

ALLIÉS POUR LE DÉVELOPPEMENT ET LE MIEUX-ÊTRE DES COLLECTIVITÉS

Expérience innovante de partenariat entre l'économie sociale et le monde municipal

La Régie intermunicipale de transport Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (RéGÎM) est un service de transport collectif qui a vu le jour en 2010. Les organisations à l'origine de ce projet sont : l'organisme de transport adapté et collectif (OTAC) Transport sans frontière et la Conférence régionale des élus Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (CRÉ-GÎM).

GASPÉSIE – ÎLES-DE-LA-MADELEINE Régie intermunicipale de transport Gaspésie– Îles-de-la-Madeleine (RéGÎM)

Partenaires municipaux :

**MRC Haute-Gaspésie, Côte-de-Gaspé,
Rocher-Percé, Bonaventure et Avignon
Municipalité des Îles-de-la-Madeleine**

Partenaire de l'économie sociale : Transport sans frontière

Autre partenaire : Conférence régionale des élus
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (CRÉ-GÎM)

Personne-ressource : Antoine Audet,
directeur général de la RéGÎM

www.monregim.net

La région Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine est un vaste territoire qui présente plusieurs particularités locales. Pour le développement d'un projet de cette nature, il a fallu établir un consensus entre les élus de six MRC et environ 60 municipalités. Afin de répondre aux préoccupations de chacun des partenaires, un long travail de concertation et de médiation a dû être effectué.

Historique

Depuis 1986, Transport sans frontière offre, sur le territoire de la Haute-Gaspésie, un service de transport adapté aux personnes ayant un handicap. En 2003, l'entreprise d'économie sociale a développé un service de transport collectif ouvert à l'ensemble de la population afin de favoriser les déplacements sur le territoire de la MRC.

Inspirée par le succès de cette initiative et désireuse d'améliorer la mobilité sur le territoire, la Conférence régionale des élus Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (CRÉ-GÎM) a amorcé un processus de régionalisation du transport collectif. En 2010, elle a donc créé un nouvel organisme à but non lucratif (OBNL), le Réseau de transport collectif Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (RéGÎM), regroupant un représentant municipal de chaque MRC. Ce projet-pilote d'une durée de trois ans faisait suite à une étude des besoins de mobilité réalisée par le Centre d'initiation à la recherche et d'aide au développement durable (CIRADD). L'initiative a été financée par plusieurs partenaires : la CRÉ-GÎM, le ministère des Transports du Québec, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) et le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MESS). Le projet s'est avéré un succès avec environ 66 000 déplacements au cours de sa dernière année. Malgré cela, le MAMROT et le MESS n'ont pas reconduit leur financement.

Afin de trouver des solutions pour assurer la survie du service, on a fait appel à des consultants de la firme LBA Stratégies Conseils. C'est dans ce contexte que l'idée d'instaurer une taxe sur l'essence (qui n'existait qu'à Montréal à cette époque) a été amenée. L'établissement du consensus politique à ce sujet représentait un défi colossal mais la mobilisation d'un ensemble d'acteurs a

permis d'obtenir les appuis nécessaires et la demande a finalement été soumise au ministère des Finances. Une fois cette mesure acceptée, le RéGÎM a dû modifier son statut, car seules les organisations municipales ou les villes sont autorisées à percevoir une telle taxe. La Régie intermunicipale de transport Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine a alors été mise en place.

Type d'entente et de partenariat

Le RéGÎM¹ est mandaté par les municipalités membres pour assurer un service de transport collectif durable sur le territoire. L'organisation a été créée à la suite d'une entente intermunicipale qui définit le cadre de fonctionnement de la Régie. Outre ce contrat de service, le milieu municipal offre un soutien technique et rend disponibles des ressources humaines.

Impacts et retombées

Le RéGÎM vise d'abord à répondre au besoin de mobilité des citoyens du vaste territoire qu'il dessert. En outre, la présence d'un réseau de transport collectif régional favorise l'accès à l'éducation, à l'emploi, aux soins de santé et aux autres services. Cette initiative a également favorisé la croissance des entreprises d'économie sociale en transport adapté et collectif. En effet, certaines d'entre elles dispensent le service sur une base locale. Elles assurent ainsi la liaison entre les différents circuits.

La concertation des différentes administrations publiques du territoire constitue également une caractéristique importante du projet. Par exemple, la CRÉ-GÎM a soutenu le RéGÎM lors de son démarrage. Par la suite, elle a assumé les déficits d'opération prévus les premières années et encore aujourd'hui, elle soutient le transport collectif par une subvention annuelle.

¹ Bien que « le Réseau » soit devenu « la Régie », l'appellation usuelle de l'organisme demeure au masculin lorsque l'acronyme « RéGÎM » est utilisé.

Au cours de l'année 2013, le RÉGÎM a pris en charge 78 000 déplacements sur le territoire. On constate que le service répond tant aux besoins des personnes défavorisées qu'à ceux des travailleurs.

Cette expérience peut être qualifiée d'innovation sociale pour plusieurs raisons. On note évidemment le fait qu'elle a su mobiliser les citoyens et les élus municipaux autour d'un même objectif. Cette situation n'étant pas chose courante, elle a posé certains défis, mais a aussi suscité beaucoup de fierté.

Aperçu des retombées

» Économiques :

- 2 emplois maintenus, 15 emplois créés
- Chiffre d'affaires annuel de 2,2 M\$ et une augmentation des revenus provenant des usagers de 10 à 15 % depuis la création de la RÉGÎM

» Environnementales :

- Contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à l'utilisation accrue des transports collectifs

» Sociales :

- Meilleur accès à l'emploi, à l'éducation et aux soins de santé
- Accès au transport pour tous (tarif universel pour tous les déplacements et tous les usagers)

Par ailleurs, en s'inspirant de l'expérience d'une entreprise d'économie sociale bien ancrée dans son milieu (Transport sans frontière), la CRÉ-GÎM a souhaité en faire un projet régional. La façon de procéder à cette régionalisation a conféré un caractère institutionnel à l'initiative. Il faut souligner que le RÉGÎM constitue la toute première régie intermunicipale en transport collectif au Québec. Il reçoit d'ailleurs régulièrement des demandes pour partager son expérience.

Défis rencontrés et à venir

La région Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine comporte plusieurs particularités locales. Pour le développement

d'un projet de cette nature, il a fallu établir un consensus entre les élus de six MRC et environ 60 municipalités. Afin de répondre aux préoccupations de chacun des partenaires, un long travail de concertation et de médiation a donc été effectué.

La culture du transport collectif n'est pas encore très présente dans la région. Aujourd'hui, le RÉGÎM compte 80 000 déplacements sur une base annuelle. Pour assurer son autonomie financière, il lui faudrait atteindre entre 120 000 et 130 000 déplacements par année. De nouveaux partenariats entre les transporteurs collectifs et interurbains sont présentement à l'étude afin de poursuivre le développement du service. En effet, on souhaite offrir un éventail d'options de déplacements aux citoyens de la région, ce qui nécessitera l'adaptation du service aux besoins et aux particularités de chacune des MRC.

Enfin, l'un des principaux défis consiste à modifier les comportements des gens en ce qui concerne leur mode de déplacement ainsi qu'à développer une culture du transport collectif. Pour ce faire, on devra miser sur les communications pour encourager la population à utiliser les services du RÉGÎM.

Apprentissages tirés de cette expérience

Cette expérience a permis de démontrer tout le potentiel de mobilisation et de concertation de la région puisqu'elle réunit les élus municipaux et les citoyens autour du même objectif qui est de répondre aux besoins exprimés par la population. Ce projet a donc été porté conjointement, ce qui a constitué un véritable moteur pour sa mise en place. L'atteinte d'un tel consensus a favorisé la prise en charge individuelle et collective pour accroître l'accessibilité au transport.

Il importe aussi de souligner l'expertise développée par Transport sans frontière en ce qui concerne le transport collectif régional. Cette entreprise d'économie sociale a grandement contribué à développer une offre de service efficace et adaptée à la région.

Les intervenants impliqués dans la mise en place de cette organisation ont aussi beaucoup appris sur les différents enjeux liés au transport, tant en regard de ses aspects logistiques et du financement de ses services qu'en ce qui a trait à la gestion d'une régie intermunicipale. La participation de personnes expérimentées en finance et en droit municipal a aidé à l'appropriation de ces nouvelles connaissances. ■

Bon nombre de projets structurants qui favorisent le développement économique et le mieux-être des populations sont le fruit d'alliances entre des municipalités et des acteurs de l'économie sociale. Les domaines investis sont variés (gestion des matières résiduelles, récréotourisme, développement culturel, infrastructures collectives, etc.), mais dans tous les cas, on mise sur le potentiel des communautés pour trouver une réponse novatrice aux besoins recensés.

Cette série de fiches présente des expériences innovantes de partenariats entre des entreprises d'économie sociale et des administrations municipales. Destinées à inspirer les décideurs du monde municipal et les réseaux d'économie sociale dans le déploiement de nouvelles façons de faire en matière de services aux collectivités, elles constituent les premiers éléments d'une recension qui pourrait s'élargir. Le contenu de ces fiches pourrait aussi éventuellement être réinvesti dans le cadre de différentes activités de diffusion et de transfert.

Le bref recueil de pratiques qu'elles composent est donc un outil appelé à évoluer au fil du temps, dans sa forme, dans son contenu et dans sa finalité.

Une analyse synthèse a également été produite et présente, entre autres, des ingrédients de réussite, tirés des apprentissages réalisés à travers les douze cas étudiés. Cette synthèse est notamment disponible sur le site Internet du TIESS.

La publication de cette fiche s'inscrit dans les suites du Forum Économie sociale et municipalités, tenu à Longueuil le 29 avril 2014 et organisé conjointement par le TIESS et le Chantier de l'économie sociale, en collaboration avec le Pôle de l'économie sociale de l'agglomération de Longueuil.



www.tiess.ca
info@tiess.ca