



version 1.0

Guide de développement des transports collectifs

Pour des régions accessibles et mobiles



TRANSIT

ALLIANCE POUR LE FINANCEMENT DES
TRANSPORTS COLLECTIFS AU QUÉBEC



Pour des régions accessibles et mobiles

Dépôt
Novembre 2025

Réalisé par
L'Alliance TRANSIT
info@transitquebec.org

POURQUOI CE GUIDE ET À QUI S'ADRESSE-T-IL ?

Ce guide introduit des clés pour le développement des transports collectifs à travers les régions du Québec.

Ce guide s'adresse aux titulaires de charges publiques et à toute autre partie prenante souhaitant développer les transports collectifs sur leur territoire et est complémentaire à de nombreuses ressources existantes, listées au début de la bibliographie.

On a souvent dit pourquoi développer le transport collectif, mais moins comment y parvenir concrètement.

VERS UNE MOBILITÉ LOCALE, DURABLE ET ENGAGÉE

D'entrée de jeu, les pouvoirs publics de tous les paliers ont un rôle crucial à jouer en mobilité. L'Alliance TRANSIT milite auprès du gouvernement pour un financement adéquat et pérenne.

Tous les paliers du gouvernement doivent travailler ensemble pour répondre aux besoins actuels et futurs de nos communautés.

Le transport collectif permet à tout le monde de se déplacer à moindre coût et efficacement. Les gouvernements ont historiquement accordé moins d'attention à la mobilité durable en région : il est possible et nécessaire d'y remédier.

Une bonification de l'offre signifie ainsi une société plus juste, où l'accès aux emplois et aux services est possible sans voiture et les coûts associés. En plus d'être essentielle au bien-être de la population, la mobilité permet d'attirer des entreprises et le tourisme.

COMMENT DÉVELOPPER LE TRANSPORT COLLECTIF ? QUATRE CHANTIERS

Il n'y a pas de recette universelle et linéaire pour développer le transport collectif. La séquence proposée dans ce guide s'appuie sur certains cas à succès.

Chantier A

BESOINS ET VOLONTÉS DU TERRITOIRE

Toute intervention doit s'inscrire dans les besoins du territoire. Qu'il s'agisse de préoccupation d'équité, environnementale, économique, les enjeux prioritaires doivent être formulés et accompagnés d'objectifs concrets.

+ page spéciale : Pourquoi développer le transport collectif maintenant ? (p.9)



ACTIONS

Concierter les parties prenantes



Réaliser un portrait-diagnostic



Prioriser les volontés territoriales



Formuler les objectifs

CONDITIONS ET BONS COUPS

- Bon coup : Un portrait au-delà des frontières administratives
- Bon coup : S'appuyer sur un soutien existant
- Bon coup : S'appuyer sur des politiques et orientations gouvernementales

Chantier B

DÉVELOPPEMENT ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

Un porteur de ballon défini, mandaté et supporté, permet de développer ses capacités. Une gouvernance transparente et basée sur l'expertise est recommandée.

+ page spéciale : Différentes avenues pour mutualiser le service (p.13)



Mandater le porteur de ballon



Appuyer en continu le porteur de ballon

- Différentes avenues pour mutualiser
- Bon coup : L'avis externe pour solidifier le processus
- Condition : Une gouvernance transparente et imputable

Chantier C

PRÉPARER LA MISE EN ŒUVRE

Les parties prenantes doivent être ralliées par un(e) porte-parole crédible doté d'objectifs concrets, mais surtout d'un financement adéquat pour pérenniser la démarche.



Détailler la faisabilité des objectifs



Sécuriser le financement

- Bon coup : Un(e) porte-parole crédible
- Condition : Une stratégie et une vision intermodale
- Bon coup : Partenariats avec le milieu

Chantier D

OPÉRER LE CHANGEMENT

La mise en service nécessite une stratégie de communication à la hauteur des bonifications apportées ainsi qu'une rétroaction répondant aux objectifs et priorités établis au début du processus.



Communiquer et vulgariser



Évaluer et améliorer en continu

- Bon coup : Anticiper les freins d'acceptabilité

Besoins et volontés du territoire



Concier les parties prenantes



Réaliser un portrait-diagnostic



Prioriser les volontés territoriales



Formuler les objectifs

Synthèse

Toute intervention doit s'inscrire dans les besoins du territoire. Qu'il s'agisse de préoccupation d'équité, environnementale, économique, les enjeux prioritaires doivent être formulés et accompagnés d'objectifs concrets.



Action

CONCERTE LES PARTIES PRENANTES

La mobilité concerne tout le monde. Les responsables du transport collectif ne peuvent pas décider seuls. Dès que possible, il faut inclure les usagers et usagères, mais aussi les bénéficiaires potentiels. Portez également attention aux différences de pratiques entre la clientèle fréquente et la clientèle plus occasionnelle.

Les organismes qui regroupent différentes clientèles et types de déplacements incluent, sans se limiter à :

- municipalités,
- organismes communautaires,
- CISSS et autres institutions de santé,
- Carrefour jeunesse-emploi,
- transport scolaire,
- transporteurs,
- représentant(e)s des personnes vulnérables,
- enseignement supérieur
- autres grands générateurs de déplacements,
- agent(e)s de développement,
- intervenant(e)s politiques et économiques,
- organisations et entreprises d'économie sociale.

Exemple

COMMENCER PAR LA POPULATION



Une approche qualitative et sociale (sondage, groupes de discussion, témoignages, etc.) permet d'intégrer plusieurs groupes bénéficiaires des transports collectifs et de mieux saisir les besoins réels. Une démarche comme le projet Consult-Action dans Lanaudière a permis un diagnostic terrain des services de transport collectif. (Trajectoire Québec, 2025)

Consultez et concertez vos parties prenantes sans les segmenter en groupes thématiques. Il est bon pour les uns et les autres de comprendre les différentes attentes, les faire dialoguer entre elles, notamment créer des attentes réalistes et bénéficiant au plus grand nombre.

Beaucoup de parties prenantes sont à considérer. Débutez en cartographiant les plus pertinentes pour ensuite les consulter et les concerter. La concertation est une manière de mobiliser, de rallier et

de faire adhérer ces parties prenantes à votre approche. Assurez-vous donc d'approcher les parties prenantes associées aux besoins que vous priorisez (ex. santé publique).

N'attendez pas d'avoir un projet clé en main avant de consulter vos parties prenantes, impliquer les gens et leurs expertises le plus en amont possible. Au-delà de l'identification des besoins et volontés du territoire, les différents acteurs seront cruciaux à chaque étape du processus de bonification de l'offre de transport collectif.



Action

RÉALISER UN PORTRAIT-DIAGNOSTIC

Un projet aura du succès s'il répond aux besoins de son territoire. Ces besoins doivent d'abord être identifiés à l'aide d'un portrait objectif de la situation, à partir de données existantes identifiant les :

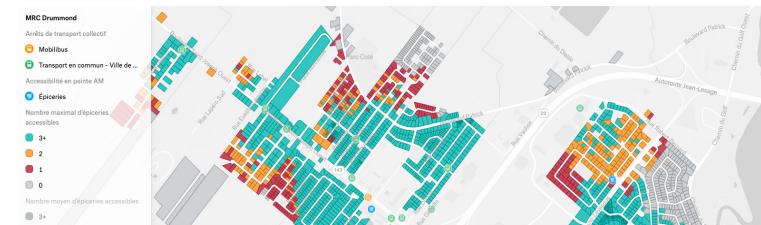
- populations locales actuelles et projetées,
- pôles d'emplois et secteurs d'activités,
- lieux d'études supérieures,
- autres générateurs de déplacements (santé et services sociaux, équipements sportifs et culturels, employeurs majeurs, etc.),
- la taille, les revenus, les habitudes de navettage des ménages,
- les infrastructures de transport de personnes et de marchandises,
- le taux de motorisation des ménages,
- la capacité des infrastructures de transport collectif existantes (véhicules, garages, ressources humaines, etc.),
- l'offre de transports existante, tant au public, qu'au privé.

L'institut de la statistique du Québec et Statistique Canada sont un excellent point de départ pour obtenir ces données.

Le portrait peut être réalisé par une personne de l'interne ou de l'externe, et être orienté en fonction des intentions préliminaires de la démarche.

Exemple

CARTOGRAPHIER L'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES ET AUX ÉPICERIES



Des données précises permettent de lier des problématiques de mobilité à d'autres enjeux sociaux saillants. On notera avec intérêt la récente Carte interactive de l'accessibilité aux opportunités grâce au transport collectif régional au Québec issue d'un vaste partenariat de recherche. (UTACQ, 2025) Celle-ci identifie par exemple l'accessibilité aux commerces alimentaires en transport collectif comme un enjeu incontournable.

L'outil est disponible dans trois régions; les Laurentides, le Centre-du-Québec et l'Abitibi-Témiscamingue.

Trajectoire Québec, les centres d'expertises de mobilité comme MOBI-O, ou des firmes privées comme Vecteur 5 et Gris Orange, ne sont que quelques exemples de ressources externes qui peuvent vous accompagner dans la réalisation d'un portrait-diagnostic.

Des données plus poussées peuvent également compléter le portrait diagnostic et faciliter la prise de décision :

- profils types et une cartographie des habitudes de déplacements (Enquête Origine-Destination du MTMD),
- analyse différenciée selon les sexes (ADS+),
- diagnostic territorial participatif, notamment à l'aide de cartes interactives,
- sondages.

Bien que moins précises que les données d'une Enquête OD formelle, les aspects qualitatifs contribuent à identifier les origines, les destinations et les besoins de la population. En plus de compléter un portrait autrement quantitatif, la collecte de ces données peut amorcer la mobilisation de la population et de la société civile (voir le chantier C).

Le portrait-diagnostic complété devrait permettre l'élaboration des grandes lignes d'une organisation de services modulée aux caractéristiques des communautés et du territoire, ainsi que des hypothèses à scénarios d'offre de service à confirmer dans les étapes suivantes.

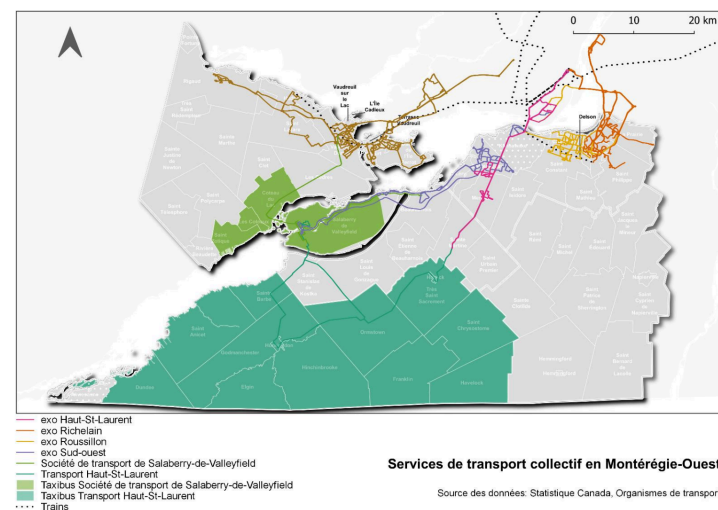
Bon coup

UN PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS AU-DELÀ DES FRONTIÈRES ADMINISTRATIVES

Considérer les déplacements au-delà des frontières permettra un meilleur arrimage avec les opérateurs de transport collectif voisins et reflétera davantage les habitudes et besoins de la population du territoire d'implantation.

C'est pourquoi cinq MRC de l'ouest de la Montérégie se sont unies pour faire réaliser un portrait-diagnostic sur l'ensemble de leurs territoires. (Vecteur 5, 2022) Le portrait se conclut par ailleurs par l'identification de onze problématiques à prioriser dans un plan d'action ultérieur, dont le manque de connexions et d'harmonisation entre les services et la multiplicité des échelles de gouvernance en transport collectif et en transport adapté.

Figure 8 – Services de transport collectif en Montérégie-Ouest



Un portrait interrégional des déplacements peut d'ailleurs constituer la première étape vers une collaboration plus étroite, une mutualisation de services, voire la formation d'une régie de transport.



Action

PRIORISER LES VOLONTÉS TERRITORIALES

En plus d'identifier les besoins, un projet doit répondre aux volontés et priorités du territoire, telles que listées en page 9. S'agit-il plus de priorités politiques, sociales, économiques, touristiques, de développement, écologiques ?

Les fondements du service pourraient répondre directement aux priorités établies. Par exemple, si le tourisme est visé, des lignes saisonnières couvrant les attractions locales peuvent déjà émerger. Si on cherche à mieux relier les services de santé et d'éducation, le service pourrait viser à couvrir le plus de villes et villages possible, avec des arrêts situés dans les pôles de services.

Exemple

UNE VISION POUR LE TERRITOIRE

Le Plan régional de développement 2023-2028 du Bas-Saint-Laurent est un exemple de plan d'orientation qui favorise la cohésion des actions menées sur le territoire à partir des besoins exprimés. Il identifie notamment le besoin de transport collectif intermunicipal et inter-MRC dans une perspective cohérente de développement avec les autres secteurs d'activités.

Bon coup

S'APPUYER SUR UN SOUTIEN EXISTANT

Un soutien public existant solidifie les décisions et la démarche avant, pendant et après l'amélioration du service. Il peut s'agir de demandes citoyennes de se faire desservir, de rapports d'organismes régionaux qui identifient l'insuffisance du service actuel, de comités de travail locaux. L'opportunité peut venir de n'importe où.

Exemple

DÉVELOPPER LE TRANSPORT COLLECTIF, C'EST POPULAIRE

Segma Recherche a sondé et découvert que 54 % de la population du Bas-Saint-Laurent utiliseraient davantage les transports collectifs s'ils étaient mieux développés. Il s'agit d'une forte progression par rapport au résultat de 26 % en 2016, ce qui a donné confiance aux porteurs de projets pour aller de l'avant. Le sondage avait été commandé par les municipalités. (CRDBSL, 2025)

S'il n'y a pas de soutien existant apparent, assurez-vous de redoubler d'efforts dans la mobilisation citoyenne et partenaire. On ne peut pas mettre en place un service pour la population sans la population. Ne négligez pas les appuis d'organisations régionales, voire nationales, qui dépassent les frontières du projet.

Exemple

S'APPUYER SUR LES SPÉCIALISTES DE LA SANTÉ

Les directions de santé publique régionales interviennent publiquement pour appuyer le développement de l'offre de mobilité durable. (DSP Montérégie, 2024) Qu'il s'agisse d'un enjeu d'accès aux soins, d'équité, de sécurité routière, de polluants, tirez profit de l'autorité des médecins pour justifier d'intervenir, notamment lors de débats publics.



Action

FORMULER LES OBJECTIFS

À partir du portrait-diagnostic et de la priorisation des priorités territoriales, on peut formuler les objectifs. Les personnes responsables peuvent s'appuyer sur les informations colligées dans les démarches déjà réalisées, des plans, des démarches concertées, des engagements politiques, etc.

Un bon format, bien qu'exigeant, est la rédaction d'un plan de mobilité durable avec des orientations pour les années à venir.

On peut aussi travailler à des actions politiques : prendre des résolutions municipales énonçant à la communauté et aux autres paliers de gouvernements vos attentes, positions et souhaits en transport collectif, rejoindre des coalitions de défense et demandes en transport collectif, faire de la sensibilisation afin de rallier les populations, etc.

La réduction ou l'élimination des tarifs peut faire partie des objectifs, mais risque de nuire à la pérennité du financement du service offert ou même empêcher l'expansion future du réseau. Toute mesure promise doit être ciblée pour répondre à des besoins précis, comme les ménages à faible revenu, être accompagnée d'un cadre financier rigoureux et s'inscrire dans la planification long-terme.

L'économie du fardeau de possession ou d'utilisation automobile est généralement bien plus grande que le coût des tarifs de transport collectif. S'il y a une marge financière pour réduire les tarifs, il vaut généralement mieux bonifier l'offre de service.



Bon coup

S'APPUYER SUR DES POLITIQUES ET ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES

La mobilité durable est identifiée et priorisée dans de nombreux documents du gouvernement, qui peuvent aider à justifier les actions entreprises dans votre territoire.

La Politique de mobilité durable 2030 vise notamment la réduction des distances automobiles parcourues, de la part de l'auto solo et d'offrir 4 services de mobilité durable à 70 % de la population.

L'orientation 4 des nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) vise à «Consolider les milieux de vie existants et planifier les transports de façon intégrée afin de favoriser la mobilité durable, de répondre aux besoins en habitation et d'assurer la protection des milieux naturels et agricoles». Cette orientation contient plusieurs obligations et suggestions à l'intention des schémas des MRC comprises ou en périphérie des régions métropolitaines de recensement. Par exemple, l'attente 4.3.1 demande de «caractériser l'offre et les besoins de déplacement des personnes et déterminer les nouveaux services, équipements et infrastructures de transport requis ainsi que les améliorations projetées.» (MAMH, 2024)

La deuxième cible de la Politique gouvernementale de prévention en santé (PGPS) est de «Faire en sorte que 90 % des municipalités de 1 000 habitants et plus adoptent des mesures afin d'aménager des communautés favorables à la sécurité et à la mobilité durable, aux saines habitudes de vie ainsi qu'à la qualité de vie de leurs résidents.» L'objectif 2.8 au plan d'action 2022-2025 comprend plusieurs actions pour favoriser et promouvoir l'utilisation des transports actifs et collectifs.

Pourquoi développer le transport collectif maintenant ?

Que ce soit par choix ou par nécessité, plus de 85 % des déplacements dans nos régions se font en auto solo. Il s'agit néanmoins du moyen de transport le plus coûteux et énergivore, en plus de ne pas convenir à tout le monde.

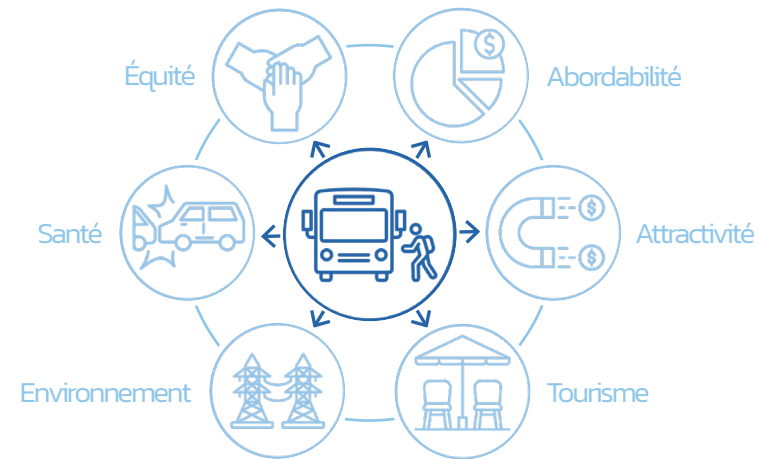
Accrochez-vous à l'argumentaire des enjeux qui sont priorisés dans votre démarche. Peu importe ceux choisis, des bénéfices seront observés dans l'ensemble des enjeux, très interrelié.

POUR UNE SOCIÉTÉ PLUS JUSTE

La mobilité est un droit : elle est essentielle au bien-être et à l'épanouissement quotidien des individus. L'Observatoire des inégalités (2025) constate que le manque d'accès aux transports collectif en région renforce les inégalités sociales et nuit à l'accès aux emplois et aux services publics (santé, intégration, sociaux, etc.). Des déplacements limités limitent aussi l'accès aux loisirs et aux lieux d'engagement, déterminants pour favoriser l'inclusion et la participation sociale, et prévenir l'isolement. On interviendra notamment pour :

- Maintenir une population vieillissante dans son milieu de vie, grâce à des options de déplacements alternatives et conviviales, permettant de réduire la pression sur les résidences et services pour personnes âgées.
- Offrir des transports universels et cohérents avec une transition juste.
- Favoriser les déplacements des populations étudiantes, des populations immigrantes et des plus vulnérables (ménages à faible revenu, familles monoparentales).
- Favoriser l'autonomie des adolescents, souvent dépendants des parents dans leur mobilité.

L'Université Laval (Denis et collab., 2024) a documenté la contribution de la mobilité au potentiel de vieillir chez soi dans la Matanie. Le rapport «Le transport a un impact, c'est comme une certaine liberté» a mis en lumière les besoins des personnes âgées quant à la création d'un nouveau service local d'accompagnement-transport.



POUR RÉDUIRE LE COÛT DE LA VIE

Le transport est le deuxième poste de dépenses des ménages, particulièrement sous pression depuis 2020 avec une hausse généralisée des coûts des véhicules. L'utilisation du transport collectif, même avec d'autres dépenses ponctuelles en transport comme le taxi, le vélo, l'autobus interurbain ou la location de véhicules, est beaucoup plus abordable, particulièrement chez les ménages précaires. On interviendra pour :

- Offrir une alternative plus abordable aux ménages (de tous les revenus) face au coût élevé lié à la possession et à l'utilisation de l'automobile.
- Réduire ou éliminer les exigences de stationnement qui augmentent les coûts de construction de bâtiments.
- Offrir une solution de rechange aux adeptes de mobilité active.

Pour l'Institut de recherche et d'informations socioéconomiques, l'absence d'alternative à l'auto requiert un revenu viable beaucoup plus élevé que lorsque celui-ci peut compter sur le transport collectif. C'est pourquoi le revenu minimum viable est plus élevé à Sept-Îles qu'à Montréal, malgré le coût du logement nettement plus élevé. (IRIS, 2025)

Pourquoi développer le transport collectif maintenant ?

POUR LE CLIMAT

Au Québec, le transport est la plus grande source d'émissions de gaz à effet de serre (GES). L'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à leurs impacts passent donc d'abord par le secteur des transports. On interviendra pour :

- Diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) issues de la combustion et gaspiller moins d'énergie en transport ;
- Avoir des options de mobilité adaptées aux risques de sécurité publique liés au transport, dont la sécurité routière et la météo extrême ;

POUR LA SANTÉ

Il n'y a pas de transport collectif sans marche. Développer les transports collectifs stimule non seulement la mobilité active, mais évite les impacts de la dépendance automobile. On interviendra pour :

- Prioriser la mobilité active.
- Réduire les collisions routières et améliorer le sentiment de sécurité.
- Réduire les émissions de GES et de particules fines (issues du roulement des pneus) à proximité des milieux de vie.
- Réduire les risques de santé cardiovasculaires liés à la sédentarité.
- Réduire la pression sur un système de santé déjà chargé.
- Briser l'isolement des personnes seules et stimuler l'utilisation des espaces publics.
- Améliorer l'accès aux services de santé.

POUR UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET COMPÉTITIF

Les régions, tant urbaines que rurales, stimulent leur développement socioéconomique par une panoplie de services, dont l'amélioration de l'offre en transports. Les études nord-américaines démontrent que le

ratio-bénéfices/coûts du transport collectif est positif tant en ruralité qu'en petites centralités, avant même de considérer les bénéfices sociaux et économiques. (VTPI, 2025) On interviendra pour :

- Attirer les investissements, la création d'emplois et la rétention de main-d'œuvre ;
- Stimuler la création de logements autour des axes de transport desservis ;
- Stimuler le commerce local. Les dépenses économisées en transport seront partiellement redirigées dans d'autres besoins à travers les commerces sur le territoire.
- Réduire la congestion routière
- Réduire les fuites commerciales, les dépenses automobiles étant largement importées et favorisant les chaînes multinationales plutôt que l'offre locale.

POUR PROMOUVOIR LE TOURISME

L'achalandage touristique peut également représenter une source de revenus intéressante et rendre viable une partie de l'offre à la population résidente.

POUR REGAGNER L'AUTONOMIE POLITIQUE

Que ce soit face au recul des déplacements interurbains des transporteurs privés ou face aux aléas politiques du financement gouvernemental, le milieu local peut se donner les moyens de ses ambitions.

C'est justement le déclin du transport interurbain qui a incité la création de la régie intermunicipale de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine en 2013. (RÉGIM, 2025)

Développement et renforcement des capacités



Mandater le porteur de ballon



Appuyer en continu le porteur de ballon

Synthèse

Un porteur de ballon défini, mandaté et supporté, permet de développer ses capacités. Une gouvernance transparente et basée sur l'expertise est recommandée, surtout si une nouvelle structure est envisagée pour mutualiser les services.



Action

MANDATER UN PORTEUR DE BALLON

Tout projet de développement doit reposer sur une personne ou un groupe responsable. Une ressource désignée, telle qu'une personne chargée de la coordination de la mobilité, est nécessaire pour concrétiser les projets de développement s'échelonnant sur plusieurs années, au-delà du cycle électoral des élus et élues.

La concrétisation passera souvent par la MRC. Or, d'autres entités peuvent soutenir la démarche : une municipalité, un regroupement formel ou informel de municipalités, un acteur régional mandaté ou

reconnu en concertation (politique, environnement, santé, économie, etc.), un comité de suivi en mobilité durable, ou un centre d'expertise en mobilité.

Les responsables du transport collectif et adapté peuvent réussir la mobilisation nécessaire au développement des capacités, mais n'ont pas toujours la marge de manœuvre, l'expertise ou les ressources pour y parvenir.

Pour sortir du paradigme très concret des opérations, une aide externe peut ainsi être nécessaire, particulièrement si la démarche chevauche plusieurs territoires.



Action

APPUYER EN CONTINU LE PORTEUR DE BALLON

Le porteur choisi doit avoir la légitimité et la disponibilité pour porter une démarche de développement : temps de recherche, de concertation, de formation des décideur(e)s, recours stratégiques à des ressources externes ou spécialisées, coordination avec les transporteurs présents et les milieux.

Cette personne ou instance doit avoir les moyens de se former sur le sujet. On facilite financièrement cette étape avec, par exemple, le Fonds régions et ruralité (FRR), des aides à la coopération intermunicipale (MAMH), les tables de concertation régionale (MTMD) ou autres sources de financement autonomes.

Le porteur de projet a besoin d'un appui concret : pas seulement d'argent, mais aussi d'un soutien politique, logistique, humain et informationnel. Le mandat doit être connu et compris des diverses parties prenantes du transport collectif, notamment les élus et élues.

L'embauche d'une équipe compétente, la mise en place des outils de gestion et la promotion du service sont des exemples d'étapes clés qui requièrent expertise et accompagnement.

Exemple

S'ENTENDRE ET CRÉER UN MANDAT DE DÉVELOPPEMENT

Suite aux élections municipales de 2017, le Collectif régional de développement et le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (CREBSL) ont organisé un atelier pour les élu(e)s et les transporteurs, durant lequel ils ont notamment présenté des succès de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Cet atelier visait la consolidation d'un projet de développement du transport collectif et aussi de formation. Un projet de finalisation du plan d'affaires en vue de la création d'une régie intermunicipale en transport a ensuite été rédigé et confié au CREBSL, financé à même le Fonds régions et ruralité (FRR).



Condition

UNE GOUVERNANCE TRANSPARENTE ET IMPUTABLE

L'imputabilité de la démarche est importante pour établir la confiance envers ses promoteurs et les services liés, surtout lorsqu'il y a un regroupement de compétences. On donnera un soin particulier à la transparence quant à la gouverne ou au mode de coopération intermunicipal retenu, qu'il s'agisse d'une régie, d'une délégation de compétence ou de la simple fourniture de service. (Québec 2025)

La compétence du transport collectif est au départ municipal, mais elle peut s'organiser de différentes façons, par des regroupements plus larges. Concrètement, les élus locaux doivent savoir où ils ont du contrôle sur le dossier et où ils délèguent ce contrôle. Il en va de l'éthique de la vie publique : le citoyen ou la citoyenne a son mot à dire sur les services qui l'impactent localement.

Une gouvernance basée sur l'expertise, la concertation et la transparence est une gouvernance solide qui pérennise les décisions à travers les fluctuations politiques.

Bon coup

L'AVIS EXTERNE POUR SOLIDIFIER LE PROCESSUS

Le recours à un avis externe (expert(e), organisme d'accompagnement, firme, etc.) est particulièrement sécurisant pour donner confiance dans la gouvernance, que ce soit auprès de la population, des ministères, des spécialistes du transport ou du droit municipal.

Différentes avenues pour mutualiser le service

Bien que la création d'une régie intermunicipale puisse offrir de nombreux avantages, ce n'est pas la seule façon d'offrir des services qui dépassent les limites d'une MRC. Le choix du mode de gouvernance le plus approprié dépendra avant tout de la volonté commune des partenaires, des objectifs poursuivis et du contexte local.

Les facteurs déterminants relèvent souvent autant des considérations politiques et administratives que du bon fonctionnement des structures existantes. Dans tous les cas, il est fortement recommandé de consulter une personne spécialisée en droit municipal pour valider la conformité juridique du modèle choisi.

RÉGIE INTERMUNICIPALE

Une régie intermunicipale, comme celles du Bas-Saint-Laurent ou Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, permet un potentiel d'économie d'échelle, notamment dans la gestion administrative et les services de soutien, tout en maintenant le contrôle municipal.

Un territoire plus vaste offre un meilleur potentiel d'intégration et d'efficacité, mais la coordination y est plus exigeante. Le succès repose sur une administration solide, un leadership partagé et une vision commune des élu(e)s.

La régie est admissible aux volets 1 et 2 du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC), ainsi qu'aux subventions municipales traditionnelles. Des allocations ponctuelles de la municipalité peuvent notamment pallier les délais dans l'obtention des subventions gouvernementales.

ORGANISME À BUT NON-LUCRATIF (OBNL)

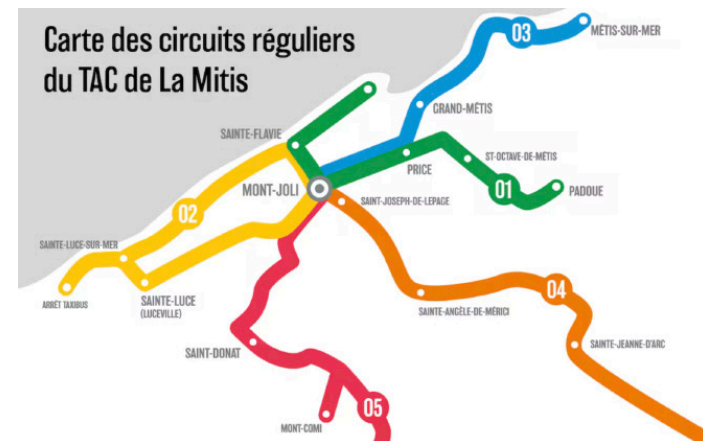
Plus souple que les structures municipales, un OBNL peut intervenir sur plusieurs territoires, même si les compétences locales en transport collectif ne sont pas fusionnées. Cette agilité peut résulter des économies sur la masse salariale. Les OBNL, peuvent être visés par une délégation de compétence de une ou plusieurs MRC. La Corporation de mobilité collective de Charlevoix ou Transcollines en Outaouais en sont des exemples.

Les OBNL sont admissibles aux divers financements destinés aux OBNL, mais pas directement au PADTC. Un contrôle des tarifs et des financements par la municipalité peut faciliter l'accès aux subventions, mais avec une présentation comptable normée, tel que prévu au Code municipal. L'OBNL est néanmoins contrôlé par un conseil d'administration, pouvant inclure des membres du milieu municipal comme de d'autres milieux.

Alternativement, un OBNL peut fonctionner indépendamment des pratiques municipales et du PADTC. Bien que peu commun, des organismes comme L'Éveil des Basques, qui opère d'autres activités distinctes au transport, peuvent agir avec une flexibilité accrue.

ÉTENDRE LA PORTÉE D'UN ORGANISME EXISTANT

Il est aussi possible d'étendre les activités d'un organisme territorial existant, par exemple en répartissant les coûts entre plusieurs MRC voisines ou en intégrant un financement interurbain — comme le fait TAC Mitis.



Même sans mutualiser formellement les services, une organisation peut offrir des liaisons au-delà de son territoire, comme la MRC de Maskinongé, dont le service régulier se rend jusqu'à Trois-Rivières sans entente de financement spécifique.

Préparer la mise en œuvre



Détailler la faisabilité des objectifs



Sécuriser le financement

Synthèse

Les parties prenantes doivent être ralliées par un(e) porte-parole crédible doté d'objectifs concrets, mais surtout d'un financement adéquat pour pérenniser la démarche.



Condition

UN(E) PORTE-PAROLE CRÉDIBLE

Ce document a fait état du diagnostic territorial comme outil crédible et nécessaire, mais qu'en est-il de la crédibilité de celui ou celle qui présentera le projet? Les porte-paroles vont venir teinter la réception, émotive, des populations! Prenez le temps de bien choisir les intervenant(e)s, firmes et organismes invités à travailler au dossier. Leur sensibilité politique est essentielle.

Exemple

UN AMBASSADEUR ENGAGÉ

La démarche d'élaboration du Plan de mobilité durable 2020-2040 de la Ville de Drummondville a été menée par un comité, présidé par un élu municipal bien impliqué dans les diverses étapes du diagnostic et de concertation. Cela a permis d'aboutir à une co-crédation de la vision, pour s'assurer de la mise en œuvre la plus harmonieuse possible des actions prévues au plan.



Action

DÉTAILLER LA FAISABILITÉ DES OBJECTIFS

Comment concrétiser les objectifs? À travers une planification du changement bien étayée. Tous les aspects doivent être considérés : opérations, financement, gouvernance, partenariats, ressources, communications et plan de transition. Le porteur de projet doit terminer cette action avec un plan doté d'un échéancier.

Exemple

UNE ÉTAPE ESSENTIELLE POUR SE RASSEMBLER

L'étude de faisabilité technique et financière a détaillé en amont la mise en œuvre complexe pour rassembler les deux MRC voisines de Baie-Saint-Paul et La Malbaie lors de création de la Corporation de mobilité collective de Charlevoix. (MRC Charlevoix-Est, 2018)

Il faut porter une attention particulière à une planification à la fois réaliste et évolutive. Un déploiement progressif en fonction des besoins identifiés comme prioritaires permet de commencer là où le potentiel est le plus grand et tirer des leçons pour les phases subséquentes.

Il vaut mieux progresser à petits pas que de rester immobile.

Le développement d'un nouveau service exige agilité et souplesse : il se construit par essais et ajustements, selon les réalités locales. Il faut donc choisir le bon mode au bon endroit : certains milieux se prêtent mieux au transport à la demande ou à des lignes express qu'à des parcours fixes.

Les contextes varient — urbains ou ruraux, populations dispersées ou à besoins spécifiques — et appellent une diversité de solutions plutôt qu'un modèle unique, comme le reflètent bien les diagnostics présentés. Enfin, une évaluation juridique des options, notamment sur le plan du financement, demeure essentielle pour éviter les mauvaises surprises.

Condition

UNE VISION ET DES STRATÉGIES INTERMODALES

Le transport collectif local ne peut pas répondre seul aux besoins de mobilité. La réduction de la dépendance à l'auto solo passe par un bouquet de services alternatifs (le cocktail transport). Les interventions doivent prévoir des arrimages (emplacements, horaires, financiers, aménagements, etc.) avec :

- La mobilité active. La fonction locale d'aménagement du territoire est essentielle, tout comme le rôle du MTMD pour l'aménagement du réseau routier supérieur.
- Le transport interurbain : les besoins de déplacement dépassent souvent les limites d'une municipalité. Selon le contexte, cela peut impliquer le transport ferroviaire, les traverses maritimes ou encore le transport aérien. Des liaisons bien intégrées permettent d'éviter les ruptures de parcours et d'offrir de vraies alternatives à l'auto solo pour les longs trajets.
- Les autres services de mobilité locale : vélopartage, autopartage, covoiturage ou navettes locales viennent combler les vides du réseau et offrent de la flexibilité aux usagers et usagères. Ces solutions complètent le transport collectif, en particulier pour les premiers et derniers kilomètres ou dans les zones moins denses. Une étude à l'échelle de l'Amérique du Nord a démontré que 70 % des abonnements de vélopartage servaient justement à se connecter au transport collectif et combler le vide du réseau. (NABSA, 2024)

- les planifications en aménagement du territoire, telles qu'exigées depuis 2023 aux schémas. (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, art. 5)

Exemple

LE VÉLO, UN COMPLÉMENT UNIVERSEL



Six municipalités gaspésiennes ont implanté en 2023 un service de vélopartage à proximité des arrêts du transport collectif. Bien qu'avec un fort volet touristique, ce service connaît une progression étonnante, sous la houlette de la RÉGIM (2025)!



Action

SÉCURISER LE FINANCEMENT**FINANCEMENT GOUVERNEMENTAL**

Le financement gouvernemental est crucial au maintien et à la bonification de l'offre de transport collectif, mais se prête mal à l'initiation de nouveaux services. Une bonification du financement local est généralement nécessaire.

Effectivement, les balises des contributions et programmes gouvernementaux existants, ainsi que les délais de financement (parfois très longs!) et les obligations de reddition de comptes, ne sont pas de nature à favoriser le financement gouvernemental comme point de départ pour améliorer et développer les services. À l'inverse, les sources de revenus locales permettent un contrôle direct sur l'allocation des fonds. Les municipalités ont accès à plusieurs leviers autonomes pour financer les transports collectifs.

À travers le programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC), le gouvernement du Québec offre un soutien financier ayant pour objectif de maintenir, développer ou améliorer les services. D'autres fonds, tels le Fonds de la région de la Capitale-Nationale (FRCN) ou le Fonds ruralité et régions (FRR) peuvent servir.

Ce programme, dont la mise à jour est attendue prochainement, se divise en quatre volets :

Volet I — Aide financière au transport en commun urbain

Volet II — Aide financière au transport collectif régional

Volet III — Aide financière au transport interurbain par autobus

Volet IV — Autres aides financières

Le volet II du programme finance des activités d'organisation et d'exploitation des services de transport collectif régional et la création de tables de concertation régionale.

Or, lors du Forum interrégional sur le transport collectif tenu le 10 septembre 2025, de nombreux intervenants ont déploré les écueils liés à ce programme : manque de prévisibilité, financement mal arrimé aux besoins, etc. La nécessité de réviser et de bonifier ce programme semble faire consensus.

**LEVIER TRADITIONNEL :
DÉDIER D'AVANTAGE DE REVENUS DE TAXES FONCIÈRES**

Les sources locales de revenus, basées essentiellement sur la taxe foncière, constituent généralement la principale source de financement d'opération des transports collectifs avec les revenus issus de la tarification. Elles permettent un contrôle direct sur l'allocation des fonds, mais doivent compétitionner avec les nombreuses autres missions municipales.

La part des taxes foncières servant au transport collectif est un choix politique et varie beaucoup d'un territoire à l'autre. Par exemple, la Société de transport de l'Outaouais reçoit environ 292 \$ par habitant de la Ville de Gatineau, tandis que la Société de transport de Trois-Rivières ne reçoit que 99 \$ par habitant de la ville, un montant similaire à Lévis et Saguenay.

Bien qu'il soit nécessaire de recourir à une diversité de sources de revenus pour financer les transports collectifs, un plan clair d'amélioration des services peut justifier d'y dédier davantage de revenus de taxes foncières, lorsque des bénéfices tangibles sont attendus.

LEVIER SECONDAIRE : INSTAURER UNE TAXE SUR L'IMMATRICULATION LOCALE

La taxe sur l'immatriculation des véhicules (TIV) est un nouveau pouvoir confié exclusivement aux MRC du Québec. Elle varie actuellement (2025) de 34 \$ à 150 \$ par véhicule, s'ajoute à la contribution des automobilistes au transport en commun (30 \$) et doit être payée chaque année.

La décision d'utiliser la TIV par une MRC est encadrée par la SAAQ (Code municipal, 992.1), qui facture des frais de mise en place et des frais annuels. La perception s'applique aux propriétaires d'un véhicule de promenade immatriculé sur le territoire de la MRC qui a la compétence en transport collectif et qui fait les démarches pour s'en prévaloir auprès de la SAAQ.

Cette mesure peut être décrite comme une taxe écofiscale s'appliquant à la possession automobile, plutôt qu'à l'utilisation, comme la taxe sur les carburants, plus adaptée pour inciter un changement de comportement. La taxe est également limitée face aux véhicules immatriculés hors du territoire, comme les camions de marchandises.

La MRC de La Rivière-du-Nord est la première MRC hors des régions métropolitaines à utiliser en 2025 la taxe sur l'immatriculation des véhicules. À hauteur de 37 \$ par véhicule de promenade, les revenus générés servent à maintenir et bonifier l'offre de service dans le secteur, ainsi qu'à fournir gratuitement les taxis collectifs pour toutes les populations étudiante et aînée.

LEVIER SECONDAIRE ALTERNATIF : MAJORATION RÉGIONALE DE LA TAXE SUR LES CARBURANTS

La majoration de la taxe sur les carburants, payée à la pompe n'existe actuellement que dans le Grand Montréal et en Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. Cette source exige un changement législatif par le gouvernement du Québec pour son implantation dans d'autres régions ou la modification du montant prélevé par litre. Cependant, la Politique de mobilité durable 2030 prévoit une politique-cadre pour utiliser ce pouvoir.

La Régie intermunicipale de transport Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM) a obtenu en 2013 un financement par une majoration de la taxe sur les carburants sur son territoire de 1 cent par litre d'essence vendue. Cette source contribue depuis à plus de 50 % des revenus de la RÉGÎM et a permis de développer plusieurs offres complémentaires à ses services de transport collectif. Elle constitue la source pérenne recherchée : la RÉGÎM a ainsi pu déployer des efforts de développement et d'expérimentations de services depuis sa fondation. En 2023, la Régie de transport du Bas-Saint-Laurent (RTBSL) a fait une demande similaire pour sept MRC et 97 municipalités, mais a subi un refus du gouvernement du Québec, tout comme la Ville de Québec en 2024. L'Alliance TRANSIT dénonce le recul dans la posture du gouvernement face à la taxe sur les carburants et continuera de militer pour des capacités financières accrues.

AUTRES LEVIERS : TAXER LE STATIONNEMENT, REDEVANCE RÉGLEMENTAIRE, ETC.

Ensuite, d'autres leviers financiers autonomes, constants et simples d'application favorisent le déploiement de services, mais n'existent qu'en théorie.

Le stationnement peut dorénavant être utilisé à des fins d'immobilisations de transport actif ou collectif. (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, art. 113, 10.1°) Gatineau et Montréal sont des exemples qui taxent les stationnements non résidentiels, sans toutefois que les revenus servent directement au financement du transport collectif.

Une redevance réglementaire liée à la construction pourrait par exemple varier en fonction de l'activité immobilière sur le territoire, généralement volatile. Le pouvoir général de redevance réglementaire (Code municipal, art. 1000.6), par rapport aux taxes foncières, permet lorsque bien circonscrit, d'appliquer les principes d'utilisateur-payeur et de pollueurs payeurs. Or, selon Tremblay-Racicot et collab. (2020) : « aucune municipalité n'a encore pu utiliser ses nouveaux pouvoirs de manière à s'attaquer directement aux grands émetteurs de GES dans le secteur des transports, soit les grands générateurs de déplacement (les employeurs), les véhicules lourds (le camionnage) et les camions légers (les véhicules de fortes cylindrées) ».

Bon coup

PARTENARIATS AVEC LE MILIEU

Le développement de partenariats externes permet une meilleure adéquation avec les besoins, une implication d'acteurs tiers dans la promotion de la mobilité durable et peut surtout ajouter une source de revenus et d'achalandage aux opérateurs.

En transport adapté et collectif rural, une foule d'initiatives locales existent sur le territoire pour répondre aux besoins des usagers et usagères, que ce soit en partenariat avec les commerces locaux (navette de magasinage), les centres de jours (offres spécialisées) et les CISSS, les industries touristiques, les employeurs, etc. Ces ententes peuvent être ponctuelles, comme lors de la tenue d'événements, saisonnières ou continues.

Exemple

DES RANDONNÉES SANS VOITURE

Des navettes nature sont proposées dans plusieurs régions pour offrir une alternative abordable et écologique d'accéder à certains parcs nationaux et régionaux. Les parcs offerts varient d'une semaine à l'autre et les départs se font généralement de Montréal ou Québec. (Navette nature, 2025)

Exemple

TOUS LES ÉLÈVES PEUVENT MONTER À BORD

L'Écopasse du Cégep de Trois-Rivières (2025) est automatiquement incluse dans les frais de scolarité, pour 70 \$ par session. L'Écopasse comprend l'accès aux réseaux de cinq transporteurs, soit la Ville de Trois-Rivières et les MRC des Chenaux, de Maskinongé, Bécancour et Nicolet-Yamaska.

Exemple

UN INCITATIF FLEXIBLE POUR LES EMPLOYEURS

Dans la MRC d'Arthabaska (2025), on propose un Programme de transport collectif pour les entreprises avec trois options d'abonnements. Les entreprises impliquées choisissent la part du rabais, voire de la gratuité, accordée à leur personnel sur leurs titres de transport.

Les entreprises peuvent encourager la mobilité durable par principe, par publicité, mais également pour économiser en frais de stationnements et en remboursement de déplacements.

Opérer le changement



Communiquer et vulgariser



Évaluer et améliorer en continu

Synthèse

La mise en service nécessite une stratégie de communication à la hauteur des bonifications apportées ainsi qu'une rétroaction répondant aux objectifs et priorités établis au début du processus.



Action

COMMUNIQUER ET VULGARISER

Une communication efficace et accessible est importante à chaque étape du processus; avant, durant et après la mise en service. Bon nombre de citoyens et citoyennes ont une opinion sur les transports, alors mieux vaut répondre aux préoccupations le plus en amont possible, particulièrement lors d'octroi de financement, de mandats ou la création d'organismes. Une stratégie de communication s'avère essentielle, surtout si l'acceptabilité sociale des mesures n'est pas acquise.

Les changements apportés au service, tout comme le service existant, doivent être connus pour être utilisés. Il ne suffit pas d'annoncer leur existence, il faut vendre l'attractivité du service.

La communication peut ainsi être utilisée de différentes façons : pour rejoindre les clientèles cibles, pour travailler la notoriété et la perception des services, pour vendre de nouvelles offres, pour expliquer les changements et démontrer leurs bénéfices, pour informer et sensibiliser la population sur les motifs motivant votre action, etc.

Exemple

UN SITE POUR RASSEMBLER TOUS LES SERVICES

Les organismes de transport ne communiquent habituellement que sur leurs propres services, ce qui est peu pratique pour les usager(ère)s qui veulent utiliser plusieurs services. C'est pourquoi les plateformes Embarque Lanaudière, Estrie et Chaudière-Appalaches indiquent non seulement les services de transports collectifs, mais également les services de transport adapté, interurbain, les compagnies de taxis et plusieurs autres. (CREL, 2025)

Communiquer l'ensemble des services disponibles favorise les déplacements entre les territoires et intermodaux dans un cocktail de mobilité durable. L'approche des plateformes Embarque n'est pas unique, «Trouve ton option» du CRE Laurentides constitue également un exemple.

Le monde du transport, souvent centré sur les obligations opérationnelles, tend à sous-estimer le pouvoir d'une bonne stratégie de mise en marché. Voici quelques initiatives à considérer, parfois peu coûteuses, et qui facilitent la mise en marché des services.

- Revoir et unifier l'identité visuelle des communications, des services et même des autobus! Les véhicules constituent la principale forme de publicité d'un service, assurez-vous qu'ils portent le message désiré.
- Mettre en valeur les arrêts stratégiques, l'habitable, le mobilier et même la décoration (fleurs, œuvre d'art).
- Prêcher par l'exemple en encourageant ou incitant ses propres employés et employées à utiliser le transport collectif.
- Des offres tarifaires ou des offres combinées peuvent également inciter des populations ciblées, sans toutefois nuire à la pérennité du service offert.
- Une gratuité de lancement (une semaine par exemple) pour faciliter la découverte des services, ou encore des visites guidées en collaboration avec des organismes, entreprises ou regroupements.



Condition

ANTICIPER LES FREINS DE COMMUNICATION/ACCEPTABILITÉ

Pour assurer une réussite des projets, mieux vaut voir venir en amont les freins et utiliser la communication proactive. En plus de vous référer aux arguments sur les raisons de développer le transport collectif (voir p. 9), voici des éléments à utiliser pour affronter les doutes courants :

« LES AUTOBUS SERONT VIDES »

Perception tenace! Il y a des lieux et des heures plus achalandées et d'autres moins. Il faut donc démontrer l'achalandage, et s'ajuster s'il n'est pas au rendez-vous!

Il est souvent utile de considérer les critiques destinées au transport collectif, mais à l'égard du réseau routier. Une route vide a un coût bien réel, est seulement utilisée à capacité aux heures de pointe. La vaste majorité des véhicules n'a aucun passager et est stationnée 95 % du temps!

Si on doit d'abord payer pour construire une route, avant d'y rouler, il en va de même pour le transport collectif. Règle générale, l'offre doit précéder la demande. Il faut néanmoins offrir un service prévisible (incluant les heures creuses!) pour qu'il soit considéré comme utilisable par la population et puisse croître à maturité.

« C'EST DE L'ARGENT GASPILLÉ! ÇA COÛTE TROP CHER »

En plus des arguments économiques liés au coût de la voiture pour les ménages et la collectivité, on peut généralement démontrer que le transport collectif soutient l'économie locale, notamment pour la mobilité des travailleurs et travailleuses.

« LA NOUVELLE TAXE AUTOMOBILE N'EST PAS ÉQUITABLE »

Le coût des taxes sur l'immatriculation et sur les carburants est une portion modeste des dépenses liées à l'automobile qui permettra à des ménages de réduire significativement leurs dépenses en transport.

Bien qu'il s'agisse d'une somme assez modeste, celle-ci fait une différence significative pour de nombreux ménages, dont plusieurs à faible revenu. En ce sens, il s'agit d'une taxe redistributive.

Les changements apportent des réactions, mais la tendance de fond est là. En effet, 77 % des Québécois(es) sont favorables à une croissance de l'offre de service d'au moins 5 % par année, conformément à la Politique de mobilité durable 2030. (2024, Léger pour le compte de TRANSIT)



Action

ÉVALUER ET AMÉLIORER EN CONTINU

Une fois que vous avez les justificatifs techniques et politiques, un plan de match opérationnel et un plan de communication à court et moyen terme, c'est le moment d'agir. Soyez résolu(e)s dans l'objectif, flexibles dans la mise en œuvre et à l'écoute des réactions. Octroyer un nouveau contrat, modifier la grille tarifaire ou prendre une décision de financement ne sont pas de petites décisions!

Le travail ne s'arrête toutefois pas là. Les changements apportés doivent être évalués face aux besoins et priorités établis au début du processus. De plus, les services prennent environ trois ans à atteindre leur plein potentiel et le contexte continue d'évoluer. Il est particulièrement important de maintenir le cap et les efforts de communication durant cette période charnière.

Une évaluation en continu de ce qui fonctionne et de ce qui peut être amélioré est cruciale pour développer l'expertise des parties impliquées. En plus de pouvoir identifier et ajuster les lacunes, les bases sont établies pour prévoir la prochaine bonification du service.

Tout comme le portrait-diagnostic au début du processus, assurez-vous d'évaluer en critères quantitatifs et qualitatifs l'évolution de l'achalandage, du service, des impacts. Un suivi positif et rigoureux facilitera la prochaine phase.

Exemple

UN EXEMPLE EN RÉTROSPECTIVE

Une étude de cas bien détaillée est l'ajout d'une nouvelle ligne de transport collectif intermunicipale entre différents villages dans la MRC de Maskinongé. Plusieurs étapes du présent guide sont illustrées dans l'accompagnement réalisé par Propulsion Québec, tant sur les données, les objectifs, la concertation et les ajustements en cours de projet. (Propulsion Québec, 2023)

Pour une mobilité durable, locale et engagée

Un transport collectif et adapté de qualité est possible partout au Québec.

La mobilité durable est incontournable pour renforcer l'équité, l'accès aux services, la transition écologique et l'attractivité des régions, tant dans les petites villes que dans les territoires ruraux.

Les besoins sont clairs, la population est favorable à la bonification du transport collectif, l'heure est au leadership. Les choix faits aujourd'hui détermineront la mobilité de demain.

Concertez les parties prenantes pour identifier les besoins, déterminer les meilleures modalités de gouvernance pour votre territoire, sécurisez les ressources nécessaires et allez de l'avant. En appliquant les principes et les bonnes pratiques présentés dans ce guide, vous pourrez contribuer directement à améliorer les conditions de mobilité des citoyens dans votre région et à façonner l'avenir de nos collectivités.

Soyez résolu dans l'objectif, mais souple dans les moyens.

N'hésitez pas à contacter l'Alliance TRANSIT pour bénéficier de l'expertise de son réseau de plus de 50 organisations membres et vous informer sur le plaidoyer effectué auprès des multiples paliers de gouvernance.

COMMENT SE METTRE EN ACTION DÈS MAINTENANT ?

Pour les municipalités et MRC :

- Inscrire la mobilité durable dans la planification stratégique et budgétaire locale, au même titre que l'eau, les routes ou les loisirs et en conformité aux orientations gouvernementales (OGAT).
- Mobiliser les partenaires du territoire (santé, éducation, développement économique, milieux communautaires) pour cofinancer et coanimer les services.
- Mettre en place une gouvernance claire et compétente, que ce soit par une régie intermunicipale, un organisme municipal et intermunicipal de transport (OMIT), un OBNL ou un mandat clair au sein de la MRC.
- Explorer les leviers fiscaux existants (taxe sur l'essence, taxe sur l'immatriculation, etc.), et réclamer les outils législatifs nécessaires pour aller plus loin.

Pour les regroupements régionaux :

- Partager les outils, ressources humaines et expertises entre territoires.
- Promouvoir des projets pilotes et démonstrateurs pour faire évoluer les normes actuelles et valider de nouveaux modèles hybrides.
- Porter une voix politique forte pour faire reconnaître le transport collectif comme un service essentiel, et obtenir une réforme équitable des programmes de financement.

RESSOURCES PRINCIPALES

Accès transports viables (2024). *Boîte à outils — Guide pour choisir et planifier un projet de mobilité durable en territoire périurbain et rural*. Québec, 44p.

https://transportsviables.org/medias/documents/ATV_Boi%CC%82te-a%CC%80-outils-Mobilite%CC%81-s_VF.pdf

Centre d'expertise en transport intermodal [CETI] (2009). *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural*. Coll. « Planification territoriale et développement durable », 232p.

<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1268999.pdf>

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation [MAMH] (2025).

La prise de décision en urbanisme, volet intervention en transport collectif. Intervention, transport collectif, Québec. <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/intervention/transport-collectif>

Ministère des Transports et de la Mobilité durable [MTMD] (2025).

Programme d'aide au développement du transport collectif [PADTC].

Aide financière, transport collectif, Québec. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/programme-transport-collectif/pages/padtc.aspx>

Ministère des Transports du Québec [MTQ] (2010). *Guide pratique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de développement à l'intention des autorités organisatrices de transport*. Québec, 120p.

<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1067439.pdf>

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports [MTMDET] (2018). *Politique de mobilité durable 2018-2030 : Cadre d'intervention en transport collectif régional*. Québec, 14p.

https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-08-cadre-intervention.pdf

Vivre en Ville (s.d.), *Dossier spécial — Planifier la mobilité durable*.

Carrefour. <https://carrefour.vivreenville.org/dossier/planifier-la-mobilite-durable>

RESSOURCES COMPLÉMENTAIRES

Accès transports viables. (2025). *Formation en Analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+)*. Services-conseils et formation. <https://transportsviables.org/pages/services/formation-ads>

Bickerstaff, J. (2018). *Avis de la Direction de santé publique de la Montérégie dans le cadre de la Consultation de la Commission du Transport de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) concernant la tarification sociale du transport collectif*. Longueuil, Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre, Direction de santé publique, 12 p. <https://extranet.santemonteregie.qc.ca/app/uploads/2024/01/avis-sp-transport-collectif.pdf>

Bouchard, J. (2018). *Étude de faisabilité technique et financière pour la mise en œuvre du plan de transition du transport collectif de Charlevoix : Charlevoix vers la mobilité collective*. MRC de Charlevoix-Est et Charlevoix, Développement social intégré de Charlevoix, 57p. https://www.mrccharlevoix.ca/wp-content/uploads/2013/06/ETF_MobiliteCollective_v5-a-adopter.pdf

Boucher, G. (2025). *En panne de mobilité : les inégalités en matière de transport au Québec*. Montréal, Observatoire québécois des inégalités, 16 p. <https://observatoiredesinegalites.com/wp-content/uploads/2025/05/Analyse-Les-inegalites-de-mobilite-au-Quebec.pdf>

Cégep de Trois-Rivières. (2025). *Écopasse, transport collectif et actif*. Trois-Rivières, Cégep de Trois-Rivières. <https://www.cegeptr.qc.ca/etudiants/ecopasse/>

Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent [CRDBSL] (2023). *Plan régional développement 2023-2028*. <https://www.crdbsl.org/plan-regional-developpement.html>

Collectif régional de développement du Bas-Saint-Laurent [CRDBSL] (2025). *Régie de transport du Bas-Saint-Laurent*. <https://www.crdbsl.org/developpement-regional/transport-collectif.html>

Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent [CREBSL] (2021). *Rapport du volet 1 : Optimisation des plans de transport collectif*. Projet Mobilités & Territoires : Stratégie régionale en transport de personnes au Bas-Saint-Laurent. 105 p. https://www.crdbsl.org/images/Upload/documentation/transport_collectif/crebsl-mampt-rapport-volet1_optimisation.pdf

Conseil régional de l'environnement de Lanaudière [CREL] (2025). *Embarque Lanaudière*. <https://embarquelanaudiere.ca/>

Denis, J.— N., Villeneuve, D., & Mayrand, J. (2024). *Le transport a un impact, c'est comme une certaine liberté — Résultats des entretiens semi-dirigés avec les personnes aînées de la MRC de La Matanie à propos des services d'accompagnement-transport*. 109 p. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.11298.24009>

Direction de la santé publique du Centre intégré de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent [CISSS-BSL] (2024). *Traumatismes routiers : portrait de la région du Bas-Saint-Laurent*. 72 p. https://www.ciasss-bsl.gouv.qc.ca/sites/default/files/fichier/ciasss_bsl_traumatismes_routiers_version_finale_21_juin_2024.pdf

Direction de la santé publique de la Montérégie (2024). *Favoriser le transport collectif abordable : une action à fort potentiel d'impact sur la santé — Avis de santé publique de Montérégie*. 13 p. <https://extranet.santemonteregie.qc.ca/app/uploads/2024/01/avis-sp-transport-collectif.pdf>

Drummondville, Ville de (2019). *Plan de mobilité durable 2020-2040*. Drummondville, 37 p. https://www.drummondville.ca/wp-content/uploads/2020/01/Plan_Mobilite-durable_2020-2040_Web.pdf

Gouvernement du Québec (2025). *À propos de la coopération intermunicipale*. Québec. <https://www.quebec.ca/gouvernement/gestion-municipale/organisation-municipale/cooperation-intermunicipale/a-propos#c258363>

Institut de recherche et d'informations socioéconomiques [IRIS] (2025). *Le revenu viable en 2025 : le logement encore au cœur de la sortie de pauvreté*. Montréal. <https://iris-recherche.qc.ca/publications/revenu-viable-2025/>

Louneau, L. (2021). *Maintenant, les élections municipales 2021 au Québec*. Journal Ensemble, 31 octobre 2021. <https://www.journal-ensemble.org/articles/politique/elections/elections-municipales-2021-rouyn-noranda>

Litman, T. (2025). *Evaluating Public Transit Benefits and Costs: Best Practices Guidebook*. Victoria, Colombie-Britannique. Victoria Transport Policy Institute. <https://www.vtpi.org/tranben.pdf>

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation [MAMH] (2024). *Orientations gouvernementales en aménagement du territoire [OGAT] pour les MRC des groupes A, B et C*. Québec, 151p. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/BRO_ogat_groupesABC.pdf

Ministère de la Santé et des Services sociaux [MSSS] (2022). *Plan d'action interministériel [PAI] 2022-2025 de la Politique gouvernementale de prévention en santé [PGPS] : un projet d'envergure pour améliorer la santé et la qualité de vie de la population*. Québec, 116p. <https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2022/22-297-05W.pdf>

MRC d'Arthabaska. (2025). *Programme de transport collectif pour les entreprises*. Victoriaville. <https://mrcarthabaska.ca/services/services-a-la-population/programme-de-transport-collectif-pour-les-entreprises#programme-pour-les-entreprises>

North American Bikeshare & Scooter Association [NABSA] (2024). *2023 Shared Micromobility State of the Industry Report*. Washington, DC. <https://nabsa.net/2024/08/06/2023industryreport/>

Navette Nature. (2025). *Navette Nature*. <https://www.navettenature.com/fr-ca>

Propulsion Québec (2023). *Projet d'une nouvelle ligne de transports collectifs : Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé — Fiche d'expérimentation*. <https://propulsionquebec.com/nos-ressources/projet-dune-nouvelle-ligne-de-transports-collectifs/>

Québec (2025). *Code municipal du Québec* (L.R.Q., c. C— 27.1). Québec, Éditeur officiel du Québec. <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/c-27.1?cible=>

Québec (2025). *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme [LAU]* (L.R.Q., c. A— 19.1). Québec, Éditeur officiel du Québec. <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/a-19.1>

Régie intermunicipale de transport Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine [RÉGIM] (2025). *À propos de la RÉGIM : La Régie*. <https://regim.info/a-propos-de-la-regim/la-regie/>

Trajectoire Québec (2025). *Projet Consult-Action — Transport collectif Lanaudière*. Montréal. <https://trajectoire.quebec/projet/TC-Lanaudiere>

Tremblay-Racicot, F., Prémont, M.— C., Jobidon, N., & Déry, S. (2020). *Les nouveaux pouvoirs municipaux de prélèvements monétaires et la transition énergétique en aménagement du territoire et transport terrestre : État des lieux*. Québec, École nationale d'administration publique [ÉNAP], 68 p. https://espace.ena.ca/id/eprint/256/1/ENAP-Livable-3_VP.pdf

Union des municipalités du Québec [UMQ] (2022). *Diversification des revenus municipaux : comment les redevances réglementaires font partie de la solution*. URBA, Magazine de l'UMQ, édition de septembre 2022, pp. 54-55. <https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2022/09/affaires-juridiques.pdf>

Union des transports adaptés et collectifs du Québec [UTACQ] (2025). *Guides et outils pour le transport adapté : accessibilité aux opportunités grâce au transport collectif*. <https://utacq.com/documents-et-outils/projet-de-recherche/>

Vecteur 5 (2022). *Portrait du territoire en matière de mobilité des personnes en Montérégie-Ouest et problématiques associées*. <https://reflexeds.ca/projet/portrait-du-territoire-en-matiere-de-mobilite-des-personnes/>