

# Plan de mobilité durable de la MRC d'Arthabaska: 2025-2035





## Coordination



## Réalisation



## Note aux lecteurs

- Le document est en format légal (8½" x 14").
- Le document ne peut être reproduit, en partie ou dans son intégralité, sans l'accord de la MRC d'Arthabaska.

## LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

### Mise en contexte

- Mandat
- Le plan de mobilité durable
- La mobilité durable
- Description de la démarche

### Portrait du territoire

- La population
- Les infrastructures de mobilité
- Les services de transport de personnes
- Les générateurs, flux et habitudes de déplacement

### Faits saillants des processus de consultation

### Diagnostic de la mobilité durable

## VISION ET OBJECTIFS

### Énoncé de vision

### Objectifs et indicateurs

## PLAN D'ACTION

### Axe aménagement du territoire

1. Planifier et soutenir le développement de milieux de vie compatibles avec la mobilité durable
2. Planifier et déployer un réseau de transport actif dans la MRC
3. Soutenir la planification et le déploiement des réseaux de transport actif dans les municipalités

### Axe gouvernance et financement la mobilité durable

4. Doter la MRC d'un chargé de projet permanent en mobilité durable
5. Déclarer compétence en transport adapté
6. Consolider la gestion des services au sein d'un organisme unique
7. Pérenniser et diversifier le financement de la mobilité durable
8. Pérenniser une instance de concertation régionale en mobilité durable

### Axe services de mobilité durable

9. Structurer le service de transport collectif sur lignes fixes de la MRC afin de le rendre plus attractif pour une plus grande diversité de clientèles
10. Élaborer et déployer un service de transport à la demande dans la MRC
11. Analyser la pertinence de développer un service de transport collectif sur ligne fixe ou flexible à Victoriaville
12. Évaluer la possibilité de déployer un service de vélopartage dans la MRC
13. Développer et déployer un service d'autopartage dans la MRC

### Axe encouragement et éducation

14. Centraliser et faciliter l'accès à l'information relativement à la mobilité durable dans la MRC
15. Renforcer l'image de marque des services de transport de la MRC
16. Réaliser des activités de promotion, d'éducation et d'encouragement à la mobilité durable
17. Mettre en place une tarification intégrée et inclusive pour les services de transports offerts dans la MRC

## SYNTHÈSE DES ACTIONS

## RÉFÉRENCES

## ANNEXE I – PROGRAMMES D'AIDE DISPONIBLES



# La mobilité durable dans la MRC d'Arthabaska

# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## MISE EN CONTEXTE

Située dans le Centre-du-Québec sur un territoire à dominance agricole, la MRC d'Arthabaska regroupe 22 municipalités locales. À cheval entre les basses-terres du Saint-Laurent au nord et les hautes terres des Appalaches au sud, elle est traversée par un axe régional est-ouest d'importance qui lie notamment sa ville centre, Victoriaville, aux villes de Plessisville et Drummondville. La MRC compte quatre pôles industriels d'importance, Victoriaville, Daveluyville, Warwick et Kingsey Falls, qui attirent la main-d'œuvre et génèrent d'importants flux de déplacement. Des retombées démographiques et de nouveaux patrons de mobilité sont aussi attendus au nord du territoire avec la venue de la filière batterie dans la MRC de Bécancour.

La mobilité durable des personnes constitue une priorité pour la MRC d'Arthabaska. Il s'agit d'un élément transversal à une pluralité d'enjeux touchant son territoire comme l'attraction et la rétention de la population, la vitalité des communautés, l'accès aux activités et services du territoire, la réduction des gaz à effet de serre et, de manière plus globale, la santé. D'ailleurs, soulignons que le transport constitue un déterminant important de la santé.

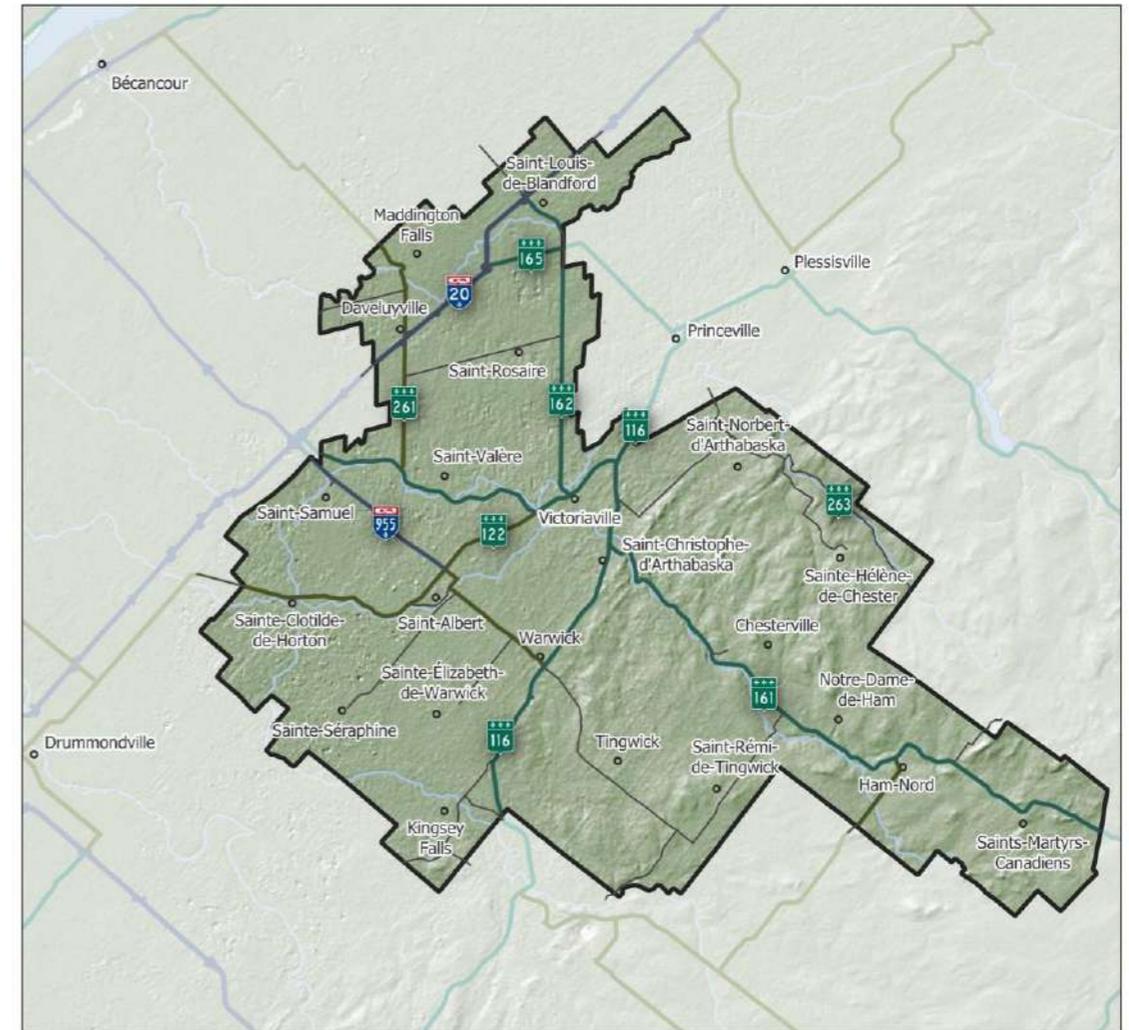
Dans la foulée de son projet Communauté écoresponsable, la MRC souhaite se doter d'un outil de planification permettant de déterminer les actions à poser afin d'agir efficacement en termes de mobilité durable.

## Mandat

Prenant la forme d'un Plan de mobilité durable (PMD), l'ensemble des facteurs liés à la mobilité durable sont considérés : les services de transport (collectif, adapté, autopartage, etc.), les infrastructures liées à la mobilité durable (voies cyclables, trottoirs, etc.), l'aménagement du territoire et l'urbanisme (planification et réglementation) ainsi que l'électrification des transports.

Pour y arriver, la MRC s'est adjoint d'un partenaire qui a eu la responsabilité, en collaboration avec le comité mis en place, d'élaborer ce PMD. Découlant d'une démarche exhaustive d'analyse du territoire et des déplacements, ce dernier propose un plan d'action réaliste et cohérent permettant de soutenir le développement d'une mobilité plus durable sur le territoire de la MRC d'Arthabaska.

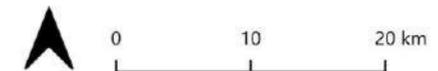
## La MRC d'Arthabaska



**Territoire**  
□ Limites de la MRC d'Arthabaska  
• Municipalités

**Réseau routier**  
— Autoroutes  
— Routes nationales  
— Routes régionales

Sources: Ministère des Affaires Municipales et de l'Habitation, Ministère des Transports et de la Mobilité Durable, Ministère des Ressources naturelles et des Forêts, Global Multi-Resolution Topography (GMRT), Version 4.2. Traitement : Vecteur5.



# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## Le plan de mobilité durable

Le plan de mobilité durable (PMD) est un document de planification concertée complémentaire aux autres démarches de planification territoriale. Il cible la planification et la coordination des interventions touchant tant les services et infrastructures des différents modes de transport de personnes que l'aménagement du territoire. Il repose sur un diagnostic en matière de mobilité des personnes et exprime la vision élaborée en concertation avec les différents intervenants du milieu.

Le PMD propose ainsi des actions diversifiées et complémentaires permettant d'atteindre les objectifs ciblés. S'inscrivant dans une perspective de développement durable, il offre des solutions attractives, efficaces et inclusives répondant aux besoins de déplacement des personnes, en plus de favoriser la santé humaine, environnementale et économique.

Enfin, le PMD s'arrime avec la Politique de mobilité durable – 2030 du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) du Québec et s'inspire de l'approche «Réduire – Transférer – Améliorer» préconisée par cette politique [1].

### Approche « réduire – transférer – améliorer »



1

#### RÉDUIRE

les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports.



2

#### TRANSFÉRER

les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif.

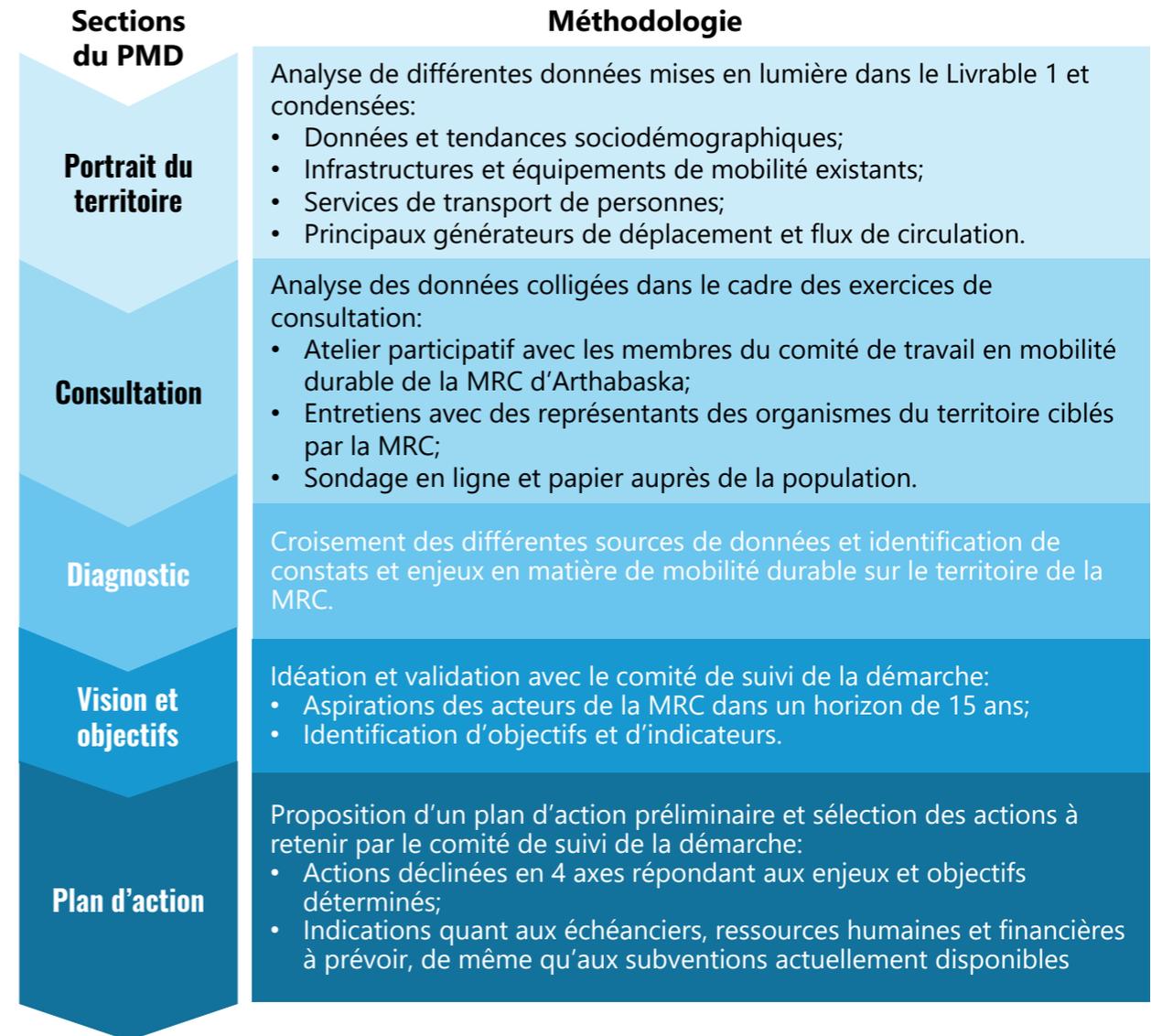


3

#### AMÉLIORER

l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité.

## Méthodologie associée à l'élaboration des différentes sections du Plan de mobilité durable de la MRC d'Arthabaska



1. Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018.

# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## La mobilité durable

«La mobilité durable réfère à la mise en place d'une politique globale des déplacements qui applique les composantes du développement durable aux transports. Elle repose donc sur un système de transport :

- qui permet aux individus de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière équitable, sécuritaire et compatible avec la santé;
- dont le coût est raisonnable, qui fonctionne efficacement, qui offre un choix de moyens de transport et qui appuie une économie dynamique;
- qui minimise la consommation d'espace et de ressources, qui s'intègre au milieu et qui réduit les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les déchets.» [2]

La notion de mobilité diffère de la notion de transport, impliquant tant la capacité à réaliser tous les déplacements requis que l'accessibilité des lieux de destination (proximité, capacité financière, habiletés physiques et cognitives, etc.). [2]

### Modes de transport durables

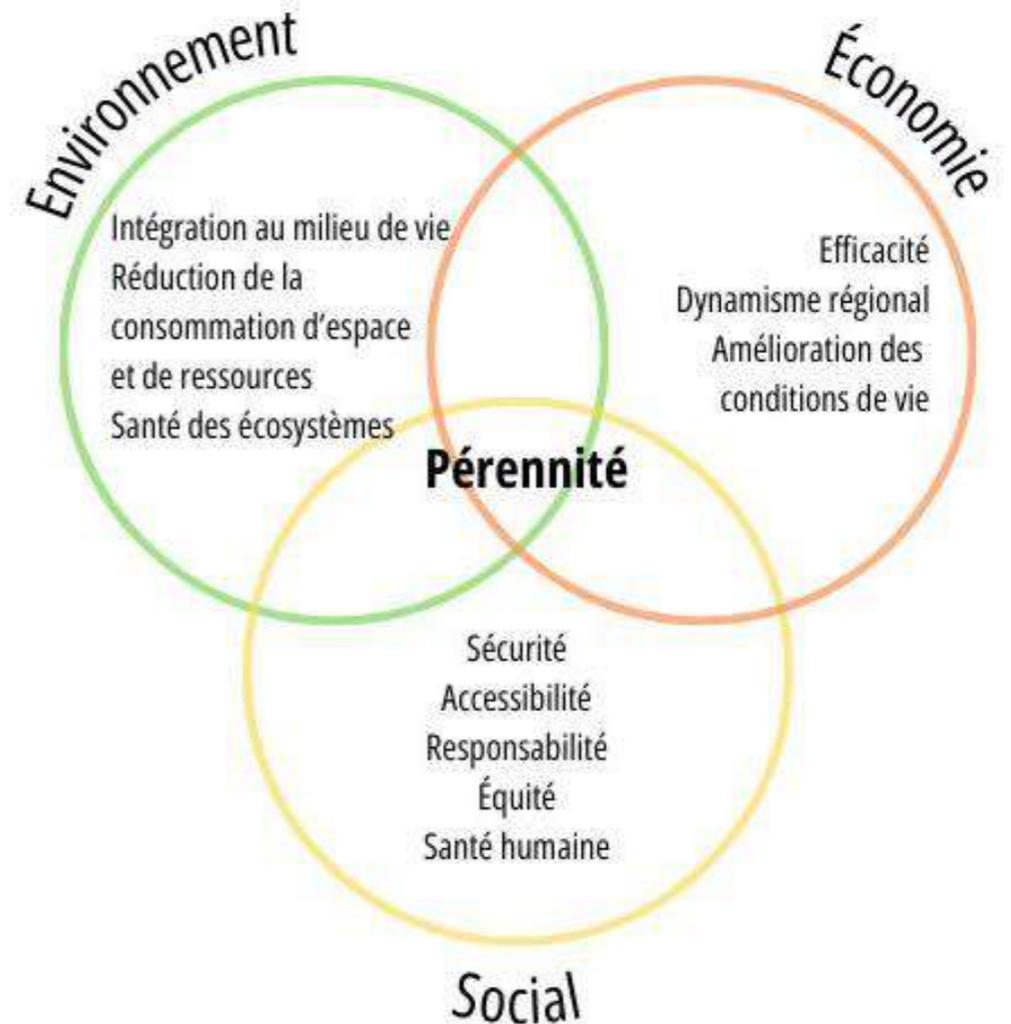
La transition vers la mobilité durable nécessite une réduction de l'utilisation des véhicules individuels. Cette approche repose sur l'accès à une variété de modes de transport et à la connexion intermodale entre ceux-ci:

**Modes actifs:** vélo, marche, trottinette, etc.

**Modes collectifs:** transport collectif sur ligne fixe, adapté, à la demande, etc.

**Modes partagés:** autopartage, vélopartage, covoiturage, etc.

### Objectifs de la mobilité durable [3]



2. Vivre en Ville, 2018, d'après OQLF, 2017, et Centre pour un transport durable, 2002.

3. Adapté de Boucher et Fontaine, 2011.

# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## Description de la démarche

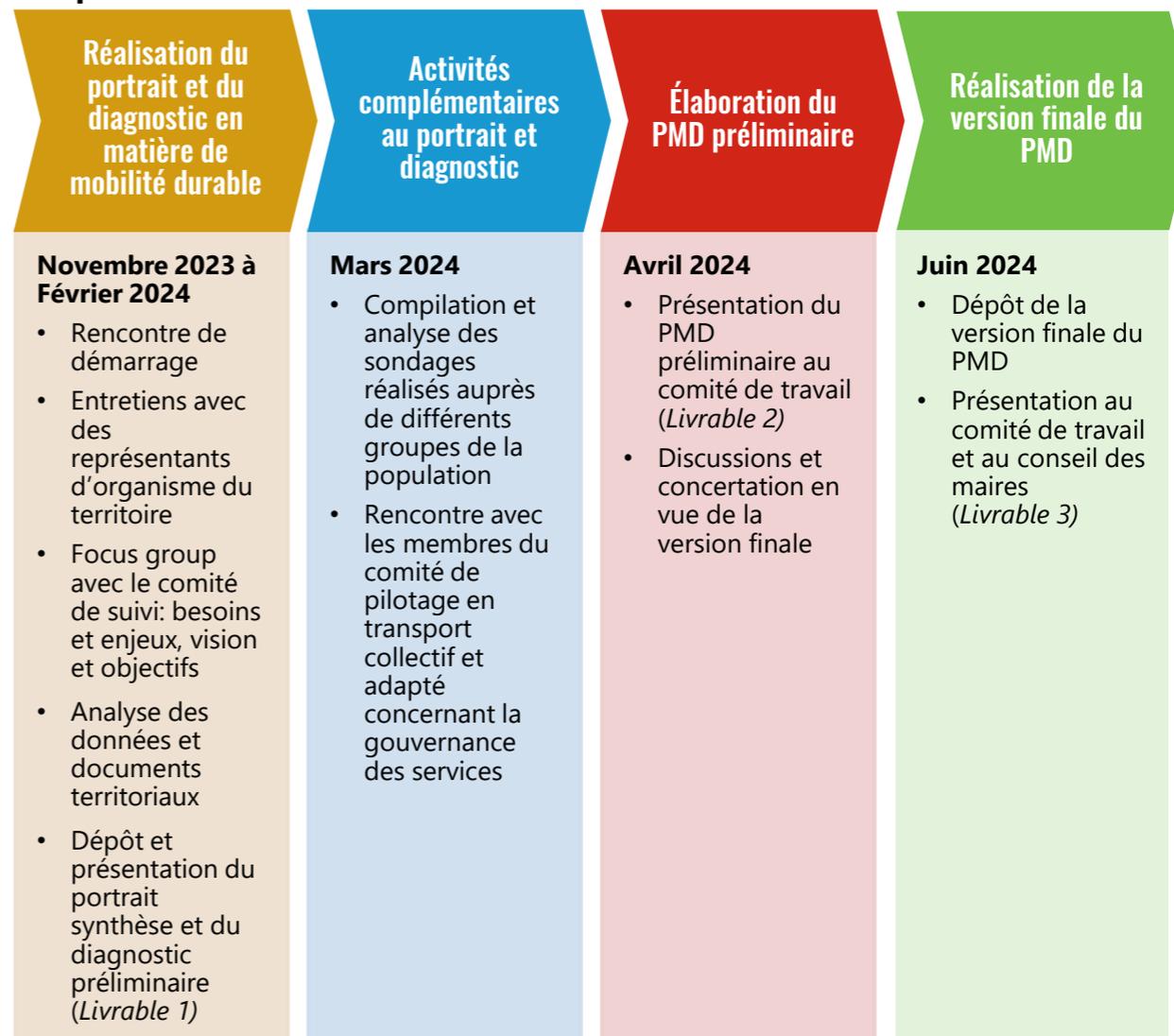
La démarche d'élaboration du PMD a été conduite par un comité de suivi composé d'employés municipaux, d'élus et de divers représentants d'organisations du territoire.

### Comité de suivi de la démarche d'élaboration du PMD

Nom	Poste
Tania Hurtubise-Forget	Chargée de projet, MRC d'Arthabaska
Clémence Bernard	Coordonnatrice du projet de PMD, MRC d'Arthabaska
Benoit Gauthier	Conseiller municipal, Victoriaville; Président Conseil administration, TaxiBus
Patrick Paulin	Conseiller municipal, Victoriaville; Président, Rouli-Bus
Claire Rioux	Mairesse, Saint-Élizabeth-de-Warwick
Julie Ricard	Mairesse, Sainte-Clotilde-de-Horton
Mario Nolin	Maire, Saint-Rémi-de-Tingwick
Pierre-Olivier Morissette	Coordonnateur Division des transports, Victoriaville
Denis Deschamps	Directeur général, Cégep de Victoriaville
Mélissa Pilon	Conseillère à la vie étudiante, volet développement durable, Cégep de Victoriaville
Geneviève Gagnière	Agente de développement, Tourisme Victoriaville et sa région
Josée Lemieux	Organisatrice communautaire, CIUSSS MCQ
Karine Vachon	Agente de développement et de mobilisation, CDCBF
Mélanie Houle	Directrice, Parc linéaire des Bois-Francis
Michel Côté	Conseiller cadre en développement durable, CIUSSS MCQ

La réalisation du PMD s'est échelonnée sur plusieurs étapes réalisées de concert avec le comité de travail, dont les principales sont présentées ci-dessous.

### Étapes de réalisation du PMD



# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## PORTRAIT DU TERRITOIRE

### La population

Accueillant une population d'environ 76 000 habitants, dont 64% se concentrent dans la ville de Victoriaville, la MRC d'Arthabaska est constituée d'une majorité de municipalités accueillant quelques centaines à quelques milliers d'habitants, gravitant autour d'une ville centre.

En plus de la ville centre, trois pôles secondaires de la MRC se démarquent par la présence d'activités industrielles et commerciales d'importance, soient Warwick, Daveluyville et Kingsey Falls. En outre, Saint-Christophe-d'Arthabaska, voisine de Victoriaville, représente la 3<sup>e</sup> municipalité la plus peuplée de la MRC.

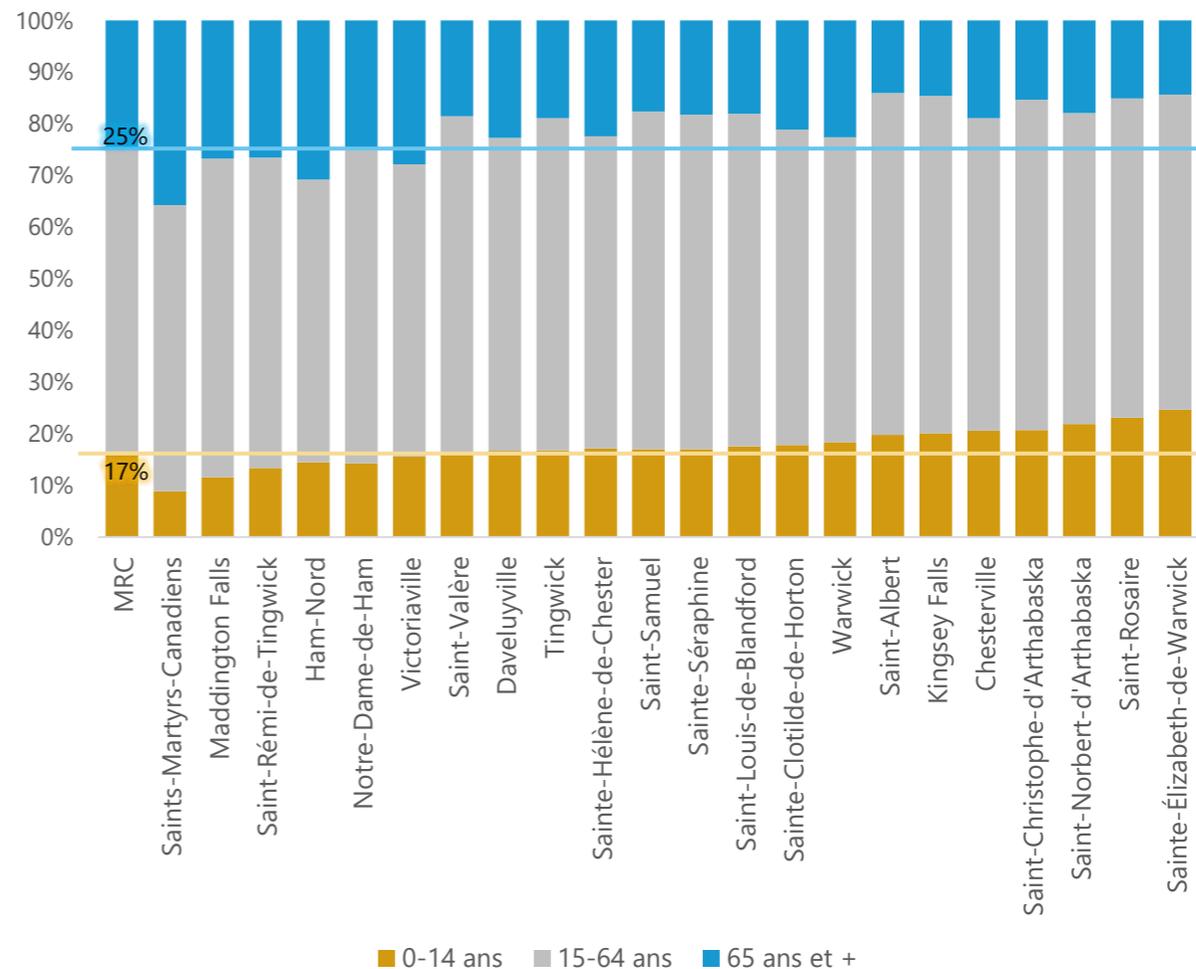
La région d'Arthabaska présente un vieillissement accéléré de sa population, comme en témoigne l'âge médian de sa population, qui, à 46 ans, est de loin supérieur à celui de la province, qui se situe à 43 ans [4]. Hormis Victoriaville, les personnes âgées se trouvent en plus grande concentration au sein des municipalités rurales plus éloignées de la ville centre, notamment au sud-est. Inversement, les jeunes familles se concentrent davantage dans les municipalités adjacentes à Victoriaville et sur l'axe de la route 116.

Au niveau économique, le revenu d'emploi médian de la population active est moindre que la médiane provinciale alors que 14% de la population de la MRC est considéré comme étant à faible revenu après impôt. [4].

Globalement, la population de la MRC croît depuis plusieurs années, tendance qui, grâce à la migration intraprovinciale et internationale, devrait se maintenir au cours des années à venir (hausse de 9,8% prévue d'ici 2041) [5]. Victoriaville figure notamment parmi les villes d'accueil provinciales pour les réfugiés et la MRC fait partie du programme de régionalisation de l'immigration économique.

Enfin, mentionnons que dans les MRC d'Arthabaska et de l'Érable, les données suggèrent que seulement 37% des résidents sont suffisamment actifs physiquement. Cela a évidemment un effet sur la santé des résidents, alors que 56 % des personnes de 18 ans et plus présentent un surpoids, dont 19% sont considérés comme obèses. [6].

Répartition de la population dans les municipalités de la MRC d'Arthabaska par groupe d'âge [4]



4. Statistique Canada, 2023.

5. Institut de la Statistique du Québec, 2022.

6. CIUSSS MCQ, 2024.

# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## Les infrastructures de mobilité

### Réseau routier

Le territoire de la MRC est desservi par un réseau routier supérieur étendu. Deux autoroutes y donnent accès par le nord, et plusieurs routes nationales et régionales étant sous la gestion du MTMD sont présentes sur le territoire. En dehors des autoroutes, les débits véhiculaires journaliers les plus importants se situent à l'approche des municipalités de Victoriaville et de Warwick.

L'évaluation du MTMD de la convivialité à vélo des routes étant sous sa gestion révèle des conditions généralement défavorables à la pratique du vélo, notamment à l'approche de Victoriaville. Par ailleurs, 87 bornes de recharge publiques pour véhicules électriques sont actuellement disponibles sur le territoire, dont 38 à Victoriaville. Elles se trouvent principalement en marge de l'autoroute 20 et sur l'axe de la route 116.

### Réseau cyclable

Le réseau cyclable est peu étendu à l'échelle de la MRC. Celui-ci est principalement composé d'une ancienne emprise ferroviaire transformée en piste cyclable, soit le Parc linéaire des Bois-Francis, qui traverse d'est en ouest le territoire en passant par les villes de Victoriaville et de Warwick et qui fait partie du réseau de la Route verte. Deux autres tronçons régionaux connectent le Parc linéaire des Bois-Francis à Kingsey Falls et au Mont Gleason, à Tingwick.

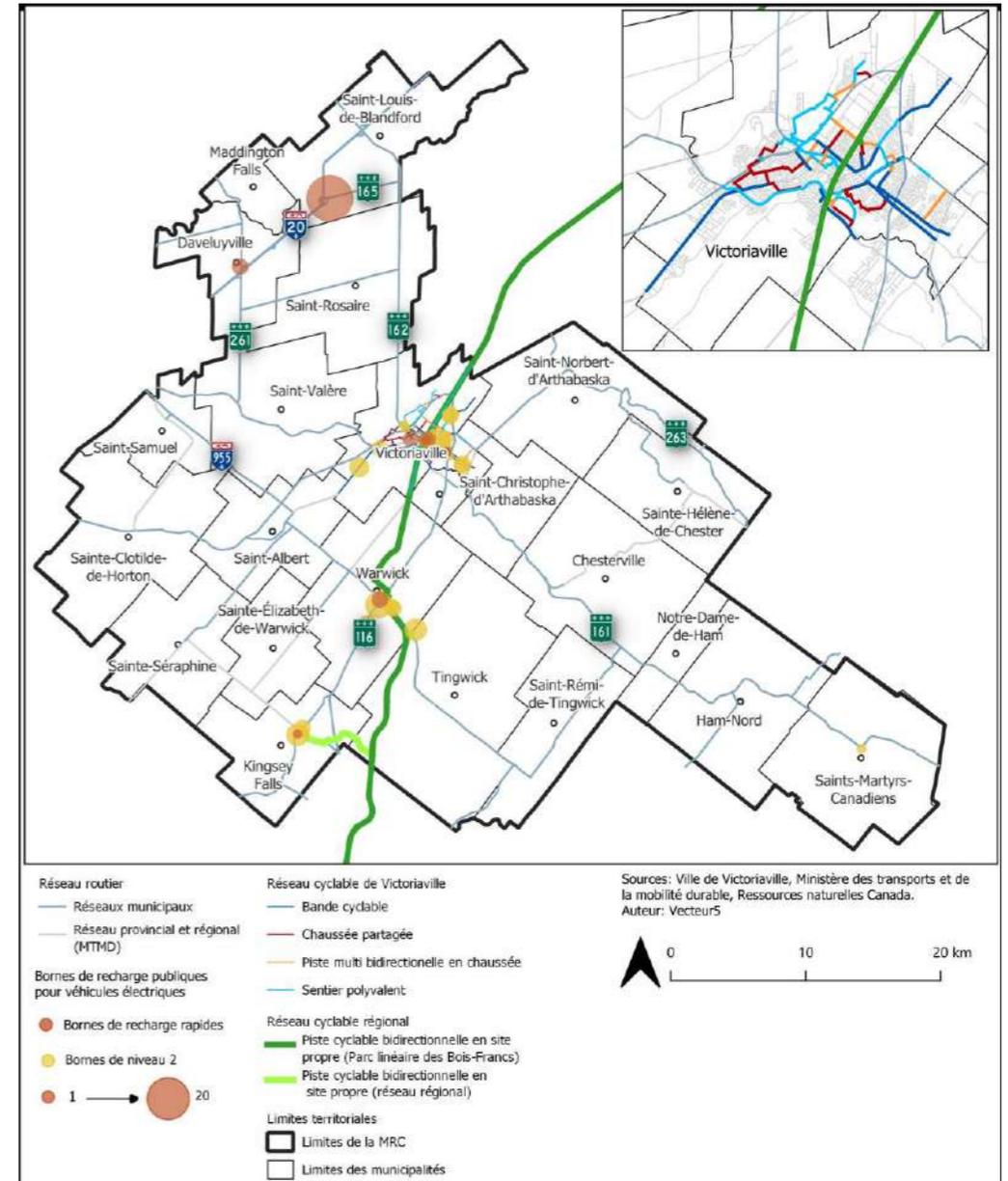
La ville de Victoriaville bénéficie quant à elle d'un réseau cyclable local plus élargi, composé d'une diversité de types d'infrastructures cyclables s'étendant pratiquement jusqu'à ses limites administratives.

En outre, plusieurs initiatives et infrastructures existent pour encourager la mobilité active sur le territoire. Le Cégep de Victoriaville propose un atelier de mécanique vélo participatif et une borne mécanique d'outils collectifs (Biciborne). Plusieurs haltes sont présentes le long de la Route verte et des patrouilleurs sillonnent le réseau pendant la période estivale. Quelques Bicibornes y sont installées à des endroits stratégiques sur le territoire, notamment au Parc du Mont-Arthabaska.

### Réseau d'aide à la mobilité motorisée

Enfin, la Ville de Victoriaville propose un réseau sécurisé et libre d'obstacles pour les utilisateurs d'aides à la mobilité motorisées (AMM), accompagné d'un service de dépannage.

## Réseau routier, réseau cyclable et bornes de recharge publiques pour véhicules électriques de la MRC d'Arthabaska



# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## Les services de transport de personnes

### Transport collectif

La MRC d'Arthabaska a déclaré sa compétence en matière de transport collectif sur l'ensemble de son territoire, à l'exception de la Ville de Victoriaville.

### Service de transport collectif de la MRC

La MRC organise un service de transport collectif sur lignes fixes permettant des déplacements entre plusieurs municipalités rurales de la MRC et Victoriaville. Elle confie la gestion et la répartition de ce service à l'OBNL Municar.

Un projet-pilote est présentement à l'essai afin d'élargir l'offre de service de transport. Adressé à la population générale, le service antérieur répondait principalement aux besoins d'une clientèle scolaire à l'aide de circuits variant annuellement selon les inscriptions au service.

Issu d'une association entre Municar et l'OBNL Roulibus, le projet pilote se décline en quatre volets :

- ajout d'arrêts à des endroits clés sur les lignes fixes pour la population générale et prolongement de certaines de ces lignes vers des destinations populaires de Victoriaville;
- ajout de deux véhicules de type transit offrant du transport à la demande (Transiflex);
- intensification de l'utilisation des places libres dans le transport adapté;
- ajout de trois lignes vers Daveluyville, Warwick et Sainte-Clothilde-de-Horton le matin et retour en fin d'après-midi (Circuits express).

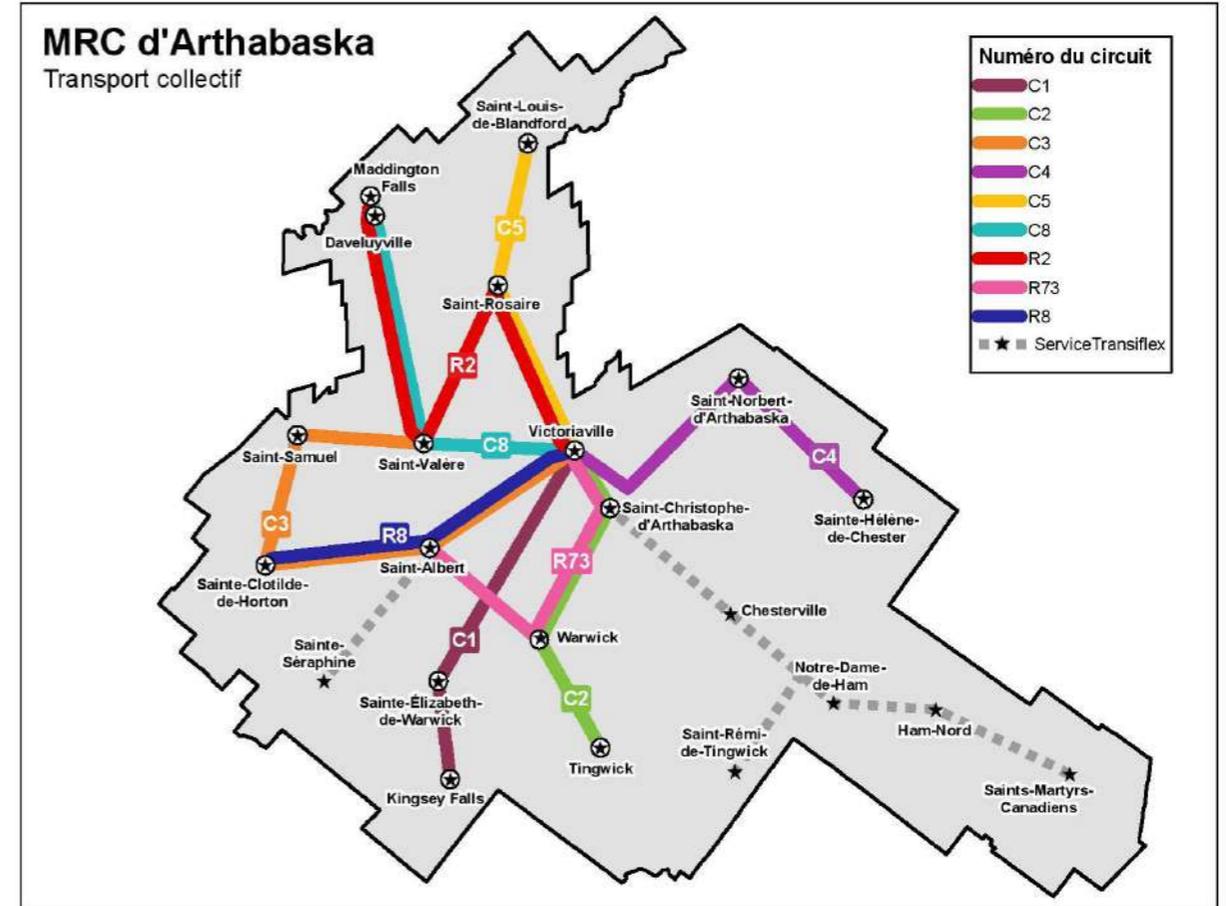
L'ensemble de ces services demeure sous réservation.

### Service de transport collectif de Victoriaville – TaxiBus

La Ville de Victoriaville organise, sur son territoire, un service de transport collectif à la demande. La gestion de ce service est confiée à l'OBNL TaxiBus, tandis que sa répartition est assurée par l'OBNL Rouli-Bus.

Le service, disponible à toute personne intéressée, est offert selon un horaire étendu, et ce, 7 jours sur 7. Il permet aux usagers de se déplacer, sur réservation, à partir et à destination de n'importe lequel des plus de 1 000 points d'arrêt du service.

## Services de transport collectif organisés par la MRC d'Arthabaska [7]



Le service de TaxiBus bénéficie depuis peu de la solution technologique Vecto, qui offre de multiples fonctionnalités facilitatrices, tant pour le gestionnaire (ex. : répartition, rapports et statistiques), que pour les utilisateurs (ex. : réservation, paiement, etc.).

Les deux services de transport collectif du territoire connaissent des hausses de leurs achalandages respectifs, mais également des hausses substantielles de leurs frais d'exploitation, ce qui a récemment mené à une hausse des tarifs applicables à l'usage du service de TaxiBus.

# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## Transport adapté

Les municipalités de la MRC ont toutes individuellement compétence en matière de transport adapté. Cela dit, dix-huit municipalités ont une entente avec l'OBNL Rouli-Bus afin que celui-ci gère un service de transport adapté régional. La Ville de Victoriaville est désignée comme mandataire et à ce titre, agit comme intermédiaire entre les municipalités et le MTMD.

Offert 7 jours sur 7, le service permet aux usagers admis des municipalités participantes de se déplacer, selon certaines modalités horaires, à l'intérieur de la MRC. Afin de répondre à des besoins récurrents, le service est principalement structuré autour de routes régulières. Le nombre d'usagers admis et l'achalandage du service sont en hausse.

La municipalité de Saint-Louis-de-Blandford a une entente de service avec la MRC de l'Érable, tandis que deux municipalités ne prennent part à aucune entente à cet effet.

## Transport d'accompagnement bénévole

Offert uniquement pour les rendez-vous de santé à toute personne ayant une incapacité à se déplacer seule et ayant besoin d'un accompagnement physique ou moral, ce service est géré par le Carrefour d'entraide bénévole des Bois-Francis. Desservant l'ensemble du territoire de la MRC et les hôpitaux spécialisés des grands centres, la majorité des bénévoles et bénéficiaires du service résident à Victoriaville.

## Autopartage

La Ville de Victoriaville a récemment conclu une entente avec Communauto pour offrir un service d'autopartage à ses employés et citoyens. Sur 10 véhicules prévus, sept sont présentement disponibles dans six points de service de la ville.

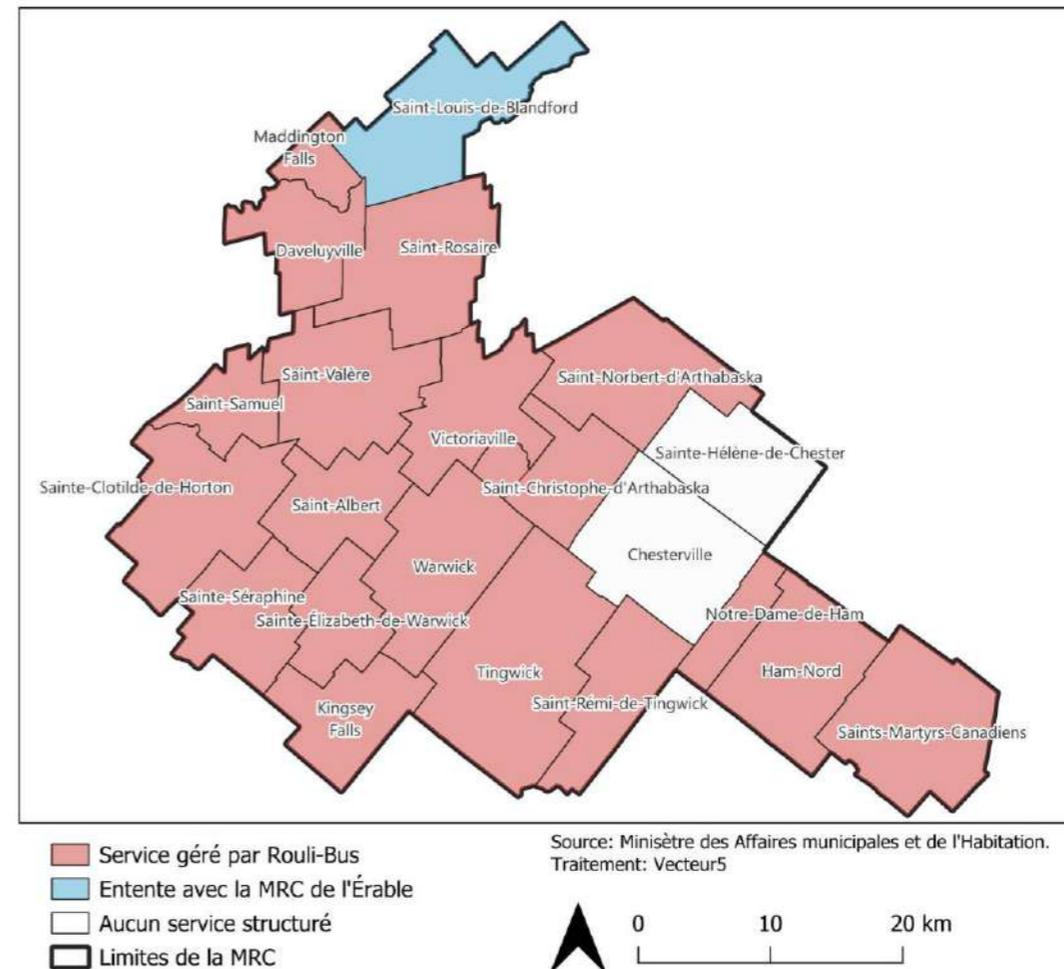
## Service de vélos communautaires

La Ville et le Cégep de Victoriaville offrent chacun un service de prêt de vélos gratuit. Différents types de vélos et d'équipements sont disponibles à la Vélogare du Grand-Tronc, alors que deux vélos électriques sont offerts aux étudiants du Cégep.

## Autres services et initiatives de transport

- Le Centre de service scolaire des Bois-Francis offre un service de transport scolaire à ses élèves sur la majorité du territoire de la MRC (sauf à Saints-Martyrs-Canadiens).
- La Québécoise et Kéolis (Orléans Express) offrent des services de transport interurbain à destination de Québec, Sherbrooke et Montréal.
- La division Plastiques Cascades de Kingsey Falls offre un service de transport pour certains employés travaillant sur quarts de travail.

## Services de transport adapté dans la MRC d'Arthabaska



- Taxi Vétérans et Rouli-Bus offrent des services de transport rémunéré de personnes par automobile (taxi). Rouli-Bus possède des véhicules adaptés.
- L'organisme Tolérance Zéro offre un service de raccompagnement bénévole sur le territoire de la MRC. Il est offert à ses membres, en soirée.
- Différentes initiatives de covoiturage existent sur le territoire, notamment sur la plateforme AmigoExpress et sur différents groupes Facebook. Muncar a déjà offert le jumelage sur son site internet, mais n'a pas maintenu ce service, faute d'utilisateurs.

# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## Les générateurs, flux et habitudes de déplacement

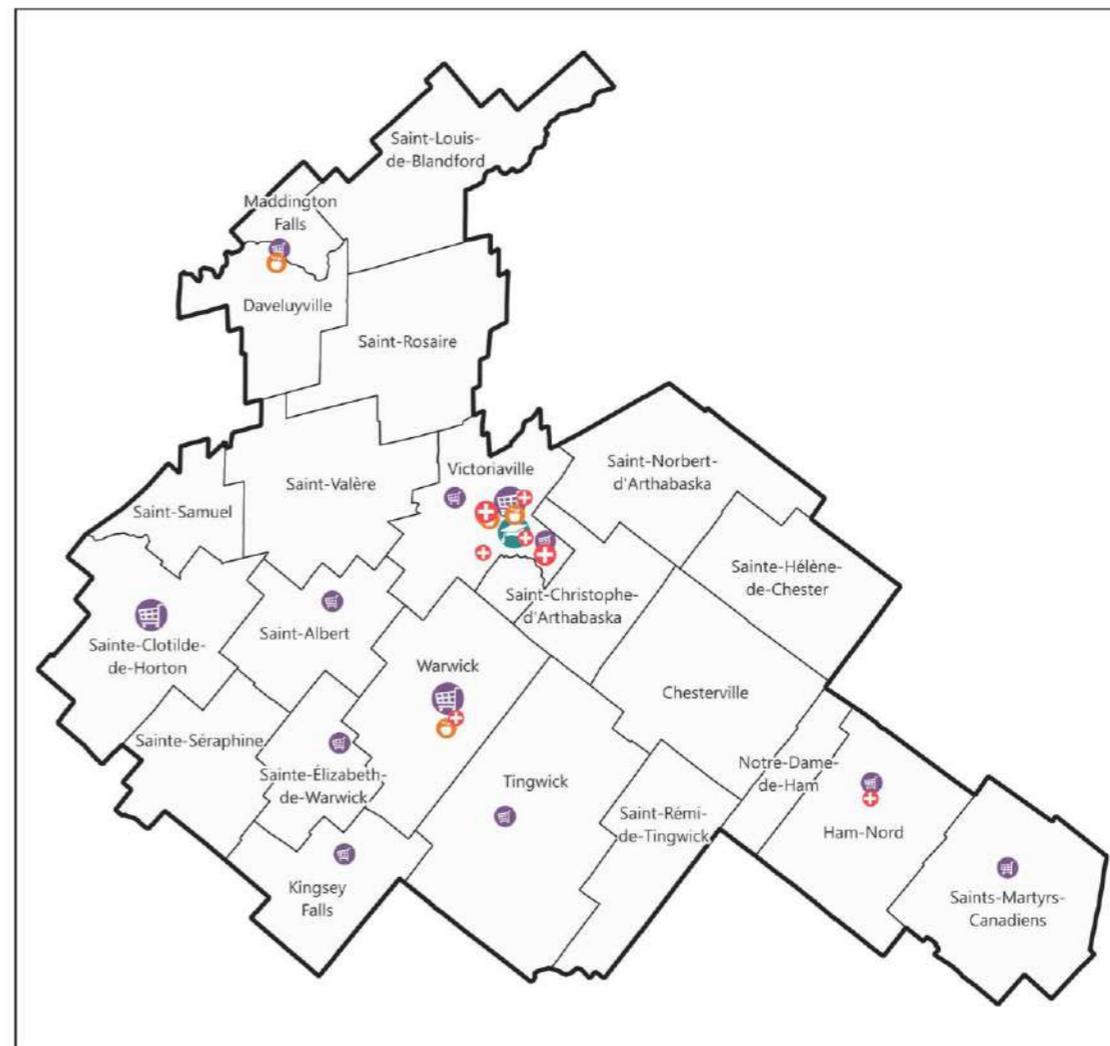
### Générateurs de déplacement

La majorité des générateurs de déplacement du territoire (services de santé, établissements d'éducation postsecondaire, lieux d'emploi, etc.) sont concentrés dans la ville de Victoriaville. Les municipalités de Warwick, Daveluyville et Kingsey Falls ont sur leur territoire des employeurs industriels d'importance. Des épiceries sont présentes dans un peu moins de la moitié des municipalités de la MRC.

### Habitudes de déplacement

Les citoyens du territoire utilisent largement leurs véhicules personnels afin de se déplacer. Conséquemment, le taux de motorisation, basé sur les véhicules de promenade de types automobile et camion léger (VUS, multisegment, fourgonnette et camionnette), s'établit à 67 véhicules par 100 habitants, un niveau significativement plus élevé que le taux de 58 prévalant pour l'ensemble de la province [8].

## Les principaux générateurs de déplacement de la MRC

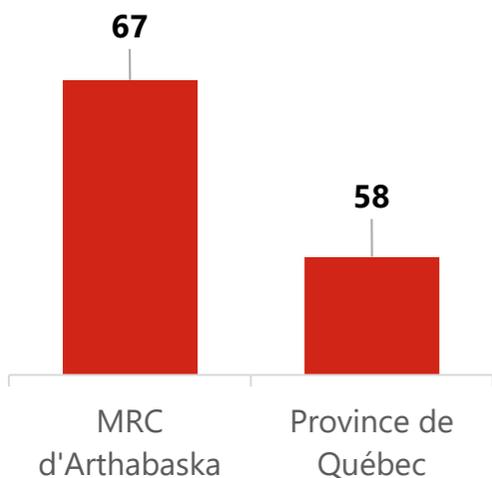


Source: Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Ministère de la Santé et des Services Sociaux, Ministère de l'Éducation, Registraire des entreprises. Traitement : Vecteur5

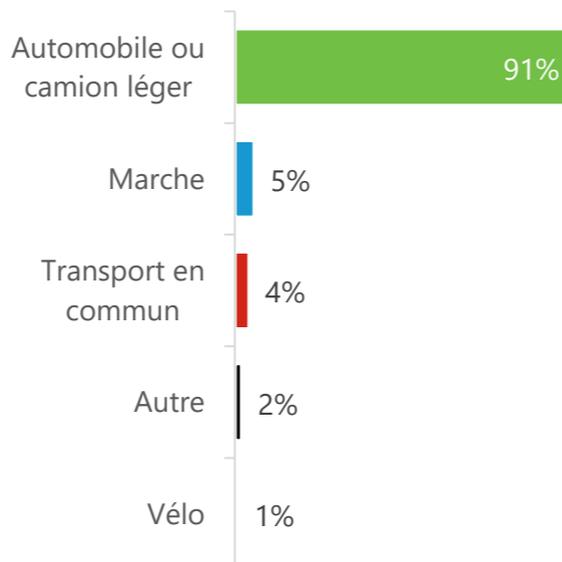


0 10 20 km

### Taux de motorisation des véhicules de promenade de types automobile et camion léger



### Principal mode de transport pour le travail dans la MRC [9]



8. Société de l'Assurance automobile du Québec, 2022.

9. Statistique Canada, 2023.

# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## Les générateurs, flux et habitudes de déplacement

### Flux de déplacement

Selon les données cellulaires collectées durant le trimestre hivernal 2023 pour tous motifs confondus [10], les déplacements intramunicipaux constituent 77% des déplacements enregistrés. Victoriaville (64% des déplacements totaux), Warwick, Daveluyville et Tingwick présentent les flux internes les plus importants de la MRC.

Les déplacements intermunicipaux, bien que moins nombreux, s'inscrivent dans une logique plus pendulaire, où davantage de déplacements sont réalisés aux heures de pointe.

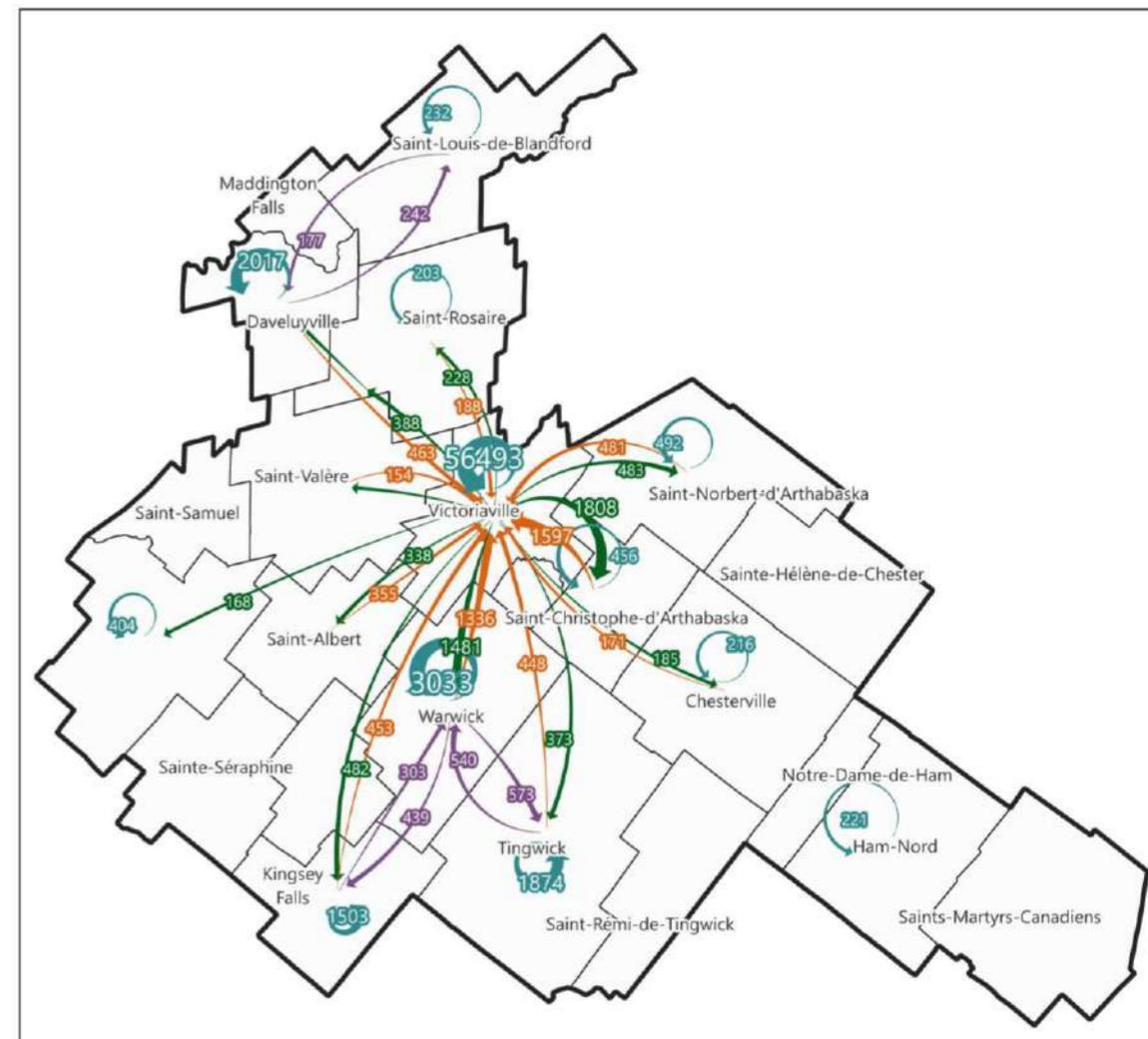
De manière générale, il est utile de mettre en lumière que près des deux tiers des déplacements enregistrés sont réalisés à l'extérieur des heures de pointe.

### Nombre de déplacements journaliers selon le type et la période dans la MRC [10]

	Nuit		PPAM		Jour		PPPM		Soir		Total
	Minuit à 6h		6h à 9h		9h à 15h		15h à 18h		18h à minuit		
	Nombre d'heures: 6		Nombre d'heures: 3		Nombre d'heures: 6		Nombre d'heures: 3		Nombre d'heures: 6		
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
Nombre de déplacements intramunicipaux	3 405	5%	8 192	12%	24 256	<b>36%</b>	14 887	22%	17 127	25%	<b>67 867</b>
Nombre de déplacements intermunicipaux	1 039	5%	3 263	<b>17%</b>	5 928	30%	4 506	23%	4 712	24%	19 448
Nombre de déplacements totaux	4 444	5%	11 455	13%	30 184	<b>35%</b>	19 392	22%	21 839	25%	87 315
Nombre de déplacements par heure	741		3 818		5 031		<b>6 464</b>		3 640		

10. Civilia, 2024.

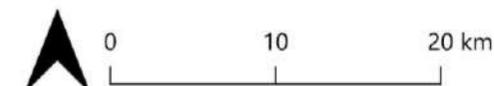
### Flux de déplacements journaliers dans la MRC d'Arthabaska [9]



#### Flux de déplacements supérieurs à 150

- Déplacements intermunicipaux à destination de Victoriaville
- Déplacements intermunicipaux à partir de Victoriaville
- Autres déplacements intermunicipaux
- Déplacements intramunicipaux
- ▭ Limites des municipalités
- ▭ Limites de la MRC

Source: Données cellulaires, Civilia  
Traitement: Vecteur5



# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## FAITS SAILLANTS DU PROCESSUS DE CONSULTATION

Dans le cadre de l'élaboration du PMD, la MRC d'Arthabaska a réalisé un processus de consultation dans l'objectif de mieux connaître les besoins et enjeux de la population relativement à la mobilité durable. Cette démarche de consultation s'est séparée en trois activités distinctes:

1. Élaboration et diffusion d'un sondage à la population
2. Réalisation d'entrevues semi-dirigés avec des organismes du territoire
3. Réalisation d'un focus group avec le comité de suivi de la démarche

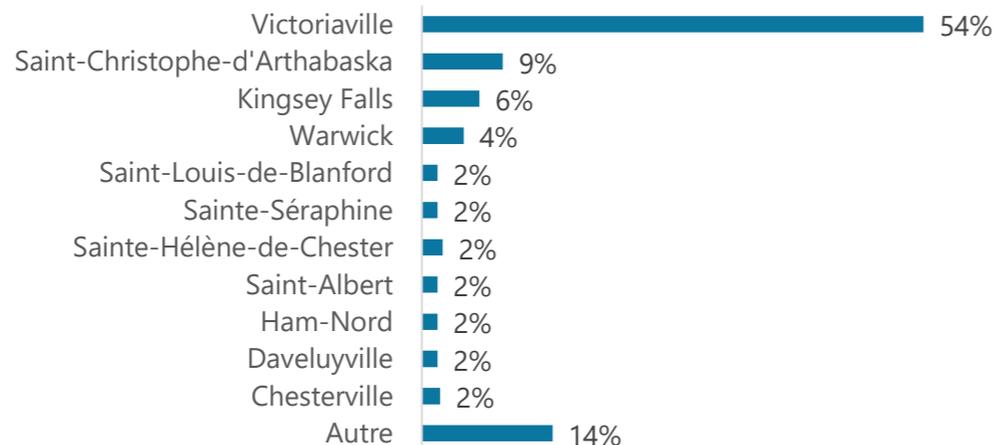
Les prochaines sections présentent les faits saillants découlant de ces activités de consultation.

## Faits saillants du sondage à la population

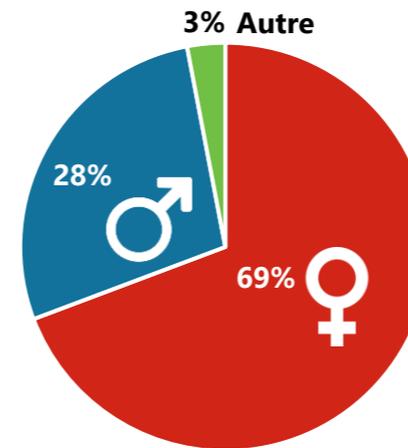
### Répondants

356 personnes ont répondu au sondage sur la mobilité durable. La majorité des répondants sont des femmes. Plus de la moitié des répondants résident à Victoriaville. La plupart des répondants font partie de ménages composés de deux adultes, sans enfant. Peu de jeunes âgés de moins de 30 ans ont répondu au sondage. L'interprétation du sondage doit être réalisée avec prudence, car les répondants ne représentent pas nécessairement la population de la MRC.

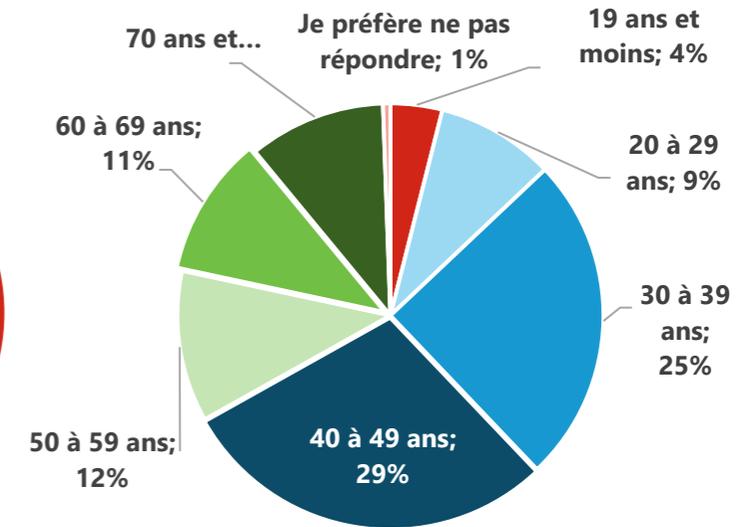
### Municipalité de résidence des répondants



### Genre des répondants

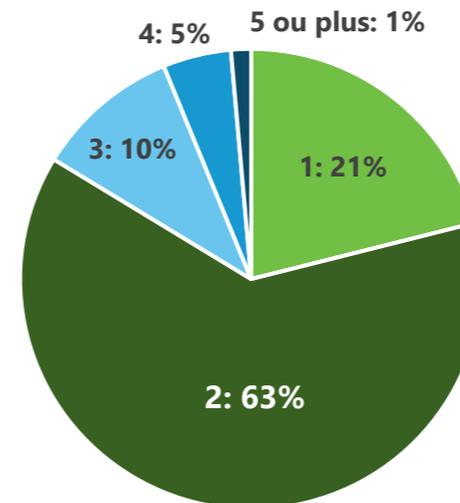


### Âge des répondants

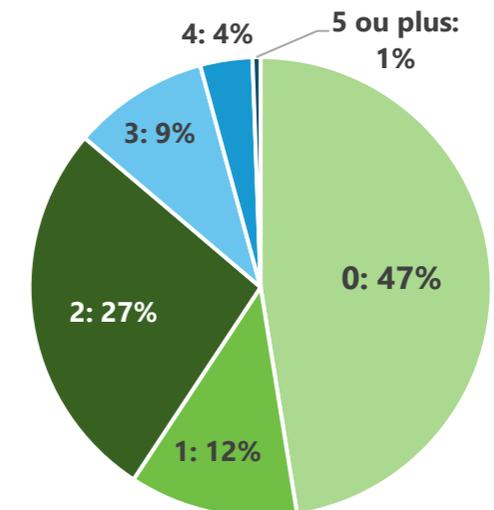


### Composition des ménages des répondants

#### Nombre d'adultes



#### Nombre d'enfants

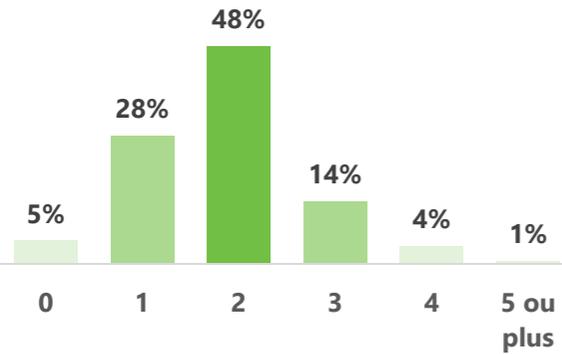


# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

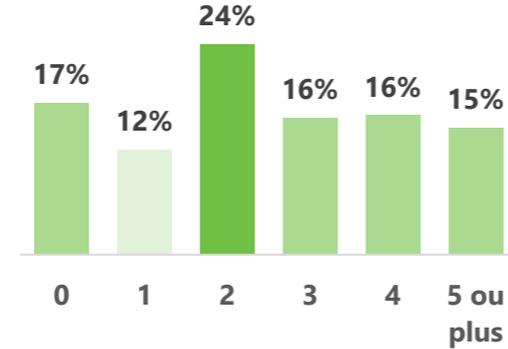
## Habitudes et connaissances relatives à la mobilité



### Nombre de véhicules par ménage

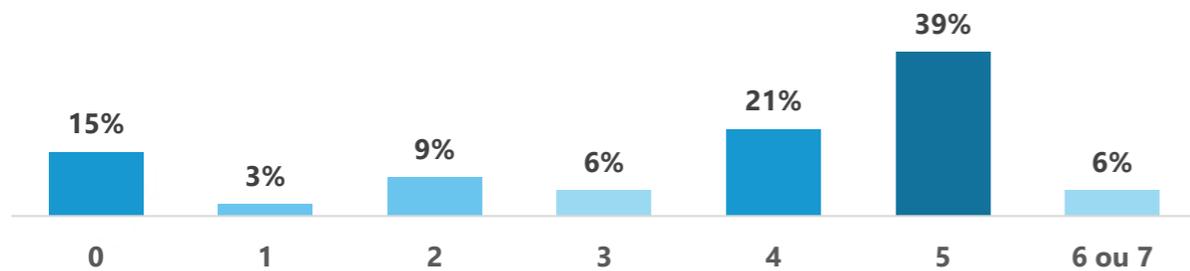


### Nombre de vélos par ménage



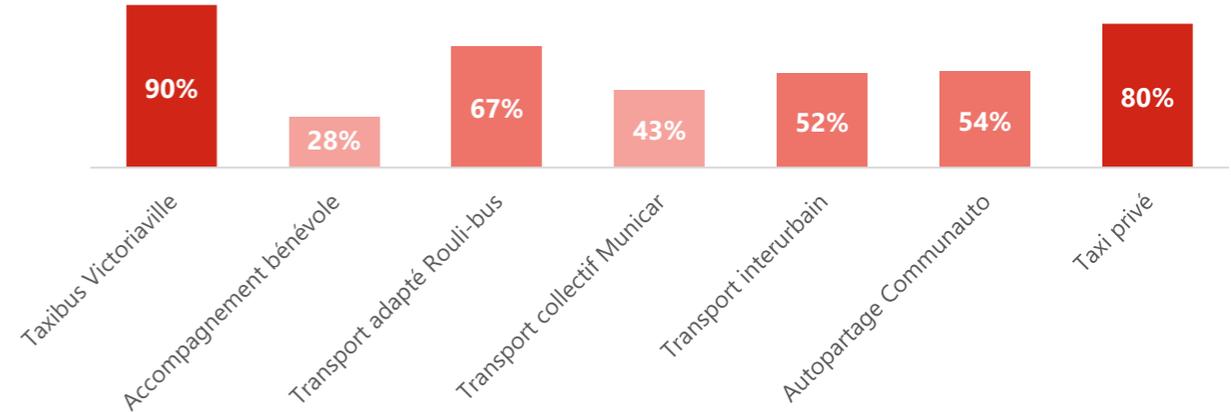
Environ la moitié des répondants rapportent que leurs ménages possèdent deux véhicules, alors que près de 75% des répondants stipulent que leurs ménages possèdent au moins un vélo. La possession d'un vélo ne semble donc pas être le principal frein à l'utilisation de ce mode pour des motifs utilitaires.

### Nombre de jours par semaine de déplacement vers le travail ou les études



La majorité des répondants se déplacent vers leur lieu habituel de travail ou d'études quatre ou cinq fois par semaine.

## Connaissance des différents services de transport offerts dans la MRC par les répondants



Les services de TaxiBus et de taxi privés sont les plus connus des répondants. Inversement, peu de répondants connaissent les services de transport collectif offerts par Muncar et le service de transport d'accompagnement bénévole.

Environ le tiers des répondants se dit satisfait de son utilisation de la voiture, alors que 60% des répondants souhaitent réduire l'utilisation de la voiture, mais y voit des défis de différentes natures.

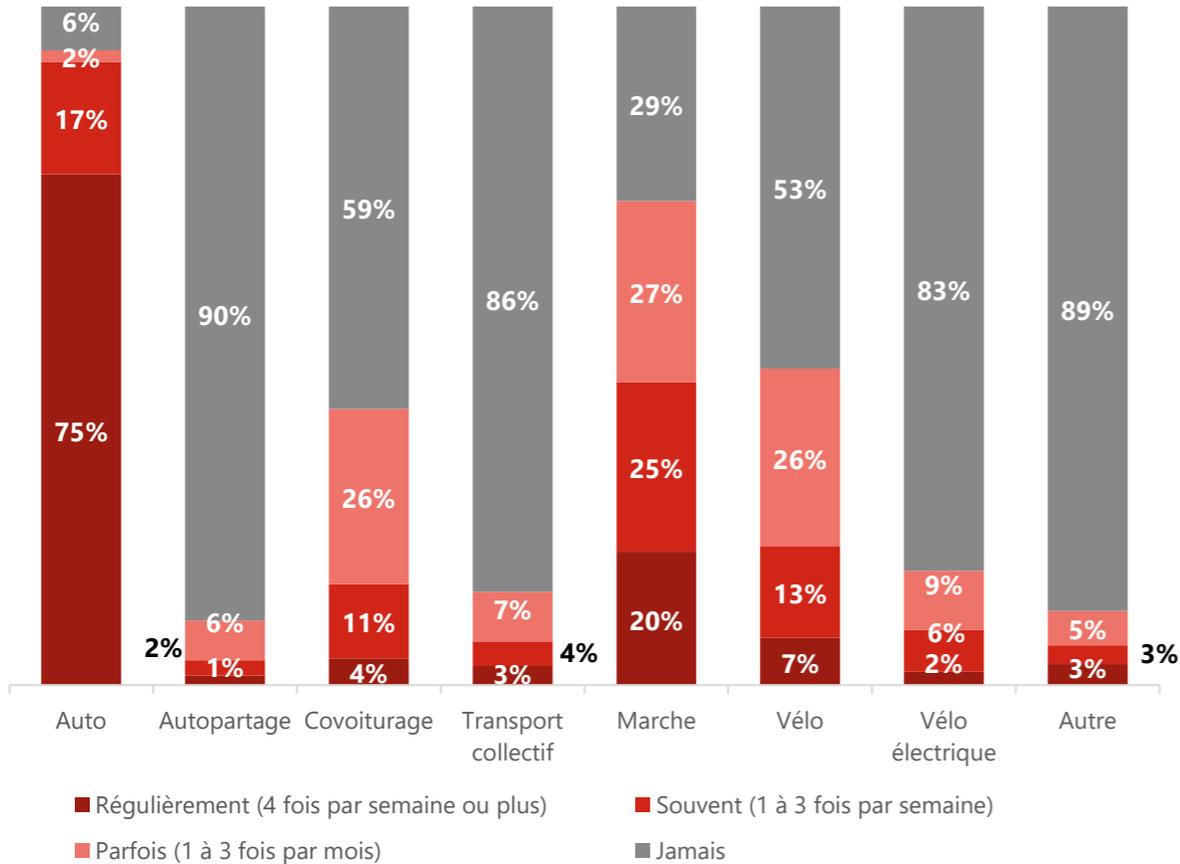
### Rapport à la voiture individuelle



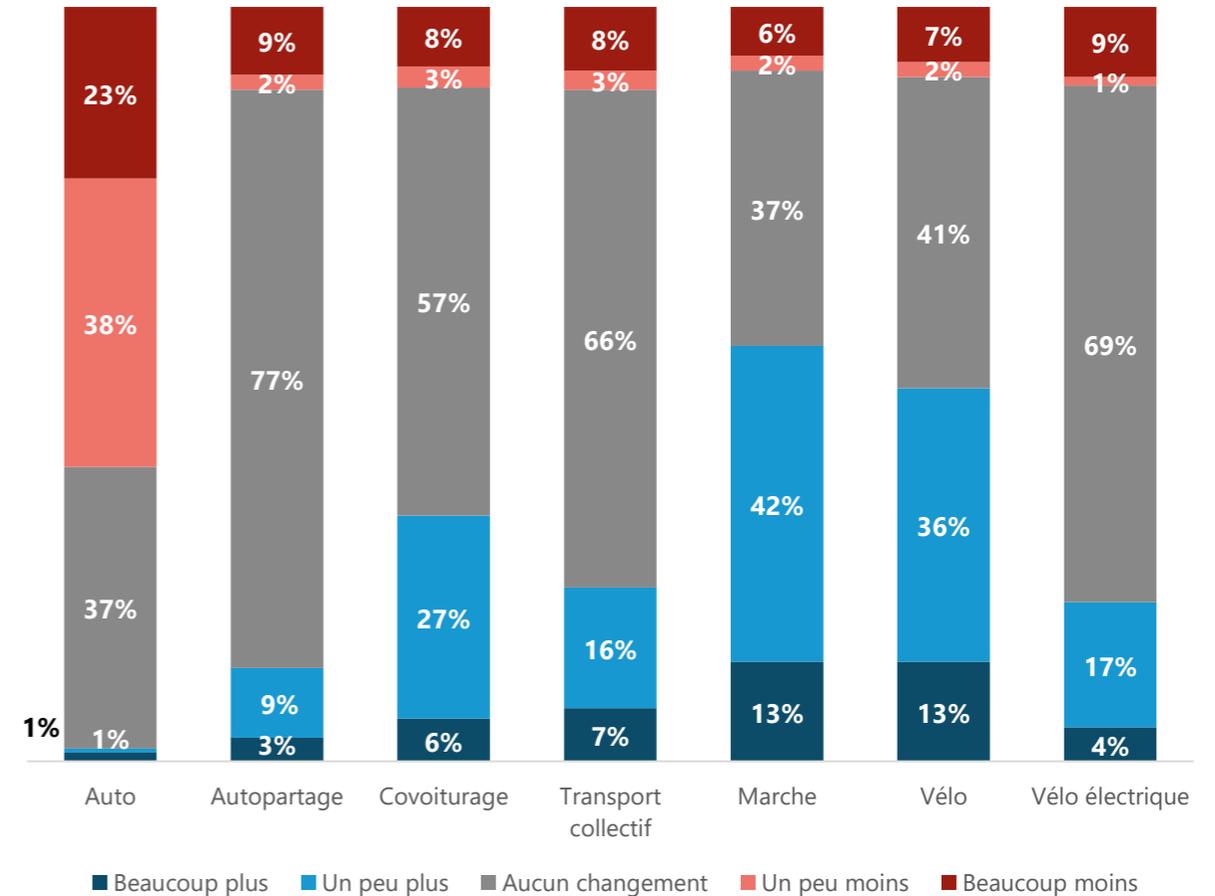
# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## Habitudes de déplacement et intérêt envers la mobilité durable

### Utilisation actuelle de différents modes



### Utilisation désirée de différents modes



La voiture individuelle est le mode de déplacement le plus couramment et le plus fréquemment utilisé par les répondants, bien que la majorité souhaite en réduire l'utilisation. Une part significative des répondants estime utiliser des modes de déplacement actifs au moins quelques fois par mois. Les répondants désirent

généralement faire un plus grand usage de la marche et du vélo. L'autopartage et le transport collectif sont les modes les moins utilisés par les répondants et ceux pour lesquels ils éprouvent le moins de désir d'en faire un plus grand usage.

# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## Freins à l'utilisation de modes de transport durables

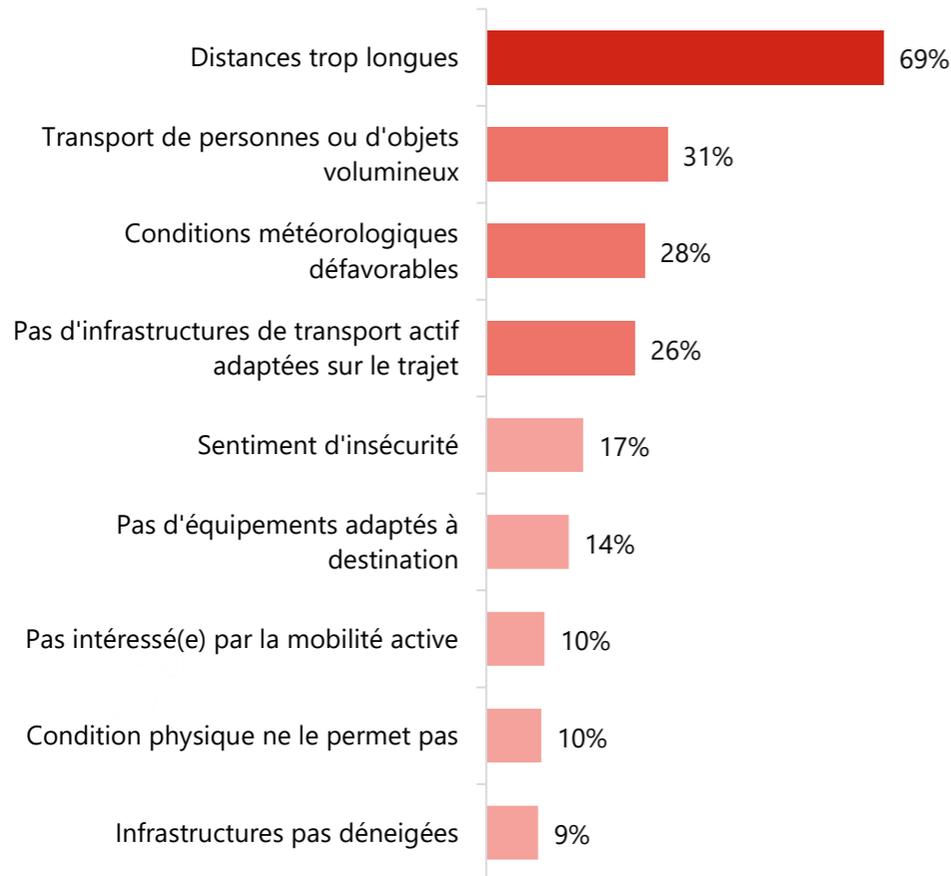
Le principal frein à l'utilisation des modes de transport actifs concerne les distances trop longues entre les principaux lieux fréquentés. De manière secondaire, les répondants identifient le fait qu'ils aient à transporter des personnes ou des objets comme étant un frein à l'adoption de modes de transport actifs.

En transport collectif, les répondants estiment que les horaires des services constituent le principal frein à leur utilisation. Plus d'un quart des répondants ne

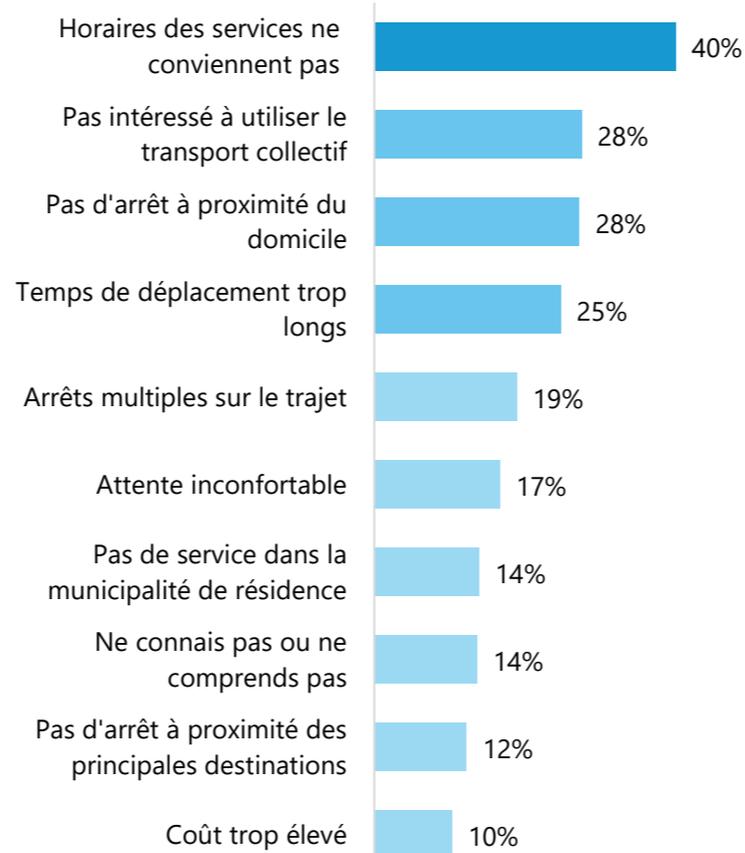
sont pas intéressés à utiliser des modes de transport collectif, n'ont pas d'arrêt à proximité de leur lieu de résidence, ou estiment les temps de déplacement comme étant trop longs.

Le tiers des répondants stipule que leur emploi du temps ne leur permet de covoiturer. Une proportion inférieure à 20% ne se dit pas intéressée à covoiturer.

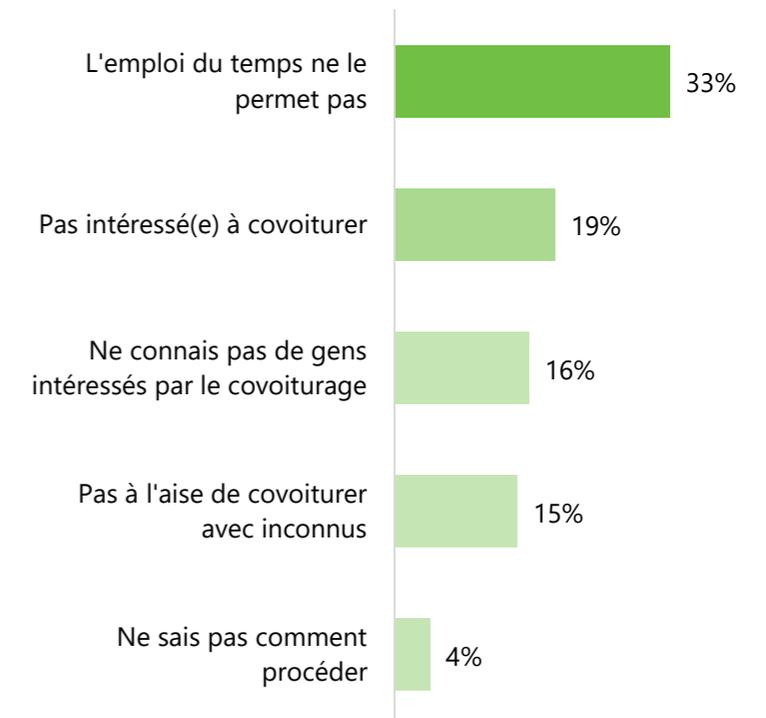
### Mobilité active



### Transport collectif



### Covoiturage



# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## Principaux besoins identifiés de différents groupes de la population

Les entretiens et le *focus group* avec le comité de suivi de la démarche réalisés dans le cadre de l'élaboration du PMD ont permis de mettre en lumière que certains besoins en lien avec la mobilité diffèrent selon les sous-groupes sociodémographiques des citoyens de la MRC. Les principaux besoins ayant été identifiés sont donc présentés ci-dessous, certains étant spécifiques à certaines clientèles et d'autres, étant communs. Certaines clientèles peuvent vivre d'importants enjeux au niveau de leur mobilité, ce qui peut augmenter ou renforcer les inégalités sociales. Il apparaît donc particulièrement important de répondre à leurs besoins en priorité.



Les besoins touchant **l'ensemble des clientèles** incluent:

- Accès à l'information sur les services et infrastructures clairement présentée et simple à comprendre;
- Accès à des services de transport fiables, réguliers, prévisibles, ayant une plage horaire ample et variée;
- Accès à des services de transport abordables et accessibles à tous.

### Adolescents et jeunes adultes



Leurs besoins de déplacement sont variés et étalés temporellement, notamment vers les lieux d'éducation postsecondaire, les lieux de travail et de loisirs. Selon la distance à parcourir et le moment de la journée, ils ne sont pas toujours autonomes au niveau de leurs déplacements et peuvent à cet effet dépendre de leurs proches.

### Population active



La population active nécessite une grande flexibilité afin d'effectuer des déplacements multiples et complexes à des moments variés de la journée. Elle est généralement assez autonome au niveau de ses déplacements.



### Personnes à faible revenu

Ayant plus difficilement accès à des véhicules personnels, elles ont besoin de services de transport abordables leur permettant d'accéder notamment aux services communautaires, commerces, et lieux d'emploi.



### Nouveaux et récents immigrants

Ayant des ressources limitées à leur arrivée dans la région, leurs besoins sont importants et nécessitent de pouvoir accéder entre autres aux activités de francisation, emplois, garderies, épicerie et services communautaires. Particulièrement vulnérables aux problématiques de transport, ils sont plus susceptibles de faire face à l'isolement social, à la pauvreté et au chômage.



### Personnes avec des limitations physiques ou intellectuelles

Leur autonomie de déplacement est souvent limitée, et leur accès à des services de transport peut être rendu difficile en raison de leurs limitations. La plupart ont accès au service de transport adapté, ce qui les contraint parfois à se déplacer à des moments prédéterminés.



### Personnes ne possédant pas de permis de conduire ou de véhicule personnel

Leur autonomie de déplacement peut être limitée si elles n'ont pas d'autre moyen de se déplacer ou si elles sont isolées socialement.



### Personnes âgées

Les besoins des aînés sont plus circonscrits et prévisibles, notamment en ce qui concerne l'accès aux services et aux loisirs. Or, ils ne sont pas toujours en mesure d'effectuer leurs déplacements de façon autonome et ils représentent une proportion grandissante de la population de la MRC.

# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## Principaux enjeux identifiés en lien avec la mobilité durable

### Aménagement du territoire

- La majorité des services et opportunités offerts à la population de la MRC sont concentrés à Victoriaville;
- Victoriaville est une centralité forte, mais étalée, où les activités sont dispersées;
- Il existe peu de contraintes à l'utilisation de la voiture, notamment en termes de stationnement et d'accès;
- Le territoire rural de la MRC présente une faible densité d'occupation et les municipalités sont séparées par des distances importantes.

### Services de transport

- Le type de service de transport collectif offert à Victoriaville, en raison de l'obligation de réservation, complique les déplacements ponctuels et rend dispendieux les déplacements multiples (ex: domicile, garderie, travail, etc.);
- Le service de transport collectif géré par Muncar est jugé peu attractif, notamment en raison de son horaire limité, de son important délai de réservation, de ses points de desserte restreints et changeants, ainsi que du manque de confort des autobus de type scolaire;
- Absence d'offre de transport vers les lieux d'emploi externes à Victoriaville;
- Certaines clientèles à faible revenu doivent restreindre leurs déplacements en raison des tarifs élevés des services de transport.

### Encouragement et éducation

- Il existe une perception, chez certains citoyens, que les services de transport sont plus coûteux que l'utilisation qu'un véhicule individuel;
- L'accès à l'information concernant les services de transport est complexe et celle-ci est parfois difficile à comprendre;
- Les informations sur les modalités des services de transport sont généralement peu diffusées, ou le sont sur un seul canal;
- Il existe peu d'incitatifs à utiliser des modes alternatifs;

### Gouvernance et organisation de la mobilité durable

- L'absence de mécanismes formels de collaboration entre les intervenants concernés par la mobilité durable sur le territoire est relevée;
- La multiplicité des services de transport, gérés par des organismes différents et ayant des modalités différentes, complique l'accès aux services;
- Le pouvoir d'intervention municipal est limité relativement à certaines infrastructures (réseau routier supérieur géré par le MTMD) et services de mobilité (transport interurbain, etc.);
- Les sources de revenus en lien avec la mobilité durable sont jugées limitées.

### Infrastructures et équipements

- Il existe peu d'infrastructures aux lieux d'arrêt des services de transport collectif, ce qui limite le confort lors de l'attente des usagers;
- Les infrastructures cyclables actuelles sont plus propices à une utilisation récréative qu'utilitaire, notamment en raison de leur revêtement, de leur morcellement, et de leur manque de linéarité;
- Les infrastructures liées au transport actif dans les municipalités rurales sont limitées;
- Il manque d'installations pour garer sécuritairement les vélos et autres modes de micromobilité, ou pour les transporter dans les services de transport collectif.

### Facteurs individuels et socioculturels

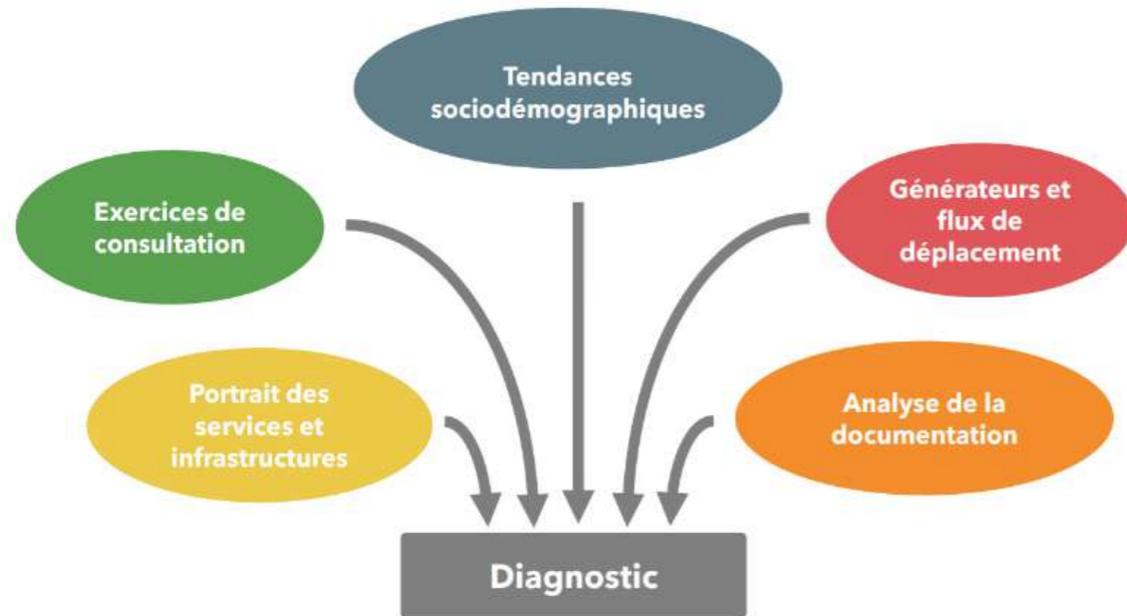
- Le vieillissement accentué de la population sur le territoire crée des besoins plus importants en services de transport;
- La culture de la voiture est bien ancrée dans les habitudes de mobilité;
- Les aménagements de rue favorisent souvent la vitesse et la fluidité des véhicules au détriment de la sécurité des autres usagers de la route;
- Les familles ont des habitudes de déplacement complexes, comprenant plusieurs arrêts intermédiaires

# LA MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC D'ARTHABASKA

## DIAGNOSTIC DE LA MOBILITÉ DURABLE

Le diagnostic de la mobilité durable dans la MRC d'Arthabaska a été élaboré en prenant en compte l'ensemble des éléments analysés dans le cadre du portrait du territoire et des activités de consultation. Tel qu'illustré ci-dessous, les données issues de documents de planification déjà réalisés, les analyses associées aux déplacements des citoyens, les différents phénomènes sociodémographiques, les résultats des processus de consultation et le portrait des services et infrastructures du territoire ont été croisés afin d'identifier les principaux constats et défis du territoire en lien avec la mobilité durable.

### Processus de diagnostic de la mobilité durable schématisé



Ce processus de diagnostic a permis de poser six principaux constats qui ont orienté les objectifs ainsi que les actions proposées dans le cadre du présent Plan de mobilité durable, soient :

- ↪ L'offre et les modalités des services de transport de personne dans les municipalités rurales sont limitées, alors que les besoins de transport sont grandissants.
- ↪ Le faible niveau de collaboration entre les instances, ainsi que la gouvernance complexe et morcelée des services et infrastructures de mobilité durable du territoire limitent les leviers d'action de la MRC, en plus de complexifier la compréhension des services par les citoyens.
- ↪ Les coûts d'utilisation des services de transport limitent leur utilisation par les clientèles les plus vulnérables.
- ↪ L'organisation territoriale pose un défi important au niveau de la mobilité durable.
- ↪ Le faible niveau de connaissance et de compréhension des services en limite l'usage, particulièrement par les clientèles ayant plus de difficultés à rechercher l'information utile à leurs déplacements.
- ↪ Il existe un fort intérêt de la population à utiliser des modes de transport actif, et donc un important potentiel de développement de ceux-ci dans la MRC, en complémentarité des services de transport collectif du territoire.

A wide-angle landscape photograph showing a cyclist riding on a paved road that curves through a valley. The road has a yellow center line and a white edge line. The valley is filled with green fields and trees, with a white church spire visible in the distance. The sky is blue with scattered white clouds. The text "Vision et objectifs" is overlaid in the center of the image.

# Vision et objectifs

# VISION ET OBJECTIFS

La démarche réalisée au cours des derniers mois a permis d'élaborer une vision de la mobilité durable et des objectifs ambitieux pour la MRC d'Arthabaska. Ceux-ci ont été élaborés par les membres du comité de suivi de la démarche en considérant le diagnostic de la mobilité durable et les préoccupations du milieu.

## ÉNONCÉ DE VISION

La vision inspire le Plan de mobilité durable et illustre ce à quoi la MRC d'Arthabaska aspire en termes de mobilité durable.

*En 2035...*

*Grâce à la mise en place de processus collaboratifs et d'une gouvernance intégrée en matière de mobilité durable sur le territoire, les résidents et visiteurs de la MRC d'Arthabaska ont accès à des services de transport de personnes attractifs, efficaces, sécuritaires et inclusifs, ainsi qu'à des environnements de vie qui sont favorables à la réalisation de déplacements actifs.*

## OBJECTIFS ET INDICATEURS

En phase avec l'énoncé de vision, les objectifs permettent de déterminer les éléments auxquels doivent répondre les différentes actions du PMD. Les objectifs sont présentés dans un ordre aléatoire et ne témoignent pas d'une quelconque priorisation.

Ceux-ci sont accompagnés d'indicateurs permettant de mesurer leur réponse aux différents objectifs. Certains des indicateurs spécifiques proposés sont déjà disponibles alors que d'autres devront être développés par la MRC.

### 1. Augmenter l'offre, la qualité et l'attractivité des modes de transport durables

#### Indicateurs

- Couverture territoriale des services de mobilité durable (nombre de municipalités et de personnes desservies par un service de mobilité durable)
- Quantité et qualité de l'offre de services de transport collectif et adapté (heures de services par municipalité, nombre d'arrêts, etc.)
- Longueur, qualité et connectivité des voies cyclables et piétonnières
- Parts modales associées au transport collectif et actif
- Achalandage des services de mobilité durable
- Indicateur de « marchabilité »

### 2. Collaborer avec les parties prenantes afin d'adopter et de mettre en œuvre un cadre de gouvernance et de financement intégré en mobilité durable

#### Indicateurs

- Nombre de rencontres avec les partenaires
- Montants investis par personne par la MRC et les municipalités en lien avec la mobilité durable des personnes
- Ratio des dépenses municipales en mobilité durable vs dépenses en lien avec le transport automobile
- Ratio de dépenses pour le transport privé et le transport public de Statistique Canada

## 3. Limiter l'utilisation individuelle et la croissance du nombre de véhicules dans la MRC

### Indicateurs

- Taux de motorisation dans la MRC (Nombre de véhicules immatriculés au prorata de la population)
- Principal mode de transport pour la navette – Recensement quinquennal de Statistique Canada
- Achalandage des services de transport disponibles dans la MRC

## 4. Assurer un accès inclusif et équitable aux services du territoire

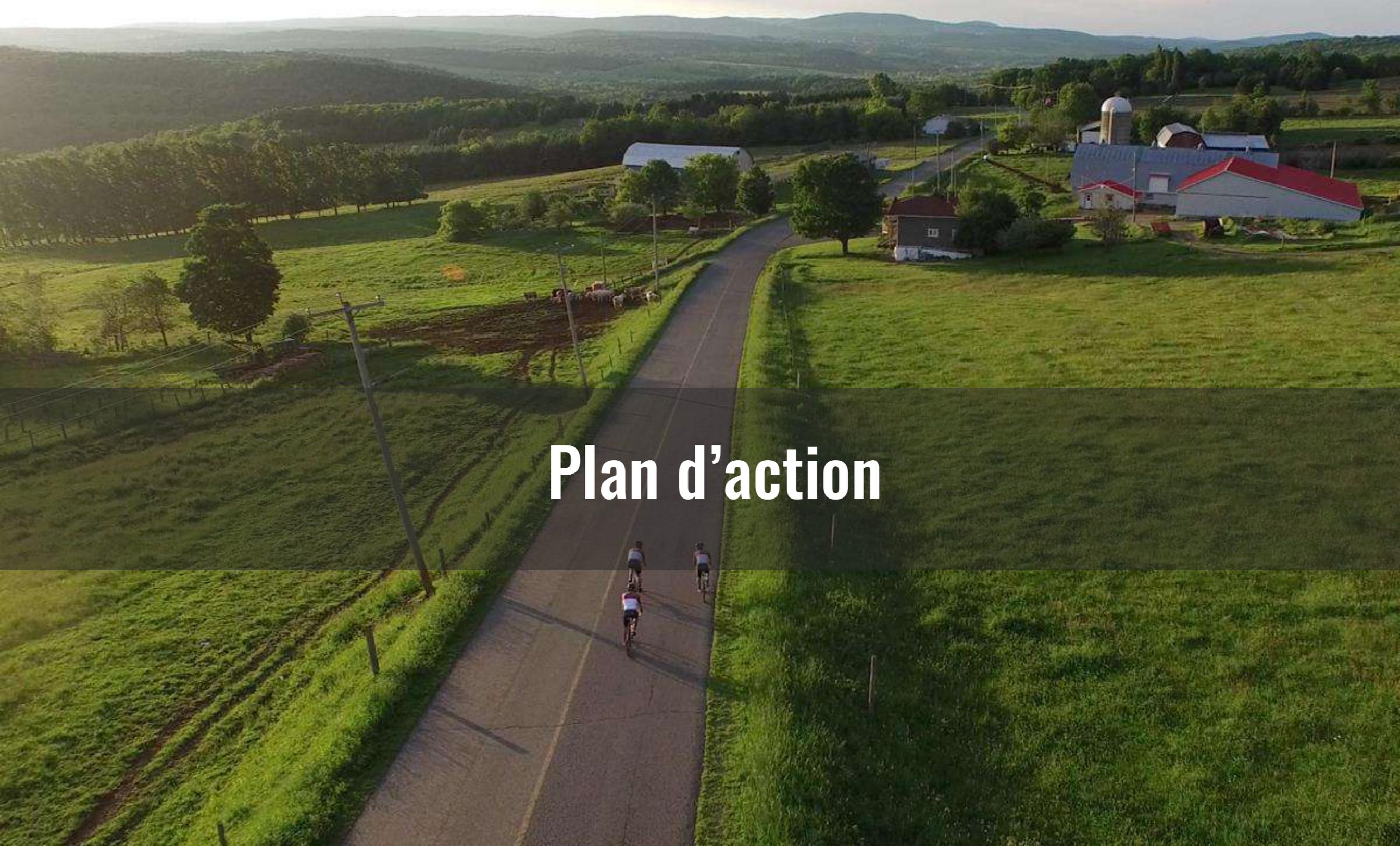
### Indicateurs

- Indicateurs d'accès aux soins de santé, aux établissements d'enseignement, aux commerces de proximité, aux parcs industriels, aux services et organismes communautaires ainsi qu'aux parcs et espaces verts par les services et infrastructures de transport offerts sur le territoire
- Proportion des véhicules affectés aux services de transport étant adaptés
- Proportion des intersections et des infrastructures de mobilité active respectant les critères d'accessibilité universelle
- Niveau de participation aux activités communautaires
- Coûts moyens de déplacement pour les usagers des services de transport
- Proportion d'usagers des services de transport utilisant des tarifs réduits

## 5. Améliorer l'accès à l'information et la connaissance sur les services et infrastructures de mobilité durable

### Indicateurs

- Pourcentage de la population connaissant les services et infrastructures de mobilité durable
- Nombre d'initiatives annuelles de promotion et d'éducation en lien avec la mobilité durable menées par la MRC et ses partenaires
- Diversité des activités de sensibilisation et de promotion déployées par la MRC et ses partenaires
- Augmentation annuelle de nouveaux usagers des services de transport
- Dépenses annuelles engagées en promotion des services

An aerial photograph of a rural landscape. A paved road with a yellow center line runs from the bottom center towards the middle of the frame. Three cyclists are riding on the road, moving away from the viewer. To the right of the road is a large green field. In the background, there is a farm complex with several buildings, including a large barn with a red roof and a silo. The landscape is surrounded by rolling green hills and trees under a clear sky.

# Plan d'action

# PLAN D'ACTION

Afin d'atteindre les objectifs identifiés, la MRC d'Arthabaska propose un Plan de mobilité durable composé de 17 actions. Celles-ci reposent sur les 4 axes d'intervention suivants :

1. Axe aménagement du territoire

2. Axe gouvernance et financement de la mobilité durable

3. Axe services de mobilité durable

4. Axe encouragement et éducation

Chaque action inclut une mise en contexte, ainsi qu'une description, puis, lorsque pertinent, l'identification de ses principaux avantages et étapes de réalisation. Enfin, lorsqu'applicables, des estimations financières sommaires et les programmes d'aide financière pouvant soutenir la mise en œuvre de l'action sont présentés.

Chaque action est accompagnée d'un tableau de mise en œuvre présentant les informations suivantes:

Responsables	Ressources humaines	Échéancier		Coûts démarrage		Coûts récurrents		Objectifs	Aide financière
Responsable(s) de la mise en œuvre de l'action	Niveau d'engagement en ressources humaines nécessaire	Échéancier de réalisation de l'action		Coûts de démarrage non-récurrents estimés		Coûts annuels récurrents estimés		Objectifs auxquels cette action permet de répondre	Programmes d'aide financière disponibles (le cas échéant)
	Limité	Court terme	1 à 3 ans	-	Coût marginal	-	Coût marginal	1 à 5, voir section « Objectifs et indicateurs »	A à R, voir Annexe I
	Modéré	Moyen terme	4 à 6 ans	\$	< 50 000\$	\$	< 50 000\$		
	Significatif	Long terme	7 ans et plus	\$\$	50 000 – 100 000\$	\$\$	50 000 – 100 000\$		
				\$\$\$	100 000\$ et +	\$\$\$	100 000\$ et +		
		En continu							

# AXE AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les façons dont les gens se déplacent sur un territoire sont largement dépendantes de la manière dont celui-ci est organisé. Ainsi, toute entité municipale désirant favoriser la mobilité durable sur son territoire doit nécessairement se questionner sur ses pratiques d'aménagement du territoire. C'est pourquoi il est souhaitable, voire essentiel, de planifier de manière intégrée l'aménagement du territoire et le transport. Pour encourager la mobilité durable, il est important que les citoyens aient accès à des milieux de vie mixtes et complets favorisant la proximité des différents usages, et où il est sécuritaire et agréable d'utiliser différents modes de transport pour se déplacer. Tel que préconisé par l'approche « Réduire – Transférer – Améliorer » présentée en introduction, agir sur l'aménagement du territoire permet de réduire les distances de déplacement et les besoins en déplacements motorisés, tout en encourageant le recours à des modes de transport moins énergivores.

## ORIENTATIONS DES ACTIONS DE CET AXE :

- Assurer une planification intégrée de l'aménagement du territoire et de la mobilité durable.
- Développer des pratiques d'aménagement du territoire favorables à la mobilité durable.
- Offrir des milieux de vie attractifs, conviviaux et propices aux modes de transport actifs, collectifs et partagés.
- Soutenir le développement d'infrastructures de mobilité active locales et régionales.

# Action 1 – Planifier et soutenir le développement de milieux de vie compatibles avec la mobilité durable

## MISE EN CONTEXTE

Pour favoriser la mobilité durable et un mode de vie actif, les exercices de planification territoriaux doivent considérer tout autant les types d'environnements favorables à la mobilité durable que les types d'infrastructures répondant aux besoins de la population.

### Caractéristiques des milieux de vie favorables à la mobilité durable :

- Densité résidentielle, compacité du cadre bâti, mixité des activités et connectivité des rues et réseaux actifs.

### Caractéristiques des infrastructures incitant à la mobilité active :

- Voies et intersections sécuritaires, circulation routière apaisée, arbres de rue et verdissement, éclairage adéquat, mobiliers urbains et équipements dédiés accessibles et en nombre suffisant.

Dans un territoire à dominance agricole parsemé de municipalités peu peuplées où les distances sont grandes, l'aménagement des cœurs villageois et l'organisation spatiale des plus grandes municipalités représentent des potentiels à exploiter pour favoriser l'essor de la mobilité durable.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

La planification des milieux de vie dans la MRC doit viser la proximité des résidences avec les commerces, services et équipements collectifs, associée à des trajets actifs sécuritaires, continus et directs.

### Planifier l'offre de nouveaux logements multifamiliaux, notamment pour les personnes âgées et nouveaux arrivants :

- Circonscrire les localisations potentielles à proximité des services, commerces, équipements collectifs, arrêts de transport collectif et sur les axes de transport actifs;
- Favoriser la mixité verticale, commerciale et résidentielle.

### Consolider les quartiers résidentiels existants :

- Autoriser la subdivision des grands lots résidentiels et le zonage multifamilial;
- Autoriser les unités d'habitation accessoire [11];
- Insérer des passages de transport actif permettant des trajets courts et directs entre les zones résidentielles et celles présentant des services, commerces et équipements collectifs.

### Élaborer des critères à considérer pour les nouveaux quartiers, tels que :

- Développer à l'intérieur des périmètres urbains à proximité des services;
- Assurer des liaisons de transport actif sécuritaires et directes avec le noyau villageois et les zones de services;
- Assurer une localisation, une densité et une trame de rue favorables à la desserte en transport collectif;
- Offrir une variété de typologies de logement (multifamilial, maison en rangée, jumelé) et miser sur la qualité architecturale;
- Prévoir des infrastructures d'apaisement de la circulation routière.

### Planifier l'offre de nouveaux commerces, services et équipements collectifs

- Densifier les secteurs existants sur les axes de transport actif et collectif;
- Planifier des stations intermodales regroupant les différents services et infrastructures de mobilité durable (collectif, actif et modes partagés);
- Mutualiser les espaces de stationnement.

## EXEMPLE DE CONSOLIDATION URBAINE [12]



Avec l'autorisation de Vivre en Ville

11. Arpent, 2018.

12. Vivre en Ville, s.d.

# Action 1 – Planifier et soutenir le développement de milieux de vie compatibles avec la mobilité durable

## MOYENS DE MISE EN OEUVRE

Afin de planifier et soutenir le développement de milieux de vie plus favorables à la mobilité durable, la MRC dispose des leviers d'action suivants:

- Révision du schéma d'aménagement et de développement (SAD) dans la foulée de la modernisation de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) et de la publication des nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) :
  - ↳ Planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire;
  - ↳ Objectifs et cibles d'aménagement permettant d'atteindre ceux du PMD;
  - ↳ Prévion de densités d'occupation du sol minimales dans les périmètres urbains;
  - ↳ Possibilité d'édicter des règles, critères ou obligations sur tous les règlements d'urbanisme au sein du document complémentaire.
- Participation à des formations dédiées (ex. : Aménager pour le transport actif);
- Soutien aux municipalités locales pour l'optimisation de leurs outils d'urbanisme;
- Sensibilisation des élus et parties prenantes

## AVANTAGES

Développer des milieux de vie compatibles avec la mobilité durable présente notamment les avantages suivants :

- Encourager un mode de vie actif;
- Soutenir l'autonomie des jeunes et des aînés;
- Améliorer le confort et la sécurité des résidents;
- Favoriser l'inclusion et la cohésion sociale;
- Favoriser la santé physique et mentale de la population;
- Participer à la rétention des personnes âgées dans leur municipalité;
- Favoriser l'attraction de nouveaux arrivants;
- Réduire les coûts associés aux infrastructures publiques.

12. Vivre en Ville, s.d.

## EXEMPLE DE PLANIFICATION INTÉGRÉE [12]



Avec l'autorisation de Vivre en Ville

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC, municipalités	Modéré	En continu	-	-	-	1, 3, 4

# Action 2 – Planifier et déployer un réseau de transport actif dans la MRC

## MISE EN CONTEXTE

Favoriser le transport actif procure une foule d'avantages sociaux, économiques et environnementaux tant pour le citoyen que pour la communauté. Avec la popularité croissante des vélos et autres véhicules de micromobilité à assistance électrique, il devient d'ailleurs plus aisé et envisageable de se déplacer sur de plus grandes distances en transport actif.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans ce contexte, la MRC aimerait bonifier son réseau de transport actif régional afin d'offrir des opportunités de déplacements actifs intermunicipaux agréables, sécuritaires et accessibles. Dans cette démarche, la MRC entend considérer les principaux éléments suivants:

- **Concertation** : L'extension et la bonification du réseau de transport actif régional impliqueront la concertation entre les acteurs municipaux, industriels, institutionnels et touristiques afin de planifier le réseau de manière à favoriser à la fois les déplacements utilitaires vers les lieux d'emplois, de services et d'éducation et l'attractivité touristique.
- **Sécurité et efficacité des déplacements**: En raison des distances intermunicipales et de la vitesse pratiquée sur les routes, les extensions et bonifications au réseau régional devront favoriser un sentiment de sécurité et la réalisation de déplacements actifs efficaces. L'aménagement de voies de transport actif en site propre sera donc à privilégier. Pour ce faire, les potentiels offerts par les emprises ferroviaires, les corridors énergétiques, les pistes de motoneige, les emprises municipales et les possibilités d'achat de bandes de terrain pourront être évalués.
- **Collaboration avec le MTMD**: Sur les routes sous gestion du MTMD, des ententes de collaboration pourront être anticipées afin d'améliorer les infrastructures. En dehors des périmètres urbains, la planification des réseaux actifs devra être intégrée au SAD [13], ce qui facilitera par ailleurs l'accès aux programmes d'aide provinciaux.
- **Équipements et signalétique**: À l'instar des équipements retrouvés sur le parc linéaire des Bois-Francs, il importe de planifier les équipements encourageant la mobilité active, tels des stationnements à vélo aux lieux de destination, du

mobilier urbain, des points d'eau et des toilettes. Une signalétique claire, prévisible et uniformisée à l'échelle du territoire doit aussi être déployée.

## Propositions de bonification au réseau régional actuel

- Dans une perspective utilitaire, le déploiement de liaisons entre les municipalités situées à proximité des grands générateurs de déplacement et ces derniers pourrait être priorisé, notamment:
  - ↳ Entre les municipalités périphériques à Victoriaville et le réseau cyclable de cette dernière, en commençant par les plus proches et plus peuplées, Saint-Christophe-d'Arthabaska et Saint-Albert;
  - ↳ Entre Maddington Falls et Daveluyville;
- L'amélioration des conditions de déplacements utilitaires entre les municipalités de Warwick, Kingsey Falls et Victoriaville devrait aussi être envisagée.
- Dans une perspective touristique, un axe nord-sud (parallèle à la route 161) permettant de relier les municipalités de la région aux axes principaux pourrait être développé, ce qui améliorerait aussi les conditions de pratique utilitaire.

## MOYENS DE MISE EN OEUVRE

Afin de planifier et de déployer un réseau bonifié de transport actif régional, la MRC dispose notamment des moyens de mise en œuvre suivants:

- Élaboration d'un plan directeur de développement et d'entretien des réseaux de mobilité active de la MRC;
- Collaboration avec Tourisme Victoriaville et sa région et élargissement du mandat de l'organisme Parc Linéaire des Bois-Francs;
- Intégration de la planification des réseaux de transport actif régionaux dans le SAD;
- Entente de collaboration avec le MTMD et les propriétaires d'emprises ciblées (ex.: Hydro-Québec);
- Demande aux programmes d'aide.

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC	Modéré	En continu	\$\$	\$\$\$	C, D, E, G, N	1, 2, 3, 4

# Action 3 – Soutenir la planification et le déploiement des réseaux de transport actif dans les municipalités

## MISE EN CONTEXTE

En complémentarité au déploiement d'un réseau de transport actif régional bonifié, la MRC s'intéresse à l'amélioration des conditions de mobilité active dans les différentes municipalités qui la composent. En effet, bien que la mise en place d'infrastructures et d'aménagements qui facilitent les déplacements actifs fasse partie des responsabilités des municipalités, la MRC peut appuyer ces dernières dans la bonification de leurs réseaux de transport actif respectifs.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

La MRC souhaite donc soutenir les municipalités afin que celles-ci améliorent et bonifient leurs réseaux de transport actif locaux, et ce, en préconisant des critères de conception basés sur les meilleures pratiques en la matière [14].

### PRINCIPES GÉNÉRAUX DE CONCEPTION DE RÉSEAUX DE TRANSPORT ACTIF

PRINCIPE	DÉFINITION
<b>Cohésion</b>	Les réseaux de transport actif doivent former un tout cohérent et être intuitifs en connectant une variété d'origines et de destinations et en permettant des cheminements complets.
<b>Trajet direct</b>	Les réseaux de transport actif doivent permettre à leurs utilisateurs de se rendre à destination le plus rapidement et efficacement possible, en minimisant les détours.
<b>Sécurité</b>	Les réseaux de transport actif doivent garantir une utilisation sécuritaire par leurs utilisateurs et par les autres usagers de la route.
<b>Confort</b>	Les réseaux de transport actif doivent soutenir une utilisation confortable de leurs usagers, notamment en minimisant les arrêts et les nuisances (obstacles, poussières, nuisances sonores, etc.).
<b>Attractivité</b>	Les réseaux de transport actif doivent être attractifs afin de promouvoir leur utilisation. Une attention particulière doit donc être portée à leur intégration dans l'environnement bâti, à leur entretien et leurs qualités esthétiques.

14. CROW, 2017.

## AVANTAGES

À l'échelle locale, les réseaux bonifiés de transport actif pourraient faciliter l'accès aux services de transport collectif et le réseau de transport actif régionaux, en plus de faciliter l'accès aux services de proximité. Il est donc à l'avantage des municipalités de la région d'investir dans l'amélioration de leurs réseaux de transport actif. En encourageant l'utilisation de modes de transport actif par leurs citoyens, les municipalités seront plus attractives et favoriseront le vieillissement actif de leurs citoyens. Ces investissements pourraient par ailleurs soutenir l'atteinte de certains objectifs associés à des politiques locales telles Municipalités Amies des Aînés.

## MOYENS DE MISE EN OEUVRE

La MRC peut soutenir la planification et le déploiement des réseaux de transport actif locaux de différentes façons, dont les suivantes :

- **Planification concertée:** La MRC pourrait planifier le développement des réseaux de transport actif locaux en partenariat avec les municipalités concurrentement à celui du réseau de transport actif régional (voir Action 2), et ce, à l'aide d'un chargé de projet régional en mobilité durable (voir Action 4);
- **Mutualisation d'une ressource spécialisée :** La MRC pourrait mettre à la disposition des municipalités une ou des ressources spécialisées en ingénierie disposant de connaissances et de compétences dans la conception et la réalisation d'infrastructures de mobilité active;
- **Cadre de référence:** La MRC pourrait favoriser le déploiement d'infrastructures de mobilité active locales en mettant à la disposition des municipalités un cadre de référence en la matière (guide technique, plan directeur, éléments dans le SAD). L'adoption d'une approche *Vision zéro, Villes et villages en santé* ou *Viellissement actif* peut servir de base au développement d'une vision et d'objectifs communs.
- **Autres:** Formations, appels de projet et financement.

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC, municipalités	Modéré	En continu	\$\$	\$\$\$	C, D, E, G, N	1, 2, 3, 4

# AXE GOUVERNANCE ET FINANCEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE

L'amélioration des conditions associées à la mobilité durable nécessite que les entités qui ont la responsabilité de mettre en place les services, infrastructures et initiatives s'y rattachant aient un cadre de gouvernance leur permettant une prise en charge efficace et disposent de moyens financiers pérennes et suffisants. Cet axe présente donc des actions que la MRC et ses partenaires peuvent réaliser afin de se doter de la capacité de mettre en œuvre le PMD, d'assurer son suivi et de favoriser la collaboration des différents partenaires impliqués en mobilité durable dans la région.

## ORIENTATIONS DES ACTIONS DE CET AXE :

- Mettre en place une structure de gouvernance simplifiée des services de transport du territoire.
- Inciter la collaboration des acteurs du territoire afin de favoriser la mobilité durable.
- Faciliter la mise en œuvre et le suivi des actions du PMD.
- Proposer des solutions afin de faciliter le financement des initiatives associées la mobilité durable.

# Action 4 – Doter la MRC d'un chargé de projets permanent en mobilité durable

## MISE EN CONTEXTE

La mobilité durable est un sujet complexe touchant à plusieurs champs de compétence de la MRC. Que ce soit en termes d'aménagement du territoire, de développement économique et social des communautés, de préservation de l'environnement ou d'organisation de services de transport, la mobilité durable est un enjeu transversal nécessitant, pour l'aborder efficacement, temps, expertise et coordination.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Il apparaît donc à-propos que la MRC affecte une ressource permanente à la mobilité durable au sein de son organisation. Cela permettrait d'abord à la MRC d'assurer la mise en œuvre et le suivi des actions du PMD. En effet, les actions figurant au présent plan ne pourront être réalisées que si une personne est responsable d'assurer le suivi et la coordination de leur mise en œuvre.

De plus, elle permettrait à la MRC de développer sa propre expertise en mobilité durable et d'assurer une prise en compte plus importante des enjeux touchant la mobilité durable dans ses processus décisionnels. La mobilité étant un sujet complexe, avoir à l'interne de l'organisation une ressource compétente et dédiée à ces enjeux permettrait à la MRC de prendre des décisions éclairées et de mettre en œuvre avec leadership et confiance différentes solutions afin d'atteindre ses objectifs. Cette ressource pourrait également devenir une référence pour les municipalités du territoire, qui n'ont pas toujours le personnel disposant de l'expertise nécessaire afin de se pencher sur ces considérations.

Enfin, la dotation d'un tel poste permettrait à la MRC d'aborder de manière structurée et en continu les enjeux associés à la mobilité durable des personnes sur son territoire, et ce, dans une perspective d'intégration à l'aménagement du territoire.

Cette ressource pourrait notamment avoir les responsabilités suivantes :

- Assurer la mise en œuvre du PMD et coordonner les initiatives découlant de celui-ci;
- Coordonner et animer une instance de concertation régionale en mobilité durable (voir Action 8) ;
- Accompagner les municipalités locales dans le déploiement de mesures favorisant la mobilité durable;
- Assurer, en partenariat avec les organismes du territoire, la planification stratégique des services de transport collectif et adapté de la MRC, ainsi que l'élaboration et l'optimisation de nouveaux services de mobilité;
- Assurer la planification des améliorations et des interconnexions des voies cyclables à l'échelle régionale;
- Assurer une veille des programmes d'aide disponibles et effectuer les demandes d'aide permettant de mettre en œuvre des initiatives favorisant la mobilité durable;
- Outiller, concerter, conseiller et mobiliser les municipalités sur le sujet de la mobilité durable;
- Générer des données utiles afin d'assurer une prise de décision éclairée quant au suivi des actions entreprises;
- Participer à la promotion, la sensibilisation et l'encouragement à la mobilité durable dans la MRC.

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC	Limité	Court terme	-	\$\$	-	2, 3, 5

# Action 5 – Déclarer compétence en matière de transport adapté

## MISE EN CONTEXTE

La Loi sur les transports confère aux municipalités locales l'obligation de contracter avec une personne afin d'assurer aux personnes handicapées l'accès, sur leur territoire, à des moyens de transport adaptés à leurs besoins. À moins d'ententes spécifiques, c'est aux municipalités locales qu'incombe l'obligation d'assurer un service de transport adapté.

Dans la MRC d'Arthabaska, la majorité des municipalités ont décidé de se regrouper afin d'organiser un service de transport adapté. La Ville de Victoriaville a été identifiée comme mandataire afin de gérer l'aide financière du MTMD pour les municipalités participantes et l'OBNL Rouli-Bus assure quant à lui la gestion du service.

Cette façon de faire requiert que les municipalités participantes à l'entente confirment annuellement leur contribution au service, ce qui confère peu de prévisibilité afin de planifier à plus long terme le service. De plus, la MRC, dans ce contexte, ne possède aucun levier afin d'agir directement sur l'offre de service. Cela limite donc la capacité de la MRC à s'interfacer utilement avec les municipalités afin de planifier et de développer régionalement l'offre en matière de transport adapté.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Le contexte actuel apparaît favorable à ce que la MRC déclare compétence en matière de transport adapté sur une partie ou l'ensemble de son territoire. En effet, la MRC détient déjà une compétence régionale en matière de transport collectif et l'obtenir en matière de transport adapté lui permettrait de prendre un rôle plus important et structurant en matière de planification des services sur le territoire.

Si la MRC déclarait sa compétence en transport adapté, elle deviendrait l'unique interface décisionnelle en lien avec les services régionaux et interlocutrice avec le MTMD à cet effet. Cette position permettrait à la MRC d'assumer pleinement son rôle d'entité de planification régionale en transport.

Dans une perspective organisationnelle, cela aurait également pour effet de faciliter le travail de Rouli-Bus, qui, présentement, doit transiger avec plusieurs municipalités et qui n'aurait dorénavant à le faire qu'avec la MRC.

## AVANTAGES

Déclarer sa compétence en matière de transport adapté permettrait notamment à la MRC de :

- Réduire le fardeau administratif des municipalités participantes;
- Doter la MRC de la légitimité nécessaire afin de planifier et de développer le service de transport adapté de manière structurée sur son territoire;
- Favoriser la planification à long terme des services en limitant le droit de retrait des municipalités;
- Développer les services régionaux de transport adapté et de transport collectif de manière intégrée et optimisée.

## ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE

1. Discussion avec les municipalités afin de connaître leur volonté à céder leur compétence en matière de transport adapté à la MRC;
2. Adoption d'une résolution d'intention par la MRC;
3. Au plus tard le 60e jour suivant la notification de la résolution d'intention, le greffier ou le secrétaire-trésorier de chaque municipalité locale visée par la déclaration de compétence de la MRC, doit fournir à cette dernière un document indiquant notamment tout employé ou fonctionnaire dont les services ne sont plus requis et tout équipement ou matériel désormais inutile.
4. La MRC peut adopter le règlement déclarant sa compétence à partir du 90e jour suivant la notification d'intention. Ce délai peut être plus grand dans le cas où du matériel ou équipement devrait être transféré.

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC	Limité	Court terme	-	-	-	2

# Action 6 – Consolider la gestion des services au sein d'un organisme unique

## MISE EN CONTEXTE

Dans la MRC d'Arthabaska, les services de transport collectif et adapté sont gérés par trois organismes à but non lucratif différents. Ce contexte a pour effet de morceler les ressources affectées aux services et de complexifier la gestion de ceux-ci. D'une perspective usager, cette fragmentation peut également limiter la compréhension et l'accès aux services.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans une perspective d'optimisation des ressources, il apparaît pertinent que l'ensemble des activités de gestion et de répartition des services de transport collectif et adapté offerts dans la MRC soient prises en charge par un seul organisme. Une partie ou la totalité des activités d'exploitation de ces services pourrait aussi, conformément au cadre légal en vigueur, être réalisée par cet organisme.

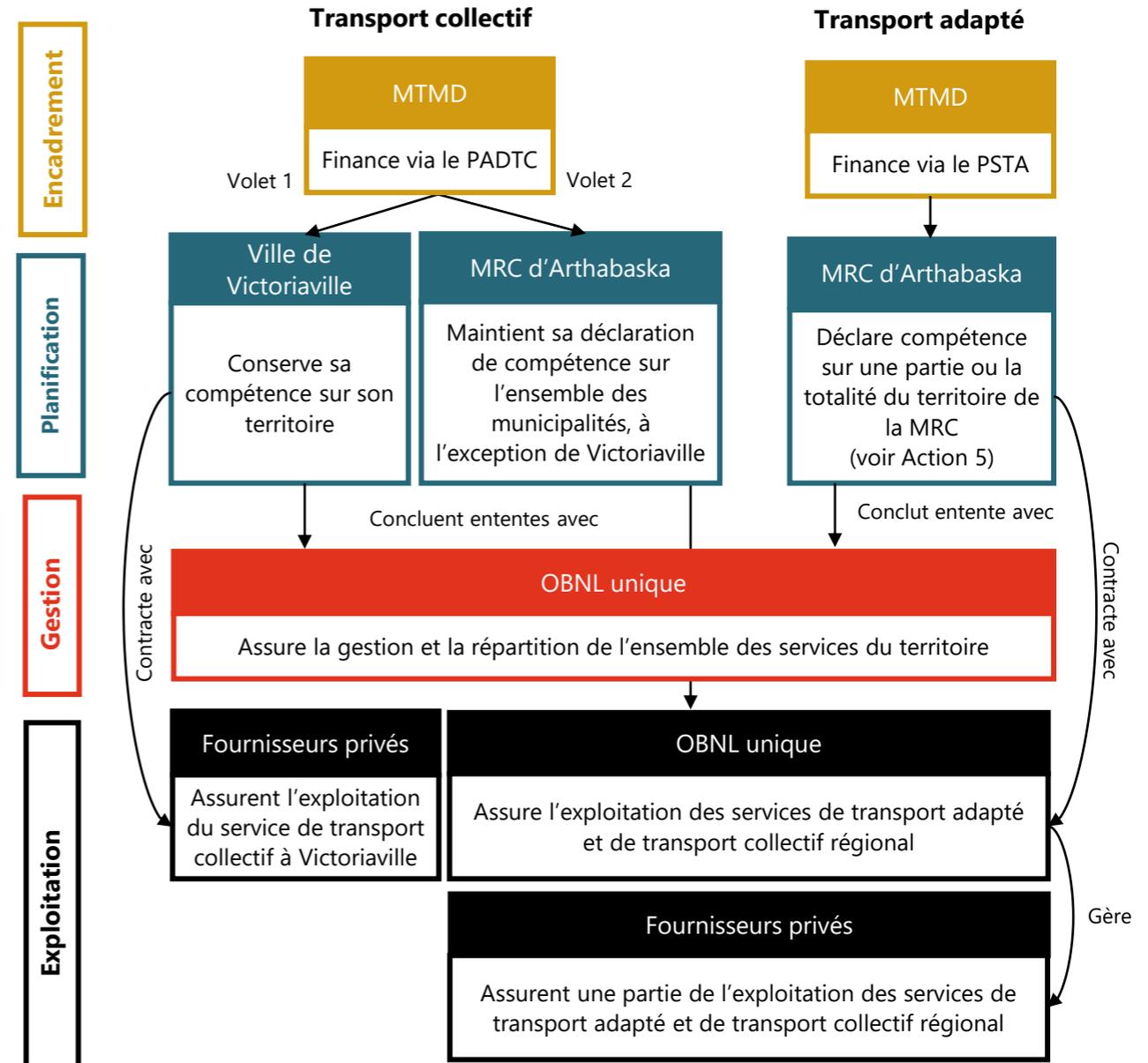
## AVANTAGES

Donner la responsabilité à un organisme unique d'assurer la gestion de l'ensemble des services de transport offerts dans la MRC présenterait notamment les avantages suivants :

- Optimiser les ressources humaines et matérielles (répartition, véhicules, solution technologique, etc.);
- Faciliter le développement d'un réseau de transport régional intégré, dont les services sont complémentaires et répondent aux objectifs du milieu;
- Développer et consolider l'expertise territoriale en gestion de services de transport;
- Offrir un seul point d'accès citoyen pour l'ensemble des services de transport et ainsi faciliter l'accès et l'attractivité des services;
- Générer des économies d'échelle permettant d'envisager la dotation en ressources disposant d'expertises complémentaires (administration, promotion, communications, relations avec le milieu, etc.)

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC	Modéré	Moyen terme	-	-	-	2

## GOUVERNANCE PROPOSÉE DES SERVICES DE TRANSPORT DANS LA MRC D'ARTHABASKA



# Action 7 – Pérenniser et diversifier le financement de la mobilité durable

## MISE EN CONTEXTE

La mise en place, le maintien et la bonification des services et infrastructures de mobilité durable sont des activités qui nécessitent des investissements importants de la part du milieu municipal. En effet, bien que ceux-ci aient des bénéfices sociaux et environnementaux considérables, ils ne génèrent que peu de revenus directs.

Jusqu'à récemment, la contribution financière de la MRC relativement aux services et infrastructures de mobilité durable du territoire était relativement peu élevée. Or, considérant les sommes significatives à investir pour réaliser les différentes actions du PMD, il apparaît crucial que la MRC et les municipalités se dotent d'un mécanisme pérenne de financement et qu'elles diversifient leurs sources de financement.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

### 1. Pérenniser un mécanisme de financement municipal des services et infrastructures de mobilité durable

Dans le cadre du dépôt de son budget de 2024, la MRC a instauré une quote-part équivalente à 4\$ par habitant pour l'ensemble des municipalités à l'exception de Victoriaville afin de financer l'offre de transport collectif. Dans le contexte où la MRC évalue déclarer sa compétence en matière de transport adapté (voir Action 5), il apparaît à-propos qu'elle évalue et détermine quel mécanisme de répartition de la quote-part est le plus approprié pour financer les services de transport collectif et adapté qu'elle organise.

Afin de financer les services et infrastructures de transport régionaux, les contributions municipales peuvent être prélevées par la MRC selon différents mécanismes, dont les principaux sont présentés ci-contre.

Dans le même ordre d'idées, un mécanisme similaire pourrait être déterminé afin de financer le développement et l'entretien d'infrastructures régionales de mobilité active.

## AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DE DIFFÉRENTS MÉCANISMES DE RÉPARTITION DE LA QUOTE-PART EN TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ ENTRE LES MUNICIPALITÉS

Mécanisme	Avantages	Inconvénients
Poids démographique	<ul style="list-style-type: none"><li>• Simple d'utilisation</li><li>• Relativement prévisible</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Désavantage les municipalités peuplées</li></ul>
Richesse foncière uniformisée (RFU)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Simple d'utilisation</li><li>• Permet de prendre en considération la population saisonnière</li><li>• Relativement prévisible</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Désavantage les municipalités à forte richesse foncière, notamment celles accueillant d'importantes installations agricoles</li></ul>
Utilisation réelle des services dans chaque municipalité	<ul style="list-style-type: none"><li>• Généralement corrélé avec le niveau de service</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Désavantage les pôles urbains</li><li>• Nécessite des statistiques précises sur l'utilisation des services</li><li>• Variabilité annuelle à prévoir</li><li>• Nécessite des statistiques précises sur les charges et revenus</li></ul>
Niveau de service déployé dans chaque municipalité	<ul style="list-style-type: none"><li>• Permet d'apparier le niveau de service offert dans chaque municipalité à la contribution de cette dernière</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Peut nécessiter des ajustements substantiels en fonction de l'évolution des services offerts</li><li>• Présente un caractère arbitraire</li></ul>

# Action 7 – Pérenniser et diversifier le financement de la mobilité durable

## 2. Diversifier les sources de financement de la mobilité durable

Quelques stratégies peuvent être envisagées par la MRC et ses partenaires municipaux afin de diversifier les sources de financement de la mobilité durable.

### Taxation foncière spécifique

Depuis l'adoption de la *Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs* en 2017, de nouvelles dispositions permettent aux municipalités d'élargir leur pouvoir de taxation à de nouvelles activités. Cette taxation spécifique peut prendre la forme d'une taxe foncière dédiée spécifiquement au transport des personnes. Les municipalités pourraient utiliser les revenus de cette taxe pour financer des projets locaux et pour contribuer au financement de projets régionaux.

#### Exemple

La Ville de Shawinigan a établi une taxe foncière spécifique afin de financer ses services de transport collectif et de transport adapté. Appliquée à l'ensemble des unités d'évaluation de son territoire, cette taxe permet à la Ville de générer des revenus annuels d'environ 2,3 M \$. [15]

### Contribution au transport collectif par la taxation additionnelle sur le litre d'essence

Un prélèvement additionnel effectué sur tout litre de carburant acheté par les consommateurs peut être utilisé afin de financer les services de transport collectif. Cette contribution des automobilistes est prévue dans la *Loi concernant la taxe sur les carburants*, ce qui signifie que l'ajout d'un nouveau territoire d'application nécessiterait une modification législative.

#### Exemple

Trois cents par litre est prélevé sur le territoire étant sous la juridiction de l'ARTM, ce qui génère des revenus de près 90 M \$, alors que le cent prélevé dans la région Gaspésie–Îles de la Madeleine génère des revenus de 1,4 M \$. [16]

### Taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade

L'adoption récente du projet de loi 39, modifiant notamment la Loi sur la fiscalité municipale et le Code municipal permet notamment à toutes les MRC qui ont déclaré leur compétence en matière de transport collectif et qui organisent des services en conséquence de financer ces services par le biais d'une taxe sur l'immatriculation. Ainsi, toute MRC ayant compétence en la matière peut adopter un règlement à cet effet et, moyennant une entente préalable avec la SAAQ, bénéficier du produit d'une taxe prélevée par cette dernière lors de l'immatriculation ou de son renouvellement des véhicules de promenade immatriculés par les résidents du territoire sur lequel la MRC a compétence. Ces nouvelles dispositions permettent aux MRC d'user du seul pouvoir de taxation leur étant disponible afin de financer les services de transport collectif qu'elles organisent. [17]

### Commandites et contributions privées

Quelques services de transport municipaux financent une partie de leurs activités grâce à la collaboration de partenaires privés. Cette option s'avère particulièrement intéressante pour la MRC dans l'optique où plusieurs grands employeurs du territoire pourraient être intéressés à la soutenir financièrement en échange d'une desserte particulière de leur entreprise.

#### Exemple

Développement Côte-de-Beaupré, gestionnaire des services de transport de la MRC du même nom, a un partenariat financier avec les Caisses Desjardins. [18]

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC	Limité	En continu	-	-	-	2

15. Ville de Shawinigan, 2023.  
16. Ministère des Finances du Québec, 2024.

17. SAAQ, 2024.  
18. Autour de l'Île, 2022.

# Action 8 – Pérenniser une instance de concertation régionale en mobilité durable

## MISE EN CONTEXTE

Afin d'assurer le suivi et le bon déroulement de la présente démarche d'élaboration d'un plan de mobilité durable, la MRC a mis sur pied un comité ad hoc. Celui-ci a permis de mettre en lumière l'intérêt de divers représentants élus et de la société civile envers la mobilité durable.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de la soutenir dans la mise en œuvre du PSD, la MRC d'Arthabaska pourrait donc rendre permanente une instance de concertation régionale relativement à la mobilité durable. Celle-ci pourrait être ajoutée aux comités de travail que la MRC a mis sur pied au fil des années, sans être redondante au comité de transport collectif et adapté de la MRC. Il faudrait donc soit élargir le mandat de ce dernier, ou créer un nouveau comité plus large pour le remplacer.

Afin que les enjeux relatifs à la mobilité durable de différents types d'acteurs, d'organismes et de citoyens soient pris en compte, il est proposé que des représentants des organismes offrant des services de mobilité sur le territoire, des représentants de la MRC, d'institutions et d'organismes ainsi que des représentants citoyens fassent partie de ce comité.

Les responsabilités de ce comité pourraient prévoir :

- Effectuer des recommandations en lien avec la mise en œuvre des actions du PMD;
- Étudier et formuler des recommandations sur toute question portant sur la mobilité durable soumise par le conseil de la MRC;
- Assurer la coordination des efforts déployés en matière de mobilité durable par la MRC;
- Assurer une meilleure prise en compte des préoccupations et enjeux relatifs à la mobilité durable dans les orientations et décisions de la MRC;
- Stimuler la création de partenariats et de solutions de mobilité provenant du milieu.

## MEMBRES POTENTIELS DU COMITÉ RÉGIONAL SUR LA MOBILITÉ DURABLE DE LA MRC D'ARTHABASKA



Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC	Modéré	Moyen terme	-	\$	-	2

# AXE SERVICES DE MOBILITÉ DURABLE

Il est difficile, voire impossible, de réduire l'utilisation de la voiture individuelle dans la MRC si d'autres options de transport ne sont pas disponibles ou intéressantes pour que les citoyens pourvoient à leurs besoins de déplacement.

Les actions de cet axe visent donc à offrir davantage d'options aux citoyens afin de se déplacer avec des modes de transport durable sur le territoire.

## ORIENTATIONS DES ACTIONS DE CET AXE :

- Diversifier les services de transport durable disponibles.
- Rendre plus attractive l'offre de transport collectif et adapté du territoire.

# Action 9 – Structurer le service de transport collectif sur lignes fixes de la MRC afin de le rendre plus attractif pour une plus grande diversité de clientèles

## MISE EN CONTEXTE

Tel que mis en lumière dans le cadre du diagnostic territorial, la MRC organise un service de transport collectif qui profite principalement aux étudiants fréquentant le Collège Clarétain. Ce service présente des modalités se rapprochant à cet effet d'un service de transport scolaire: offert uniquement du lundi au vendredi en période scolaire, dont les horaires correspondent à l'entrée et la sortie des classes du collège, desservant les étudiants à la porte de leur domicile, ayant des destinations limitées à Victoriaville, utilisant des véhicules de type scolaire, etc.

Or, il apparaît limitatif de circonscrire la portée d'un service de transport collectif à une clientèle spécifique alors qu'il pourrait contribuer à la mobilité d'une variété de clientèles ayant des motifs de déplacement diversifiés.

Dans le cadre d'un récent projet-pilote, la MRC a entamé une réflexion relativement à sa desserte en milieu rural. En continuité à cette démarche, elle pourrait poser d'autres gestes afin de rendre le service de transport collectif sur ligne fixe qu'elle organise plus propice à une utilisation pour des motifs de déplacements variés.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Différents éléments pourraient être considérés afin de rendre le service de transport collectif régional sur ligne fixe plus attractif à une plus grande diversité de clientèles, tout en le conservant compatible avec les besoins de la clientèle scolaire, notamment:

- Avoir des points d'arrêts fixes, qui ne varient pas d'une année à l'autre, qui sont identifiés par des affiches présentant l'image de marque de la MRC (voir Action 15) et où l'attente est confortable;
- Avoir des points d'arrêt variés, mais fixes, à Victoriaville, qui correspondent aux principaux lieux de destination fréquentés par les citoyens de la MRC;
- Avoir des trajets fixes qui soient élaborés afin de répondre à des objectifs de desserte publique et permettant de répondre aux besoins d'une diversité de clientèles;
- Utiliser des véhicules de type « commercial » confortables, adaptés à l'achalandage réel de chaque circuit et arborant l'image de marque de la MRC;
- Avoir un service qui soit opéré pendant toute l'année.

Dans sa réflexion au sujet de son service sur ligne fixe, la MRC pourrait aussi analyser la possibilité de mettre en place un service de transport collectif bidirectionnel plus fréquent entre Kingsey Falls, Warwick et Victoriaville, ainsi qu'entre Daveluyville et Victoriaville. Ces municipalités accueillent d'importants lieux d'emploi, dont une part significative d'employés provient de Victoriaville.

Ces services permettraient de répondre à la fois aux besoins des citoyens des municipalités rurales désirant se rendre à Victoriaville qu'à ceux des entreprises, qui peuvent éprouver des difficultés à recruter des employés à Victoriaville étant donné leur éloignement.

Ainsi, au lieu que, par exemple, le Groupe Cascades organise avec ses fonds propres une navette pour transporter certains employés, la MRC pourrait organiser un service de transport collectif bidirectionnel qui pourrait être partiellement subventionné par l'entreprise. Ces services publics, par ailleurs subventionnés par un programme d'aide provincial, permettraient d'améliorer la mobilité entre les différents pôles d'emploi de la MRC.

## ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE

1. Effectuer une consultation de la population.
2. Établir des objectifs de desserte du service sur ligne fixe régional.
3. Déterminer les modalités du service répondant au mieux aux objectifs identifiés (municipalités desservies, lieux d'arrêt, horaires, etc.) ainsi que les ressources nécessaires pour le déployer (types et nombre de véhicules, etc.).
4. Conclure un contrat avec un ou plusieurs fournisseurs de service.
5. Adopter un règlement d'organisation décrivant les modalités du service.
6. Publiciser et effectuer la promotion des nouvelles modalités du service.

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC, municipalités	Modéré	Court terme	-	-	A, H, I, R	1, 3, 4

# Action 10 – Élaborer et déployer un service de transport à la demande dans la MRC

## MISE EN CONTEXTE

Le territoire rural de la MRC d'Arthabaska est peu densément habité et de grandes distances séparent les municipalités entre elles. Ce contexte territorial complique la mise en place de services de transport permettant de répondre à une grande variété de besoins.

En effet, les différentes données colligées dans le cadre du diagnostic territorial suggèrent que les citoyens de la MRC ont des patrons de déplacement complexes et réalisent des déplacements à différents moments de la journée.

Pour ces raisons, la MRC a mis en place un projet-pilote visant le déploiement d'une offre de transport flexible sur le territoire. Cette offre se voulant évolutive, il apparaît pertinent de réfléchir à la planification et au déploiement d'un service de transport à la demande régionale plus structuré.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Ainsi, en complémentarité à l'action précédente, la MRC désire évaluer la pertinence et la faisabilité de déployer une offre de transport à la demande régionale. Étant donné l'étendue du territoire à desservir, cette offre pourrait être structurée en plusieurs secteurs de desserte présentant des affinités en termes de déplacement (voir figure à la page suivante).

Celle-ci viserait à offrir des services plus flexibles, mais structurés, à des moments ou dans des municipalités pouvant plus difficilement être desservies par la desserte de transport collectif sur ligne fixe (voir Action 9). Ainsi, à l'instar du service de TaxiBus offert dans la ville de Victoriaville, le service de transport à la demande régional offrirait la possibilité aux usagers de se déplacer entre différents points d'arrêts situés sur le territoire, à des moments prédéfinis. La fréquence et l'intensité de desserte pourraient varier selon les différents secteurs.

Ce service pourrait être géré par l'organisme responsable de la gestion des services de transport de la MRC (voir Action 6). Dans une optique d'intégration et d'optimisation du transport collectif et adapté, des modalités similaires pourraient être appliquées au service de transport adapté, qui se verrait organisé selon la même structure de secteurs. Cela permettrait ainsi d'offrir plus de services aux personnes présentement admises au transport adapté résidant dans les municipalités rurales.

## AVANTAGES

La mise en place d'un service de transport collectif à la demande régional présenterait notamment les avantages suivants :

- Répondre à une grande variété de besoins de déplacements (santé, accès aux commerces, travail, éducation aux adultes, francisation, etc.) et assurer un service équitable sur tout le territoire;
- Offrir un service moins coûteux à exploiter qu'un service sur ligne fixe présentant une intensité similaire, étant donné que les services de transport à la demande ne génèrent des frais d'exploitation que lorsqu'une réservation est effectuée;
- Complémenter l'offre de transport sur ligne fixe et offrir un service à des moments où cette dernière n'est pas offerte;
- Collecter des données d'utilisation et faire évoluer le service en conséquence de l'achalandage;
- Permettre de développer une offre de transport adapté plus extensive, en favorisant le jumelage des clientèles.

## ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE

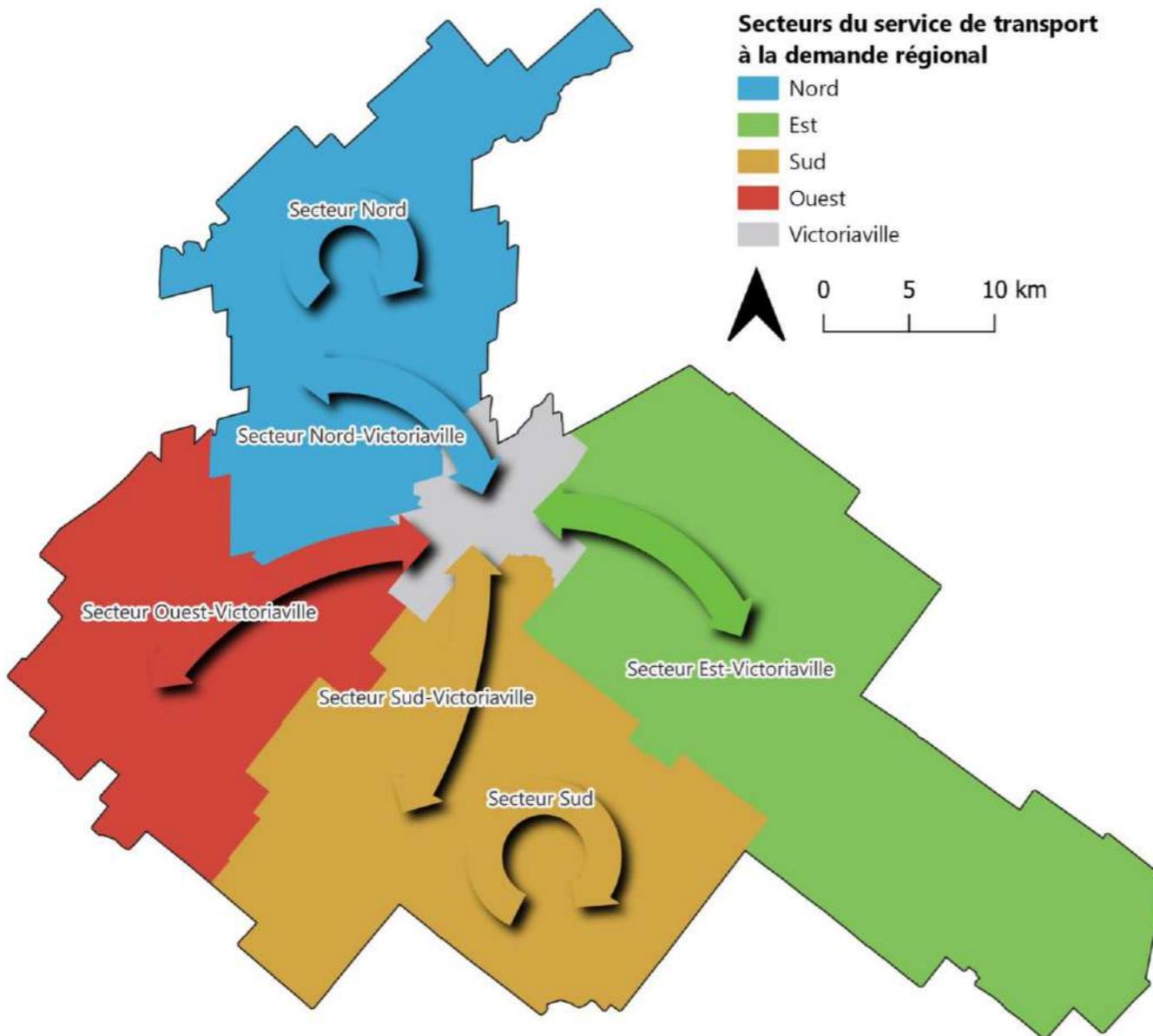
1. Établir les objectifs de desserte du service (fréquence, amplitude, délai de réservation, etc.);
2. Déterminer les modalités du service répondant au mieux aux objectifs identifiés (lieux d'arrêt, horaires, etc.) ainsi que les ressources nécessaires pour le déployer (types et nombre de véhicules, etc.);
3. Conclure un contrat avec un ou plusieurs fournisseurs de service;
4. Adopter un règlement d'organisation décrivant les modalités du service;
5. Publiciser et effectuer la promotion du service.

### SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE RÉGIONAUX INSPIRANTS AU QUÉBEC

- TaxiBus – [MRC d'Argenteuil](#)
- TaxiBus – [Transcollines](#)
- [MRC Rivière-du-Nord](#)
- [Accès Transport – MRC Domaine-du-Roy](#)
- Mobilibus – [MRC de Drummond](#)

# Action 10 – Élaborer et déployer un service de transport à la demande dans la MRC

## SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE RÉGIONAL POTENTIEL



### Modalités de service

- Le territoire rural de la MRC est divisé en quatre secteurs de desserte.
- Des arrêts sont déterminés dans chacune des municipalités rurales. Les arrêts du service de TaxiBus peuvent être utilisés à Victoriaville.
- Les déplacements arrêt-à-arrêt sont permis entre chacun des secteurs et la ville de Victoriaville.
- Les déplacements internes sont possibles à l'intérieur des secteurs nord et sud étant donné la présence, dans ceux-ci, de pôles secondaires de services et d'emploi.
- Des horaires de services propres à chaque secteur sont déterminés afin d'être complémentaires au service de transport collectif sur ligne fixe et permettant aux citoyens de se déplacer à plusieurs moments de la journée.
- Les usagers doivent effectuer une réservation préalablement au déplacement désiré. Si une solution technologique d'aide à répartition est utilisée, le délai de réservation pourrait être inférieur à 1h.
- Le service est opéré avec des véhicules de petit à moyen gabarit en fonction de l'achalandage effectif.
- Le service de transport adapté peut être modifié afin d'être offert selon des modalités similaires au service de transport collectif à la demande, favorisant ainsi le jumelage des clientèles et l'optimisation des ressources.

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC	Significatif	Moyen terme	\$	\$\$\$	A, B	1, 3, 4

# Action 11 – Analyser la pertinence de développer un service de transport collectif sur ligne fixe ou flexible à Victoriaville

## MISE EN CONTEXTE

Le service de transport collectif à la demande offert à Victoriaville est l'un des plus extensif et achalandé au Québec. Desservant plus de 5000 membres actifs, représentant le dixième de la population de la municipalité, le service réalise annuellement plus de 200 000 déplacements.

Ce succès apporte évidemment son lot de défis et l'organisation a dû s'adapter en conséquence, notamment en intégrant des outils technologiques à ses processus organisationnels et en intégrant des véhicules de plus grandes capacités à la flotte que son transporteur utilise pour exploiter le service.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Le contexte apparaît donc favorable afin que l'organisation municipale analyse la pertinence et la faisabilité de développer un service de transport collectif sur ligne fixe ou flexible dans la ville de Victoriaville.

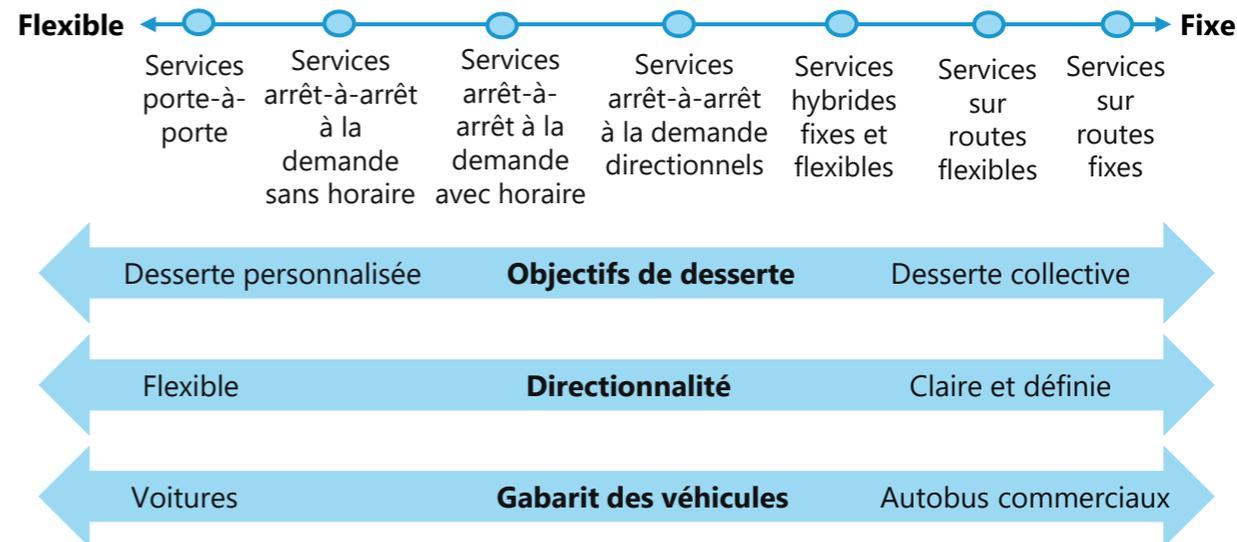
Ce service pourrait être complémentaire au service à la demande actuel, dans la mesure où il pourrait être offert sur des corridors et à des moments où se matérialisent déjà un achalandage important.

La Ville a l'avantage d'utiliser depuis peu un outil technologique plus performant afin d'assurer la gestion et la répartition de son service de transport à la demande. Ce dernier collige une foule de données qui permettraient à l'organisation de déterminer si un certain volume de déplacements ayant des origines et/ou des destinations similaires pourraient être desservies par un service sur ligne fixe ou flexible. Une analyse des données d'achalandage du service actuel et la définition d'objectifs de desserte permettraient à la Ville de déterminer comment elle peut continuer de faire évoluer son service de transport collectif en conservant son attractivité et sa qualité de service. À cet effet, les principaux attributs de certains types de services de transport collectif sont présentés ci-contre.

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
Ville de Victoriaville	Significatif	Moyen terme	\$\$	-	A	1, 3, 4

Adapté de :  
 19. Klumpenhower, W. (2020)  
 20. Adebayo, D. (2023)

## DIFFÉRENTS TYPES DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF EN FONCTION DE LEUR DEGRÉ DE FLEXIBILITÉ [19, 20]



- Services porte-à-porte : Services les plus flexibles, généralement réservés aux clientèles de transport adapté.
- Services arrêt-à-arrêt à la demande sans horaire: Services à réponse instantanée, répondant à la demande sans égard au moment ou à la « directionnalité » de la demande.
- Services arrêt-à-arrêt à la demande avec horaire: Services organisés selon un horaire plus ou moins flexible, sans égard à la « directionnalité » de la demande.  
**Type de service utilisé présentement à Victoriaville.**
- Services arrêt-à-arrêt à la demande directionnels: Services à la demande généralement sur horaire dont les trajets suivent une direction. Généralement offerts afin de connecter des zones peu denses à un pôle de services.
- Services hybrides fixes et flexibles: Services offrant une combinaison de routes fixes et de services à la demande en fonction de certains paramètres (horaires, sectoriels, etc.).
- Services sur routes flexibles: Services fonctionnant selon un itinéraire avec des arrêts programmés, mais permettant une certaine déviation de trajet dans un horaire et une zone déterminés.
- Services sur route fixe: Services desservant un itinéraire et des arrêts fixes selon un horaire déterminé.

# Action 12 – Évaluer la possibilité de déployer un service de vélopartage dans la MRC

## MISE EN CONTEXTE

Gagnant en popularité au Québec, les services de vélopartage offrent une opportunité d'essayer et d'adopter le vélo comme moyen de transport utilitaire ou de plaisir. Sur le territoire de la ville de Victoriaville, deux offres de prêts de vélo sont actuellement disponibles: l'une offerte par le Cégep de Victoriaville pour ses étudiants et l'autre par la Ville de Victoriaville pour les résidents et touristes. Cette dernière compte également développer une offre de vélopartage plus élargie dans les prochaines années en partenariat avec une entreprise locale. La MRC pourrait donc profiter de cette opportunité pour proposer une offre de vélopartage régionale intégrée à celle de sa ville centre, profitant tant aux résidents qu'aux touristes visitant la région.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Parallèlement à la planification et au développement des réseaux de transport actif régionaux et locaux (voir Actions 2 et 3), ainsi que des stations d'intermodalité dans les municipalités (voir Action 1), le déploiement d'une offre de vélopartage régionale pourrait d'abord être envisagé dans les municipalités les plus peuplées du territoire, en débutant par celles étant actuellement connectées au Parc Linéaire des Bois-Francis (Route verte), soient Victoriaville, Warwick et Kingsey Falls.

Pour être attractif, ce service devrait être facile à utiliser, abordable, et comprendre suffisamment de stations pour permettre aux usagers d'accéder aux principaux points d'intérêt des municipalités desservies (pôles d'emploi, concentrations commerciales, institutions scolaires et de santé, équipements publics, etc.). Considérant les distances entre les municipalités du territoire, une offre de vélos électriques pourrait être considérée. À l'instar de l'offre actuelle de vélos communautaires de la Ville de Victoriaville, la flotte du service de vélopartage pourrait être diversifiée et inclure des vélos avec sièges pour enfants, des vélos cargos, des tricycles pour adultes et des vélos adaptés.

L'utilisation de bornes automatisées serait à préconiser afin de faciliter l'expérience client, permettre de contrôler le retour des vélos et réduire les problèmes de vol et de vandalisme. Enfin, pour réduire les coûts associés à un tel projet, l'utilisation de vélos d'occasion remis à neuf pourrait constituer une opportunité avantageuse.

## AVANTAGES

La mise en place d'une offre de vélopartage régionale présente notamment les avantages suivants, en plus de ceux généralement associés à la mobilité active:

- Offrir une option de transport à faible coût pour les usagers;
- Rendre accessible l'utilisation d'un vélo à un plus grand nombre de personnes;
- Faciliter les déplacements utilitaires entre les municipalités du territoire;
- Assurer des retombées économiques positives pour les commerces et entreprises touristiques;
- Réduire la pression et les besoins en stationnement automobile;
- Augmenter la pratique d'activité physique et le bien-être des usagers.

## ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE

1. Identifier les objectifs du service ainsi que les lieux potentiels à desservir et estimer le nombre et le type de vélos nécessaires en conséquence;
2. Réaliser une étude d'opportunité afin d'évaluer les conditions financières et logistiques nécessaires à l'implantation et à la gestion du service;
3. Dresser un plan de développement du réseau cohérent avec le réseau cyclable existant et planifié;
4. Identifier un organisme responsable d'assurer la gestion du service et planifier les mécanismes de distribution, d'entretien et d'entreposage des équipements;
5. Acquérir les équipements nécessaires à l'implantation du service;
6. Publiciser et promouvoir le service.

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC	Modéré	Long terme	\$\$\$	\$\$	C, N	1, 3, 4

# Action 13 – Développer et déployer un service d'autopartage dans la MRC

## MISE EN CONTEXTE

Comme en témoignent le taux de motorisation élevé dans la MRC et les données de déplacement pour le travail, l'utilisation d'un véhicule personnel pour se déplacer est bien ancrée dans les habitudes de déplacement des résidents de la MRC.

Désirant inciter les citoyens à réduire la possession et l'utilisation de véhicules personnels, la MRC peut agir sur les alternatives à ceux-ci, notamment en mettant à la disposition des citoyens, organismes et entreprises des véhicules en autopartage.

La Ville de Victoriaville a déjà conclu une entente avec l'entreprise Communauto afin que celle-ci déploie sur le territoire de la municipalité un réseau de véhicules en autopartage. Or, il apparaît peu probable que le milieu privé soit intéressé à déployer ce service à l'extérieur de la zone urbaine de Victoriaville. La littérature scientifique suggère à cet effet que la mise en œuvre de programmes d'autopartage en milieu rural et périurbain devrait être prise en charge par des entités publiques ou parapubliques. [21]

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans ce contexte, il apparaît porteur que la MRC initie le développement d'un service d'autopartage régional. Celui-ci pourrait être déployé dans les municipalités rurales de la MRC, en complémentarité du service présentement offert à Victoriaville.

Il offrirait aux municipalités, citoyens, entreprises et organismes la possibilité d'utiliser des véhicules en libre-service, plutôt que d'utiliser des véhicules leur appartenant pour se déplacer.

Organisé par la MRC et géré par un organisme à but non lucratif, idéalement le même ayant la responsabilité de gérer les services de transport régionaux (voir Action 6), ce type de service pourrait être un complément idéal aux autres services de mobilité du territoire et permettrait aux citoyens d'avoir accès à un éventail varié de services étant en adéquation avec leurs différents besoins de déplacement.

Ce service d'autopartage pourrait, à l'instar du service de vélopartage régional (voir Action 12), proposer différents modèles de véhicules pouvant s'adapter aux différents besoins des usagers.

## LOCALISATION DES VÉHICULES ET EXEMPLE DE VÉHICULE DU SERVICE D'AUTOPARTAGE RÉGIONAL DÉPLOYÉ PAR LA RÉGIM [22, 23]



## AVANTAGES

La mise en place d'un service d'autopartage régional présenterait notamment les avantages suivants:

- Offrir aux résidents et visiteurs une alternative à la possession et à l'utilisation de véhicules personnels;
- Offrir aux entreprises, organismes et municipalités une alternative à la possession et à l'utilisation de véhicules corporatifs;
- Réduire le nombre de véhicules en circulation dans la MRC. Les études à ce sujet suggèrent que chaque véhicule offert en autopartage permet de remplacer 5 à 15 véhicules privés [24].
- Permettre à la MRC de générer de nouveaux types de revenus.

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC	Modéré	Moyen terme	\$\$\$	\$\$	L, O, P	1, 3, 4

21. Rotaris et Danielis, 2018.  
22. RÉGIM, 2024.

23. RÉGIM. 2024a.  
24. Transport & Environment, 2017.

# AXE ENCOURAGEMENT ET ÉDUCATION

Se déplacer est une action répétitive qui n'est pas forcément réfléchi avant chaque déplacement. Avec le temps se créent donc, chez les individus, des habitudes de mobilité qui sont complexes et longues à changer. Ainsi, différentes initiatives et stratégies doivent être déployées afin que les citoyens soient sensibilisés et encouragés à utiliser des modes de transport durables afin de se déplacer.

Pour ce faire, ils doivent d'abord être adéquatement informés sur les services et infrastructures disponibles. Puis, ils doivent être encouragés à passer à l'action.

## **ORIENTATIONS DES ACTIONS DE CET AXE :**

- Développer et déployer des stratégies de communication efficaces visant la promotion et la sensibilisation de la mobilité durable.
- Faciliter la promotion des services et infrastructures du territoire.
- Encourager l'utilisation de modes de transport durable.

# Action 14 – Centraliser et faciliter l'accès à l'information relativement à la mobilité durable dans la MRC

## MISE EN CONTEXTE

Le manque de connaissance ou de compréhension des services de mobilité constitue l'une des principales barrières à leur utilisation. En effet, il peut être difficile pour les citoyens de retrouver l'information dont ils ont besoin afin de bien comprendre les modalités des différentes offres de transport du territoire, surtout si ces informations se retrouvent sur différentes plateformes.

Il importe donc de rassembler l'information sur les services et infrastructures de mobilité durable de la MRC, s'assurer que celle-ci est aisée à comprendre pour l'ensemble de la population et qu'elle est diffusée adéquatement.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de faciliter l'accès à l'information concernant les services de transport qui sont offerts sur le territoire, la MRC a récemment remanié son site internet afin de rassembler en un lieu les modalités d'utilisation des différents services disponibles sur son territoire.

Offrir à la population une seule interface afin de s'informer et de bénéficier de l'ensemble des services et infrastructures de mobilité durable offerts dans la MRC facilite l'appariement entre la demande et l'offre en transport et permet d'orienter les usagers vers les services et infrastructures répondant le mieux à leurs besoins.

Confier à un seul organisme la gestion de tous les services de transport du territoire (voir Action 6) faciliterait d'autant l'accès à ces informations.

Dans l'objectif de faciliter l'accès aux services, la MRC pourrait notamment poser les gestes suivants:

- Rassembler et diffuser les informations sur les services de transport d'accompagnement bénévole et les infrastructures de mobilité active sur la même interface que les services de transport collectif et adapté;
- Proposer une ligne d'information et de requête unique (téléphonique, courriel, messagerie instantanée) pour toute question ou demande sur les services et infrastructures de mobilité durable de la MRC.

Les stratégies suivantes pourraient aussi être mises en place afin de rendre les informations sur la mobilité durable plus accessibles et faciles à comprendre:

- Minimiser le texte et utiliser du matériel visuel pour communiquer de l'information rapidement;
- Utiliser du matériel cartographique pour faciliter le repérage des itinéraires possibles: créer des cartes pouvant être utilisées à la fois en ligne, sous forme imprimée et sur écran;
- S'assurer que le site internet de la MRC est adapté aux supports mobiles;
- Publier les modalités des services de transport collectif sur ligne fixe sur différents outils de planification de trajet (ex : Transit, Google Maps, etc.) en utilisant le format de données standardisé *GTFS*;
- Rendre disponibles les informations essentielles sur les services de transport en format imprimé ou dans un format qui en facilite l'impression (PDF, etc.);
- S'assurer que le site internet et les dépliants rencontrent les exigences de la norme gouvernementale en matière d'accessibilité et que l'information y figurant est présentée en langage simplifié;
- S'assurer que les documents électroniques sont disponibles en format .doc ou .html afin d'être lisibles par les logiciels utilisés par les personnes ayant une limitation visuelle;
- Collaborer avec les organismes communautaires du territoire afin qu'ils soient adéquatement informés sur les services et infrastructures disponibles et puissent aisément soutenir la compréhension de ceux-ci par les populations plus vulnérables;
- Prévoir un service d'accompagnement à la planification et à l'utilisation des services et infrastructures de mobilité durable dans la MRC.

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC, municipalités, OBNL	Modéré	En continu	-	\$	F	2, 5

# Action 15 – Renforcer l’image de marque des services de transport de la MRC

## MISE EN CONTEXTE

Les services de transport offerts dans la MRC sont présentement gérés par différents organismes. Ce morcellement de l’offre fait en sorte que chaque organisme ou entité assure la diffusion et la promotion de ses services individuellement.

Cette situation rend difficile la promotion régionale et unifiée des services de transport, ce qui peut impacter la compréhension et l’adhésion aux services par les usagers.

## DESCRIPTION DE L’ACTION

Afin de faciliter la promotion des services de transport, il apparaît porteur que la MRC renforce son image de marque régionale. Se doter d’une image de marque forte et évocatrice permettra d’une part à la MRC de centraliser l’information sur les services de transport du territoire (voir Action 14) et d’assurer une promotion intégrée de ceux-ci. Cette image de marque pourrait également être utilisée pour intégrer d’éventuels nouveaux services de transport (voir Actions 9 à 13).

## ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE

1. Mettre en commun l’organisation de certains services de transport dans la MRC (voir Action 6).
2. Trouver un nom de marque évocateur, inclusif et cohérent avec la mission régionale de l’organisme.
  - ↳ Ex: Plumobile, Transport adapté et collectif du Témiscamingue, Société de transport Pierre-de-Saurel, Corporation de transport régional de Portneuf, etc.
3. Développer un logo et du matériel promotionnel en lien avec ce nom.
4. Mettre en évidence le nom, le logo et les couleurs de l’organisation sur les différents outils de promotion en lien avec le transport : site web, véhicules, panneaux d’arrêt, horaires imprimés, etc.
5. Assurer la promotion des services de transport en utilisant l’image de marque développée.



Publicité et abribus arborant des éléments de l’image de marque des services de transports collectifs de la MRC Maskinongé [25]



Nom, logo et couleurs de la RÉGIM sur un service de vélopartage [26]; Véhicule aux couleurs de la MRC du Haut-Saint-Laurent [27]

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC	Modéré	Moyen terme	\$\$	-	F	2, 5

25. Transports collectifs MRC de Maskinongé, 2024.

26. RÉGIM, 2024a.

27. MRC du Haut-Saint-Laurent, 2024.

# Action 16 – Réaliser des activités de promotion, d'éducation et d'encouragement à la mobilité durable

## MISE EN CONTEXTE

La promotion des options de mobilité durable est indispensable à l'adoption de celles-ci par les citoyens. En plus d'avoir accès à de l'information sur les services et infrastructures qui soit facile d'accès et simple à comprendre (voir Action 14), les citoyens doivent être sensibilisés aux bénéfices de la mobilité durable et encouragés à utiliser des modes de transport durables pour se déplacer.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Différentes activités de promotion, d'éducation et d'encouragement à la mobilité durable peuvent être réalisées par la MRC et ses partenaires. La MRC pourrait élaborer une stratégie identifiant les différentes actions et activités qu'elle souhaite réaliser, puis la déployer. Ces activités pourraient inclure:

### Activités de **promotion**:

- Effectuer des campagnes d'information et de promotion sur les services et infrastructures de mobilité durable, notamment dans les centres d'enseignement, centres d'hébergement et lors d'activités communautaires;
- Utiliser différents médiums d'information (pamphlets, médias locaux, site web, kiosque, site web, applications mobiles, etc.);
- Offrir aux nouveaux résidents une trousse de bienvenue contenant de l'information sur les services et infrastructures de mobilité durable offerts dans les MRC;
- Réaliser une campagne d'information ciblée auprès des élèves terminant leurs études secondaires et leur offrir gratuitement un laissez-passer mensuel de transport collectif;
- Mettre en place, favoriser et promouvoir les options de mobilité durable lors des événements organisés par la MRC, les municipalités et leurs partenaires.

### Activités de **sensibilisation**:

- Sensibiliser les citoyens aux impacts sociaux, environnements et économiques de l'utilisation de la voiture;
- Sensibiliser les citoyens relativement aux bienfaits de la mobilité durable;
- Sensibiliser les employeurs aux bénéfices d'un meilleur accès pour leurs employés et l'élargissement de leur bassin de recrutement.

### Activités d'**encouragement**:

- Mettre en place des incitatifs financiers pour que les employeurs se dotent d'infrastructures soutenant la mobilité active, tels que des supports à vélo couverts et sécurisés, des douches, etc.;
- Encourager les employeurs (incluant la MRC et les municipalités) à mettre en place des programmes visant à récompenser leurs employés utilisant des modes transport durables pour se rendre au travail;
- Offrir une semaine de gratuité des services de transport collectif à la rentrée;
- Organiser des journées découvertes avec essais de vélos électriques, vélos cargo et autres modes émergents comme la trottinette électrique;
- Mettre en place un programme de fidélisation au transport collectif à l'intention des employeurs, donnant accès à des titres de transport à tarif réduit pour leurs employés.

### PRINCIPAUX BÉNÉFICES ASSOCIÉS À LA MISE EN PLACE PAR LA MRC D'UN PROGRAMME DE FIDÉLISATION AU TRANSPORT COLLECTIF À L'INTENTION DES EMPLOYEURS [28]

Employeurs
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction des besoins de stationnement et des coûts d'entretien</li> <li>• Déduction fiscale de 200% de la dépense engagée au provincial</li> </ul>
Employés
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accès à un service de transport à coût réduit pour se rendre au travail</li> <li>• Réduction des dépenses engagées pour se rendre au travail</li> <li>• Avantage non imposable</li> </ul>
MRC d'Arthabaska
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation et stabilisation des revenus usagers</li> <li>• Augmentation de l'achalandage et de l'aide financière gouvernementale</li> <li>• Augmentation de la fréquence et de l'attractivité des services</li> </ul>

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC	Significatif	En continu	\$	\$	F	5

# Action 17 – Mettre en place une tarification intégrée et inclusive pour les services de transports offerts dans la MRC

## MISE EN CONTEXTE

La tarification des services de transport des personnes vise généralement trois objectifs:

### 1. Générer des revenus

Les revenus issus de la perception de titres usagers représentent généralement 10% à 20% des dépenses liées à l'organisation des services de transport régionaux. La tarification devrait au minimum compenser les coûts associés à leur perception.

### 2. Assurer l'équité

La tarification contribue à l'équité en ne limitant pas l'accès aux services à certains groupes de citoyens.

### 3. Moduler l'achalandage

La tarification a un effet direct sur l'usage qu'en font les citoyens. Ainsi, on pourra moduler les tarifs pour encourager ou limiter l'usage des services.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

La MRC d'Arthabaska et la Ville de Victoriaville pourraient s'entendre afin de mettre en œuvre une politique de tarification commune et intégrée.

En plus de définir de manière commune des objectifs précis à atteindre en matière de tarification, cette politique pourrait définir une grille tarifaire tenant compte des éléments suivants:

- Type de déplacement (secteur urbain de Victoriaville, secteurs périphériques, transfert entre deux services, etc.);
- Types de titres (unitaire, journalier, mensuel, carnet);
- Réduction pour certaines clientèles (aînés, étudiants, famille, tarification sociale).

Grâce à cette tarification harmonisée, les déplacements utilisant différents services de transport seraient simplifiés et la compréhension des services par les usagers serait favorisée. Cette harmonisation de la tarification serait d'autant plus facilitée par:

- Une simplification de la gestion des services de transport de personnes sur le territoire (voir Action 6);
- L'utilisation d'une plateforme technologique commune permettant l'achat de titres en ligne.

29. Ville d'Alma, s.d.

30. RTC, s.d.

31. Ville de Trois-Rivières, s.d.

## La tarification sociale

Dans la MRC d'Arthabaska, environ 14% de la population est considérée à faible revenu selon la mesure de faible revenu après impôt de Statistique Canada. Ces citoyens sont plus susceptibles d'être limités dans leurs déplacements en raison des coûts qui y sont associés. Cet obstacle à la mobilité entraîne des difficultés à accéder aux opportunités offertes sur le territoire et nourrit le cycle de l'exclusion sociale.

La tarification sociale des services de transport collectif et de transport adapté permet d'offrir un tarif réduit aux personnes à faible revenu. Cette mesure permet d'assurer une meilleure équité et de faciliter l'accès aux services pour des clientèles étant susceptibles de les utiliser.

## VILLES AYANT MIS EN PLACE UNE TARIFICATION SOCIALE POUR LEUR SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF [29, 30, 31]

Ville	Détails
Alma	Une tarification sociale permet aux prestataires de l'aide sociale de bénéficier du même tarif réduit que les personnes de 65 ans et que les étudiants.
Québec	En 2023, la Ville a mis en place une tarification sociale offrant une réduction de 33% du tarif régulier pour les billets et laissez-passer mensuels. Celle-ci est accessible aux personnes à faible revenu selon un barème établi par la société de transport, autant pour le transport collectif qu'adapté.
Trois-Rivières	La Ville a mis en place une tarification sociale qui permet aux personnes en situation de précarité de bénéficier d'un rabais de plus de 50 % sur le tarif mensuel du transport en commun. Pour avoir accès à la tarification réduite, les personnes intéressées doivent être recommandées par un organisme communautaire local.

Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
MRC, Ville de Victoriaville	Modéré	Moyen terme	-	\$	-	2, 4

# Synthèse des actions

Ressources humaines	Échéancier		Coûts démarrage		Coûts récurrents		Objectifs	Aide financière
<b>Limité</b>	<b>Court terme</b>	1 à 3 ans	-	Coût marginal	-	Coût marginal	<b>1 à 5</b> voir section « Objectifs et indicateurs »	<b>A à R</b> voir Annexe I
	<b>Moyen terme</b>	4 à 6 ans	\$	< 50 000\$	\$	< 50 000\$		
<b>Modéré</b>	<b>Long terme</b>	7 ans et plus	\$	50 000 – 100 000\$	\$	50 000 – 100 000\$		
			\$	100 000\$ et +	\$	100 000\$ et +		
<b>Significatif</b>	<b>En continu</b>		\$		\$			

#	Action	Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
<b>Axe aménagement du territoire</b>								
1	Planifier et soutenir le développement de milieux de vie compatibles avec la mobilité durable	MRC, municipalités	Modéré	En continu	-	-	-	1, 3, 4
2	Planifier et déployer un réseau de transport actif dans la MRC	MRC	Modéré	En continu	\$	\$	C, D, E, G, N	1, 2, 3, 4
3	Soutenir la planification et le déploiement des réseaux de transport actifs dans les municipalités	MRC, municipalités	Modéré	En continu	\$	\$	C, D, E, G, N	1, 2, 3, 4
<b>Axe gouvernance et financement de la mobilité durable</b>								
4	Doter la MRC d'un chargé de projets permanent en mobilité durable	MRC	Limité	Court terme	-	\$	-	2, 3, 5
5	Déclarer compétence en matière de transport adapté	MRC	Limité	Court terme	-	-	-	2
6	Consolider la gestion des services au sein d'un organisme unique	MRC	Modéré	Moyen terme	-	-	-	2
7	Pérenniser et diversifier le financement de la mobilité durable	MRC	Limité	En continu	-	-	-	2
8	Pérenniser une instance de concertation régionale en mobilité durable	MRC	Modéré	Moyen terme	-	\$	-	2

# Synthèse des actions

#	Action	Responsables	Ressources humaines	Échéancier	Coûts démarrage	Coûts récurrents	Aide financière	Objectifs
<b>Axe services de mobilité</b>								
9	Structurer le service de transport collectif sur lignes fixes de la MRC afin de le rendre plus attractif pour une plus grande diversité de clientèles	MRC, municipalités	Modéré	Court terme	-	-	A, H, I, R	1, 3, 4
10	Élaborer et déployer un service de transport à la demande dans la MRC	MRC	Significatif	Moyen terme	\$	\$\$\$	A, B	1, 3, 4
11	Analyser la pertinence de développer un service de transport collectif sur ligne fixe ou flexible à Victoriaville	Ville de Victoriaville	Significatif	Moyen terme	\$\$	-	A	1, 3, 4
12	Évaluer la possibilité de déployer un service de vélopartage dans la MRC	MRC	Modéré	Long terme	\$\$\$	\$\$	C, N	1, 3, 4
13	Développer et déployer un service d'autopartage dans la MRC	MRC	Modéré	Moyen terme	\$\$\$	\$\$	L, O, P	1, 3, 4
<b>Axe encouragement et éducation</b>								
14	Centraliser et faciliter l'accès à l'information relativement à la mobilité durable dans la MRC	MRC, municipalités, OBNL	Modéré	En continu	-	\$	F	2, 5
15	Renforcer l'image de marque des services de transport de la MRC	MRC	Modéré	Moyen terme	\$\$	-	F	2, 5
16	Réaliser des activités de promotion, d'éducation et d'encouragement à la mobilité durable	MRC	Significatif	En continu	\$	\$	F	5
17	Mettre en place une tarification intégrée et inclusive pour les services de transports offerts dans la MRC	MRC, Ville de Victoriaville	Modéré	Moyen terme	-	\$	-	2, 4

# Références

Adebayo, D. (2023). *The truth about DRT*. Repéré au : <https://theroutingcompany.com/newsroom/the-truth-about-drt>

Arpent. (2018). Arpent, 2018. *Les unités d'habitation accessoires, Guide sur les grands principes et les bonnes pratiques*. [En ligne]. Disponible sur: [https://www.larpent.ca/wp-content/uploads/2019/04/GuideSurLesGrandsPrincipesEtBonnesPratiques\\_UHA\\_Arpent.pdf](https://www.larpent.ca/wp-content/uploads/2019/04/GuideSurLesGrandsPrincipesEtBonnesPratiques_UHA_Arpent.pdf)

Autour de l'Île. 9 septembre 2022. *Des jardins renouvelle son partenariat avec PLUMobile*. Repéré au : <https://autourdelile.com/2022/09/desjardins-renouvelle-son-partenariat-avec-plumobile/>

Béliveau, J., Gaudet, M., Girard-Verreault, M., et Paquet, C. (2022). *Bilan routier, parc automobile et permis de conduire 2021 – Dossier statistique*. Société de l'Assurance automobile du Québec. [En ligne]. Repéré au: <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/espace-recherche/dossier-statistique-2021-bilan-routier.pdf>

Boucher, I., et Fontaine, N. (2011). *L'aménagement et l'écomobilité : Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 2011. [En ligne]. Repéré au: [https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/ministere/developpement\\_durable/amenagement\\_ecomobilite.pdf](https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/ministere/developpement_durable/amenagement_ecomobilite.pdf)

Civilia. (2024). *Données cellulaires géolocalisées pour les mois de janvier, février et mars 2023 dans la MRC d'Arthabaska*.

CIUSSS MCQ. (Mars 2024, diffusion à venir). *Coup d'oeil : La santé de la population – MRC Arthabaska, MRC de l'Érable (Aperçu des données tirées du Portrait de santé 2023 de la population Mauricie et Centre-du-Québec)*.

CROW. (2017). *Design Manual for Bicycle Traffic*.

Institut de la statistique du Québec. (2022). *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2021-2041*. Repéré au: [https://statistique.quebec.ca/cartovista/demographie\\_prj\\_pop/index.html](https://statistique.quebec.ca/cartovista/demographie_prj_pop/index.html)

Klumpenhouwer, W. (2020). *The State of Demand-Responsive Transit in Canada*. UTTRI Research Report. Repéré au : <https://uttri.utoronto.ca/files/2020/09/UTTRI-Report-State-Demand-Responsive-Transit-Canada-Klumpenhouwer-2020.pdf>

Ministère des Finances du Québec. (2024). *Majorations de la taxe sur les carburants*. Repéré au: [https://www.finances.gouv.qc.ca/ministere/environnement\\_economie\\_verte/mesures-ecofiscales/fiches/majoration\\_taxe\\_carburant.asp](https://www.finances.gouv.qc.ca/ministere/environnement_economie_verte/mesures-ecofiscales/fiches/majoration_taxe_carburant.asp)

Ministère des Finances du Québec. (2024a). *Déduction additionnelle de 100% dans le calcul du revenu de l'employeur pour le transport en commun*. Repéré au: [https://www.finances.gouv.qc.ca/ministere/environnement\\_economie\\_verte/mesures-ecofiscales/fiches/deduction\\_additionnel\\_employeur\\_transport\\_commun.asp](https://www.finances.gouv.qc.ca/ministere/environnement_economie_verte/mesures-ecofiscales/fiches/deduction_additionnel_employeur_transport_commun.asp)

Ministère des Transports. (2022). *Projets routiers conjoints entre le ministère des Transports et les municipalités : document de référence* [En ligne]. Repéré au: [https://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique\\_v2/AffichageNotice.aspx?idn=115565](https://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique_v2/AffichageNotice.aspx?idn=115565)

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. (2018). *Politique de mobilité durable 2030*. Gouvernement du Québec. [En ligne]. Repéré au: [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf)

MRC du Haut-Saint-Laurent. (2024). *Horaires Autobus*. Repéré au: <https://mrchsl.com/autobus>

Municar. (2024). *Municar – Victoriaville et sa région*. Repéré au: <https://www.regionvictoriaville.com/page/1119/municar.aspx#CARTE>

RÉGIM. (2024). *Autopartage*. Repéré au : <https://regim.info/st/autopartage-2/>

RÉGIM. (2024a). *Page Facebook*. Repérée au: <https://www.facebook.com/transportcollectifGIM>

Rotaris, L. et Danielis, R. (2018). *The role for carsharing in medium to small-sized towns and in less-densely populated rural areas*, *Transp. Res. Part Policy Pract.*, vol. 115, p. 49-62, doi: 10.1016/j.tra.2017.07.006.

RTC. (s.d). *Programme Équimobilité*. Repéré au: <https://www.rtcquebec.ca/tarifs-et-achat/tarifs-et-titres/programme-equimobilite>

SAAQ. (2024). *Contribution au transport en commun*. Repéré au <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-renouvellement/vehicules-promenade/contribution-transport-commun>

Statistique Canada. (2023). *Tableau de profil, Profil du recensement, Recensement de la population de 2021 - Arthabaska, Municipalité régionale de comté (MRC) [Division de recensement], Québec*. Repéré au <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?LANG=F&GENDERlist=1&STATISTIClist=1,4&DGUIDlist=2021A00032439&HEADERlist=0&SearchText=Arthabaska>

Transport & Environment. (2017). *Does sharing cars really reduce car use?* Repéré sur: <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/Does-sharing-cars-really-reduce-car-use-June%202017.pdf>

Transports collectifs MRC de Maskinongé. (2024). *Page Facebook*. Repéré au: <https://www.facebook.com/CTCM1>

Ville d'Alma. (s.d.) *Tarifification – Taxibus*. Repéré au: <https://www.ville.alma.qc.ca/tarifification/>

Ville de Shawinigan. (2023). *Règlement SH-700 établissant les taux de taxes et les compensations pour l'exercice financier 2023*. Repéré au: [https://www.shawinigan.ca/wp-content/uploads/2023/03/230313\\_Reglement\\_SH-700\\_VAdm.pdf](https://www.shawinigan.ca/wp-content/uploads/2023/03/230313_Reglement_SH-700_VAdm.pdf)

Ville de Trois-Rivières. (s.d). *Transport en commun*. Repéré au: <https://www.v3r.net/services-a-la-population/reseau-routier-et-transport/transport-en-commun>

Vivre en ville (2018). *Mobilité durable*. Repéré au : [Mobilité durable - Collectivités viables \(collectivitesviables.org\)](https://www.vivre-en-ville.org/collectivitesviables.org)

Vivre en ville. (s.d.). *À propos. Oui dans ma cour!* Repéré au : <https://ouidansmacour.quebec/a-propos/>

# Annexe I – Programmes d’aide disponibles

	Nom du programme d’aide / subvention	Volet	Provenance		Validité	Dépôt des demandes	Description / Dépenses admissibles	%/\$ de financement	Type de financement		Organismes admissibles	
			Prov.	Féd.					Services	Immobilisations	MRC / Munic.	OBNL
<b>A</b>	Programme d’aide au développement du transport collectif (PADTC)	2-3	MTMD		2022 - 2025	Triennal avec révision annuelle pour les volets 1 et 2; Annuel pour le volet 3	Dépenses d’exploitation et d’organisation des services de transport collectif municipaux, régionaux et interurbains	75% (50% pour technologie)	X		X	
<b>B</b>	Programme de subvention au transport adapté (PSTA)	1	MTMD		2022 - 2024	Annuel	Dépenses d’exploitation et d’organisation des services de transport adapté municipaux	65%	X		X	
<b>C</b>	Programme d’aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU)		MTMD		2022 - 2025	Un appel de projets par an	Infrastructures de transport actif dans les périmètres urbains	50 %		X	X	X
<b>D</b>	Programme d’aide aux infrastructures de transport actif (Véloce III)	1 à 3	MTMD		2022 - 2025	Un appel de projets par an	Développement, amélioration et entretien des infrastructures du réseau de la Route Verte	50%		X	X	X
<b>E</b>	Programme d’aide à la voirie locale (PAVL)		MTMD		2021 - 2024	Par appel de projet	Soutien aux infrastructures de voirie locale divisé en trois axes : Planification, amélioration et maintien des infrastructures	Variable en fonction des travaux		X	X	
<b>F</b>	Programme d’aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable (MobilisActions)		MTMD		2020 - 2025	2 appels de projets par année	Organisation d’activités de communication et de sensibilisation à la mobilité durable	50% ou 80% selon demandeur	X		X	X
<b>G</b>	Programme d’aide financière du Fonds de la sécurité routière		MTMD		2022 - 2025	Par appel de projets	Initiatives et projets permettant d’améliorer la sécurité routière	80%, maximum 350 000\$				
<b>H</b>	Programme d’aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP)	1	MTMD		2022 - 2024	Par appel de projets	Certaines immobilisations liées au transport collectif (abribus, supports à vélo, logiciel, etc.)	50% à 100%		X	X	
<b>I</b>	Programme d’aide au transport collectif régional – Municipalité amie des aînés	1 à 3	MTMD		2023 - 2024	Un appel de projets par an	Amélioration de la mobilité des aînés en milieu rural	70% à 90% selon volet	X	X	X	
<b>J</b>	Programme d’aide aux nouvelles mobilités (NOMO)	1	MTMD		2022 - 2025	Un appel de projets par année	Études et projets pilotes de plateformes technologiques en mobilité durable	75%	X	X	X	X
<b>K</b>	Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles	1	MTMD		2023 - 2026		Achat de véhicules adaptés ou adaptation de véhicules existants pour services de transport publics	100%, maximum 35 000\$		X		X
<b>L</b>	Fonds région et ruralité (FRR)		MAMH		2020 - 2024	Un appel de projets par an	Projets de développement en lien avec les priorités régionales et de coopération intermunicipale	50% ou 80% selon volet	X	X	X	X
<b>M</b>	Programme d’infrastructures municipales pour les aînés (PRIMA)		MAMH		2022 - 2025	Un appel de projets par an	Petits travaux d’infrastructures et d’aménagements visant les besoins des aînés	100%, maximum 100 000\$		X	X	
<b>N</b>	Fonds pour le transport actif			X	2021 - indéfini	Appel de projets annuel	Soutien de projets de planification et d’immobilisation d’infrastructures de transport actif	Planif. : 100% Immo. : 60%	X	X	X	X
<b>O</b>	Fonds municipal vert			X	En continu	En continu	Plans, d’études, de projets pilotes, de projets d’immobilisations municipaux, notamment en transport	50%	X	X	X	
<b>P</b>	Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural			X	2021 – Indéfini	Appel de projets	Projets de planification et d’immobilisations liés au transport collectif en milieu rural	Planif. : 50 000\$ Immo. : 80%	X	X	X	X
<b>Q</b>	Fonds pour le transport en commun à zéro émission			X	2021 - Indéfini	En continu	Planification et projets d’immobilisations liés à l’acquisition d’autobus scolaires et de transport en commun à zéro émission	Planif.: 80% Immo. : 50%	X	X	X	X
<b>R</b>	Programme d’aide de la SOFIL		X	X	2019 - 2024	Un appel de projets par an	Certaines immobilisations liées au transport collectif (abribus, supports à vélo, logiciel, etc.)	90% à 95%		X	X	