



Synthèse des résultats

**Rencontre de consultation
sur l'instance régionale
en mobilité durable du 3 mai 2023**

Forum sur la Mobilité durable
au Saguenay-Lac-Saint-Jean

LAGORA
Laboratoire de gouvernances alternatives

Septembre 2023

ÉQUIPE

Comité organisateur de la consultation sur l'instance régionale en mobilité

Luc Chiasson (CREDD)

Maude LeBlanc (CREDD)

Olivier Riffon (UQAC - LAGORA)

Louis-Philippe Morasse (MTMDQ)

Sébastien Comeau (STS)

Eve-Marie Levesque (STS)

Julie Gagnon (SAAQ)

Florence Villeneuve (TIR-SHV)

Michel Simard (Accès Transport)

Philippe Robert (Grand dialogue)

Catherine Delisle (Ville Saguenay)

Philippe Jean-Tremblay (Ville Alma)

Pierre-Luc Dufour (Transfert Environnement et Société)

Dave Bard (Direction de la Santé Publique, CIUSSS)

Jean-Maxime Archambault (Direction de la Santé Publique, CIUSSS)

Josée Bergeron (MAMH)

Samuel Boily (MAMH)

Anissa Duval (UQAC-LAGORA)

Animation générale de l'événement

Maude LeBlanc (CREDD)

Olivier Riffon (UQAC - LAGORA)

Animation des tables et transcriptions des discussions

Frédéric Beaudry (UQAC-LAGORA)

Rosalie Brodeur-Chouinard (Grand dialogue)

Simon Gauthier (UQAC-LAGORA)

Delphine Lagadec (UQAC-LAGORA)

Catherine Lemay Bélisle (UQAC-LAGORA)

Véronique Loiselle (UQAC-LAGORA)

Emilie Marchant (UQAC-LAGORA)

Flora Narac (UQAC-LAGORA)

Elisabeth Perron (CREDD)

Julien Roche (UQAC-LAGORA)

Équipe de rédaction du rapport

Sous la direction d'Olivier Riffon

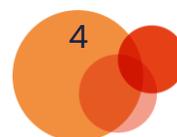
Synthèse des résultats : Frédéric Beaudry et Léa Pelletier

Répertoire des annexes : Emilie Marchant

Révision : Catherine Lemay-Bélisle

Table des matières

Mot de la rédaction	5
Introduction	7
Atelier 1 – Spécificités et enjeux transversaux d’une instance stratégique et/ou d’une instance opérationnelle	8
Atelier 2 – Définition des rôles des instances stratégique et opérationnelle	12
Rôles d’une instance stratégique.....	12
Rôles d’une instance opérationnelle.....	15
Atelier 3 – Analyse de scénarios d’instance régionale de mobilité envisageable	17
Scénarios d’instance du niveau stratégique	18
Scénarios d’instance du niveau opérationnel	20
Atelier 4 – Représentation des acteurs	24
Acteurs et actrices impliqué.e.s dans une instance au niveau stratégique.....	25
Acteurs et actrices impliqué.e.s au niveau opérationnel	27
Conclusion	29



Mot de la rédaction

Dans le but de rendre plus intelligible la lecture du rapport de la Rencontre de consultation sur l'instance régionale en mobilité durable au Saguenay-Lac-Saint-Jean du 3 mai 2023, l'équipe de rédaction a pris la décision de créer deux documents distincts, soit :

- Une **Synthèse des résultats** (soit le présent document) à l'attention des acteurs et actrices directement concerné.e.s par la mobilité durable régionale.
- Un **Répertoire des annexes** rassemblant tous les éléments ayant mené à ladite synthèse des résultats.

Ces documents sont disponibles, avec les rapports des deux premiers forums sur la mobilité durable, à [cet hyperlien](#).

La synthèse que vous vous apprêtez à lire a été élaborée suite à une double validation des données émises durant la journée du 3 mai 2023. Elle a, par la suite, été rédigée par une personne et révisée par cinq autres.

Nous vous invitons à vous référer au Répertoire des annexes pour plus de détails sur les idées avancées par les participant.e.s, ainsi que sur les sujets suivants : le déroulement des ateliers de la journée du 3 mai 2023 ; la méthodologie de travail employée ; la transcription des données brutes ; la première synthèse de ces données brutes (effectuée par chaque responsable de l'animation, par table de discussion) ; la validation de ces synthèses par une tierce personne.

Nous espérons vivement que ces deux documents engendreront une compréhension commune des réflexions transmises lors de cet atelier de consultation. Et que le fruit de l'intelligence collective qui en ressort

mènera à la création d'une instance régionale de mobilité durable innovante, aux couleurs du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Pour plus d'informations concernant ce rapport, veuillez communiquer avec le professeur-chercheur, M. Olivier Riffon : oriffon@uqac.ca

Introduction

Dans le but de poursuivre le travail amorcé aux deux derniers forums sur la mobilité durable (ayant eu lieu le 26 mai 2022 à la bibliothèque du cégep de Chicoutimi et le 2 novembre 2022 à la Dam-en-Terre d'Alma), une rencontre de consultation sur la création d'une instance régionale a été organisée le mercredi 3 mai 2023 à la Bibliothèque d'Alma. Lors de cet événement, près de quarante acteurs et actrices étaient invités à réfléchir aux enjeux de mobilité dans la région, notamment pour discuter des possibles bases d'une instance régionale en mobilité. Dans ce document, vous retrouverez une synthèse vulgarisée des discussions ayant émergées lors des quatre ateliers de la rencontre de consultation. Ces ateliers se sont déroulés selon la séquence suivante : 1) réflexion sur les spécificités et enjeux transversaux d'une instance stratégique et/ou d'une instance opérationnelle; 2) définition des rôles et responsabilités des instances ; 3) analyse de scénarios types d'instance régionale de mobilité envisageable ; et 4) réflexion sur les rôles des acteurs régionaux dans ces instances.

Atelier 1 – Spécificités et enjeux transversaux d'une instance stratégique et/ou d'une instance opérationnelle

Lors du premier atelier, les acteurs et actrices ont réfléchi aux enjeux transversaux associés à la proposition de deux instances distinctes, en discutant en sous-groupes variables, de trois thématiques de leur choix (sur six thématiques proposées).

Le principal défi de **fonder deux instances régionales de mobilité**, l'une stratégique et l'autre opérationnelle, semble d'établir des structures et une articulation efficaces en évitant une séparation prématurée entre les rôles spécifiques à chacun. Il semble essentiel de définir clairement leurs rôles et leurs limites pour coordonner et ainsi optimiser leurs actions, peut-être via une planification commune et une coordination partagée. Leurs rôles sont donc interreliés et interdépendants. Il ressort de cela que l'instance stratégique jouerait un rôle plus politique (soit de leadership et d'influence) et devrait regrouper une mixité d'acteurs et actrices influent.e.s de la société civile et des représentants politiques. L'instance opérationnelle se concentrerait pour sa part sur la mise en œuvre et l'optimisation des services de mobilité et nécessiterait une participation diversifiée, incluant notamment les usagers, les acteurs des

milieux et des comités d'experts. Il est également nommé comme essentiel le fait de préserver le pouvoir décisionnel des municipalités, car elles font face à des besoins et des réalités distinctes.

Quant aux **enjeux de pouvoir décisionnel et d'influence de la mobilité régionale**, les participant.e.s croient que la création d'une régie est une manière de se doter de pouvoir décisionnel, mais que cette approche est un peu prématurée, puisqu'il serait actuellement difficile d'établir un mode décisionnel équitable en raison des nombreux acteurs et actrices impliqué.e.s et non concerté.e.s dans la région. Développer le rôle d'influence serait la première étape de l'instance pour avoir du pouvoir sur la mobilité régionale. Ensuite il pourrait y avoir des approches pour légiférer. Il semble donc important de favoriser la collaboration entre les différentes organisations pour créer une vision commune de la mobilité durable.

Les avis sont partagés quant à l'**arrimage de la ou les nouvelles instances aux organisations existantes**. Plusieurs pensent qu'il serait préférable de réunir les expertises en mobilité durable déjà présentes au sein des organismes existants des différentes MRC, surtout pour les rôles de nature stratégique, alors que d'autres croient qu'il y a un risque de conflit d'intérêts par le choix de l'organisation ou des organisations établies auxquelles se lier. Certains affirment que l'ajout d'une nouvelle instance aux organisations existantes s'appliquerait mieux pour les rôles

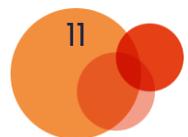
opérationnels. Dans les deux cas, soit de réunion d'organismes existants ou de création d'une nouvelle structure, il semble y avoir un consensus sur l'importance de prendre en compte les expertises présentes dans les différentes MRC, élément essentiel pour travailler en coopération entre les territoires de la région.

Quant à la **portée de l'instance**, les participant.e.s considèrent prioritaire le fait de développer et d'optimiser les services de mobilité au Saguenay-Lac-Saint-Jean, avant de penser à la mobilité interrégionale et au transport des marchandises. Le développement de la mobilité devrait se poursuivre par une solidification, un arrimage et un maillage des initiatives locales, qui sont, pour le moment, principalement en ville. Ensuite, les actions et les initiatives devront investir les enjeux de mobilité périurbains et vers les milieux ruraux, très peu ou non desservis actuellement. Il paraît aussi incontournable de faire un état des lieux des ressources et des besoins avec une consultation citoyenne constante.

Pour ce qui est des **ressources humaines et des expertises nécessaires et disponibles**, il apparaît pertinent d'établir un portrait complet des acteurs et des actrices de la mobilité impliqué.e.s dans la région pour éviter le dédoublement de travail. L'organisme porteur devra assurer une liaison intermunicipale à l'échelle régionale en occupant un rôle de coordination et de concertation. Il apparaît aussi que les savoirs et les expertises développés devront être ouverts et transférables entre

les différents acteurs et actrices pour assurer une collaboration harmonieuse. Un poste à la coordination et un poste à la technique, tous deux à temps plein et bien rémunérés semblent nécessaires pour assurer l'embauche et la rétention de personnes compétentes. La personne à la coordination stratégique aurait une compréhension des enjeux régionaux et des compétences en concertation de groupe. Quant à la personne au soutien technique et opérationnel, certains avancent qu'elle devra assurer le leadership de plusieurs projets techniques pour éviter d'ajouter du travail aux MRC déjà surchargées. Les villes et les MRC pourraient contribuer aux réflexions via les expertises de son personnel libéré pour participer à des comités de travail consultatifs sur des enjeux spécifiques. De même, il semble pertinent d'inclure le milieu de la recherche, afin d'évaluer de manière critique et objective l'efficacité des mesures proposées par l'instance.

Pour ce qui est des **ressources financières nécessaires et leurs sources potentielles**, les participant.e.s ont réfléchi aux différents besoins par niveau d'instance. L'idée de s'arrimer à un organisme existant a de nouveau été soulevée ici, dans le but cette fois d'optimiser les ressources de l'instance. Une estimation de 100K\$ par année est proposée pour soutenir le salaire de coordination. Le Ministère des transports et de la mobilité durable peut, via un programme d'aide au transport collectif, financer 75%, d'un projet porté par une MRC, à hauteur de 200K\$. La Conférence régionale des préfets (CRP) pourrait fournir une



part du montage financier en fournissant le salaire de la coordination stratégique. Les participant.e.s ont également nommé la possibilité d'une taxe sur l'essence, sur les plaques et/ou sur les surfaces bétonnées.

Atelier 2 – Définition des rôles des instances stratégique et opérationnelle

Durant cet atelier, les participant.e.s étaient invité.e.s à déterminer les différents rôles à assumer par une instance stratégique ou une instance opérationnelle. Voici ce qui en ressort.

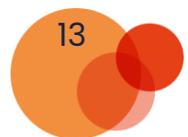
Rôles d'une instance stratégique

Premièrement, il existe un consensus entre les acteurs sur le fait que le niveau stratégique doit occuper un **rôle de planification stratégique régionale**. Selon eux, c'est le point de départ pour la vision puisqu'elle permet de prendre en considération les besoins territoriaux et les spécificités locales. Certains avancent même qu'il serait intéressant que cette planification se décline entre chaque MRC.

Deuxièmement, les participants s'entendent sur le fait que l'instance devrait occuper un rôle de **communication, de maillage et d'influence** du niveau stratégique, mais ont toutefois certaines réserves. Par exemple, ceux-ci croient que l'instance stratégique devrait principalement s'occuper des communications internes régionales alors que l'instance opérationnelle devrait s'occuper des communications externes. Les participant.e.s croient toutefois que le rôle de maillage devrait se situer au niveau opérationnel pour éviter que l'instance ait un pouvoir de coercition. Les acteurs et actrices se sont également interrogé.e.s sur l'aspect décisionnel de l'instance et ont ressorti qu'elle devrait avoir un rôle décisionnel non autocratique.

Les participants s'entendent également sur l'idée que le niveau stratégique devrait occuper un rôle de **mobilisation des acteurs**, mais ont toutefois des réserves sur les lieux d'implication desdits acteurs. Certains croient que la mobilisation des acteurs au niveau politique fait partie du stratégique, mais que la mobilisation des experts fait plutôt partie de l'opérationnel. Les participant.e.s ajoutent toutefois qu'il est important qu'il y ait une diversité d'acteurs puisque les besoins et la vision découlent de leurs différentes expertises.

Les avis sont plutôt partagés quant à son rôle d'**appui aux planifications locales**. Certains sont d'accord pour dire que l'instance stratégique devrait avoir un rôle d'accompagnement, de concertation et



d'arrimage avec les MRC, mais que son rôle devrait plutôt être territorial et non local. Selon eux, il serait difficile d'être égalitaire entre toutes les MRC et d'éviter la compétition entre celles-ci. Certains sont en désaccord avec ce rôle pour l'instance stratégique et croient qu'il serait plus approprié que ce soit l'instance opérationnelle qui s'en occupe.

Il y a un partage de réflexion quant à son rôle de **veille et de cartographie des acteurs et des initiatives**. Ceux qui sont en accord croient qu'il est important de faire une veille stratégique unique assez large, qui serait ensuite alimentée par l'instance opérationnelle. Les participant.e.s en désaccord croient plutôt que cette veille devrait s'effectuer au niveau opérationnel puisqu'une telle démarche est très énergivore et que ce ne sont pas toutes les informations qui sont utiles pour le volet stratégique.

Les avis sont partagés quant au rôle de **soutien aux acteurs et aux initiatives** du niveau stratégique. Ceux en accord avec ce rôle croient que celui-ci devrait être remplacé par un rôle de rayonnement des initiatives au niveau régional et qu'il devrait principalement œuvrer à la définition des objectifs et des niveaux de soutien. Les personnes en désaccord avec cette idée croient plutôt que le soutien aux initiatives est plus d'ordre opérationnel, mais que celui-ci peut être nourri par le stratégique.

D'autre part, les participant.e.s ont des opinions variées par rapport au rôle d'**éducation et de formation** de l'instance stratégique. Ceux en accord croient que l'éducation rejoint le stratégique, mais que la formation concerne davantage l'opérationnel. Ceux en désaccord croient plutôt que ces deux rôles font partie de l'opérationnel et que le stratégique devrait principalement s'occuper de la coordination et la définition des objectifs.

Pour conclure, on constate aussi que ce qui semble causer désaccord est la portée de l'instance stratégique dans ses différents rôles. Les participant.e.s ont aussi soulevé différentes autres tâches qui pourraient être assumées par l'instance stratégique telle que la création d'une liste des différents programmes et les financements disponibles, la sensibilisation ainsi que la responsabilité d'assurer la fluidité des communications entre l'instance stratégique et opérationnelle.

Rôles d'une instance opérationnelle

Premièrement, il y a un consensus parmi les participant.e.s selon lequel le niveau opérationnel devrait s'occuper de **la création d'un plan de gestion de déplacements**. Selon eux, c'est en collaboration avec le Centre de gestion des déplacements (CGD) et les MRC que l'instance pourra analyser les réalités du terrain et créer un plan de gestion des déplacements adéquat.

Deuxièmement, les participant.e.s s'entendent sur le fait que le niveau opérationnel devrait s'occuper de l'**analyse des besoins de mobilité**, mais ils amènent quelques spécifications. Selon eux, il faut faire attention aux dédoublements de mission entre l'instance stratégique, qui s'occuperait de la planification stratégique, et l'instance opérationnelle, mais aussi des organismes externes à ces instances. Ils croient donc important de collaborer avec les acteurs et actrices déjà existant.e.s et peut-être même veiller sur les différents organismes régionaux.

Les participant.e.s ont également une convergence d'opinion quant au rôle de **promotion des services** du niveau opérationnel. Selon eux, il est important que la promotion soit inclusive et accessible. Certains avancent toutefois que la promotion peut également se situer aux deux niveaux : la stratégie de communication au niveau stratégique, et la mise en œuvre de la campagne par le niveau opérationnel.

Les acteurs et actrices s'entendent sur le fait que le rôle de **mobilisation des usagers** se situe au niveau opérationnel. Selon eux, la mobilisation doit concerner les usagers, mais aussi les non-usagers pour s'adapter aux différents publics. Certains croient également que la mobilisation doit se faire aux deux niveaux, de façon concertée.

Il y a un accord entre les acteurs et actrices concernant le rôle **d'information et de sensibilisation** assumé par le niveau opérationnel.

Cependant, certains ajoutent que ce rôle peut aussi être effectué à deux niveaux et qu'il faut éviter les dédoublements des actions des organismes externes.

De plus, les avis sont partagés quant au rôle de **développement d'une offre adaptée et cohérente**. Ceux en accord avec ce rôle, croient que l'opérationnel doit travailler avec le stratégique, de même qu'avec le secteur privé pour parvenir à développer une offre de service enviable. Ceux en désaccord avec ce rôle trouvent que le terme "développement" n'est pas approprié dans le contexte actuel, et qu'il faudrait d'abord "optimiser" ce qui existe déjà.

Atelier 3 – Analyse de scénarios d'instance régionale de mobilité envisageable

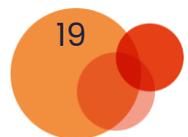
Les participant.e.s ont été invité.e.s à analyser individuellement, puis en groupe, différents scénarios au niveau stratégique et au niveau opérationnel, en soulevant les forces, les faiblesses, les éléments souhaitables et les éléments à éviter.

Scénarios d'instance du niveau stratégique

Le premier scénario du niveau stratégique proposait **une fusion des tables de concertation existantes (TIR-SHV, CAR Transport et mobilité durable, Comité Forum mobilité, Table régionale d'action climatique), rattachées à la CAR Transport et mobilité durable.** Les participant.e.s ont relevé plusieurs avantages à ce scénario tel que la mobilisation de ressources financières plus efficaces. Ils ont également relevé que la fusion de ces tables réduirait plusieurs facteurs, comme la dilution de l'information, la sur sollicitation et le dédoublement du travail. Cette option permettrait donc d'unir les forces des différents acteurs grâce à une structure déjà existante qu'il faudrait seulement peaufiner. D'un autre côté, un tel rassemblement d'instances traitant d'enjeux différents peut amener certaines problématiques. Les participant.e.s ont mentionné, entre autres, que certains objectifs plus transversaux (ex.: la santé des communautés) des différents comités peuvent être mis de côté s'ils ne sont pas dans la thématique de la mobilité durable. De plus, la concertation d'un trop grand nombre d'acteurs ajoute une certaine lourdeur puisqu'il peut être difficile d'obtenir l'unanimité lors de la prise de décisions, sans pouvoir d'influence. Les participant.e.s craignent également que les instances provinciales soient surreprésentées aux dépens des instances locales et régionales.

Le deuxième scénario du niveau stratégique présentait **une nouvelle table des partenaires sous forme d'un OBNL rattaché à la Conférence régionale des préfets**. Selon les participant.e.s, cette association offre une certaine légitimité politique et régionale à l'instance. Ils croient aussi que la structure déjà existante de l'OBNL permettra de gérer facilement le financement et les ressources humaines. La CRP viendrait ainsi en support à l'OBNL dont la mission serait de connaître et répondre aux enjeux et réalités régionales en matière de mobilité. Par manque de considération de la société civile, les participant.e.s craignent qu'une trop grande présence politique et économique nuise à la crédibilité de l'OBNL, puisqu'il y aurait un manque de représentativité autour de la table.

Le troisième scénario du niveau stratégique énonçait la possibilité **d'un collectif d'acteurs de la mobilité, sous forme de table des partenaires informelle avec un fiduciaire**. Les participant.e.s ont soulevé différents avantages à ce scénario tel que la possibilité de financement et de gestion de celui-ci, l'inclusivité des parties prenantes, la flexibilité dans les actions et l'expertise variée parmi les acteurs et actrices. Toutefois, ils appréhendent que cette structure n'ait pas de leadership et qu'elle soit trop diluée à cause d'un manque de vision commune et globale. Les participant.e.s craignent également que le fiduciaire influence les actions du collectif, selon son propre agenda.



Le dernier scénario du niveau stratégique proposait la constitution d'un **organisme paramunicipal sous la forme d'une régie intermunicipale**. Les acteurs et actrices ont ciblé plusieurs avantages à ce scénario tel que le fait que ce modèle soit déjà existant et fonctionnel, ce qui permet donc d'avoir une vision globale du projet. Celui-ci donne également la voix aux municipalités ce qui permet une meilleure cohésion régionale et donc un meilleur accès aux ressources financières et humaines. Les participant.e.s ont toutefois soulevé différents inconvénients à ce scénario tel que la lourdeur et le manque de flexibilité du projet, la concentration des pouvoirs sur les maires et les préfets ainsi que le renforcement des corporatismes municipaux.

Scénarios d'instance du niveau opérationnel

Le premier scénario du niveau opérationnel proposait **le maintien du CADUS comme Centre de gestion des déplacements, avec une nouvelle portée régionale, un nouveau conseil d'administration et un nouveau nom**. Selon les acteurs et actrices, la préexistence de cette structure est un avantage puisqu'elle offre une certaine crédibilité au projet et qu'elle conserve l'expertise antérieure. Ils croient également que l'adaptation régionale de cette structure permettra une bonne accessibilité au financement par son caractère non militant et apolitique. Toutefois, les participant.e.s pensent que le CADUS est désuet

puisque celui-ci a été victime d'une très grande démobilisation. Celle-ci a majoritairement été causée par une limitation de leurs activités dans les dernières années par manque de personnel. Cela a donc eu un impact important sur la reconnaissance de ce projet par les citoyens de la région.

Le second scénario du niveau opérationnel offrait la **création d'un nouveau Centre de gestion des déplacements régional, sous forme d'OBNL**. Les acteurs et actrices croient que ce scénario est avantageux puisqu'il permet de faire l'inventaire des instances existantes et évite le dédoublement de travail. Selon eux, le modèle de l'OBNL ayant fait ses preuves dans le passé permet d'obtenir du financement facile et diversifié. Les participant.e.s croient aussi que la dépolitisation présentée dans ce scénario permet une neutralité dans les actions ainsi qu'une représentativité de chaque municipalité. Cependant, ils ont soulevé que, bien que le modèle existe déjà, la création d'un OBNL est régie par un cadre restrictif, ce qui peut ralentir le processus. Les participant.e.s ont également comme crainte que les grandes villes soient davantage favorisées aux dépens des petites municipalités, si l'OBNL se situe dans les grands centres urbains.

Le troisième scénario du niveau opérationnel présentait la **création d'un centre de gestion des déplacements rattaché à une MRC**. Les participant.e.s ont soulevé comme avantage que puisque les MRC

connaissent les enjeux de leur territoire, il est possible de développer une expertise de transport collectif et adapté. Ils trouvent également que l'accès au financement est favorisé grâce à ce scénario, puisque les villes pourront y participer, mais certains croient que ce projet coûtera trop cher aux municipalités. Les participant.e.s craignent également des difficultés de coordination entre les différentes municipalités puisque celles-ci ont des réalités différentes et qu'elles n'ont pas l'habitude de travailler ensemble.

Le dernier scénario du niveau opérationnel proposait **la création d'un groupe de travail rattaché à une régie intermunicipale**. D'après les acteurs et actrices, ce scénario est avantageux par son aspect démocratique et son pouvoir décisionnel. Ils croient également que l'instance gagne de la crédibilité par son expertise en mobilité durable, ce qui permet donc de trouver différents financements. Néanmoins, les participant.e.s pensent que la création d'une telle entité présente plusieurs obstacles tels que : les contraintes réglementaires paramunicipales, les difficultés administratives liées à l'implantation et l'embauche de ressources humaines en situation de pénurie de main-d'œuvre. Ils se questionnent également sur la représentativité de ce scénario puisqu'il existe une grande divergence de besoins entre les différents milieux.

Synthèse des éléments souhaités et à éviter dans les scénarios d'instance

Les scénarios ne représentaient pas des solutions définitives et distinctes, mais servaient de prétextes à l'échange sur les avantages et inconvénients des différentes options. Il est possible, à partir de l'ensemble des résultats des discussions, de soulever différents éléments qui sont généralement souhaités par les participants, et d'autres qui sont généralement à éviter, qui soulèvent des inquiétudes. Le tableau suivant présente ces éléments qui sont issus des discussions des 10 tables sur l'ensemble des 8 scénarios.

Éléments souhaités
Capacité de mobilisation des ressources financières et humaines
Ressources embauchées pour la coordination
Circulation fluide et efficace de l'information
Réel esprit de collaboration
Capacité d'action et de décision
Flexibilité et agilité dans l'action
Crédibilité, légitimité et leadership de l'instance
Implication inclusive des acteurs, dont la société civile et les municipalités
Présence d'une expertise et capacité de mobilisation des connaissances du territoire
Considération des instances existantes
Couverture régionale incluant la ruralité

Éléments à éviter

Manque de représentativité de certains acteurs
Dédoublage des missions et actions
Surconcertation et sursollicitation des acteurs
Déséquilibre des pouvoirs et récupération politique
Lourdeur administrative
Coûts de fonctionnement élevés
Iniquités territoriales (urbain vs rural)

Atelier 4 - Représentation des acteurs

Lors du dernier atelier, les participants étaient appelés à réfléchir à l'implication de différents acteurs et actrices au sein des instances ou en périphérie de celles-ci. Les participant.e.s devaient donc déterminer le degré d'implication des acteurs et actrices siégeant à la table, mais aussi déterminer les actions à entreprendre envers les acteurs périphériques. Les participant.e.s avaient la possibilité de placer les acteurs dans différentes catégories, s'il y avait conflit d'intérêts.

Acteurs et actrices impliqués.es dans une instance au niveau stratégique

Acteurs et actrices :	Indispensable	Important	Souhaitable	Informers	Mobiliser	Non
Préfets et préfètes	2/2	0/2	0/2	0/2	0/2	0/2
MRC - Municipalité régionale de comté	4/6	1/6	0/6	0/6	1/6	0/6
Grandes villes	4/5	1/5	0/5	0/5	0/5	0/5
Ministère des Transports et de la mobilité durable - MTMD	2/7	2/7	0/7	1/7	2/7	0/7
Communautés Illoes	1/1	0/1	0/1	0/1	0/1	0/1
Institutions d'enseignement supérieur	3/6	2/6	0/6	0/6	1/6	0/6
Organismes générateurs de déplacements	0/7	3/7	2/7	0/7	2/7	0/7
Acteurs environnementaux	3/7	1/7	0/7	1/7	1/7	1/7
Santé publique	1/5	4/5	0/5	0/5	0/5	0/5
Ministère des Affaires municipales et de l'habitation - MAMH	0/7	4/7	1/7	1/7	1/7	0/7
Acteurs communautaires	2/6	2/6	0/6	1/6	1/6	0/6
Sociétés de transport public	3/6	1/6	1/6	0/6	1/6	0/6
Centre de services scolaires	2/7	1/7	2/7	0/7	2/7	0/7

Milieu de la recherche	0/5	0/5	1/5	0/5	4/5	0/5
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	0/7	0/7	2/7	1/7	2/7	2/7
Ministère de l'économie et de l'innovation - MEI	0/1	0/1	1/1	0/1	0/1	0/1
Association du transport adapté	0/1	0/1	1/1	0/1	0/1	0/1
Usagers et usagères	1/5	0/5	0/5	1/5	2/5	1/5
Milieu du tourisme	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Élu.e.s municipaux	3/5	0/5	0/5	0/5	2/5	0/5
Société d'assurance automobile du Québec - SAAQ	0/4	0/4	0/4	0/4	1/4	3/4
Municipalités rurales	1/5	2/5	1/5	1/5	0/5	0/5
Société de transport privé	1/5	0/5	0/5	0/5	4/5	0/5
Transport ferroviaire	0/4	0/4	0/4	0/4	2/4	2/4
Transport par bateau	0/2	0/2	0/2	0/2	1/2	1/2
Chambres de commerce	0/1	0/1	0/1	1/1	0/1	0/1
Sociétés de développement économique	0/2	1/2	0/2	1/2	0/2	0/2
Acteur opérationnel qui fait le lien	1/1	0/1	0/1	0/1	0/1	0/1
Organismes qui font de la sollicitation à l'international	0/1	0/1	0/1	1/1	0/1	0/1

Instances de mobilité durable des autres régions	0/1	0/1	0/1	1/1	0/1	0/1
Organismes d'accueil	0/1	0/1	0/1	1/1	0/1	0/1
Représentant Véloroute des bleuets et autres véloroutes	0/1	1/1	0/1	0/1	0/1	0/1

Acteurs et actrices impliqués.e.s au niveau opérationnel

Acteurs et actrices :	Indispensable	Important	Souhaitable	Informers	Mobiliser	Non
MRC - Municipalité régionale de comté	5/7	0/7	0/7	2/7	0/7	0/7
Grandes villes	3/5	0/5	0/5	2/5	0/5	0/5
Ministère des Transports et de la mobilité durable - MTMD	2/6	0/6	0/6	3/6	1/6	0/6
Institutions d'enseignement supérieur	1/8	5/8	0/8	1/8	1/8	0/8
Organismes générateurs de déplacements	2/7	2/7	0/7	0/7	3/7	0/7
Acteurs environnementaux	1/7	2/7	0/7	1/7	2/7	1/7
Santé publique	2/5	1/5	0/5	1/5	0/5	1/5

Ministère des Affaires municipales et de l'habitation - MAMH	1/6	0/6	1/6	2/6	1/6	1/6
Acteurs communautaires	2/8	2/8	0/8	1/8	2/8	1/8
Sociétés de transport public	5/5	0/5	0/5	0/5	0/5	0/5
Centre de services scolaires	4/5	1/5	0/5	0/5	0/5	0/5
Milieu de la recherche	0/6	1/6	1/6	1/6	3/6	0/6
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	1/5	0/5	0/5	2/5	0/5	2/5
Usagers et usagères	0/11	2/11	1/11	3/11	5/11	0/11
Élu.e.s municipaux	2/4	0/4	0/4	1/4	1/4	0/4
Société d'assurance automobile du Québec - SAAQ	0/5	0/5	1/5	2/5	2/5	0/5
Municipalités rurales	2/5	0/5	0/5	2/5	1/5	0/5
Société de transport privé	3/5	1/5	1/5	0/5	0/5	0/5
Transport ferroviaire (CN et autre)	0/1	0/1	0/1	1/1	0/1	0/1
Transport aérien	0/1	0/1	0/1	1/1	0/1	0/1
Industrie du tourisme	0/1	0/1	0/1	0/1	1/1	0/1
Citoyen.ne.s	0/1	0/1	0/1	1/1	0/1	0/1

Conclusion

Cette journée du 3 mai 2023, en présence d'acteurs et d'actrices directement interpellé.e.s par les enjeux de mobilité au Saguenay-Lac-Saint-Jean, fut sans conteste forte de propositions. La synthèse que vous venez de lire ne peut évidemment témoigner de l'ensemble des subtilités de pensée de chaque individu. Aussi, nous vous invitons à consulter le Répertoire des annexes, à [cet hyperlien](#), si vous désirez pleinement prendre connaissance des réflexions émises durant les ateliers.

L'équipe de rédaction espère que ce travail collectif permettra à la communauté régionale de trouver des pistes d'action innovantes et inclusives pour couvrir la totalité de son territoire et ne laisser personne de côté dans l'élaboration de solutions. Les rencontres de concertation du Forum mobilité continueront dans les prochains mois, enrichies par les propos recueillis et pris en considération, depuis ses débuts en mai 2022.

Au rythme des discussions et de la mobilisation, il y a fort à parier que ce mouvement s'accélérera. Embarquez-vous dans le train, pour poursuivre l'aventure ?



CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

Climat de
changement

Le Saguenay-Lac-Saint-Jean en action >>



EN MOUVEMENT

SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

Table intersectorielle régionale
des saines habitudes de vie

Ce projet a été réalisé avec l'appui financier
du gouvernement du Canada.

This project was undertaken with the financial support
of the Government of Canada.

