraska est toutefois partenaire du projet de plateforme de covoiturage *Embarque BSL*.

Embarque BSL est une initiative des huit MRC du Bas-Saint-Laurent, du Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (CREBSL) et de la Ville de Rimouski, coordonnée par le Collectif régional de développement (CRD) du Bas-Saint-Laurent.

Embarque BSL est une plateforme de service de covoiturage qui permet de procéder à des jumelages entre des personnes qui se déplacent au sein de la région, mais aussi à l'extérieur de celle-ci. Cette plateforme agit aussi comme un carrefour d'information et de promotion de la mobilité durable et des services de transport offerts dans chacune des MRC du Bas-Saint-Laurent.

Le démarrage de ce projet a été financé par le *Plan d'action gouvernemental pour l'inclusion économique et la participation sociale* (PAGIEPS 2017-2023) et le Fonds régions et ruralité (FRR), volet 4 - Soutien à la vitalisation et à la coopération intermunicipale du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Le financement durable des opérations d'Embarque BSL demeure à confirmer, car la demande de financement récemment soumise au programme MobilisActions du MTMD pour l'année 2025 vient tout juste d'être refusée. L'obtention de la majoration de la taxe sur les carburants demandée par la RTBSL permettrait de répondre adéquatement et durablement aux besoins de financement de la plateforme.

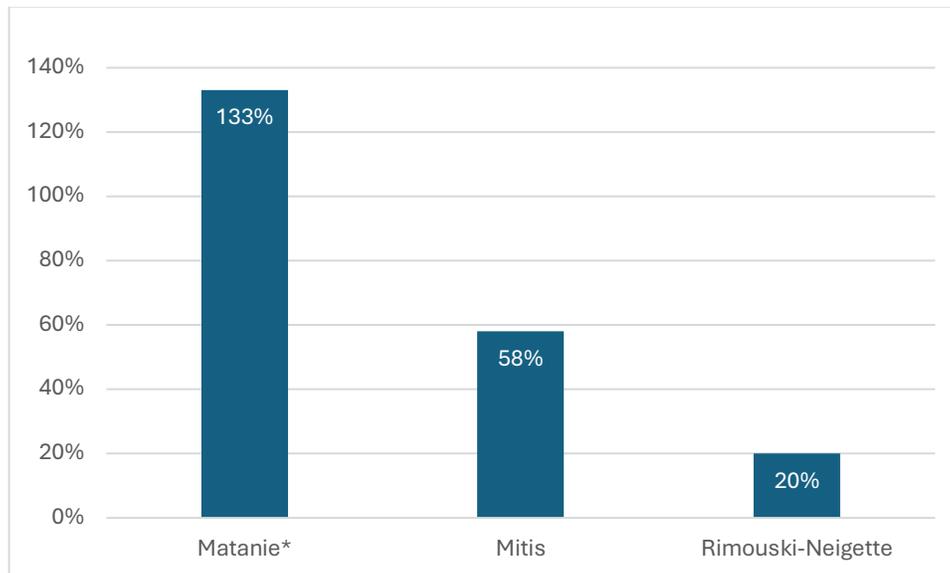
La prochaine section met en évidence des enjeux structurels de financement du transport collectif local en milieu rural. Ces enjeux expliquent entre autres pourquoi les élu-es municipaux sont dans l'obligation de solliciter d'autres sources de financement, comme une majoration de taxe sur les carburants, pour bonifier les services à l'échelle régionale.

Enjeux et obstacles qui limitent l'offre de transport collectif au Bas-Saint-Laurent

Un financement insuffisant pour le transport collectif en milieu rural devant une hausse considérable des coûts des transporteurs.

À l'instar de plusieurs régions du Québec, les MRC bas-laurentiennes font face à une hausse considérable des coûts de transport depuis quelques années. Cette situation se trouve particulièrement aggravée dans le cas des MRC qui doivent recourir à un appel d'offres auprès des transporteurs locaux en absence de concurrence. Dans certaines MRC, la hausse du taux horaire chargé par le transporteur local a augmenté radicalement au cours des deux dernières années. Le graphique 1 présente le niveau des hausses vécues récemment par plusieurs MRC.

Graphique 1 - Hausse des coûts chargés pour le transport collectif (appel d'offres auprès de transporteurs locaux), MRC bas-laurentiennes (2022-2024)



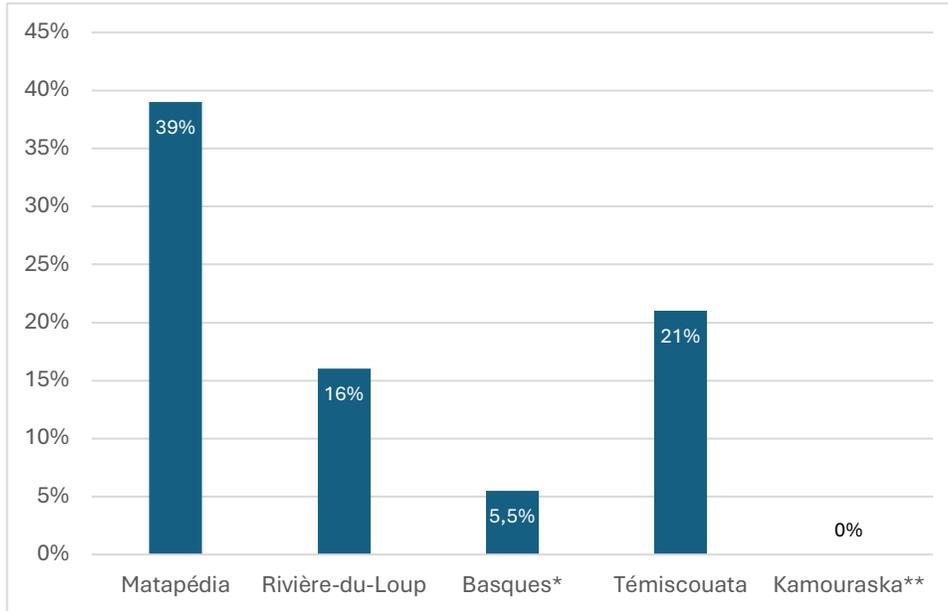
* Incluant la hausse confirmée pour 2025

Source : Données fournies par les MRC ou leurs organismes mandataires de transport collectif, janvier 2025.

Face à une telle situation, et puisque les programmes gouvernementaux ne prévoient pas d'ajustement en cours de période pour une hausse des coûts chargés par un transporteur, les MRC concernées sont dans l'obligation d'augmenter les tarifs aux usagers ainsi que les quotes-parts municipales au transport collectif, tout en étant forcées, pour certaines, de réduire l'offre et la fréquence de services sur le territoire.

Les MRC qui, pour leur part, opèrent le service de transport collectif par entente avec un organisme à but non lucratif propriétaire de sa flotte de véhicules ont une meilleure autonomie de gestion et plus de contrôle sur les coûts. Cependant, depuis 2022, elles font aussi face à des hausses de coût importantes qui freinent tout autant leur capacité de développement. Le graphique 2 présente la hausse des coûts de transport de ces MRC depuis la fin de la pandémie.

Graphique 2 – Hausse des coûts du transport collectif (OBNL propriétaire de ses véhicules), MRC bas-laurentiennes (2022-2024)



Source : Données fournies par les MRC ou leurs organismes mandataires du transport collectif, janvier 2025.

*Les données pour l'année 2024 ne sont pas encore disponibles pour la MRC Les Basques, cette hausse concerne donc uniquement 2022-2023.

**En 2022, pour réduire ses coûts d'opération, *Trans-apte*, l'organisme mandataire de la MRC de Kamouraska, a diminué la fréquence des trajets offerts en optant pour un transport à la demande.

Un financement gouvernemental inéquitable et inadapté pour le transport collectif dans les milieux ruraux

Le volet 2 du *Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)* du MTMD est la principale source de financement gouvernemental pour la desserte en milieu rural. Comme présenté au tableau 1 ci-dessous, les fonds alloués à ce volet représentent 6% de l'enveloppe globale du PADTC (soit 16 millions de dollars sur plus de 275 millions). Or, la population rurale au Québec susceptible de bénéficier de ces services représente 30 % de la population totale. Rappelons que le financement de ce programme prend sa source dans la taxe sur les carburants prélevée par le gouvernement sur tout le territoire québécois. La répartition actuelle est donc inéquitable, et ce, au détriment de la ruralité québécoise.

Tableau 1 – Répartition des volets du PADTC (2022)¹⁰

| Programme d'aide au développement du transport collectif | Fonds alloués | % |
|--|---------------|---------|
| Volet 1 – Transport en commun urbain | 258 000 000\$ | 94% |
| Volet 2 – Transport collectif régional | 16 000 000\$ | 6% |
| Volet 3 – Transport interurbain par autobus | 1 300 000\$ | - de 1% |
| Volet 4 – Autres aides financières | 13 000\$ | - de 1% |

Source : MTMD, Demande d'accès à l'information no 2023-2024-003310

En plus d'offrir une répartition inéquitable aux milieux ruraux, le PADTC (volet 2) présente des modalités inadaptées à la réalité de plusieurs milieux ruraux, notamment ceux à faible densité populationnelle et détenant une vaste superficie habitée.

En effet, la formule de calcul qui permet de déterminer les subventions versées est basée sur le nombre de déplacements effectués par usagers, sans tenir compte du nombre de kilomètres parcourus par déplacement. Or, dans le cas d'une région comme le Bas-Saint-Laurent, composé d'un vaste territoire habité, les distances à parcourir en transport collectif pour desservir l'ensemble des communautés sont très étendues. Dans certaines MRC, la distance d'un trajet peut parfois atteindre 60 km pour un aller seulement. Puisque le financement ne tient pas compte de cette réalité, les MRC concernées se retrouvent rapidement en situation de sous-financement et doivent réduire leur offre de transport aux communautés plus éloignées.

Le tableau 2 présente l'étendu des déplacements en transport collectif dans les MRC du Bas-Saint-Laurent ainsi que la fréquence des trajets réguliers les plus longs. Précisons que ces distances sont habituellement parcourues avec un taux d'occupation très bas.

Tableau 2 – Étendu des déplacements effectués en transport collectif, MRC du Bas-Saint-Laurent (2024)

| MRC | Trajet le plus court* / long (aller seulement) | Trajet régulier le plus long (aller seulement) |
|-------------------|---|---|
| Matapédia | 2 km / 44 km | 44 km @ 2 fois / jour |
| Matanie | 2 km / 48 km | 48 km @ 2 fois / jour |
| Mitis | 0,5 km / 45 km | 33 km @ 3 fois / jour |
| Rimouski-Neigette | 20 km / 60 km | 60 km @ 4 fois / semaine |
| Basques | 0,5 km / 35 km | 35 km @ 2 fois / jour |
| Rivière-du-Loup | 0,5 km / 60 km | 60 km @ 2 fois / semaine |
| Témiscouata | 33 km / 74 km | 74 km @ 4 fois / semaine |
| Kamouraska | 0,45 km / 47 km | 33 km @ 4 fois / semaine |

*Les trajets les plus courts sont ceux effectués à l'intérieur des villes centres. Puisque la MRC de Rimouski-Neigette ne dessert pas la ville de Rimouski, son trajet le plus court est de loin supérieur à ceux des autres MRC.

Source : Données fournies par les MRC ou leurs organismes mandataires de transport collectif, janvier 2025.

¹⁰ Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (2023) [Le transport interurbain par autocar au Québec: portrait d'une industrie à la croisée des chemins.](#)

Bien que le PADTC prévoit une subvention légèrement supérieure pour les zones à faible densité de population (moins de 35 habitants par km²), celle-ci reste largement inférieure au coût réel des déplacements dans la plupart des MRC de la région du Bas-Saint-Laurent, une région qui, par ailleurs, affiche une densité moyenne de seulement 9 habitants par km².

Ainsi, le taux maximum versé par le volet 2 du PADTC est de 13,50\$¹¹ par déplacement, alors qu'il représente un coût réel qui dépasse même 80\$ dans certaines MRC bas-laurentiennes. Le tableau 3 présente le coût moyen réel par déplacement en transport collectif dans chacune des MRC.

Tableau 3 – Coût réel par déplacement de transport collectif, MRC du Bas-Saint-Laurent, 2024

| MRC | Coût moyen par déplacement | Droits de transport / déplacement |
|-------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| Matapédia | 41,86\$ | 4\$ |
| Matanie | 32,84\$ | 5\$ |
| Mitis | 35,47\$ | 3,15\$ |
| Rimouski-Neigette | 89\$ | 5\$ |
| Basques | 24,04\$ | 4\$ |
| Rivière-du-Loup | 13,69\$ | 4,25\$ |
| Témiscouata | 26,78\$ | 4\$ |
| Kamouraska | 31,94\$ | 5,42\$ |

Source : Données fournies par les MRC ou leurs organismes mandataires de transport collectif, janvier 2025.

Pour absorber ce manque à gagner, les MRC touchées sont dans l'obligation de réduire leur offre de services dans les zones éloignées et à très faible densité pour concentrer la desserte près des villes centres, ce qui, une fois de plus, désavantage la ruralité.

Ensuite, puisque l'admissibilité à l'enveloppe de soutien au développement du volet 2 du PADTC est conditionnelle à une hausse du nombre de déplacements, les MRC qui, pour les raisons citées précédemment, doivent réduire leur offre de services tout en augmentant la charge fiscale des usagers et des municipalités n'ont pas, ou très peu, accès à ce levier financier de développement.

Il importe aussi de souligner que les modalités de calcul et de versement de la subvention du PADTC n'offrent pas de prévisibilité ni d'agilité aux MRC et aux organismes de transport collectif. En effet, le financement de base du volet 2 est déterminé pour une période triennale à partir de l'achalandage d'une année antérieure de référence (actuellement 2021). Il est donc impossible pour une MRC ou un organisme qui fait face à une hausse subite et importante des coûts de pouvoir absorber celle-ci sans réduire ses services et sans freiner son développement.

Ensuite, puisque la subvention est versée annuellement, en fin d'année financière, certains organismes ou MRC doivent recourir à des marges de crédit et donc payer des frais additionnels durant une partie de l'année, ce qui ajoute une pression financière.

¹¹ Le taux maximal déterminé pour les MRC de densité de moins de 35 habitants par km² est de 18\$/déplacement, mais seulement 75% de ce taux peut être versé en subvention, donc 13,50\$.

Enfin, rappelons que les municipalités ainsi que les régies intermunicipales qui ne disposent pas d'une Société de transport, comme prescrit dans la Loi sur les Sociétés de transport, n'ont pas le droit d'acquérir des flottes de véhicules et des infrastructures pour prendre en charge leur service de transport collectif. Elles ont l'obligation de recourir à un transporteur (ou OBNL). Cette possibilité leur fournirait pourtant davantage de prévisibilité en leur permettant de gagner un meilleur contrôle sur l'évolution des coûts et même de susciter une saine concurrence au niveau local ou régional.

En résumé, face à des financements insuffisants et inadaptés, les MRC et les organismes mandataires de transport collectif se retrouvent à devoir :

- Hausser la charge fiscale dévolue au transport collectif dans des milieux déjà dévitalisés (hausse des tarifs et des quotes-parts municipales).
- Réduire l'horaire de desserte, en coupant les fins de semaine et les soirées, ce qui ne permet pas de répondre à la diversité des besoins.
- Réduire la desserte de routes secondaires, au détriment de la ruralité.
- Concentrer les services autour des villes de centralité et des municipalités les plus denses, au détriment de la ruralité.
- Envisager de cesser les services de transport collectif et se limiter à l'offre de transport adapté.

Dans tous ces cas de figure, la ruralité est perdante, tout comme les milieux plus dévitalisés qui demeurent fortement limités à participer à la transition vers la mobilité durable.

Les structures territoriales regroupées en transport collectif ne disposent pas de levier financier adéquat pour déployer une interconnexion abordable et efficace entre les territoires et les villes centres d'une région.

La mutualisation des services municipaux est fortement encouragée et soutenue par le gouvernement. En transport collectif, la possibilité pour les municipalités et les MRC de grouper leurs services au sein d'une régie comporte plusieurs avantages, notamment au regard de l'efficacité des services offerts à la population. C'est d'ailleurs pour ces raisons que la RTBSL a été créée. Or, malgré tout l'intérêt que présentent les regroupements intermunicipaux pour le développement structurant du transport collectif régional, aucun levier financier n'a été pensé pour venir soutenir adéquatement ces structures.

Le seul levier actuellement proposé par le gouvernement est le pouvoir d'imposition d'une surtaxe à l'immatriculation des véhicules de promenade (TIV) qui s'adresse exclusivement aux sociétés de transport et aux MRC ayant déclaré leur compétence en transport sur leur territoire.

La TREMBSL a fait valoir à plus d'une reprise que la TIV est une mesure inadéquate pour soutenir le déploiement du transport collectif au sein d'une région à dominance rurale, comme le Bas-Saint-Laurent. Elle est assurément moins équitable pour sa population que la majoration de la taxe sur les carburants de 0,02\$ / litre, demandée par la RTBSL. Lorsque l'on compare les deux mesures, la TIV se révèle clairement désavantageuse pour plusieurs raisons :

- Elle n'incite pas à l'utilisation du transport collectif.
- Elle est trop lourde fiscalement pour les populations rurales.
- Elle réduit l'efficacité de gestion d'une structure regroupée, comme une régie intermunicipale, au détriment des services directs à la population.

Ces arguments ont été clairement étayés par la TREMBSL dans une lettre adressée au premier ministre du Québec¹² le 7 octobre 2024. Ils ont ensuite été soumis à l'analyse d'une expertise économique externe, la firme AppEco, qui a remis son rapport¹³ à la RTBSL en décembre dernier.

L'analyse d'AppEco confirme qu'une TIV imposerait une charge supérieure aux ménages bas-laurentiens qu'une taxe sur l'essence. De fait, lorsque mis en relation avec le revenu disponible des ménages, le poids d'une TIV imposée au Bas-Saint-Laurent serait équivalent à celui de la Capitale-Nationale et un peu moins élevé qu'à Montréal, alors même que les services de transport disponibles pour les résident-es de ces grandes villes sont bien plus développés que ceux envisagés pour le Bas-Saint-Laurent.

Mentionnons en plus que la possession d'un véhicule n'est pas essentielle pour une part importante des populations de ces deux villes, alors que cette option est difficilement envisageable au Bas-Saint-Laurent. En effet, le rapport d'AppEco indique qu'il y a 1,52 véhicule de promenade taxable par ménage permanent au Bas-Saint-Laurent, alors que ce ratio se situe à 1,25 dans la Capitale-Nationale et à 0,87 à Montréal.

L'analyse économique d'AppEco vient donc corroborer la première position prise par les élu-es municipaux et appuyée par la population, en privilégiant le recours à une taxe sur les carburants plutôt qu'à une TIV pour un traitement équitable de la région. Elle se conclut comme suit : « Considérant que la charge fiscale imposée par une taxe sur l'essence a davantage de possibilités d'inciter à un changement de comportement, qu'elle impose une charge budgétaire plus faible aux résidents et qu'elle est plus équitable entre les personnes qui bénéficieront du service, cette avenue apparaît être la meilleure pour financer le transport en commun dans la région du Bas-Saint-Laurent. » (P. 13).

¹² TREMBSL (octobre 2024) [*Demande de révision de l'orientation donnée quant à la majoration de la taxe sur les carburants dans la région du Bas-Saint-Laurent.*](#)

¹³ AppEco (2024) [*Analyse économique des différentes options fiscales visant à financer le développement du transport en commun dans la région du Bas-Saint-Laurent.*](#)

Présence d'une iniquité interrégionale au regard d'un droit de majoration de taxe sur les carburants pour financer le transport collectif

Actuellement, la Régie de transport de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM) et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) bénéficient d'une majoration de la taxe sur les carburants consommés sur leur territoire pour contribuer au financement de leurs services de transport collectif. Le droit à cette majoration, prescrit dans la loi sur les carburants, est permis sur le territoire de ces deux régions exclusivement. En effet, depuis l'inscription de la région de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine dans la loi en 2012, aucun autre territoire n'a pu être ajouté.

Bien que la RTBSL dispose d'une structure comparable à celle de la RÉGÎM et que les deux régions présentent des caractéristiques communes (vaste superficie, milieux dévitalisés et plus âgés, achalandage touristique important), le gouvernement refuse d'inclure la région du Bas-Saint-Laurent dans les territoires couverts par cette majoration de taxe sur les carburants aux fins du développement du transport collectif régional.

Cette situation d'iniquité interrégionale est importante. Elle s'ajoute à l'iniquité du financement entre les milieux urbains et ruraux déjà présente dans les programmes gouvernementaux et vient freiner les développements du transport collectif au Bas-Saint-Laurent.

Recommandations pour un financement équitable du transport collectif dans les milieux ruraux

Dans cette section, la TREMBSL présente des solutions au gouvernement pour répondre adéquatement aux besoins de transport collectif des milieux ruraux et pour accélérer leur inclusion dans la transition sociétale vers la mobilité durable. Chaque recommandation est précédée des principaux enjeux présentés dans les sections précédentes afin de permettre une compréhension d'ensemble.

Réviser et bonifier les programmes d'aide actuels au développement du transport collectif dans les milieux ruraux et régionaux.

- Considérant la volonté gouvernementale d'opérer une transition sociétale vers la mobilité durable;
- Considérant l'étendue du territoire à couvrir et la densité de population plus faible dans les milieux ruraux ainsi que leur besoin de rattrapage pour s'insérer dans cette transition vers la mobilité durable;
- Considérant que les programmes gouvernementaux d'aide au transport collectif offrent une répartition inéquitable entre les milieux urbains et ruraux, puisque ces derniers représentent 30% de la population et ne récoltent que 6% du financement.
- Considérant que les milieux ruraux font face à une forte hausse des coûts de fonctionnement du transport collectif en milieu rural, exacerbée par l'absence de concurrence au niveau local chez les transporteurs.
- Considérant que les modalités de planification et de versement du volet 2 du *Programme d'aide au transport collectif* (PADTC) destiné aux milieux ruraux leur offrent très peu de prévisibilité et de stabilité financière.
- Considérant que la formule de calcul actuelle du volet 2 du PADTC, basée sur le nombre de déplacements, offre un taux bien en deçà du coût réel en milieu rural et qu'elle n'incite pas à desservir les zones à faible densité populationnelle et à vaste superficie habitée.

La TREMBSL recommande au gouvernement de :

- Majorer le PADTC et définir une répartition des nouvelles sommes investies en tenant compte du poids démographique réel des milieux ruraux.
- Revoir les modalités du volet 2 du PADTC pour fournir un incitatif réel au développement du transport collectif dans la ruralité, avec une formule de calcul qui intègre mieux les contraintes de dessertes de vastes territoires habités à faible densité et l'absence de concurrence chez les transporteurs locaux. Cette révision devra donc réduire l'écart entre les coûts réels portés par les milieux ruraux et la subvention versée et :
 - Hausser le montant versé par déplacement pour les milieux à faible densité;
 - Inclure une enveloppe de promotion du transport collectif dans les milieux ruraux;

- Garantir une aide financière sur une période quinquennale, comme c'est le cas pour les sociétés de transport, afin d'offrir le même niveau de prévisibilité.
- Ajouter une modalité au programme pour permettre une aide ponctuelle en cours de période pour les milieux qui font face à une hausse subite et importante des coûts, en absence de concurrence
- Abolir les contraintes légales et d'approvisionnement au développement du transport collectif pour les municipalités de moins de 100 000 habitant-es et pour les régies de transport afin de leur permettre d'acquérir leurs propres flottes de véhicules de transport collectif.

Développer une mesure de financement spécifique aux structures territoriales regroupées (inter-MRC) en transport collectif rural et régional.

- Considérant la volonté gouvernementale de favoriser la mutualisation des services municipaux afin d'accroître l'efficacité des services publics;
- Considérant la possibilité légale de procéder à un regroupement intermunicipal en transport collectif et que certaines régions, dont le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, ont déjà recours à cette structure;
- Considérant l'absence d'incitatifs financiers dédiés aux structures territoriales regroupées en transport collectif, et ce, malgré les besoins de favoriser l'interconnexion des services au sein des régions pour atteindre les cibles gouvernementales de mobilité durable.
- Considérant que le pouvoir d'imposition d'une surtaxe à l'immatriculation des véhicules, ajoutée par le gouvernement aux MRC pour financer le transport collectif, est fiscalement inéquitable pour les populations rurales, en plus d'être inadaptée à une structure de régie intermunicipale et de générer une charge et des frais administratifs additionnels.

La TREMBSL recommande au gouvernement du Québec de :

- Mettre en place une mesure financière dédiée aux structures territoriales regroupées en transport collectif rural pour appuyer le développement et la gestion d'une offre de services abordables, visant l'interconnexion entre les territoires et avec les villes centres d'une région.
- Faire en sorte que les milieux municipaux déjà impliqués dans une telle structure regroupée en transport collectif soient consultés lors de la conception de ce programme.

Autoriser une majoration de la taxe sur les carburants sur le territoire couvert par une Régie intermunicipale de transport collectif.

- Considérant que la région métropolitaine de Montréal et la région de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine disposent d'un droit de majoration de la taxe sur les carburants sur leur territoire pour financer le transport collectif;
- Considérant que, dans le cas de la région de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, la Régie intermunicipale de transport (RÉGÎM) est désignée par décret comme fiduciaire de cette taxe, versée par le gouvernement du Québec, pour opérer un service de transport collectif sur le territoire des 5 MRC membres;
- Considérant que la région du Bas-Saint-Laurent présente des caractéristiques, des réalités et des besoins comparables à celle de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine et que la RTBSL dispose d'une mission et d'une structure similaire à la RÉGÎM;
- Considérant que la RTBSL a déposé une demande de majoration de la taxe sur les carburants au gouvernement du Québec et qu'un refus de sa part vient créer une situation d'iniquité interrégionale, tout en freinant les développements du transport collectif au Bas-Saint-Laurent;
- Considérant que la population des 7 MRC du Bas-Saint-Laurent membres de la RTBSL préfère, de loin, une majoration de la taxe sur les carburants pour financer son transport collectif (60%), plutôt qu'une taxe sur l'immatriculation de leur véhicule (24%);

La TREMBSL recommande au gouvernement du Québec de :

- Modifier la loi sur les carburants pour y inclure la région du Bas-Saint-Laurent dans les territoires visés par une majoration de taxe sur les carburants;
- Adopter un décret pour désigner la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent comme l'organisme bénéficiaire de cette majoration de taxe pour la région du Bas-Saint-Laurent.

Conclusion

Pour terminer, la TREMBSL souhaite rappeler que le transport collectif est une clé importante pour favoriser l'habitation et le développement durable de l'ensemble des territoires, et particulièrement la ruralité. Rappelons que les indicateurs nationaux en aménagement du territoire nous donnent pour cible que 70% de la population québécoise ait accès à au moins quatre services de mobilité durable d'ici 2030. Pour atteindre ces cibles, il est nécessaire de s'attarder à la réalité et aux besoins des milieux ruraux en matière de mobilité. En octroyant des moyens supplémentaires et adéquats à ces milieux, c'est tout le Québec qui en sortira gagnant, tant sur le plan environnemental que pour une habitation durable et équilibrée de son territoire.

La ruralité québécoise est diversifiée, elle apporte déjà beaucoup au développement du Québec. Ses vastes superficies sont peut-être plus coûteuses à desservir en transport collectif, mais elles sont génératrices d'autres valeurs essentielles au Québec : habitation de la biodiversité, production de ressources forestières, de ressources bioalimentaires et d'énergies renouvelables, pour ne nommer que celles-ci.

Tous les milieux aspirent à la mobilité durable et à la réduction des émissions de GES. Les milieux ruraux n'ont pas à être pénalisés en raison des caractéristiques de leur territoire. Elles méritent un traitement équitable pour pouvoir s'insérer, elles aussi, dans la transition québécoise vers la mobilité durable.