

On gère de près

Rapport final

Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie

Sommaire et rapport final de l'étude

N/Réf: 51778-301

Présenté à

Conférence régionale des élus de la Mauricie







ÉQUIPE DE RÉALISATION

Yves Gaillardetz, B. Sc. Urb.

Chargé de projet

Marc Lusignan, B. Sc. Urb.

Analyste principal

Nathalie Schaillée, M. Bio-ing.

Analyste en transport

Joëlle Rompré, Urb.

Analyste en transport

Daniel Dupuis, B. Sc. Math

Analyste senior en transport

Ana Abecia, M. Sc. Écon.

Analyste en transport

Philippe Mytofir

Graphiste

Mireille Brouillard

Assistante administrative

Approuvé pa	ır :

Marc Lusignan, B. Sc. Urb.

VERSION N ^o	DATE	COMMENTAIRES
1	2 septembre 2009	Rapport final
2	16 septembre 2009	Rapport final

Ce document est une réalisation des Consultants Roche-Deluc, filiale de Roche Ltée, Groupe-Conseil









COMITÉ DE SUIVI DE L'ÉTUDE SUPERVISÉE PAR LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LA MAURICIE

Myrabelle Chicoine

Agente de développement, CRÉ Mauricie

Lionel Arseneault

Agent de développement, CLD Des Chenaux

Valérie Bellerose

Directrice, Transports collectifs de la MRC de Maskinongé

Monique Boulanger

Responsable ministérielle Mauricie – Centre-du-Québec, Ministère des Transports du Québec

Réjean Carle

Maire de Saint-Ursule, MRC de Maskinongé

Manon Filion

Agente de programme au Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

Richard Lampron

Directeur du service du transport, Commission scolaire Chemin-du-Roy

Steve Leblanc

Directeur du Regroupement des organismes de promotion pour les personnes handicapées de la Mauricie

Nathalie Lefebyre

Organisatrice communautaire, Centre de Santé et de Services sociaux de l'Énergie

Gilles Marchand

Conseiller, Ville de Shawinigan

Marie-Denise Prud'Homme

Coordonnatrice du Consortium en développement social de la Mauricie

Gisèle Renaud

Directrice, Corporation de transport adapté et collectif de Mékinac





AVANT-PROPOS

Le présent document constitue le rapport final de l'étude d'Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie. Cette étude a été entreprise par le Comité régional en transport collectif et la Conférence régionale des élus (CRÉ) de la Mauricie au cours de l'année 2009 et fait suite à plusieurs démarches en matière de transport collectif dans la région.

En effet, en avril 2008, le Comité régional en transport collectif de la Mauricie entreprenait une démarche auprès du Ministère des Transports du Québec (MTQ) afin de déposer un projet relié à la Politique québécoise sur le transport collectif intitulée *Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*. Cette politique comporte plusieurs programmes d'aide financière, dont la bonification du *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural*. Ainsi, l'un des objectifs de cette bonification est de favoriser la conclusion d'ententes avec les CRÉ pour expérimenter, à l'échelle de leur territoire, des projets d'optimisation et d'intégration des services de transport collectif. Dans ce sens, le projet souhaité par le Comité régional en transport collectif et déposé par la CRÉ de la Mauricie avait pour but de réaliser la présente étude. Tous les territoires de la région ont été partie prenante de cette démarche, tout d'abord en appuyant l'étude pour ensuite déléguer un élu au Comité régional en transport collectif.

Le présent rapport final contient l'ensemble des résultats de l'étude sur le transport collectif interterritorial en Mauricie, soit :

- un sommaire portant sur l'intégralité de l'étude;
- les quatre (4) rapports finaux des quatre (4) volets constitutifs de l'étude :
 - o volet 1 Portrait détaillé du transport collectif en Mauricie (11 mai 2009);
 - o volet 2 Évaluation des besoins en transport interterritorial (12 mai 2009);
 - volet 3 Identification et évaluation des critères de développement (22 mai 2009);
 - volet 4 Plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie (16 septembre 2009).





à l'égard des axes interterritoriaux en transport

collectif régional en Mauricie



SOMMAIRE DE L'ÉTUDE

L'étude d'Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie, initiée par le Comité régional en transport collectif et la Conférence régionale des élus (CRÉ) de la Mauricie, vise à évaluer les besoins et proposer des solutions sous forme de nouveaux services en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie, c'est-à-dire entre les six (6) territoires de la région, soit : les MRC des Chenaux, de Mékinac et de Maskinongé, les villes de Shawinigan et Trois-Rivières et l'agglomération de La Tuque.

Le transport collectif dont on fait état dans cette étude est le transport collectif de personnes, lequel exclut le transport adapté spécialisé. Toutefois, il existe une certaine intégration entre différents systèmes de transport puisque le transport collectif en milieu rural utilise les places disponibles dans les services de transport adapté et scolaire. Par ailleurs, les axes et services de transport collectif étudiés ici devront répondre à des critères d'accessibilité universelle.

L'objectif de la présente étude est le suivant : élaborer une planification régionale du transport collectif interterritorial en Mauricie. Cet objectif a été atteint, allant jusqu'à l'élaboration d'un plan de mise en œuvre sur cinq (5) ans du plan de desserte interterritoriale en transport collectif de la Mauricie. L'étude s'est réalisée avec l'étroite collaboration des élus et intervenants en transport collectif (dont corporations de transport et représentants de clientèles potentielles), à travers le Comité de suivi de l'étude, le Comité régional de transport collectif, la CRÉ de la Mauricie ainsi qu'une enquête territoriale (volet 2). L'étude s'est également inspirée d'expériences existantes en la matière au Québec (Charlevoix, Laurentides, Bas-Saint-Laurent notamment), s'intéressant à la fois au type de services de transport collectif interterritorial et au type de partenariats existants pour la mise en œuvre et l'opération des services.

L'étude est structurée en quatre (4) volets, dont les objectifs et principaux résultats sont présentés ici.





1.1 Volet 1 – Portrait détaillé du transport collectif en Mauricie (2008-2009)

Ce premier volet de l'étude dresse les grandes caractéristiques sociodémographiques du territoire mauricien, de l'offre et de la demande en transport collectif dans la région, des sources de financement disponibles du transport collectif et finalement aborde la question des effets socioéconomiques attendus après la mise en place d'un système de transport collectif en milieu rural.

Le territoire mauricien a une population constituée d'un grand nombre de familles avec enfants. Le taux de chômage y est assez élevé, quoiqu'en baisse depuis quelques années (sans considérer la récession économique actuelle 2008-2009). Les revenus moyens et médians sont légèrement inférieurs aux valeurs correspondantes de l'ensemble du Québec. Le portrait géographique et les caractéristiques sociodémographiques du territoire permettent de constater des différences en la matière entre les grands pôles urbains de Trois-Rivières et Shawinigan et le reste de la région. En plus du phénomène de migration vers ces centres urbains (surtout Trois-Rivières), les tendances démographiques telles qu'analysées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) tendent à indiquer une diminution de la population dans le futur. Toutefois, les groupes de personnes les plus susceptibles d'avoir besoin d'un service de transport collectif (jeunes de moins de 24 ans ainsi que personnes âgées de plus de 64 ans) pourront représenter dans l'avenir des portions plus élevées de la population.

Il est important de considérer ces différentes réalités territoriales de la Mauricie lors de la mise en place de services de transport collectif interterritoriaux, puisque les enjeux de distance, de densité, de polarisation des services et de revenus disponibles de la population sont déterminants dans l'utilisation de ces services par la population.

L'offre actuelle en transport collectif en Mauricie se divise en grandes dessertes permettant de relier la Mauricie aux régions voisines (services de VIA Rail et d'Orléans Express) et en services locaux permettant de répondre aux besoins de déplacements intra-régionaux. Les grandes lignes interrégionales servent également à répondre à certains déplacements interterritoriaux en Mauricie mais la qualité du service est variable et leur coût souvent élevé. D'autre part, les services plus locaux relativement développés (ou en voie de l'être) de transport collectif au sein de chacune des six (6) entités territoriales



(Corporation de transports collectifs de Maskinongé, Corporation de transport adapté de Mékinac, Société de transport de Trois-Rivières, Régie municipale de transport en commun de Shawinigan, Autonobus La Tuque, Covoiturage des Chenaux) offrent, dans le cas de Maskinongé, de Mékinac et de La Tuque, déjà plusieurs dessertes de nature interterritoriale. Ces services locaux de transport collectif, en dehors de ceux de Trois-Rivières et de Shawinigan, sont principalement axés sur la mise en commun des ressources (transport scolaire, adapté, taxi collectif...) et sur un transport à la demande; en somme, une offre assez bien adaptée à une demande plutôt diffuse.

En dehors des services de transport collectif de Trois-Rivières et de Shawinigan, la clientèle actuelle du transport collectif en Mauricie est constituée majoritairement de femmes, l'âge des utilisateurs variant sensiblement d'un territoire à l'autre. Ces services sont bien utilisés mais l'on constate toutefois une inadéquation entre l'offre de transport collectif et la demande. Ce constat est exposé plus en détails dans le volet 2 de l'étude.

Le recensement des programmes d'aide et de financement permet d'apprécier leur diversité. En plus des différentes allocations prévues par Québec, l'on constate que quelques programmes fédéraux peuvent également être mis à profit.

Un chapitre du rapport volet 1 est également consacré à décrire une méthodologie propre à quantifier les impacts sociaux et économiques résultant de la mise en place d'un service de transport collectif en milieu rural, ainsi qu'une application au cas de la MRC de Mékinac, démontrant des bénéfices sociaux et économiques positifs créés par le service de transport collectif. Il existe toutefois encore peu d'exemples où ces effets ont fait l'objet d'une évaluation détaillée au Québec.

1.2 Volet 2 – Évaluation des besoins en transport interterritorial (2009)

Le volet 2 définit les besoins en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie, de façon qualitative (axes de transport collectif interterritorial désirés) et quantitative (achalandage potentiel d'un service futur de transport collectif interterritorial). Un argumentaire qualitatif est également élaboré sur les conséquences (négatives) qui







résulteraient à terme si l'absence d'un service de transport collectif interterritorial en Mauricie devait perdurer.

Afin d'identifier les besoins, de façon qualitative, en matière de transport collectif interterritorial, une enquête territoriale a été menée (novembre 2008) auprès des principaux intervenants en transport dans chacune des six (6) entités administratives de la Mauricie. Cette démarche participative a permis d'assurer la prise en compte des enjeux régionaux en transport collectif interterritorial en Mauricie. Les principaux constats issus de cette enquête sont les suivants :

- les besoins varient selon le groupe d'âge : 16-25 ans (formation et recherche de travail); 25-65 ans (formation ou réinsertion dans le marché du travail); 65 ans et plus (santé); personnes à mobilité réduite;
- les motifs prioritaires des déplacements sont, dans l'ordre : la santé, la formation (études), le travail, l'accès aux services et aux centres d'approvisionnement et finalement le loisir:
- des axes de transport collectif interterritorial ont été identifiés par les intervenants et ont été cartographiés;
- concernant les horaires, le service doit pouvoir répondre à une demande s'exprimant à la fois sur une base régulière et irrégulière;
- relativement à la tarification, l'on privilégie une intégration tarifaire à l'échelle régionale;
- les services de transport collectif devraient répondre à des critères d'accessibilité universelle;
- la mise en place d'une organisation souple du transport collectif est souhaitée, privilégiant l'établissement de partenariats entre instances régionales, au lieu de la mise en place d'une instance centralisée régionale indépendante.

Un constat général est fait concernant l'inadéquation entre l'offre actuelle disponible en transport collectif interterritorial en Mauricie et la demande des résidents. Cette inadéquation concerne par exemple l'absence de desserte entre deux municipalités ou le fait qu'un service offert actuellement est inadéquat (trop cher, pas assez fréquent, non accessible, ...).





Une évaluation quantitative de la demande actuelle et future en transport collectif interterritorial en Mauricie a ensuite été réalisée, basée sur les statistiques disponibles :

- le nombre de déplacements effectués en 2008 a été estimé à 15 554, soit en moyenne 62 par jour de semaine (toutes directions confondues). Les destinations les plus importantes sont, dans l'ordre : Trois-Rivières, Shawinigan, La Tuque, les MRC Mékinac, Des Chenaux et finalement Maskinongé;
- deux (2) estimés ont été produits concernant le nombre de déplacements attendus en 2018 (selon des hypothèses « faible » et « forte »): le nombre total de déplacements qui seraient effectués par transport collectif interterritorial varierait de 14 740 à 44 314.

Finalement, ce volet 2 contient un court chapitre sur les **conséquences de** l'absence d'un service de transport collectif en Mauricie, qui sont des conséquences négatives d'ordre :

- social: problèmes d'accès aux services sociaux et de santé, affaiblissement de l'intégration communautaire et de la participation sociale, perte d'emploi et d'étudiants, isolement social des personnes les plus démunies;
- économique : dépeuplement des zones rurales, bassins de main-d'œuvre et de clientèles qui se réduisent, baisse du nombre d'entreprises et de commerces qui s'installent;
- environnemental: puisque l'absence de transports collectifs résulte en une utilisation soutenue, voire augmentée, de l'automobile, il y a, comparativement entre les deux situations (sans ou avec un service de transport collectif), une détérioration de la qualité de l'air (émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques), des nuisances sonores accrues, de la consommation d'espace accrue par les infrastructures routières nécessaires et, plus largement, une dépendance grandissante aux énergies fossiles (pétrole).





1.3 Volet 3 – Identification et évaluation des critères de développement (2009)

Le volet 3 a pour but :

- de définir des dessertes en transport collectif interterritorial pour le territoire mauricien;
- d'inventorier les possibilités de partenariats pour assurer la mise en œuvre et la gestion de ces dessertes; et
- d'évaluer l'utilité pour la collectivité de ces dessertes (après sélection de critères de développement et confection d'une grille d'analyse multicritères).

Précisons que les Comités de suivi de l'étude et régional de transport collectif de la Mauricie ont été étroitement associés à toutes ces étapes. À nouveau, une démarche participative a permis d'assurer la prise en compte des enjeux régionaux en transport collectif interterritorial en Mauricie.

Dix (10) dessertes en transport collectif interterritorial ont été identifiées et décrites sur la base des résultats du volet 2 de l'étude et de réflexions et travaux menés en collaboration avec les Comités de suivi de l'étude et régional de transport collectif. Une carte représentant ces dessertes est présentée à la fin du présent sommaire. Notons qu'une étude réalisée en parallèle sous la direction de la MRC des Chenaux a permis d'identifier une desserte supplémentaire (Batiscan – Trois-Rivières) qui n'avait initialement pas été retenue par les intervenants, en attente de résultats de cette étude de la MRC des Chenaux. Par conséquent, cette onzième desserte n'a pas été évaluée dans le volet 3 mais est intégrée au plan de desserte interterritoriale en transport collectif dans le volet 4. Les dix (10) dessertes sont décrites en termes de : pôles desservis, direction(s), routes empruntées (trajet), clientèle ciblée, motifs principaux des déplacements à assurer, période de couverture du service, mode de transport collectif, distances et temps de parcours prévus, éléments indicatifs sur la possible tarification et achalandage potentiel annuel en 2008 (sur la base de la prévision de la demande réalisée au volet 2).

Afin de réaliser une évaluation multicritères des dessertes, des critères de développement (d'évaluation) ont été définis avec les Comités de suivi et régional de transport collectif. Ces critères représentent les enjeux régionaux en matière de transport



collectif selon les intervenants régionaux en la matière. Ils permettent donc par la suite d'évaluer en quoi chacune des dessertes est à même de rencontrer ces enjeux régionaux en transport collectif. De même, un exercice de pondération de ces critères a été fait au sein de ces comités et la pondération retenue reflète le système de valeurs de chacun. La pondération finale appliquée aux critères dans l'évaluation subséquente faite dans l'étude est construite avec les moyennes des poids par critère, selon chaque intervenant.

Les résultats de l'évaluation multicritères montrent que les trois (3) dessertes nord-sud en provenance de La Tuque et Shawinigan et qui aboutissent à Trois-Rivières sont les plus performantes, donc répondent le mieux aux enjeux régionaux en transport collectif interterritorial. Ensuite, ce sont les dessertes qui relient les MRC de Maskinongé, Mékinac et des Chenaux à cet axe, qui se classent le mieux. À contrario, les deux (2) dessertes les moins bien notées sont Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan et Saint-Boniface – Shawinigan. Notons que chacune des dix (10) dessertes évaluées présente une utilité d'un point de vue régional, selon cette évaluation multicritères.

Ce troisième volet a également permis d'explorer la question des **partenariats à** conclure entre organismes compétents pour la mise en place des dessertes en transport collectif interterritorial. Quatre (4) types de partenariats possibles sont proposés :

- création d'un organisme de transport régional centralisant la gestion et l'opération de l'offre en transport collectif interterritorial;
- partenariat avec Via Rail et / ou Orléans Express pour modifications éventuelles de leurs offres de services;
- entente(s) entre une corporation et un/des acteur(s) local(aux) (pôle(s) générateur(s) de déplacements);
- entente(s) entre plusieurs corporations et un/des acteur(s) local(aux) (pôle(s) générateur(s) de déplacements).

Ces types de partenariats peuvent être mis en œuvre conjointement ou séparément, selon les dessertes concernées. La mise en œuvre d'un ou de plusieurs de ces partenariats pour





la mise en place d'une ou de plusieurs dessertes est définie lors de la construction des deux (2) scénarios régionaux d'offre en transport collectif, c'est-à-dire au volet 4 de l'étude.

1.4 Volet 4 – Plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie (2009)

L'ensemble des travaux des volets précédents mène à la dernière étape de l'étude qui est la définition et le choix d'un plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie, accompagné de son plan de mise en œuvre temporel, organisationnel (étapes) et budgétaire. Pour ce faire, le volet 4 :

- construit deux (2) scénarios régionaux de transport collectif interterritorial en Mauricie, sur base des résultats de l'analyse multicritères des dix (10) dessertes de transport collectif interterritorial (volet 3);
- évalue de façon multicritères ces deux (2) scénarios selon les mêmes critères de développement que ceux du volet 3;
- présente ces scénarios ainsi que leur évaluation auprès des Comités de suivi de l'étude et régional en transport collectif, dans le but de réaliser un choix parmi ces deux (2) scénarios;
- et finalement, élabore un plan de mise en œuvre du scénario retenu, en termes temporel, organisationnel (incluant le volet partenariats) et financier.

Au cours d'un atelier de travail (5 juin 2009), une première évaluation budgétaire des coûts de mise en place des dix (10) dessertes considérées a été présentée, assortie d'une proposition de **deux (2) scénarios et de leur évaluation multicritères**, l'un privilégiant la mise en place de toutes les dessertes, l'autre de celles jugées les plus performantes au terme du volet 3.

Après discussion, les Comités de suivi et régional en transport collectif de la Mauricie ont opté pour le scénario 1 constitué des dix (10) dessertes interterritoriales en transport collectif, définies au volet 3, auxquelles s'ajoute la desserte Batiscan – Trois-Rivières proposée par la MRC des Chenaux. Ce scénario de desserte en transport collectif interterritorial en Mauricie a également été entériné ensuite par le conseil d'administration de la CRÉ de la Mauricie. Ce scénario retenu (en fait les dix dessertes étudiées ici) est présenté sur une carte à la fin du présent sommaire.





Le **plan de mise en œuvre**, élaboré sur cinq (5) ans, du plan de desserte interterritoriale en transport collectif retenu, suggère :

- des étapes à réaliser de façon stratégique, c'est-à-dire à l'échelle régionale, par la CRÉ et le Comité régional en transport collectif de la Mauricie, incluant le prolongement du mandat de ce Comité afin de coordonner et suivre la mise en place des dessertes interterritoriales. Il est aussi suggéré de réaliser à cette échelle un plan de communication ainsi qu'une étude tarifaire, afin de regrouper et d'harmoniser les informations sur le transport collectif adressées aux usagers actuels et potentiels, ainsi que d'offrir une tarification intégrée et cohérente à l'échelle régionale;
- une mise en place graduelle des onze (11) dessertes¹, assurant une mise en place simultanée dans les six (6) territoires de la région, afin d'éviter un cloisonnement de l'un de ceux-ci;
- les étapes de réalisation propres à chaque type de desserte;
- une évaluation budgétaire détaillée des coûts nets d'exploitation reliés à l'opération de chaque desserte;
- un phasage temporel des étapes de réalisation du plan.

L'évaluation budgétaire des coûts et des revenus d'exploitation du plan de desserte retenu utilise des coûts unitaires, appliqués au kilométrage couvert pour chaque desserte. Les indices de coûts varient selon le type de desserte considérée et décrite aux volets précédents de l'étude : autocar, taxi collectif sur demande ou mise à profit des places disponibles dans le service de transport adapté. Les revenus d'exploitation sont basés sur l'achalandage prévu (évalué au volet 2) et sur des tarifs par voyage proposés au volet 4. Le coût net pour chaque desserte prend en compte les coûts et revenus d'exploitation. Il représente les financements à apporter pour exploiter le service (subventions gouvernementales, des MRC, municipales, de la CRÉ ou autre). Les dix (10) dessertes

¹ La desserte Batiscan – Trois-Rivières s'ajoute aux dix (10) dessertes retenues dans la présente étude et est incluse dans le phasage temporel du plan de desserte proposé ici.





(excluant Batiscan – Trois-Rivières, non évaluée en détails ici) pourraient être toutes opérationnelles à la fin de la quatrième année du début de la mise en œuvre du plan. Les coûts nets d'exploitation annuels seraient alors de 486 800\$, à financer. Les coûts reliés aux études préliminaires et à la mise en place de ce plan ne sont pas pris en compte dans le bilan financier réalisé ici.

Finalement, suite aux conclusions faites au volet 4, une série de **recommandations** sont faites pour la mise en œuvre du plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie : des recommandations d'ordre général, d'autres reliées à l'élaboration de partenariats pour la mise en place de chaque desserte et finalement d'autres pour la mise en place opérationnelle des dessertes.

Le Comité régional de transport collectif ainsi que la Conférence régionale des élus de la Maurice disposent ici d'une étude menant à la définition de dix (10) dessertes en transport collectif interterritorial et d'un plan qui en expose les étapes de mise en œuvre. La mise en place d'une première desserte ou série de dessertes pourrait constituer un exercice permettant de tester en vraie grandeur les éléments du plan de mise en œuvre.





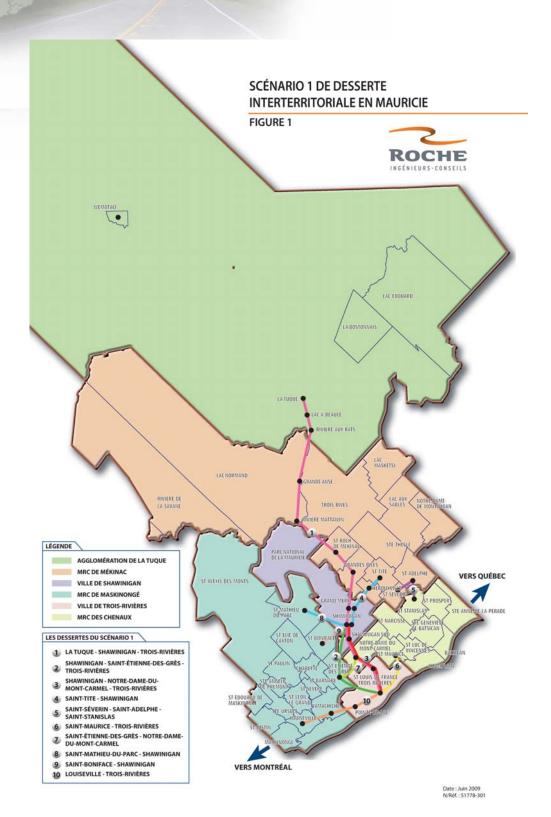






TABLE DES MATIÈRES

Rapport final Volet 1 – Portrait détaillé du transport collectif en Mauricie – 11 mai 2009

Rapport final Volet 2 – Évaluation des besoins en transport interterritorial – 12 mai 2009

Rapport final Volet 3 – Identification et évaluation des critères de développement – 21 mai 2009

Rapport final Volet 4 – Plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie – 16 septembre 2009



On gère de près

Rapport final

Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie

Volet 1 - Portrait détaillé du transport collectif en Mauricie

N/Réf: 51778-301

Présenté à

Conférence régionale des élus de la Mauricie

Rapport final

Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie

Volet 1 - Portrait détaillé du transport collectif en Mauricie

N/Réf: 51778-301

Présenté à

Conférence régionale des élus de la Mauricie



ÉQUIPE DE RÉALISATION

Yves Gaillardetz, B. Sc. Urb

Chargé de projet

Marc Lusignan, B. Sc. Urb

Analyste principal

Nathalie Schaillée, M. Bio-ing.

Analyste en transport

Joëlle Rompré, Urb.

Analyste en transport

Daniel Dupuis, B. Sc. Math

Analyste senior en transport

Ana Abecia, M. Sc. Écon.

Analyste en transport

Philippe Mytofir

Graphiste

Mireille Brouillard

Assistante administrative

Approuvé	par	

Marc Lusignan, B. Sc. Urb.

VERSION N ^o	DATE	COMMENTAIRES
0	6 janvier 2009	Rapport préliminaire
1	21 janvier 2009	Rapport préliminaire
2	2 avril 2009	Rapport préliminaire
3	28 avril 2009	Rapport final
4	11 mai 2009	Rapport final

Ce document est une réalisation des Consultants Roche-Deluc, filiale de Roche Ltée, Groupe-Conseil





SOMMAIRE

Le présent rapport fait état des résultats du premier volet de l'étude d'Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie. Cette étude, initiée par la Table régionale en transport collectif de la Mauricie, vise à évaluer les besoins et proposer des solutions sous forme de nouveaux services en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie, c'est-à-dire entre les six territoires de la région, soit les MRC des Chenaux, de Mékinac et de Maskinongé, les villes de Shawinigan et Trois-Rivières et l'agglomération de La Tuque.

Le transport collectif dont on fait état dans cette étude est le transport collectif de personnes, lequel exclut le transport adapté spécialisé. Toutefois, il existe une certaine intégration entre différents systèmes de transport puisque le transport collectif en milieu rural utilise les places disponibles dans les services de transport adapté et scolaire. Par ailleurs, les axes et services de transport collectif étudiés ici devront répondre à des critères d'accessibilité universelle.

Ce premier volet de l'étude permettait de faire état des grandes caractéristiques du territoire et de la demande et d'aborder la question des effets socioéconomiques propres au transport collectif en milieu rural.

Le portrait de la géographie et des caractéristiques sociodémographiques du territoire a permis de constater une grande diversité dans l'occupation du territoire, des grands pôles urbains de Trois-Rivières et Shawinigan, aux basses terres du Saint-Laurent des MRC de Maskinongé et de des Chenaux, la moyenne (MRC Mékinac) et la haute Mauricie (La Tuque).

La population mauricienne se caractérise par une présence d'un grand nombre de familles avec enfants. Le taux de chômage y est assez élevé, quoiqu'en baisse depuis quelques années (sans considérer la récession économique actuelle 2008-2009). Les revenus moyens et médians sont légèrement inférieurs aux valeurs correspondantes de l'ensemble du Québec. En plus du phénomène de migration vers les centres urbains (surtout Trois-Rivières), les tendances démographiques telles qu'analysées par l'ISQ tendent à indiquer une diminution de la population dans le futur. Toutefois, les groupes de personnes les plus susceptibles d'avoir besoin d'un service de transport collectif (jeunes de moins de 24 ans ainsi que personnes âgées de plus de 64 ans) pourront représenter dans l'avenir des portions plus élevées de la population.

Ces différentes réalités territoriales de la Mauricie influent la mise en place de services de transport collectif interterritoriaux, puisque les enjeux de distance, de densité, de polarisation des services, de revenus disponibles de la population, influenceront les stratégies de transport collectif à mettre de l'avant.



L'organisation des services actuels de transport collectif permet d'identifier d'une part les grandes dessertes permettant de relier la Mauricie aux régions voisines (services de VIA Rail et d'Orléans Express). Ces grandes lignes peuvent bénéficier à certains déplacements interterritoriaux en Mauricie mais la qualité du service est variable et leur coût souvent élevé. D'autre part, nos recherches ont permis d'apprécier le niveau d'organisation au sein de chacune des six entités territoriales avec des services relativement développés (ou en voie de l'être) et, dans le cas de Maskinongé, de Mékinac et La Tuque, offrant déjà plusieurs dessertes de nature interterritoriale. En dehors des centres urbains de Trois-Rivières et de Shawinigan, l'on parle d'une offre de services diversifiée, axée sur la mise en commun des ressources (transport scolaire, adapté, taxi collectif...) et sur un transport à la demande; en somme, une offre assez bien adaptée à une demande plutôt diffuse. En dehors des grands centres urbains, l'on constate que la clientèle est constituée majoritairement de femmes, l'âge des utilisateurs variant sensiblement d'un territoire à l'autre.

Le recensement des programmes d'aide et de financement permet d'apprécier leur diversité. En plus des différentes allocations prévues par Québec, l'on constate que quelques programmes fédéraux peuvent également être mis à profit.

Un chapitre du présent rapport est également consacré à décrire une méthodologie propre à quantifier les impacts sociaux et économiques résultant de la mise en place d'un service de transport collectif en milieu rural, ainsi qu'une application au cas de la MRC de Mékinac, démontrant des bénéfices sociaux et économiques positifs créés par le service de transport collectif. Sur ce point, l'on constate toutefois qu'il existe encore peu d'exemples où ces effets ont fait l'objet d'une évaluation fouillée.

Le prochain rapport de l'étude sera consacré à l'identification détaillée des besoins en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie. Suivra la définition des futures dessertes possibles en transport collectif interterritorial, ainsi qu'une méthode d'évaluation de celles-ci. Enfin, des scénarios de dessertes seront proposés dans le quatrième et dernier volet de l'étude et ils seront à leur tour évalués.



TABLE DES MATIÈRES

Inti	oduc	tion	1	
Ра	rtie I	- Analyse de la situation existante en transport collectif en Mauricie	5	
1.	Portraits géographique et démographique			
	1.1	Portrait géographique	6	
	1.2	Portrait socio-démographique	21	
2.	Port	rait du transport collectif	30	
	2.1	Les services et circuits actuels	30	
	2.2	Les déplacements actuels	59	
	2.3	Les sources de financement disponibles	65	
	2.4	La législation en vigueur	71	
Ра	rtie II	- Analyse des données d'impact socio-économique du transport collectif	73	
3.	Ana	lyse des données d'impact socio-économique	74	
	3.1	Préalables méthodologiques	74	
	3.2	Revue documentaire	76	
	3.3	Indicateurs socio-économiques et application	79	
Ра	rtie II	I - Conclusions et prochaines étapes	87	
4.	Con	clusions	88	
5.	Prochaines étapes			
So	urce	s d'information	90	
	Bibli	ographie	90	
	Site	s internet	91	
ΑN	NEX	E 1 : Horaires des services de VIA RAIL et d'Orléans Express en Mauricie – 2008	93	
ΑN	NEX	E 2 : Fiches descriptives des services offerts dans les MRC et villes	101	
ΑN	NEX	E 3 : Détails des calculs des indicateurs socio-économiques	115	



LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Réalités géographiques de la Mauricie	20
Tableau 2 - Variation de la population par entité administrative, Mauricie, 2001-2007	21
Tableau 3 - Perspectives démographiques par entité administrative, Mauricie, 2007-2026	22
Tableau 4 - Répartition de la population selon l'âge par entité administrative, Mauricie, 2007	22
Tableau 5 - Données sur la composition des familles par entité administrative, Mauricie, 2007	25
Tableau 6 - Revenu personnel disponible par habitant par entité administrative, Mauricie, 2007 (\$ CAN	N)27
Tableau 7 - Revenu médian après impôt des familles, selon le type de famille, Mauricie, 2006 (\$CAN)	28
Tableau 8 - Modes de transport utilisés pour se rendre au travail pour les villes de Shawinigan et Trois Rivières et pour l'agglomération de La Tuque, 2006	
Tableau 9 - Principaux arrêts desservis par le service de Via Rail en Mauricie, par ligne	35
Tableau 10 - Principaux arrêts desservis par le service d'Orléans Express en Mauricie, par ligne	37
Tableau 11 - Portrait des services en transport collectif, adapté, scolaire et partenariats existants pour six entités administratives de la Mauricie, 2008, Roche-Deluc	
Tableau 12 - Indicateurs socio-économiques	79
Tableau 13 - Évaluation des impacts socio-économiques pour la MRC de Mékinac	84

Rapport final 28 Avril 2009



LISTE DES FIGURES

Figure 1: La Mauricie	7
Figure 2 La MRC des Chenaux, ses municipalités et ses principales routes	9
Figure 3 - La MRC de Maskinongé, ses municipalités et ses principales routes	11
Figure 4 - La MRC de Mékinac, ses municipalités et ses principales routes	13
Figure 5- L'Agglomération de La Tuque, ses municipalités et ses principales routes	15
Figure 6- La Ville de Shawinigan, ses secteurs et ses principales routes	17
Figure 7 - La Ville de Trois-Rivières, ses secteurs et ses principales routes	19
Figure 8 – Liens interterritoriaux existants en transport collectif en Mauricie (2008)	33



LISTE DES ABRÉVIATIONS

AOT : Autorité organisatrice de transport en commun

CAB: Centre d'action bénévole

CAAF: Contrat d'approvisionnement de d'aménagement forestier

CDC: Corporation de développement communautaire

CHRM: Centre hospitalier régional de la Mauricie

CHRTR: Centre hospitalier régional de Trois-Rivières

CJE: Carrefour jeunesse emploi

CLD : Centre local de développement

CLE: Centre local d'emploi

CLS: Conseil du loisir scientifique

CRÉ: Conférence régionale des élus

CSSS: Centre de santé et des services sociaux

CTAM: Corporation transport adapté Mékinac

CTCM : Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé

GES: Gaz à effet de serre

ISQ: Institut de la statistique du Québec

MAMROT : Ministère des affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire

MRC: Municipalité régionale de comté

MTQ : Ministère des transports du Québec

OPHQ : Office des personnes handicapées du Québec

RITCCM: Régie intermunicipale de transport en commun du Centre-de-la-Mauricie

RTCS: Régie municipale de transport en commun de Shawinigan

SACAIS: Secrétariat à l'action communautaire autonome et aux initiatives sociales

SADC : Société d'aide au développement des collectivités

STTR : Société de transport de Trois-Rivières

TNO: Territoires non organisés

UQTR: Université du Québec à Trois-Rivières

ZEC : Zone d'exploitation contrôlée



Rapport final 28 Avril 2009



INTRODUCTION

Le présent rapport fait état du Volet 1 de l'étude d'Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie. Cette étude, initiée par la Table régionale en transport collectif de la Mauricie, vise à évaluer les besoins et proposer des solutions (nouveaux services) en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie.

Cette démarche s'inscrit dans le *Programme d'aide* gouvernementale au transport collectif régional (2007-2011) – Volet 2 – La planification régionale du transport collectif, auquel sont admissibles les CRÉ.

Ce programme vise à promouvoir la mise en place de services de transport collectif entre les entités administratives faisant partie d'une région, en plus des services de transport collectifs présents au sein des MRC, en milieu rural. En Mauricie, les MRC des Chenaux, Maskinongé et Mékinac ainsi que les villes de Shawinigan, Trois-Rivières et l'agglomération de La Tuque disposent ou disposeront bientôt de tels services. La présente étude vise à stimuler la concertation régionale en matière de transport collectif puisque ce dernier est reconnu comme étant un levier de développement des territoires et comme nécessitant une collaboration entre les instances régionales et municipales.



Le transport interterritorial en Mauricie est le transport effectué entre deux ou plusieurs des six territoires de la région de la Mauricie : MRC des Chenaux, de Mékinac, de Maskinongé, Villes de Shawinigan, Trois-Rivières et agglomération de La Tuque.

Rapport final 28 Avril 2009

– 1 –



Le Volet 1 de l'étude dont ce rapport fait l'objet vise à répondre aux questions suivantes :

Quelles sont les caractéristiques géographiques et démographiques de la Mauricie ?

Quels services de transport collectif existent actuellement en Mauricie ?

Quel est le niveau d'utilisation de ces services de transport collectif ? Qui les utilise ?

Quelles sont les sources de financement possibles ainsi que les lois applicables en matière de transport collectif en milieu rural ?

Quels sont les impacts sociaux et économiques de la mise en place d'un service de transport collectif en milieu rural ? Comment les quantifier ? Par transport collectif est visé dans l'étude le transport collectif de personnes, excluant le transport adapté destiné aux personnes à mobilité réduite répondant aux critères d'admission politique de la d'admissibilité au transport adapté du Ministère des Transports du Québec (MTQ, 1998). Toutefois, puisque le transport collectif en milieu rural existe aussi grâce à l'utilisation de places disponibles dans les services de transport adapté et scolaire, l'offre existante en matière de ces deux types de transport est également décrite dans le Volet 1. Cependant, les axes et services de transport collectif qui seront proposés dans l'étude ne concerneront que le transport collectif hors adapté et scolaire, mais devra répondre à des critères d'accessibilité universelle.

Rapport final 28 Avril 2009

-2-



Ce rapport est divisé en trois (3) parties.

La partie 1 (Analyse de la situation existante en transport collectif) présente :

- un portrait géographique et sociodémographique sommaire de la région mauricienne;
- un portrait détaillé de l'offre en transport collectif en Mauricie (intra- et interterritoriale), c'est-àdire des services existants;
- un portrait détaillé de la demande en transport collectif en Mauricie (intra- et interterritoriale),
 c'est-à-dire de l'utilisation actuelle des services de transport collectif et des types de clientèles actuelles;
- une description des sources de financement disponibles et un portrait succinct de la législation en matière de transport collectif en milieu rural.

La partie 2 (Analyse des données d'impact socio-économique du transport collectif) présente une méthode de quantification des impacts sociaux et économiques liés à la mise en place d'un service de transport collectif en milieu rural, dans la perspective d'une mise en évidence des effets bénéfiques des services de transport collectif en milieu rural.

Enfin, la **partie 3** dresse succinctement les **conclusions du Volet 1** et présente les étapes suivantes de l'étude.

Rapport final 28 Avril 2009

-3-





Rapport final 28 Avril 2009





PARTIE I - ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE EN TRANSPORT COLLECTIF EN MAURICIE



1. PORTRAITS GÉOGRAPHIQUE ET DÉMOGRAPHIQUE

Cette section présente un portrait succinct des caractéristiques d'ordre géographique et sociodémographique du territoire mauricien.

1.1 PORTRAIT GÉOGRAPHIQUE

La région administrative de la Mauricie (région 04) regroupe les entités administratives suivantes : trois (3) MRC, deux (2) villes et une (1) agglomération, soit les MRC des Chenaux, Maskinongé et Mékinac, les villes de Trois-Rivières, Shawinigan et l'agglomération de La Tuque. Elle a une superficie de 39 749 km², équivalent à presque 2,6 % de la superficie du Québec.

Le portrait géographique effectué ici par entité administrative, comprend :

- une brève description de l'organisation de l'entité (municipalités la composant);
- la superficie du territoire, localisation et réseau hydrographique;
- la description du réseau routier principal existant, élément important dans le cadre de l'étude visant à proposer de nouveaux axes de transport collectif susceptibles d'emprunter ce réseau.

Rapport final 28 Avril 2009

-6-



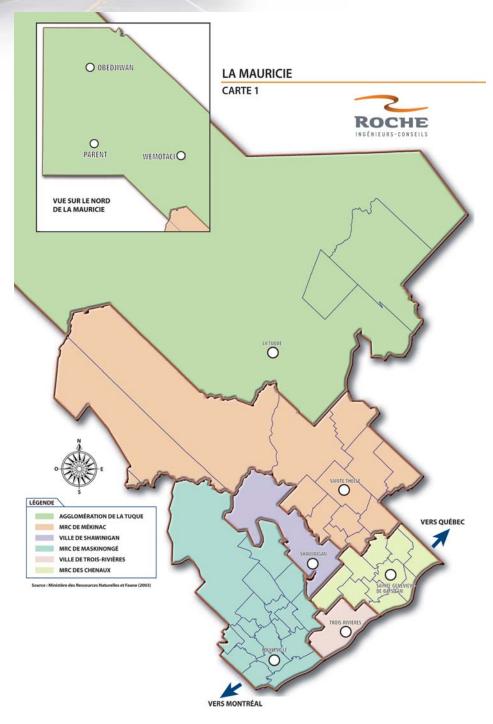


Figure 1: La Mauricie





1.1.1 La MRC des Chenaux

La MRC des Chenaux, constituée en janvier 2002, est le résultat de la réorganisation territoriale municipale des anciennes MRC de Francheville et du Centre-de-la-Mauricie. Elle est située entièrement en milieu agricole et immédiatement adjacent aux deux (2) villes de Trois-Rivières et de Shawinigan. Son paysage rural est façonné par les activités agricoles, la forêt et les grands cours d'eau, tandis que les activités urbaines sont principalement concentrées dans les villages. Elle se compose de dix (10) municipalités: Batiscan, Champlain, Notre-Dame-du-Mont-Carmel, Sainte-Anne-de-la-Pérade, Sainte-Geneviève-de-Batiscan, Saint-Luc-de-Vincennes, Saint-Maurice, Saint-Narcisse, Saint Prosper et Saint-Stanislas. Elle est limitée au sud par le fleuve Saint-Laurent, à l'est par la MRC de Portneuf (région de la Capitale-Nationale), à l'ouest par la Ville de Trois-Rivières et au nord par la MRC de Mékinac et la Ville de Shawinigan. D'une superficie de 859 km², son territoire s'étend des basses terres de la vallée du Saint-Laurent jusqu'aux premières collines du plateau Laurentien (Bouclier canadien) et est doté d'un important réseau hydrographique qui, outre le fleuve Saint-Laurent, comprend les rivières Sainte-Anne, Batiscan, Champlain et Saint-Maurice.

En termes de desserte routière, le territoire de la MRC des Chenaux est traversé dans l'axe est-ouest par l'autoroute Félix-Leclerc (40) et par le Chemin-du-Roy (route 138). À ces routes principales se greffent les routes régionales nord-sud 157, 359, 159 et est-ouest 352 et 361, liant les municipalités de la MRC entre elles.





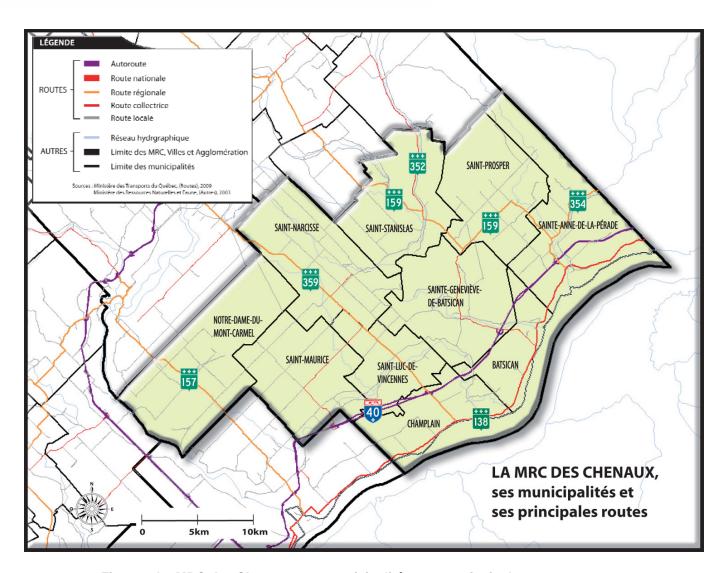


Figure 2 La MRC des Chenaux, ses municipalités et ses principales routes





1.1.2 La MRC de Maskinongé

La MRC de Maskinongé fut créée en 1981 et, suite à la réorganisation territoriale municipale au 1^{er} janvier 2002, elle s'est vue ajouter quatre (4) municipalités qui faisaient partie de la MRC du Centre-de-la-Mauricie et une (1) de la MRC de Francheville. La MRC de Maskinongé compte depuis cette date dix-sept (17) municipalités: Charette, Louiseville, Maskinongé, Saint-Alexis-des-Monts, Saint-Barnabé, Saint-Boniface, Sainte-Angèle-de-Prémont, Saint-Édouard-de-Maskinongé, Saint-Élie-de-Caxton, Saint-Étienne-des-Grès, Sainte-Ursule, Saint-Justin, Saint-Léon-le-Grand, Saint-Mathieu-du-Parc, Saint-Paulin, Saint-Sévère, Yamachiche. La MRC de Maskinongé est bordée au sud-est par le Lac Saint-Pierre, au nord par la MRC de Mékinac, à l'ouest par les MRC d'Autray et de Matawinie (région Lanaudière) et à l'est par les villes de Trois-Rivières et Shawinigan. D'une superficie de 2 474 km², son territoire s'étend des basses terres de la vallée du Saint-Laurent jusqu'aux premières collines du plateau Laurentien et est doté d'un important réseau hydrographique qui, outre le fleuve Saint-Laurent, comprend les rivières Yamachiche, du Loup, Sacacomie, aux-Écorces et Maskinongé. La partie sud du territoire de la MRC, composée des basses terres du Saint-Laurent, est favorable à l'agriculture, qui y est omniprésente, alors que le nord du territoire (plateau des Laurentides) a un relief plus accidenté et est occupé davantage par la forêt et des sites de villégiature.

La MRC est située à environ 100 kilomètres de Montréal et à 160 kilomètres de Québec. Le long du fleuve Saint-Laurent, elle est traversée d'est en ouest par l'autoroute 40 et la route 138 et à l'est, du nord au sud, par une portion de l'autoroute Transquébécoise (55). Outre ces routes principales, la MRC est traversée par les routes 153, 348, 349, 350 et 351.





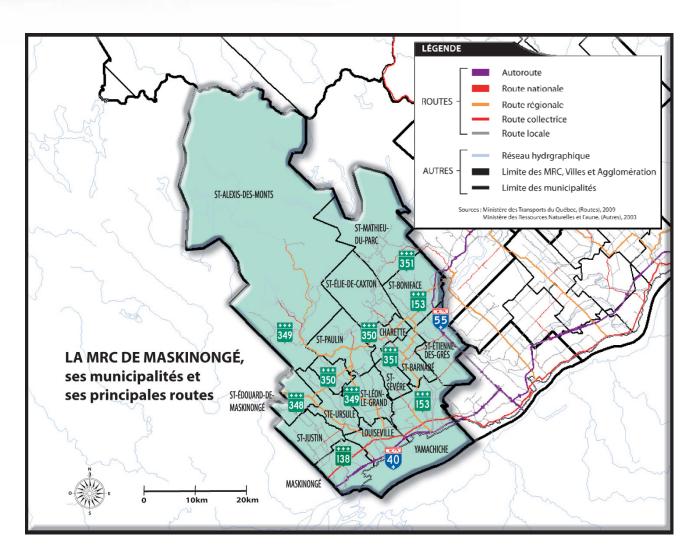


Figure 3 - La MRC de Maskinongé, ses municipalités et ses principales routes



1.1.3 La MRC de Mékinac

La MRC de Mékinac est bordée au sud par la MRC des Chenaux, au nord par la ville de La Tuque, à l'ouest par la Ville de Shawinigan, la MRC de Maskinongé et la MRC de Matawinie (région de Lanaudière) et à l'est par la MRC de Portneuf (région de la Capitale-Nationale). Elle comprend dix (10) municipalités et des territoires non-organisés (TNO) dans lesquels se trouvent quatre (4) zones d'exploitation contrôlée (ZEC), la Réserve faunique du Saint-Maurice, une partie du Parc National de la Mauricie et des terres publiques libres d'occupation. Les dix (10) municipalités de la MRC sont : Grandes-Piles, Hérouxville, Lac-aux-Sables, Notre-Dame-de-Montauban, Sainte-Adelphe, Saint-Roch-de-Mékinac, Saint-Séverin, Saint-Tite, Sainte-Thècle et Trois-Rives. La MRC de Mékinac, d'une superficie de 5 607 km² se compose de 81 % de terres publiques et de 19 % de terres privées. Elle occupe une partie de la plaine du Saint-Laurent et une partie du massif montagneux du Bouclier canadien. Trois principaux bassins hydrographiques sillonnent son territoire : les bassins des rivières Saint-Maurice, Batiscan et Sainte-Anne (affluents). L'occupation du territoire de la MRC de Mékinac est majoritairement forestière, bien qu'elle offre de bons secteurs agricoles au sud de la route 153.

Le réseau routier principal sous la juridiction du MTQ dans la MRC est composé, dans l'axe nord-sud, des routes 155 (lien avec les autoroutes 55, 40 et 20), 153, 159, 352, 363 et 367.





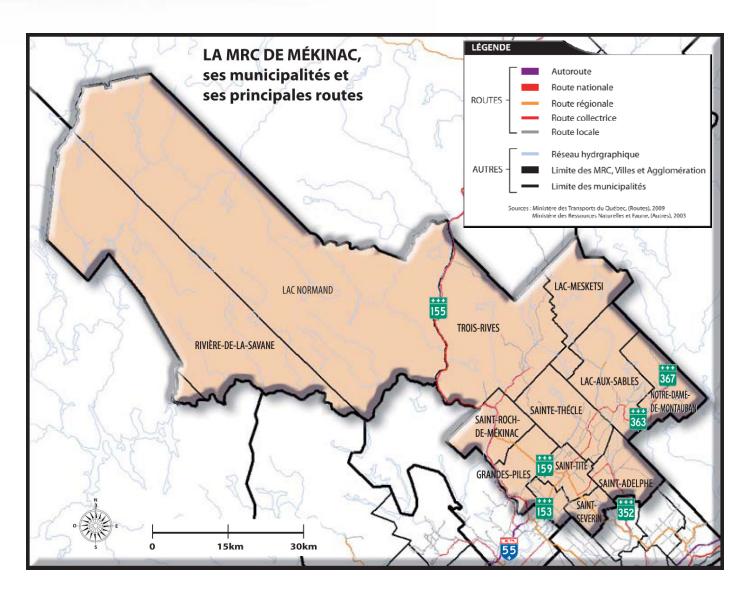


Figure 4 - La MRC de Mékinac, ses municipalités et ses principales routes



1.1.4 L'agglomération de La Tuque

L'agglomération de La Tuque, créée en 2006, lors du partage de l'ancienne MRC du Haut-Saint-Maurice, est composée d'une (1) ville, de deux (2) municipalités et de trois (3) réserves Atikamekw, soit, respectivement : la ville de La Tuque (composée de l'ancienne ville de La Tuque, des municipalités de Parent, La Croche ainsi que de TNO), les municipalités de La Bostonnais et Lac-Édouard et les réserves de Wemotaci, Obedjiwan et Coucoucache (cette dernière n'ayant actuellement pas de résidents). L'agglomération, d'une superficie de 29 739 km², est bordée au nord par les régions du Nord du Québec, d'Abitibi-Témiscamingue et du Saguenay-Lac-Saint-Jean, à l'ouest par les régions de Lanaudière et des Laurentides, au sud par la MRC de Mékinac et à l'est par la région de la Capitale-Nationale. Près de 99 % des terres de l'agglomération de La Tuque sont des terres publiques, majoritairement sous CAAF (Contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier). Les terres restantes sont des terres privées (9 %) et urbanisées (1 %), surtout localisées au sud-est de l'agglomération. De nombreux terrains dans le sud-est de l'agglomération sont régis par des baux de villégiature. Le territoire de l'agglomération de La Tuque est donc essentiellement occupé par la forêt et les principales activités qui y ont lieu sont l'exploitation forestière et les activités industrielles qui y sont reliées ainsi que, dans une moindre mesure, les activités liées à la villégiature (chasse, pêche, motoneige, canot-camping, etc.). Notons que ce territoire représente 67 % de la superficie du territoire mauricien et est, au nord-est, très peu urbanisé (réserves Atikamekw et Parent). L'agglomération de La Tuque est aussi caractérisée par ses nombreux plans d'eau, dont le principal, la rivière Saint-Maurice, draine le territoire du nord vers le sud et prend sa source au réservoir Gouin.

La principale route est la 155, reliant Shawinigan au Lac-Saint-Jean et traversant l'agglomération. Des routes locales asphaltées sont présentes au sud-est du territoire alors qu'au nord, les routes existantes sont non asphaltées.





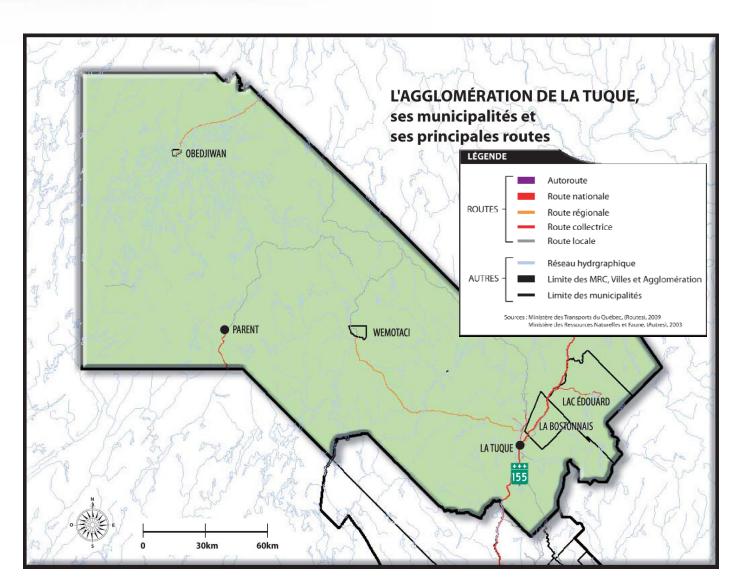


Figure 5- L'Agglomération de La Tuque, ses municipalités et ses principales routes



1.1.5 La Ville de Shawinigan

La ville de Shawinigan, qui a vu le jour le 1^{er} janvier 2002, occupe une superficie de 782 km² de territoire rural et urbain comprenant le parc national de la Mauricie ainsi que sept (7) secteurs dont les noms réfèrent aux ex-municipalités fusionnées en 2002 : Grand-Mère, Lac-à-la-Tortue, Saint-Georges-de-Champlain, Saint-Gérard-des-Laurentides, Shawinigan, Shawinigan-Sud et Saint-Jean-des-Piles. La ville est entourée par les MRC de Mékinac, des Chenaux, Maskinongé et par la ville de Trois-Rivières.

Shawinigan se caractérise par un territoire relativement urbanisé, issu d'un passé industriel glorieux imputable à l'exploitation des ressources naturelles offertes par la Mauricie. Elle représente le deuxième pôle urbain de la région de la Mauricie et constitue donc un centre de services important de la région. Les activités et services sont concentrés essentiellement dans les secteurs de Shawinigan et Shawinigan Sud. La ville de Shawinigan a également une vocation touristique, par la présence du Parc national de la Mauricie en son territoire notamment.

L'autoroute 55 provenant de Trois-Rivières, qui se prolonge au nord par la route 155 vers La Tuque, traverse la ville de Shawinigan. Le sud de la ville est également traversé par les routes 153 qui mènent à la MRC de Mékinac (est), ainsi que par les routes 157 et 359 qui se dirigent vers la MRC des Chenaux (sud).

Rapport final 28 Avril 2009

– 16 **–**





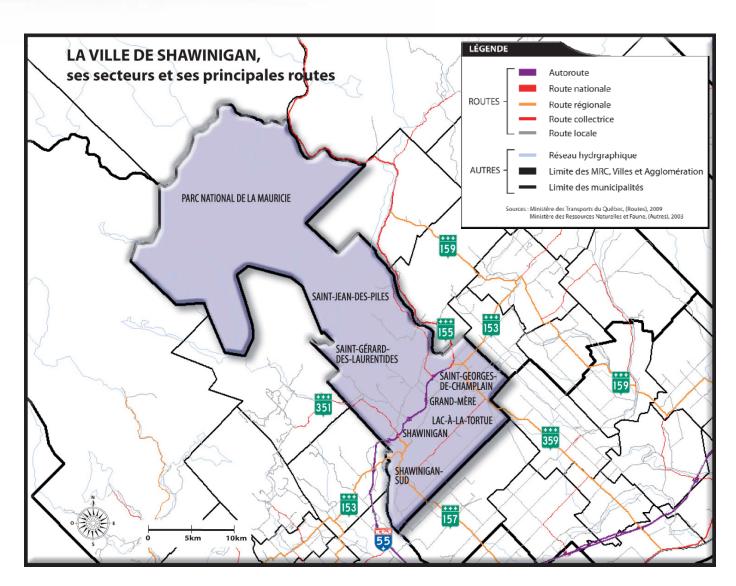


Figure 6- La Ville de Shawinigan, ses secteurs et ses principales routes



1.1.6 La Ville de Trois-Rivières

La ville de Trois-Rivières est, depuis le 4 juillet 2001, issue de la fusion des villes de Trois-Rivières, Cap-de-la-Madeleine, Trois-Rivières-Ouest, Pointe-du-Lac, Saint-Louis-de-France et Sainte-Marthe-du-Cap. Située à 135 km environ de Montréal et à 127 km de Québec, elle constitue le plus grand centre urbain de la région de la Mauricie. Couvrant 289 km², elle sise sur la Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent et est traversée par la rivière Saint-Maurice. D'abord comptoir de commerce, Trois-Rivières a ensuite développé une triple vocation : siège de gouvernement, ville d'éducation (Université du Québec à Trois-Rivières, institutions collégiales et centres de formation) et cité industrielle. Elle représente également le plus grand centre de services de santé de la Mauricie (Centre Hospitalier Régional de Trois-Rivières - CHRTR).

Les principaux liens routiers desservant le territoire de la ville de Trois-Rivières sont les autoroutes 40 et 55 reliant, respectivement, Montréal à Québec d'est en ouest et Shawinigan vers le nord ainsi que vers la Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent. Cette autoroute est prolongée à ses deux extrémités par la route 155. Autre axe routier d'importance, la route 138 longe le fleuve Saint-Laurent d'est en ouest. Enfin, notons que trois (3) ponts traversent la rivière Saint-Maurice (pont Radisson, pont Duplessis et un pont ferroviaire) et un (1) pont traverse le fleuve Saint-Laurent (pont Laviolette). La Ville de Trois-Rivières est également sillonnée par un réseau routier dense.





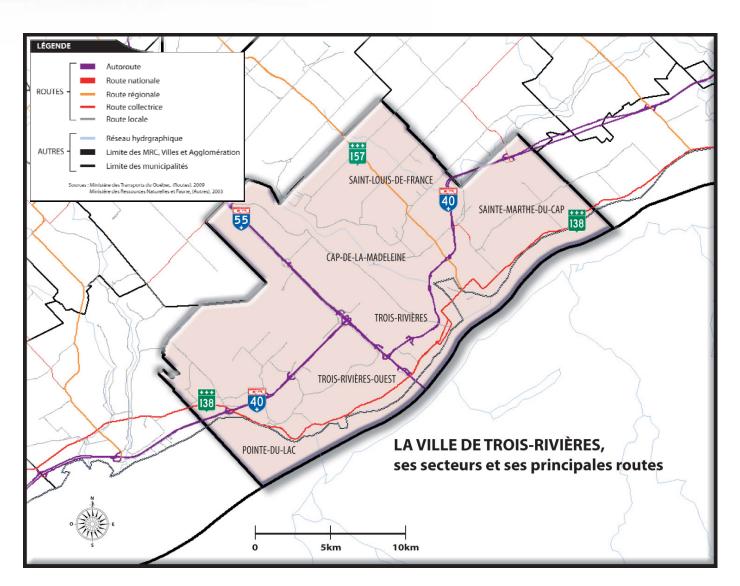


Figure 7 - La Ville de Trois-Rivières, ses secteurs et ses principales routes



régional en Mauricie

Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif

1.1.7 Synthèse régionale

Le tableau suivant résume les superficies et nombre de localités qui composent chaque entité administrative de la Mauricie.

Tableau 1 - Réalités géographiques de la Mauricie

Entité administrative	Nombre de localités	Superficie
MRC des Chenaux	10	859 km ²
MRC Maskinongé	17	2 474 km ²
MRC Mékinac	10	5 607 km ²
Agglomération de La Tuque	6	29 739 km²
Ville de Shawinigan	1	782 km²
Ville de Trois-Rivières	1	289 km²
Ensemble de la Mauricie	40	39 749 km²

Source : Ministère des Affaires municipales, Régions et Occupation du Territoire, 2009

Les constats majeurs issus de ce bref portrait géographique régional sont :

- la région est composée de deux territoires de « Villes », centres urbanisés et de services (Shawinigan et Trois-Rivières), alors que les autres entités sont composées chacune de plusieurs localités rurales : une diversité régionale de l'offre des activités et des services est présente. La variation de la densité du réseau routier suit cette variation de la densité des activités et services;
- les superficies varient considérablement : alors que les deux villes représentent les entités les plus petites, et aussi les plus denses, les autres entités couvrent des superficies plus grandes.
 L'agglomération de La Tuque, en plus d'être l'entité la plus éloignée des grands centres urbains de la région, est de loin la plus grande.

Ces différentes réalités territoriales de la Mauricie influent la mise en place de services de transport collectif interterritoriaux, puisque les enjeux de distance, de densité, de polarisation des services influenceront les stratégies de transport collectif à mettre de l'avant.



1.2 PORTRAIT SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

1.2.1 Démographie

Le territoire de la région de la Mauricie compte plus de 260 000 habitants. Depuis 2001, ce nombre a tendance à diminuer pour une majorité des MRC et villes. Toutefois, la population totale pour l'ensemble de la région mauricienne demeure relativement stable (+ 0,33 %).

Tableau 2 - Variation de la population par entité administrative, Mauricie, 2001-2007

Entité administrative	2001	2007	Variation	Densité 2007
MRC des Chenaux	17 479	17 143	-1,92 %	20,0 hab./km ²
MRC de Maskinongé	35 554	35 986	1,22 %	14,5 hab./km ²
MRC de Mékinac	13 020	12 851	-1,30 %	2,3 hab./km ²
Agglomération de La Tuque	16 134	15 658	-2,95 %	0,5 hab./km ²
Ville de Shawinigan	52 923	51 358	-2,96 %	65,7 hab./km ²
Ville de Trois-Rivières	124 915	128 153	2,59 %	444,2 hab./km ²
Ensemble de la Mauricie	260 025	260 879	0,33 %	6,6 hab./km ²

Source : Institut de la statistique du Québec, 2007

On note les variations de densité entre :

- les villes (Shawinigan et Trois-Rivières surtout), très denses, et les MRC, moins denses;
- entre le sud et le nord du territoire, c'est-à-dire que l'agglomération de La Tuque, étant le territoire le plus grand avec une population faible, est un territoire à très faible densité de population.

La densité de population et ses variations d'un territoire à l'autre, sont les principaux facteurs influençant la mise en place d'un service de transport collectif : plus les territoires sont denses en population, plus les besoins en déplacements y seront élevés.

Le tableau suivant fait par ailleurs état des **projections démographiques** pour 2026. Comparativement à la situation actuelle, ces projections laissent entrevoir une baisse des populations pour l'ensemble des MRC et villes d'ici 2026. Selon ces prévisions de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), Shawinigan



et La Tuque seront les entités les plus touchées avec une diminution d'environ 13 % de leur population. Pour la région de la Mauricie, la régression anticipée est de 6,75 %.

Tableau 3 - Perspectives démographiques par entité administrative, Mauricie, 2007-2026

	Population						
Entité administrative	2007	2026	Variation				
MRC des Chenaux	17 143	17 021	-0,71 %				
MRC de Maskinongé	35 986	34 303	-4,68 %				
MRC de Mékinac	12 851	11 769	-8,42 %				
agglomération de La Tuque	15 658	13 578	-13,28 %				
ville de Shawinigan	51 358	44 500	-13,35 %				
ville de Trois-Rivières	128 153	122 092	-4,73 %				
Ensemble de la Mauricie	260 879	243 263	-6,75 %				

Source : Institut de la statistique du Québec, 2007

La **répartition de la population par classe d'âge** illustrée au tableau suivant démontre que pour chacune des Villes et MRC, entre 15 et 20 % des habitants sont âgés de 65 ans et plus. Le phénomène du vieillissement de la population, généralisé pour l'ensemble de la province, devrait avoir un impact important pour le territoire de la Mauricie, entre autres sur les besoins en transport collectif. Avec environ 50 % de sa population composée de personnes de 45 ans et plus, la Mauricie devient la région la plus âgée au Québec.

Tableau 4 - Répartition de la population selon l'âge par entité administrative, Mauricie, 2007

Classe d'âge	des Chenaux	Maskinongé	Mékinac	La Tuque	Shawinigan	Trois- Rivières	Mauricie
0-14 ans	14,6 %	14,0 %	11,8 %	17,7 %	12,1 %	13,8 %	13,7 %
15-24 ans	11,0 %	11,2 %	9,9 %	12,9 %	11,5 %	12,8 %	12,1 %
25-44 ans	24,2 %	24,2 %	20,3 %	25,0 %	21,7 %	25,3 %	24,1 %
45-64 ans	34,0 %	33,8 %	36,1 %	29,3 %	33,0 %	30,6 %	31,9 %
65 ans et +	16,2 %	16,8 %	21,8 %	15,1 %	21,6 %	17,5 %	18,2 %

Source : Institut de la statistique du Québec, 2007



Ces données de projections de la population et de répartition par âge de la population de la région laissent présumer :

- d'une part que, comme le nombre d'habitants aurait tendance à diminuer dans le futur, les besoins en déplacements risquent également de diminuer;
- d'autre part, les groupes de personnes les plus susceptibles d'avoir besoin d'un service de transport collectif (jeunes de moins de 24 ans ainsi que personnes âgées de plus de 64 ans) pourront représenter dans l'avenir respectivement 13,7 % et 31,9 % de la population (glissement des personnes entre les catégories d'âge), c'est-à-dire environ 46 % de la population, ce qui est considérable.

Il est donc raisonnable de penser, à ce stade, que des besoins en transport collectif de la population en Mauricie existent actuellement mais existeront également dans le futur. Une évaluation plus détaillée des besoins potentiels actuels et futurs est élaborée dans le Volet 2 de la présente étude.

1.2.2 Socio-économique

En matière de composition des familles, le Tableau 5 illustre les faits suivants :

- pour les six entités, la majorité des familles (autour des 80 %) sont des familles avec conjoints. Il y a donc peu de familles monoparentales;
- pour cinq des six entités (excepté Mékinac), plus de la moitié des familles (entre 50 % et 60 %) ont des enfants, majoritairement un (1) ou deux (2) enfants, plus rarement trois (3).

La notion de famille exposée ici est celle définie par Statistique Canada¹.

Ce portrait de la composition des familles influe également sur les besoins en matière de déplacements. Notamment, des familles avec enfants auront besoin d'une plus grande flexibilité des services de transport en raison des déplacements triangulaires (domicile – garderie – travail) qu'ils effectuent. Les

PELUC N/Réf: 51778-301

¹ Une famille: « Couple marié (avec ou sans enfants des deux conjoints ou de l'un d'eux), couple vivant en union libre (avec ou sans enfants des deux partenaires ou de l'un d'eux) ou parent seul (peu importe son état matrimonial) demeurant avec au moins un enfant dans le même logement. Un couple peut être de sexe opposé ou de même sexe. Les « enfants » dans une famille de recensement incluent les petits-enfants vivant dans le ménage d'au moins un de leurs grands-parents, en l'absence des parents. » (Statistiques Canada)



familles avec enfants ont également d'autres besoins en approvisionnement, d'autres activités de loisirs, etc. se traduisant par d'autres profils de mobilité.

Dans le cas de la Mauricie, une grande partie des familles a donc des enfants, qu'elles soient monoparentales ou en couple.

Rapport final 28 Avril 2009

- 24 -



Tableau 5 - Données sur la composition des familles par entité administrative, Mauricie, 2007

	des Ch	enaux	Maski	nongé	Mék	inac	La Tu	ıque	Shawi	nigan	Trois-R	ivières
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Familles avec conjoints	4 375	86%	9 085	86%	3425	89%	3 700	83%	11 825	80%	29 075	82%
Familles monoparentales	705	14%	1 540	15%	445	13%	740	17%	2 860	19%	6 170	18%
Total du nombre de familles	5 080	100%	10 620	100%	3870	100%	4 440	100%	14 690	100%	35 245	100%
												ı
Famille sans enfant	2 190	43%	4 770	45%	2065	53%	1 945	44%	6 725	46%	15 555	44%
Familles avec enfants, dont :	2 890	57%	5 850	55%	1805	47%	2 495	56%	7 955	54%	19 690	56%
1 enfant	1 490	29%	3 050	29%	920	24%	1 235	28%	4 285	29%	10 075	29%
2 enfants	1 025	20%	2 165	20%	640	17%	810	18%	2 900	20%	7 505	21%
3 enfants ou plus	375	7%	635	6%	245	6%	450	10%	770	5%	2 110	6%
Total du nombre de familles avec ou sans enfants	5 080	100%	10 620	100%	3870	100%	4 440	100%	14 690	100%	35 245	100%
Nombre moyen d'enfants à la maison par famille	0,9		0,9		0,8		1		0,9		0,9	

Source : Statistique Canada, Recensement de 2006











En matière **d'activité des résidents** de la Mauricie, sur les 260 879 habitants de la région en 2007, les taux d'emploi et de chômage mesurés au cours du quatrième trimestre de 2007 étaient respectivement de 53,9 % et 8,7 %, comparativement à 61,3 % et 7 % pour l'ensemble du Québec. La région de la Mauricie fait donc face à un taux de chômage élevé, comparativement à l'ensemble de la province. Toutefois, notons que la tendance d'évolution du taux de chômage est à la diminution depuis 1998, année au cours de laquelle ce taux fut de 12,2 %². La continuation d'une telle évolution doit être considérée dans une optique de réponse aux nouveaux besoins en transport : plus il y a de travailleurs, plus le besoin en matière de déplacements sera grand. Aussi, plus il y a de personnes au chômage, plus il y a de personnes à faibles revenus, pouvant accorder des budgets moins grands à leurs déplacements.

Le revenu personnel disponible par habitant pour chacune des MRC et villes est présenté au Tableau 6 suivant (moyennes). Le revenu moyen de la Mauricie est un des plus faibles du Québec. Seulement deux régions ont un revenu plus bas, soit celle du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (revenus respectifs de 20 869 \$ et 20 175 \$). Ces revenus plus faibles que la moyenne québécoise, combinés au coût à défrayer pour l'utilisation d'une voiture qui ne cesse d'augmenter peuvent supposer un transfert modal de transport de certaines clientèles. Toutefois, les revenus médians (Tableau 7) par types de familles sont relativement élevés, quoiqu'inférieurs à la médiane québécoise, quelque soit le type de familles. Les familles en couple ont un revenu médian plus élevé que les familles monoparentales, alors que les personnes hors familles sont les personnes ayant un revenu médian le plus bas.

Tableau 6 - Revenu personnel disponible par habitant par entité administrative, Mauricie, 2007 (\$ CAN)

des Chenaux	Maskinongé	Mékinac	La Tuque	Shawinigan	Trois-Rivières	Mauricie	Le Québec
21 882 \$	21 269 \$	20 596 \$	20 313 \$	20 889 \$	23 255 \$	22 119 \$	24 455 \$

Source : Institut de la statistique du Québec, 2007

PELUC N/Réf : 51778-301

Rapport final 28 Avril 2009

f : 51778-301 – 27 –

² Commentaires sur des données entre 1998 et 2007, n'incluant pas la considération de la récession économique actuelle 2008-2009.



Tableau 7 - Revenu médian après impôt des familles, selon le type de famille, Mauricie, 2006 (\$CAN)

	Des Chenaux	Maskinon gé	Mékinac	La Tuque	Shawiniga n	Trois- Rivières	Mauricie	Le Québec
Famille comptant un couple	48 500 \$	47 700 \$	43 400 \$	49 300 \$	47 700 \$	53 100 \$	49 900 \$	54 600 \$
Famille monoparentale	31 300 \$	28 700 \$	30 500 \$	24 200 \$	27 800 \$	29 800 \$	28 800 \$	31 900 \$
Personne hors famille	18 300 \$	17 200 \$	17 100 \$	17 700 \$	16 900 \$	17 800 \$	17 500 \$	19 400 \$

Source : Institut de la statistique du Québec, 2006

En moyenne, et même en considérant les médianes, les revenus des personnes en Mauricie sont légèrement plus faibles que les valeurs québécoises de ces variables. En termes de mobilité, cela peut refléter des besoins plus grands en matière de déplacements en transport collectif, souvent utilisé lorsque la personne ou le ménage dispose d'un budget trop faible que pour acquérir une voiture, ou pour utiliser celle-ci.

1.2.3 Modes de transport utilisés

Afin d'avoir un premier bref aperçu de l'utilisation du transport en commun et collectif dans la région, le tableau suivant fait état du mode de transport utilisé pour se rendre au travail pour les deux (2) villes et l'agglomération de La Tuque (les données des MRC feront également l'objet d'analyses dans le cadre de cette étude). Le mode de transport le plus utilisé pour se rendre au travail selon le recensement 2006 est l'automobile. À ce jour, le transport en commun / transport collectif demeure sous-utilisé. Notons que, comparativement à celui-ci, un plus grand nombre de personnes se déplacent à vélo ou en marchant.



Tableau 8 - Modes de transport utilisés pour se rendre au travail pour les villes de Shawinigan et Trois-Rivières et pour l'agglomération de La Tuque, 2006

	La Tuque	Trois-Rivières	Ville de Shawinigan
Population active	5 730	55 610	19 730
Automobile, conducteur	76,9 %	84,3 %	83,8 %
Automobile, passager	6,3 %	4,7 %	4,9 %
Transport en commun / transport collectif	0,4 %	2,6 %	1,9 %
À pied ou à bicyclette	15,0 %	7,6 %	9,0 %
Tous les autres modes	1,4 %	0,7 %	0,4 %

Source: Statistique Canada, Recensement 2006

Rapport final 28 Avril 2009

- 29 -



2. PORTRAIT DU TRANSPORT COLLECTIF

Cette section présente :

- les services de transport collectif existant dans la région de la Mauricie (l'offre), incluant différents modes ainsi que le transport scolaire et adapté;
- l'utilisation actuelle des services de transport collectif (la demande);
- un portrait des ressources de financement disponibles pour le transport collectif en milieu rural;
- et finalement, une brève liste des **lois** en vigueur en matière de transport collectif en milieu rural.

2.1 LES SERVICES ET CIRCUITS ACTUELS

Cette section décrit les services et circuits actuels établis pour tous les types de transport collectif, dans l'ordre suivant :

- les modes ferroviaire et autocar interurbain;
- · le transport scolaire;
- le transport adapté;
- les autres fournisseurs de transport;
- les services offerts en termes de transport collectif, qui sont soit offerts par une société de transport collectif, soit sous forme d'un guichet unique de répartition qui utilise les places disponibles dans les autres services de transport existants (scolaire, adapté ou autre). Les partenariats existants entre les organismes pour rendre possible ce transport collectif sont décris également.

L'emphase est mise sur l'offre en transport interterritorial, c'est-à-dire entre les six entités administratives étudiées ici.

La Carte 8 présente l'ensemble des lignes de transport collectif interterritorial (entre les 6 entités) existants : le transport ferroviaire, par autocar interurbain et le transport collectif régulier, qu'il soit offert par des services exclusifs au transport collectif ou par des places disponibles sur le transport scolaire ou



adapté. Ce sont les liens pertinents pour l'étude, excluant donc les liens intra-territoriaux. Un tableau synthèse de l'offre en transport collectif est présenté à la fin de cette section.

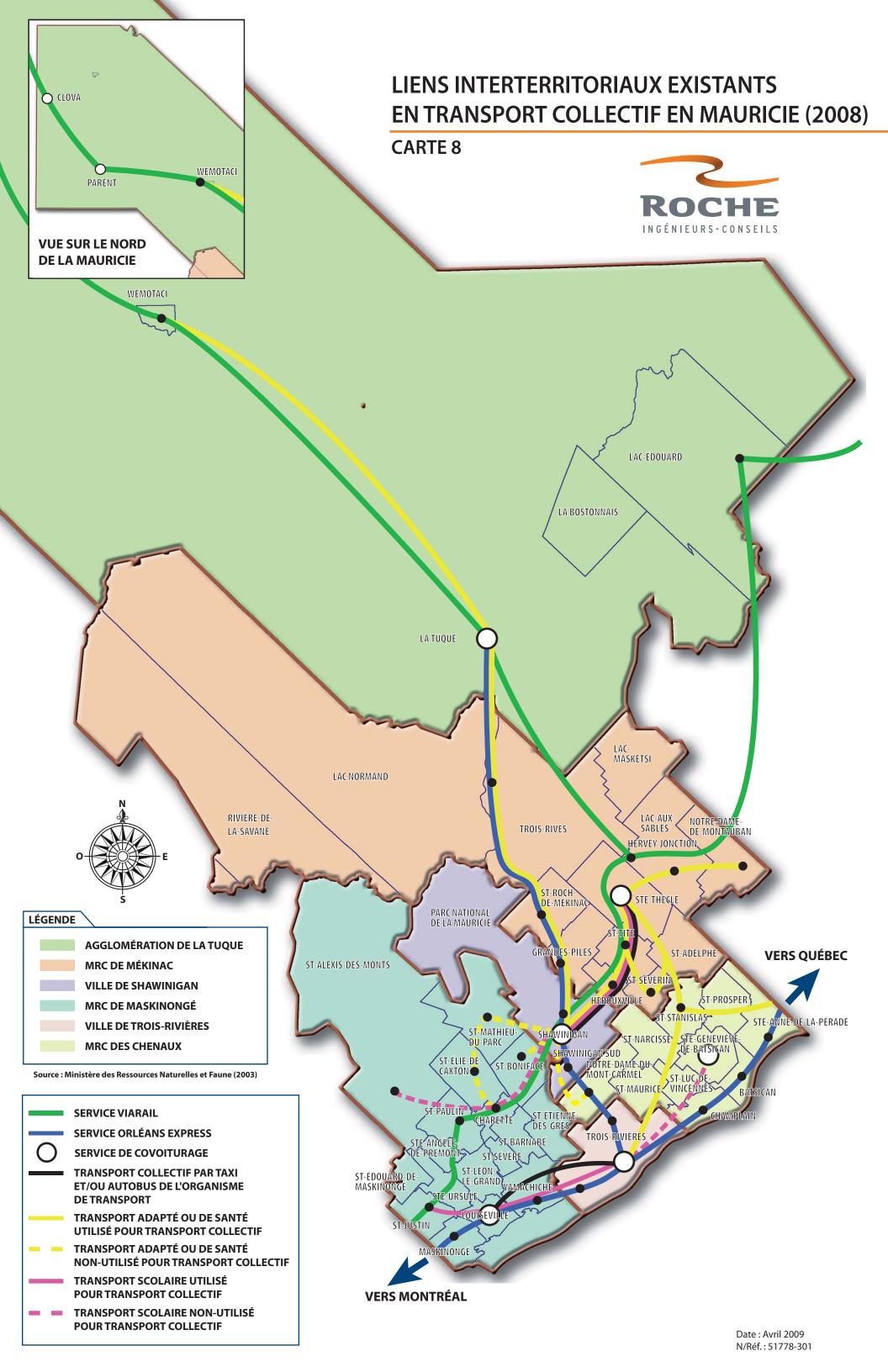


Rapport final 28 Avril 2009

f: 51778-301 – 31 –









2.1.1 Le transport ferroviaire

La compagnie Via Rail exploite deux (2) liaisons ferroviaires à travers la Mauricie, sur les lignes Montréal/Jonquière et Montréal/Senneterre. Depuis Montréal, les deux (2) lignes entrent en Mauricie en desservant Saint-Justin, Saint-Paulin et Charette (MRC de Maskinongé), par l'emprise du Canadien National, pour ensuite desservir Shawinigan, Grand-Mère, Garneau (ville de Shawinigan) et Saint-Tite (MRC de Mékinac), avant de diverger à la station Hervey-Jonction (MRC de Mékinac). La « branche Jonquière » (ligne Saguenay) se dirige vers Notre-Dame-de-Montauban, puis Rivière-à-Pierre. La « branche Senneterre » oblique vers le nord, passe par La Tuque, puis se dirige vers l'ouest en desservant une série de communautés du nord de la Mauricie.

Le tableau suivant décrit les principaux arrêts qu'effectue le service de Via Rail en Mauricie, en précisant les arrêts fixes et ceux sur demande. D'autres arrêts sur demande existent mais correspondent à des lieux-dits non localisés précisément par Via Rail.

Tableau 9 - Principaux arrêts desservis par le service de Via Rail en Mauricie, par ligne

	Maskinongé	Shawinigan	Mékinac	La Tuque	Trois- Rivières	des Chenaux
Ligne Montréal – Jonquière	Saint-Justin Saint-Paulin Charette	Shawinigan Grand-Mère Garneau	Saint-Tite Hervey- Jonction Notre-Dame-de- Montauban (Rousseau)	Lac-Édouard	·	-
Ligne Montréal – La Tuque - Seneterre	Saint-Justin Saint-Paulin Charette	Shawinigan Grand-Mère Garneau	Saint-Tite Hervey- Jonction	La Tuque Fitzpatrick Weymont Casey Parent Clova (Obidjiwan)	1	-

Les arrêts indiqués en **gras** sont des arrêts obligatoires; les autres arrêts se font uniquement sur demande.

Source: VIA Rail; www.viarail.ca

Le trajet en direction de Jonquière et de Senneterre est effectué trois fois par semaine, soit le lundi, mercredi et vendredi. Dans le sens inverse, le train passe aux stations le mardi et jeudi aux mêmes heures et suivant un horaire différent le dimanche. Ces deux lignes sont en réalité exploitées par un même train qui se sépare en deux convois au niveau d'Hervey-Jonction.



À titre indicatif, ce mode de déplacement peu économe coûte environ 26 \$ pour effectuer un trajet allersimple entre Saint-Justin et Hervey-Jonction (distance de 72 km).

Les horaires des trains sont disponibles en Annexe 1.

Actuellement, il n'y a pas de partenariat entre Via Rail et les organismes de transport collectif de la Mauricie.

2.1.2 Le transport interurbain par autocar

La compagnie *Orléans Express* exploite trois (3) services de transport par autocar en Mauricie, tous en correspondance à Trois-Rivières. Ces services sont : Montréal – Trois-Rivières; Trois-Rivières – Québec et Trois-Rivières – La Tuque.

Entre Trois-Rivières et La Tuque, les municipalités desservies sont Trois-Rivières, Saint-Louis-de-France (Trois-Rivières), Notre-Dame-du-Mont-Carmel (MRC des Chenaux), Shawinigan-Sud (Shawinigan), Shawinigan (Shawinigan), Grand-Mère (Shawinigan), Grandes-Piles (MRC de Mékinac), Saint-Roch-de-Mékinac (MRC de Mékinac), Mattawin (MRC de Mékinac), Grande-Anse (MRC de Mékinac), Rivière-aux-Rats (La Tuque) et Lac-à-Beauce (La Tuque). Entre Trois-Rivières et La Tuque, un départ par direction est offert cinq (5) jours par semaine (arrivée à La Tuque à 20h45 et arrivée à Trois-Rivières à 10h02) et deux (2) départs sont offerts le dimanche. Du lundi au samedi, un trajet aller-retour entre Trois-Rivières et Grand-Mère est également offert.

Entre Montréal et Trois-Rivières, certains voyages offrent des arrêts à Maskinongé, Louiseville, Yamachiche (ces trois arrêts sont dans la MRC de Maskinongé), Pointe-du-Lac, Baie-Jolie, Trois-Rivières, Cap-de-la-Madeleine (ville de Trois-Rivières). Sur les neuf (9) et (10) voyages offerts quotidiennement, du lundi au vendredi, par direction entre Montréal et Trois-Rivières:

- quatre (4) voyages s'arrêtent à Louiseville et un (1) seul voyage dessert les autres arrêts de la MRC de Maskinongé, en direction de Trois-Rivières;
- cinq (5) voyages s'arrêtent à Louiseville et un (1) seul voyage dessert les autres arrêts de la MRC de Maskinongé, en direction de Montréal.

Les fins de semaine le nombre de voyages desservant la MRC de Maskinongé sont les mêmes, sauf en direction de Montréal dans laquelle une voyage desservant Louiseville uniquement est enlevé.



Entre Trois-Rivières et Québec, dans les deux directions, en semaine et en fin de semaine, deux (2) voyages, sur cinq (5) ou six (6) selon la direction, offrent des arrêts à Cap-de-la-Madeleine (ville de Trois-Rivières), Champlain, Batiscan et Sainte-Anne-de-la-Pérade (MRC des Chenaux). Un de ces deux voyages dessert également Pointe-du-Lac, Baie-Jolie dans la ville de Trois-Rivières.

Le tableau suivant résume les arrêts desservis par Orléans Express dans la Mauricie, par entité administrative.

Tableau 10 - Principaux arrêts desservis par le service d'Orléans Express en Mauricie, par ligne

	Maskinongé	Shawinigan	Mékinac	La Tuque	Trois-Rivières	des Chenaux
Ligne Trois- Rivières – La Tuque	•	Shawinigan- Sud Shawinigan Grand-Mère	Grandes-Piles Saint-Roch-de- Mékinac Mattawin Grande-Anse	Rivière-aux- Rats Lac-à-Beauce La Tuque	Trois-Rivières Saint-Louis-de- France	Notre-Dame- du-Mont- Carmel
Ligne Montréal – Trois-Rivières	Maskinongé Louiseville Yamachiche				Pointe-du-Lac Baie-Jolie Trois-Rivières Cap-de-la- Madeleine	
Ligne Trois- Rivières - Québec					Trois-Rivières Cap-de-la- Madeleine Baie-Jolie Pointe-du-Lac	Champlain Batiscan Sainte-Anne- de-la-Pérade

Source : Orléans Express, <u>www.orleansexpress.com</u>

Suivant les tarifs offerts par Orléans Express, le coût pour effectuer un aller-simple entre Trois-Rivières et La Tuque frôle les 40 \$ (63 \$ l'aller-retour). Malgré que ce service offre un transport interurbain desservant des municipalités situées dans des MRC différentes, les prix demeurent élevés et les horaires peu flexibles.

Les horaires des autobus sont disponibles en Annexe 1.

Actuellement, il n'y a pas de partenariat entre Orléans Express et les organismes de transport collectif de la Mauricie.



2.1.3 Le transport scolaire

Le transport scolaire est organisé de façon indépendante mais peut faire partie des services de transport collectif lorsque des places disponibles dans celui-ci sont utilisées pour le transport collectif, suite à une entente et une coopération entre les deux services.

La Commission scolaire du Chemin-du-Roy et la Commission scolaire de l'Énergie sont les deux (2) Commissions scolaires de la région administrative de la Mauricie.

La Commission scolaire de l'Énergie dessert 39 écoles primaires, 7 écoles secondaires, 2 centres d'éducation des adultes et 2 centres de formation professionnelle. Ces établissements sont présents dans les six (6) entités territoriales de la Mauricie, mais davantage au nord de la région.

La Commission scolaire du Chemin du Roy dessert de son côté plus de 40 écoles préscolaires, primaires et secondaires. Ces établissements occupent la partie sud de la région longeant le fleuve Saint-Laurent, soit dans les entités de la ville de Trois-Rivières, de la MRC des Chenaux et de la MRC de Maskinongé.

Les particularités pertinentes (liaison interterritoriale) du transport scolaire par entité ainsi que les liaisons interterritoriales de ce transport sur lesquelles des places disponibles sont utilisées pour le transport collectif sont repris ici par entité administrative.

MRC des Chenaux

La Commission scolaire de l'Énergie dessert Notre-Dame-du-Mont-Carmel alors que le reste des municipalités de la MRC est desservi par la Commission scolaire Chemin-du-Roy. La Commission scolaire du Chemin-du-Roy transporte des étudiants de Sainte-Geneviève-de-Batiscan vers Trois-Rivières. En lien avec la MRC des Chenaux, aucune liaison interterritoriale de transport scolaire n'est actuellement utilisée pour effectuer du transport collectif par l'utilisation de places disponibles.

MRC de Maskinongé

La Commission scolaire Chemin-du-Roy offre une liaison entre Trois-Rivières, Louiseville et Saint-Justin, sur laquelle des places éventuellement disponibles peuvent être utilisées par des clients du transport collectif. Dans le nord de la MRC, un service de la Commission scolaire de l'Énergie offre une liaison entre Saint-Alexis-des-Monts, Saint-Paulin, Charette, Shawinigan, qui n'est actuellement pas utilisable pour du transport collectif dû à un manque de places disponibles.



MRC de Mékinac

C'est uniquement la *Commission scolaire de l'Énergie* qui intervient dans la MRC de Mékinac. Une liaison de transport scolaire entre Sainte-Thècle, Saint-Tite, Hérouxville, Shawinigan jusque Shawinigan Sud est utilisable pour du transport collectif par l'offre de places disponibles.

Agglomération de La Tuque

C'est la *Commission scolaire de l'Énergie* qui intervient dans l'agglomération de La Tuque. Toutefois, aucune liaison interterritoriale de transport scolaire n'est utilisable pour du transport collectif à ce jour.

Ville de Shawinigan

C'est la *Commission scolaire de l'Énergie* qui intervient dans la Ville de Shawinigan. Outre les deux liens interterritoriaux de transport scolaire précités en direction de Shawinigan (en provenance des MRC de Mékinac et de Maskinongé), il n'y a pas d'autre lien interterritorial de transport scolaire utilisé ou potentiel pour le transport collectif de ou vers Shawinigan.

Ville de Trois-Rivières

C'est la *Commission scolaire Chemin du Roy* qui gère le transport scolaire des établissements scolaires sur le territoire de Trois-Rivières. De plus, le réseau régulier de la Société de transport de Trois-Rivières (STTR) intègre le transport scolaire de 1900 élèves du secondaire. Outre les deux liens interterritoriaux de transport scolaire précités en direction de Trois-Rivières (en provenance des MRC de des Chenaux et de Maskinongé), il n'y a pas d'autre lien interterritorial de transport scolaire utilisé ou potentiel pour le transport collectif en provenance ou à destination de Trois-Rivières.

La non-utilisation de certaines liaisons de transport scolaire pour du transport collectif est due le plus souvent par manque de places disponibles et plus rarement parce que la population s'y oppose (cas dans le nord du territoire de Mékinac, dans Shawinigan et dans certaines municipalités de Maskinongé).

Les liaisons interterritoriales du transport scolaire commentées ci-dessus sont illustrées à la Carte 8 (page 33).

Rapport final 28 Avril 2009

- 39 -



2.1.4 Le transport adapté

Plusieurs corporations de transport adapté existent en Mauricie, offrant parfois des liaisons interterritoriales, utilisées ou susceptibles d'être utilisées pour du transport collectif, lorsque des places sont disponibles pour ce faire. Les services de transport adapté sont mis en place initialement pour le transport de personnes handicapées admissibles selon les critères déterminés par le MTQ. Tous les usagers doivent au préalable compléter une demande d'admission pour avoir droit au service. Ces services sont financés par le MTQ, les MRC et les revenus des usagers.

MRC des Chenaux

La Corporation de transport adapté de Franchemont s'occupe du transport adapté sur le territoire de la MRC des Chenaux (et de la ville de Trois-Rivières jusqu'au 31 déc. 2008). Elle assure le transport à l'intérieur du territoire de la MRC et à destination ou en provenance de Trois-Rivières. En effet, une entente de principe entre la Corporation de Transport Adapté de Mékinac et la Corporation de transport adapté de Franchemont permet d'offrir un transport adapté jusqu'à Trois-Rivières, avec un relais à Saint-Stanislas. Toutefois ce type de déplacement est très rare. La Corporation de transport adapté de Franchemont possède des véhicules adaptés. Les transports sont effectués par voiture-taxi ou par minibus. Actuellement le service de transport adapté n'offre des déplacements que de jour. Depuis janvier 2009, le service est disponible en plus les soirs et les fins de semaine.

Les services de cette corporation sont parfois utilisés pour du transport collectif, lorsque des places sont disponibles.

MRC de Maskinongé

Le *Transport adapté du comté de Maskinongé* offre du transport adapté sur le territoire de la MRC de Maskinongé. L'autobus adapté intervient essentiellement au sud du territoire de la MRC, alors qu'au nord ce sont des taxis qui sont plus souvent utilisés (sous-traitance à *Taxi régional du Nord*). Les services de cette corporation sont utilisés pour du transport collectif.

Notons que le service de transport adapté de la *Régie de transport en commun de Shawinigan (RTCS)* couvre aussi les municipalités de Saint-Mathieu-du-Parc, Saint-Élie-de-Caxton, Saint-Boniface et Charrette. De même, la municipalité de Saint-Étienne-des-Grès est couverte pour son transport adapté avec la *Corporation de transport adapté de Franchemont*.



MRC de Mékinac

La Corporation de Transport Adapté de Mékinac (CTAM) offre, depuis 1990 un service de transport adapté aux municipalités de la MRC de Mékinac. En 2001, elle a ajouté un service de transport collectif à ses activités. La CTAM possède deux (2) minibus adaptés et, pour compléter les offres de services, elle établit des circuits qui sont réalisés par des taxibus.

Les circuits sont déterminés en collaboration avec les intervenants qui s'occupent de l'intégration des personnes handicapées. Trois axes de transport sont offerts par la *CTAM*:

- l'axe Trois-Rives Saint-Roche-de-Mékinac Grandes Piles Shawinigan, dont la desserte est assurée par un Taxibus adapté, le mardi et le jeudi, dans les deux sens;
- l'axe Notre-Dame-de-Montauban Lac-aux-Sables Sainte-Thècle Saint-Tite Hérouxville –
 Shawinigan, où circule un minibus adapté, le lundi et le vendredi, dans les deux sens;
- l'axe Notre-Dame-de-Montauban Lac-aux-Sables Sainte-Thècle Saint-Adelphe Saint-Séverin Saint-Tite Hérouxville Shawinigan, où le service est offert le mardi, mercredi et jeudi, dans les deux sens.

Du transport adapté est offert, en plus de ces liaisons intra-territoriales, vers Trois-Rivières, mais de façon exceptionnelle. En effet, une entente de principe entre la *CTAM* et la *Corporation de transport adapté de Franchemont* (MRC des Chenaux) permet d'offrir un transport adapté jusqu'à Trois-Rivières, avec un relais à Saint-Stanislas (MRC des Chenaux). Toutefois, ce type de déplacement est très rare.

Agglomération de La Tuque

La Corporation de transport adapté du Haut-Saint-Maurice organise et opère le transport adapté sur le territoire de La Tuque. Elle gère également l'Autono-bus transport collectif.

Elle a une entente avec la CTAM (Mékinac) pour offrir un lien interterritorial entre les deux entités.

Un service de transport pour le motif de santé est offert entre Wemotaci et La Tuque, spécifiquement pour la communauté Atikamekw.

Les services de cette corporation sont utilisés pour du transport collectif, lorsque des places sont disponibles.



Ville de Shawinigan

La Régie de transport en commun de Shawinigan (RTCS) exploite, outre le transport collectif sur le territoire de la ville, un service de transport en commun réservé aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (transport adapté). Tous les motifs de déplacements sont acceptés (travail, études, médical, loisirs, etc.). Ce service de type « porte à porte » s'effectue par minibus adapté ou par minifourgonnette, ou encore par taxi adapté (sous-traitance à *Taxi Bellemare*). Le territoire desservi ce service de transport adapté comprend tous les secteurs de la ville de Shawinigan ainsi que les municipalités de Saint-Mathieu-du-Parc, Saint-Élie-de-Caxton, Saint-Boniface et Charette (toutes situées dans la MRC de Maskinongé).

Actuellement, du covoiturage est organisé par les CLSC pour se rendre à l'hôpital régional de Trois-Rivières (CHRTR).

Toutefois, ces liens interterritoriaux de transport adapté ne sont pas utilisés pour du transport collectif.

Ville de Trois-Rivières

La Société de Transport de Trois-Rivières (STTR) offre, outre les services de transport collectif, le service de transport adapté pour les personnes à mobilité réduite. Le transport adapté est offert selon un horaire légèrement moins étendu, mais presque similaire. Jusqu'au 31 décembre 2008, le territoire de la ville était desservi par deux transporteurs (les trois secteurs périurbains de Pointe-du-Lac, Saint-Louis-de-France et Sainte-Marthe-du-Cap étaient desservis via contrat par la Corporation du transport adapté de Franchemont, le même organisme assurant la desserte dans la MRC des Chenaux. Depuis lors, l'ensemble du territoire est desservi en régie par la STTR.

En 2006, la *STTR* comptait à son actif sept (7) minibus adaptés pour le transport des personnes handicapées. De façon régulière, cinq (5) de ces véhicules sont en fonction du lundi au vendredi. Un sixième véhicule s'ajoute certaines journées en pointe de fin d'après-midi.

Le service de transport adapté de la *STTR* utilise aussi les services de *Coop Taxi de la Mauricie* principalement pour la clientèle ambulatoire et ce, afin de répondre à la demande aux heures de pointe. Des véhicules adaptés de la *STTR* peuvent être réservés (véhicule et chauffeur) pour offrir un transport interterritorial mais seulement la fin de semaine.

Ces services de transport adapté ne sont pas utilisés pour du transport collectif.



Les liaisons interterritoriales du transport adapté commentées ci-dessus sont illustrées à la Carte 8 (page 33).

2.1.5 Autres fournisseurs de transport

D'autres fournisseurs de transport existent en Mauricie, faisant éventuellement l'objet de partenariats avec les corporations de transport adapté, de transport collectif ou sociétés de transport. Il s'agit soit de transporteurs privés (compagnies de taxis notamment), soit des *Centres d'Action Bénévole (CAB)*. Les *CAB* offrent un service d'accompagnement et de transport pour les gens ayant besoin d'assistance lors de sorties et répondant aux critères d'admissibilité préétablis par les centres. Ils permettent aux personnes ayant besoin d'un accompagnement et d'un transport de trouver un bénévole qui offre à la fois son temps et son véhicule pour transporter cette personne. Le *CAB* intervient toutefois dans les frais de transport. Les *CAB* peuvent offrir de l'accompagnement pour des transports intra-territoriaux mais aussi interterritoriaux.

Ces types de fournisseurs existants sont présentés ici par entité administrative.

MRC des Chenaux

Deux *CAB* sont actifs dans la MRC des Chenaux : *CAB* des Riverains (Saint-Anne-de-la-Pérade) et *CAB* de la Moraine (Saint-Narcisse). Ces *CAB* sont inactifs pendant 5 semaines en été; toutefois il y a des arrangements qui permettent d'offrir quand même un accompagnement et un transport aux personnes nécessitant des soins particuliers à l'extérieur (hémodialyse à Trois-Rivières par exemple). Les *CAB* peuvent offrir de l'accompagnement pour les transports interterritoriaux vers Trois-Rivières, Montréal, Québec.

Un service de taxi est opéré par *Autobus Péradien*. Ce service peut répondre à des besoins ponctuels de transport collectif lors d'évènements particuliers.

MRC de Maskinongé

Un *CAB* est actif dans la MRC de Maskinongé : le Centre d'action bénévole de la MRC de Maskinongé (Louiseville). Des services de taxi sont opérés par *Désaulniers Taxi* (Louiseville) et *Taxis Régional du Nord* (Saint-Alexis).



MRC de Mékinac

On retrouve un *CAB* dans la MRC de Mékinac : le CAB Mékinac (Saint-Tite). Un service de taxi est opéré par *Taxi Marcotte*.

Agglomération de La Tuque

Un *CAB* est actif dans l'agglomération de La Tuque : le Carrefour d'action communautaire du Haut-Saint-Maurice (La Tuque). *Autobus Chevrette* offre un véhicule de transport nolisé adapté, sous réservation.

Ville de Shawinigan

Deux (2) *CAB* existent à Shawinigan : Le CAB de la région de Shawinigan (Shawinigan) et le CAB de Grand-Mère (Grand-Mère). Des compagnies de taxis privés également.

Ville de Trois-Rivières

Deux (2) *CAB* existent à Trois-Rivières : CAB Laviolette – Trois-Rivières (Trois-Rivières ouest) et le CAB du Rivage (Cap-de-la-Madeleine). Plusieurs sociétés de taxis existent sur le territoire de la ville de Trois-Rivières, dont *TAXI-COOP*, *Taxi Pointe-du-Lac* et *Taxi Louis Francien*.

2.1.6 Le Transport collectif et les partenariats existants

La Mauricie regroupe six (6) autorités organisatrices de transport collectif : deux sociétés de transport (villes de Shawinigan et de Trois-Rivières) et quatre centres de répartition sous l'égide de corporations de transport. Cette section présente brièvement ces organismes et les services de transport interterritoriaux offerts, ainsi que les partenariats existants, formels ou informels, pour l'organisation de ces transports.

Des fiches en Annexe 2 présentent les caractéristiques détaillées de chaque organisme cité, notamment les modalités d'utilisation.

Les liaisons interterritoriales du transport collectif commentées ci-dessous sont illustrées à la Carte 8 (page 33).

ROCHE

ELUC

N/Réf: 51778-301

Rapport final 28 Avril 2009

- 44 -



MRC des Chenaux

Service de transport collectif

Un service de covoiturage dans la MRC des Chenaux a été instauré en septembre 2004 (site internet : http://www.covoituragedeschenaux.qc.ca/) et est basé à Sainte-Geneviève-de-Batiscan. C'est un projet issu du comité de développement social des Chenaux qui vise à permettre à la population de se déplacer principalement à l'intérieur de la MRC mais aussi vers l'extérieur de celle-ci, pour des motifs de travail, formation, loisirs, magasinage, etc.

Les principales destinations à l'extérieur de la MRC sont Trois-Rivières (Cap-de-la-Madeleine, Saint-Louis-de-France, Sainte-Marthe-du-Cap) et Shawinigan (Grand-Mère, Lac-à-la-Tortue, Saint-Georges-de-Champlain, Shawinigan, Shawinigan-Sud). Ce service est offert dix (10) mois par an (pas l'été).

Ententes / Partenariats existants

Le service de *Covoiturage des Chenaux* a des ententes informelles avec la *Corporation de transport* adapté de *Franchemont* et les *Centres d'action bénévole (CAB)* pour apparier des personnes affectées d'un léger handicap et/ou ayant un besoin d'accompagnement avec des covoitureurs.

La Corporation de transport adapté de Franchemont a une entente avec la Commission scolaire du Chemin-du-Roy permettant à certains usagers du transport adapté d'occuper des places disponibles dans les autobus scolaires (3 jours par semaine).

La Corporation de transport adapté de Franchemont a une entente avec les CAB pour faire transporter des personnes handicapées ayant besoin d'accompagnement (toutefois, les bénévoles se proposant aux CAB ne disposent que très rarement de véhicules adaptés).

Le Centre local d'emplois (CLE) utilise les services des CAB, du transport collectif et les taxis.

Un service de taxi est également opéré par *Autobus Péradien*. Ce service peut répondre à des besoins ponctuels de transport collectif lors d'évènements particuliers.

ROCHE

ELUC

N/Réf : 51778-301



MRC de Maskinongé

Service de transport collectif

Depuis le 29 novembre 2004, il est possible de voyager à travers la MRC de Maskinongé en utilisant les services de la *Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé (CTCM, http://www.cdc-maski.qc.ca/transport.htm)*, guichet de répartition unique pour les déplacements de transport collectif, faisant appel aux places disponibles sur les autobus scolaires, du transport adapté, des transports de Centre de santé, des taxis collectifs.

Les heures d'utilisation des modes de transport concordent avec les heures où les transporteurs partenaires sont en service. Cette coordination permet aux membres d'utiliser, à peu de frais, les places résiduelles dans les transports déjà prévus qui sont effectués sur le territoire, tenant compte des ententes préétablies. Toutefois les places disponibles dans les autobus scolaires et les véhicules du transport adapté et du centre de santé sont peu nombreuses et les horaires de ces voyages ne correspondent que rarement aux besoins de la population exprimés auprès de la *CTCM*.

En communiquant suffisamment à l'avance avec la centrale de répartition, l'usager sera rappelé par la centrale qui aura vérifié la disponibilité du transport demandé. Il se peut donc que la demande ne puisse être satisfaite en raison de la disponibilité, de l'heure ou du motif invoqué. Au courant de la dernière année, seulement 5% des demandes qui ont été adressées à la *CTCM* n'ont pu être répondues.

La CTCM offre, entre autres :

- des lignes de transport fixes entre Louiseville et Saint-Alexis, Trois-Rivières, Yamachiche, Maskinongé, Saint-Paulin, généralement selon un aller-retour par jour;
- des lignes de transport temporaires (elles peuvent disparaitre ou être modifiées selon la demande) exclusivement intra-territoriales (dans la MRC).

La ligne interterritoriale offerte entre Louiseville et Trois-Rivières se rend jusqu'à Pointe-du-Lac, donc en tête de ligne de l'offre en transport de la *Société de transport de Trois-Rivières* (STTR). La *CTCM* a déjà offert temporairement un service vers Cap-de-la-Madeleine pour des besoins médicaux.

Rapport final 28 Avril 2009

- 46 -



Par ailleurs, à l'heure actuelle, le service de transport collectif est peu accessible pour certaines municipalités du nord. Toutefois, la *CTCM* prévoit apporter un support à l'organisation du transport collectif dans ces secteurs de la MRC.

La *CTCM* peut également offrir de l'organisation de covoiturage pour certains corridors dans la MRC et organise des transports ponctuels lors d'évènements spéciaux dans Maskinongé.

Ententes / Partenariats existants

Pour le transport collectif, des ententes existent entre la CTCM et :

- les deux commissions scolaires (de l'Énergie et Chemin du Roy);
- le transport scolaire privé *Transport Saint-Léon* (en dehors des heures scolaires);
- le Transport adapté du comté de Maskinongé;
- le centre de santé de la MRC de Maskinongé;
- les sociétés Désaulniers Taxis (Louiseville, qui a aussi un véhicule adapté) et Taxis Régional du Nord (Saint-Alexis-des-Monts).

De nombreux partenariats avec la *CTCM* existent avec les générateurs de déplacements afin de mieux répondre à cette demande (Carrefour jeunesse-emploi de la MRC, centres locaux d'emploi, centre de santé, centre des femmes, etc.). Une démarche de concertation est d'ailleurs en voie de réalisation.

Toutefois, il semble que l'ensemble de ces partenariats ne suffit pas à répondre aux besoins de la population en termes de déplacements collectifs (problèmes de disponibilité).

Le Centre local d'emplois (CLE) utilise les services des CAB, du transport collectif et les taxis.

MRC de Mékinac

Service de transport collectif

Active depuis 1990, la *Corporation de transport adapté de la MRC de Mékinac (CTAM)* (http://pages.globetrotter.net/ctam/) a étendu ses services au transport collectif en janvier 2001. Par



ailleurs, grâce à diverses subventions, la *CTAM* a dans ses actifs un minibus servant de véhicule d'appoint pour les usagers des deux services.

L'accès au service est le fruit d'une concertation entre l'ensemble des services effectuant du transport collectif dans la région. Ce service est assuré par un seul et même guichet de répartition, géré par la *CTAM*. Il se peut que la demande de l'usager ne puisse pas être comblée pour des raisons de disponibilité, de motif ou d'horaire. Les usagers du transport collectif de la MRC peuvent donc voyager par transport scolaire, adapté ou taxis collectifs. La *CTAM* offre la répartition du transport collectif ainsi qu'un service de covoiturage. Notons qu'à Saint-Roch-de-Mékinac et Saint-Joseph-de-Mékinac, les citoyens se sont opposés à la présence de passagers adultes dans les autobus scolaires; le transport scolaire n'y est donc plus utilisé comme service de transport collectif. De manière générale, les places disponibles dans le transport scolaire se font plus rares et/ou ne conviennent pas en termes d'horaires, à la demande qui s'adresse à la *CTAM*. La *CTAM* organise également des transports collectifs occasionnels reliés à des évènements ponctuels.

En termes de transport interterritorial (voir section 2.1.4), la *CTAM* offre donc des voyages entre Trois-Rives et Shawinigan, entre Notre-Dame-de-Montauban et Shawinigan, ou encore vers Trois-Rivières (en collaboration avec *Corporation de transport adapté de Franchemont*).

Des points de correspondance ont été mis en place, permettant aux usagers de se rendre dans le secteur de Shawinigan via la *RTCS* et à partir de Grand-Mère, vers La Tuque via les autocars d'Orléans Express.

Ententes / Partenariats existants

La CTAM a, pour l'opération de ses services, des ententes avec la Commission scolaire de l'Énergie et la compagnie Taxis Marcotte.

En plus de toutes ces ententes, la *CTAM* continue d'établir des contacts, notamment avec les services sociaux susceptibles de détecter les besoins de déplacements ainsi qu'avec les entreprises de services qui génèrent des déplacements pour la population tels que les CLE, CLS, CSSS, régie régionale, CJE, etc. Ces liens créés permettent ainsi de modifier les heures des rendez-vous ou d'arrimer les horaires et les lieux d'activités offerts. Ces contacts ne constituent cependant pas toujours des ententes formelles accompagnées de financement.



Une entente existe, comme cité ci-dessus, entre le *CTAM* et la *Corporation de transport adapté de Franchemont* (MRC des Chenaux).

Le Centre local d'emplois (CLE) utilise les services des CAB, du transport collectif et les taxis.

Agglomération de La Tuque

Service de transport collectif

Le transport collectif de l'agglomération de La Tuque est géré par Autono-bus transport collectif, de la Corporation de transport adapté du Haut-Saint-Maurice. Ce service est en grande partie financé par l'agglomération de La Tuque et le MTQ mais aussi par le Centre de santé et de services sociaux du Haut-Saint-Maurice qui loge la Corporation. Celle-ci offre ce service à la population depuis avril 2003 et effectue la répartition des déplacements demandés par les usagers à l'avance par téléphone. La corporation tente de répondre aux demandes grâce aux places disponibles sur les ressources de transport déjà disponibles sur le territoire : transports scolaire, adapté et le taxi collectif. Elle offre également un service de covoiturage.

Du covoiturage s'effectue régulièrement vers Trois-Rivières et Shawinigan. Les autres transports collectifs organisés par *Autono-bus* représentent essentiellement des voyages intra-territoriaux.

Un site Internet est en cours de construction (par le Tam Tam Communautaire), visant à donner de l'information sur les services de transport collectif ainsi qu'à permettre des inscriptions en ligne pour le covoiturage.

Notons que, en raison de la grandeur du territoire de l'agglomération de La Tuque, les citoyens et les entreprises ont pris l'habitude d'organiser eux-mêmes leur covoiturage.

Ententes / Partenariats existants

La Corporation de transport adapté du Haut-Saint-Maurice a une entente avec la Commission scolaire de l'Énergie et la CTAM (Mékinac).

Elle entretient également des contacts avec les générateurs de déplacements, notamment avec les CSSS, le Carrefour Action Communautaire du Haut-Saint-Maurice (CASH), le CLE, le CLD, etc.



Le Centre local d'emplois (CLE) utilise les services des CAB, du transport collectif et les taxis.

Ville de Shawinigan

Service de transport collectif

Le transport en commun est présent dans la région de Shawinigan depuis plus de soixante (60) ans. Après la fusion des anciennes municipalités et la constitution du Shawinigan que nous connaissons aujourd'hui, la Régie inter-municipale de transport en commun du Centre-de-la-Mauricie est devenue la Régie municipale de transport en commun de Shawinigan (RTCS). L'information complète relative aux services de transport offerts par la RTCS est disponible sur son site web à l'adresse suivante :

http://www.ville.shawinigan.qc.ca/Services.aspx?section=regie_transport&id=311.

La RTCS est financée par le MTQ, la Ville de Shawinigan et les revenus provenant des usagers.

La RTCS a à son actif une flotte de six (6) autobus circulant sur 3 lignes différentes. La ligne 1 dessert le secteur Grand-Mère Est et Shawinigan-Sud du lundi au vendredi. La ligne 2 dessert Shawinigan-Sud et Saint-Georges du lundi au vendredi. La ligne 3 dessert le même trajet que la ligne 2 mais les fins de semaine. La gestion du service de transport par autobus est déléguée à une entreprise privée soustraitante : Transport urbain de la Mauricie Inc. Le sous-traitant a la responsabilité de l'exploitation et de l'entretien des véhicules.

Une étude réalisée en 2004 a démontré que les citoyens des secteurs de Lac-à-la-Tortue, Saint-Jean-des-Piles et Saint-Gérard-des-Laurentides désiraient être desservis par un service de transport collectif. C'est ainsi que le service d'Accès-bus a vu le jour en 2006.

La gestion du service *Accès-bus* est entièrement déléguée et son exploitation est répartie entre deux (2) entreprises privées sous-traitantes. Un contrat est accordé à *Groupe CLR*, entreprise de la Mauricie œuvrant dans le domaine des communications, pour la gestion du système de répartition; ce sous-traitant fait la prise des appels et transmet l'information à l'entreprise exploitant la flotte de taxis. Un contrat est également accordé à *Taxi Bellemare*, propriétaire de la flotte de taxis, dont les chauffeurs assurent le transport des usagers.

Rapport final 28 Avril 2009

- 50 -



L'implantation du service Accès-Bus complète l'offre de service en matière de transport en commun sur l'ensemble du territoire de la municipalité. Ce service couvre les secteurs de Sainte-Flore et Shawinigan-Nord ainsi que les secteurs de Saint-Gérard-des-Laurentides, Saint-Jean-des-Piles et Lac-à-la-Tortue. Le service Accès-bus prend ses passagers à des points d'embarquement prédéterminés sur le territoire et les emmène jusqu'au point de chute qui correspond à l'un des lieux de correspondance du circuit d'autobus.

Selon l'endroit où il souhaite se rendre sur le territoire, l'usager aura le choix de prendre *l'Accès-bus* seulement, prendre le *l'Accès-bus* et l'autobus ou prendre l'autobus puis *l'Accès-bus*. Ce service est offert du lundi au vendredi de 7h à 18h.

Ententes / Partenariats existants

La *RTCS* a, pour l'opération des transports collectif et adapté, des partenariats avec *Transport urbain de la Mauricie Inc.* et *Taxi Bellemare.*

Elle a établi un partenariat avec *Transport adapté du comté de Maskinongé* pour offrir la liaison interterritoriale de transport adapté (non-utilisé pour le transport collectif) Shawinigan – MRC de Maskinongé.

Le Centre local d'emplois (CLE) utilise les services des CAB, du transport collectif et les taxis.

Ville de Trois-Rivières

Service de transport collectif

La Société de transport de Trois-Rivières, la STTR (http://www.sttr.qc.ca/), a été créée en vertu de la loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., chapitre S-30.01). La STTR existe sous ce nom depuis le 1^{er} janvier 2002, toutefois la ville de Trois-Rivières offre un service de transport en commun depuis 1915, année marquant la mise en service d'une ligne de tramway. La mission de la STTR est d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur le territoire de la ville de Trois-Rivières. Elle offre annuellement un service de transport en commun régulier, ses véhicules parcourant annuellement 2,7 millions de kilomètres, et assure ce service en régie, c'est-à-dire qu'elle exploite elle même le service qu'elle planifie avec ses propres employés et véhicules. Au total elle assure 3,19



millions de déplacements annuellement à l'aide de 51 véhicules et 108 employés (statistiques de 2006, *STTR*).

Le service de transport en commun de la STTR est constitué de :

- 12 lignes assurant un horaire régulier;
- 10 lignes dites « complémentaires » en service le soir et/ou la fin de semaine;
- 2 lignes « Express Bus », desservant les générateurs de déplacement du centre de la ville (commerces, centres d'achat, institutions collégiales, université, centre hospitalier CHRTR de 25 000 personnes);
- un service de taxi collectif dans trois secteurs de la ville que sont Pointe-du-Lac, Saint-Louis-de-France et Sainte-Marthe.

La *STTR* assure occasionnellement du transport événementiel, comme lors de festivals : transport par navettes ou intégration de services supplémentaires au réseau avec acceptation des passeports événements. La *STTR* offre également ses services et équipements lors de situations d'urgence dans la ville de Trois-Rivières lorsque requis.

Le transport régulier est offert de 6h10 à 00h45 du lundi au samedi et de 10h45 à 18h45 le dimanche. La *STTR* offre dans ce service une fréquence de 30 minutes en heure de pointe et aux 60 minutes en dehors de ces heures de pointe. De plus, pendant les trois périodes de pointe (matin, midi, soir) le service Express est ajouté.

Ententes / Partenariats existants

Les partenaires suivants assurent l'opération des services avec la STTR :

- TAXI-COOP opère un service de taxi collectif et effectue du transport adapté;
- Taxi Pointe du Lac opère un service de taxi collectif;
- Taxi Louis Francien un service de taxi collectif;





- la Commission scolaire du Chemin-du-Roy constitue un partenaire important de la STTR pour la planification du transport scolaire, puisque celui-ci est intégré au réseau de base pour les étudiants du niveau secondaire;
- la Corporation du transport adapté de Franchemont un service de transport adapté (notons qu'à partir du 1^{er} janvier 2009, la STTR seule agira comme seul opérateur du service de transport adapté sur le territoire de la ville de Trois-Rivières).

La *STTR* étudie le développement de nouveaux partenariats avec la les institutions faisant partie de la « Cité du Savoir » (CEGEP de Trois-Rivières, collège Laflèche et UQTR).

Un « Comité des transports durables » a récemment été formé pour recenser et étudier tous les modes de transports durables offerts sur le territoire de la ville de Trois-Rivières. Cela pourrait amener à de nouveaux partenariats entre la *STTR*, Communauto, les services de covoiturage, etc. Cela concerne les déplacements hors de la Mauricie également.

Le Centre local d'emplois (CLE) utilise les services des CAB, du transport collectif et les taxis.

2.1.7 Transport collectif existant, synthèse

Le tableau en page suivante résume l'ensemble des services de transport collectif, adapté, scolaire et autres offerts dans chacune des six (6) entités administratives de la région de la Mauricie, ainsi qu'un résumé des partenariats existants. Il vise à mettre en lumière les services rendant possible le transport collectif de type interterritorial.







Tableau 11 - Portrait des services en transport collectif, adapté, scolaire et partenariats existants pour les six entités administratives de la Mauricie, 2008, Roche-Deluc

	Transport collectif			Transport adapté			Transport scolaire				
Entité adminis- trative	Organisme	Service intra- territorial	Service interterritorial	Organisme	Service intra- territorial	Service interterritorial	Organisme	Servi ce intra- territ orial	Service interterritorial	Autres	Partenariats existants
MRC des Chenaux	Covoiturage des Chenaux	Oui	Oui sur demande : vers Trois-Rivières, Shawinigan	Corporation de transport adapté de Franchement	Oui	Oui : Mékinac – des Chenaux – Trois- Rivières, utilisable pour le transport collectif	Commission scolaire du Chemin-du-Roy Commission scolaire de l'Énergie	Oui	Oui : Sainte-Geneviève-de- Batiscan – Trois-Rivières or non utilisable pour le transport collectif.	Centres d'action bénévole (CAB) offrant de l'accompagnement et du transport : CAB La Pérade et CAB de la Moraine Taxi : par Autobus Péradien	La Corporation de transport adapté de FranCheMont a une entente avec : Ia Commission scolaire du Chemin-du-Roy; Ies CAB; Covoiturage des Chenaux. La Commission scolaire du Chemin-du-Roy transporte des étudiants également. Le service de Covoiturage des Chenaux a des ententes informelles avec la Corporation de transport adapté de FranCheMont et les CAB pour apparier des personnes ayant des légers handicaps et/ou un besoin d'accompagnement avec des co-voitureurs. Le Centre local d'emplois (CLE) utilise les services des CAB.
MRC de Maskinong é	Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé (CTCM)	Oui	Oui : trajet fixe Louiseville - Trois- Rivières (Pointe-du- Lac)	Transport adapté du comté de Maskinongé	Oui	Non	Commission scolaire du Chemin-du-Roy Commission scolaire de l'Énergie	Oui	Oui : Louiseville – Trois- Rivières, utilisable pour le transport collectif et Saint-Alexis-des-Monts – Saint-Paulin – Charette – Shawinigan or non utilisé pour du transport collectif	Un Centre d'action bénévole (CAB) Désaulniers Taxi (Louiseville) et Taxis Régional du Nord (Saint-Alexis)	Pour le transport collectif, des ententes existent entre la CTCM et : • les deux Commissions scolaires (de l'Énergie et Chemin du Roy); • le transport scolaire privé Transport Saint-Léon (en dehors des heures scolaires) • le Transport adapté du comté de Maskinongé; • le centre de santé de la MRC de Maskinongé; • les sociétés Désaulniers Taxis (Louiseville,) et Taxis Régional du Nord (Saint-Alexis). De nombreux partenariats avec la CTCM existent, pour le développement de la CTCM et avec les générateurs de déplacements.
MRC de Mékinac	Corporation Transport Adapté Mékinac (CTAM)	Oui	Oui vers Shawinigan, MRC des Chenaux et Trois-Rivières	Corporation Transport Adapté Mékinac (CTAM)	Oui	Oui vers Shawinigan, MRC des Chenaux et Trois-Rivières, utilisable pour le transport collectif	Commission scolaire de l'Énergie	Oui	Oui : Sainte-Thècle – Saint- Tite – Hérouxville – Shawinigan – Shawinigan Sud, utilisable pour du transport collectif	Un Centre d'action bénévole (CAB) Taxi Marcotte	La CTAM a, pour l'opération de ses services, des ententes avec la Commission scolaire de l'Énergie et la compagnie Taxis Marcotte. En plus de toutes ces ententes, la CTAM continue d'établir des contacts avec les générateurs déplacements (services sociaux, entreprises de services tels que les CLE, CLS, CSSS, régie régionale, CJE, etc.).







End (Transport collectif			Transport adapté			Transport scolaire				
Entité adminis- trative	Organisme	Service intra- territorial	Service inter- territorial	Organisme	Service intra- territorial	Service interterritorial	Organisme	Service intra- territorial	Service interterritorial	Autres	Partenariats existants
La Tuque	Autono-bus transport collectif, de la Corporation de transport adapté du Haut-Saint- Maurice	Oui	Oui vers Shawinigan, Trois-Rivières	Corporation de transport adapté du Haut-Saint- Maurice.	Oui	Oui avec CTAM, vers la MRC de Mékinac, utilisable pour le transport collectif	Commission scolaire de l'Énergie	Oui	Non	Centres d'action bénévole (CAB) Autobus Chevrette	La Corporation de transport adapté du Haut-Saint-Maurice a une entente avec la Commission scolaire de l'Énergie et la CTAM (Mékinac). Elle a également des contacts avec les générateurs de déplacements (services sociaux, certaines entreprises de services tels que le Centre de santé, Carrefour Action Communautaire du Haut-Saint-Maurice (CASH), CLE, CLD, etc.)
Shawinigan	Régie municipale de transport en commun de Shawinigan (RTCS)	Oui (lignes d'autobus et Accès bus = taxi collectif)	Non	Régie municipale de transport en commun de Shawinigan (RTCS)	Oui	Oui: Shawinigan – Maskinongé (Saint- Matthieu-du-Parc, Saint-Élie-de- Caxton, Charette et Saint-Boniface), non utilisable pour le transport collectif	Commission scolaire de l'Énergie	Oui	Non	Centres d'action bénévole (CAB) Taxis	La RTCS a, pour l'opération des transports collectif et adapté, des partenariats avec : Transport urbain de la Mauricie inc., Taxi Bellemare. Elle a un partenariat avec Transport adapté du comté de Maskinongé pour offrir la liaison interterritoriale Shawinigan – MRC de Maskinongé.
Trois-Rivières	Société de transport de Trois-Rivières (STTR)	Oui	Non	Société de transport de Trois-Rivières (STTR) et Corporation de transport adapté de Franchement (jusqu'au 1/1/2009 seulement)	Oui	Oui – vers MRC des Chenaux et Mékinac, non utilisable pour le transport collectif	Commission scolaire Chemin du Roy	Oui	Non	Centres d'action bénévole (CAB) Taxis: TAXI-COOP, Taxi Pointe-du-Lac et Taxi Louis Francien.	Les partenaires suivants assurent l'opération des services avec la STTR : TAXI-COOP : opère du taxi collectif et du transport adapté; Taxi Pointe-du-Lac : opère du taxi collectif; Taxi Louis Francien: opère du taxi collectif; la Commission scolaire du Chemin-du-Roy pour le transport scolaire: échanges dans le cadre de la planification; Corporation du transport adapté de Franchemont pour le transport adapté (notons qu'à partir du 1 janvier 2009, la STTR seule opérera le transport adapté sur le territoire de la Ville de Trois-Rivières). Un « Comité des transports durables » est actuellement en cours de discussions pour recenser et étudier tous les modes de transports durables offerts sur le territoire de la Ville de Trois-Rivières. Cela pourrait amener à de nouveaux partenariats entre la STTR, Communauto, les services de covoiturage, etc. Or cela concerne les déplacements hors de la Mauricie également.









2.2 LES DÉPLACEMENTS ACTUELS

L'exposé des caractéristiques des déplacements actuels en transport collectif, pour chaque territoire de la région permet de décrire **la demande en transport collectif** à laquelle répond chaque organisme de transport collectif, ce qui donne un premier aperçu des besoins répondus et non répondus des usagers. Les statistiques présentées concernent à la fois les déplacements intra- et interterritoriaux.

Cette section fait état, lorsque les données sont disponibles, du nombre de déplacements recensés par MRC et villes et leur évolution dans le temps, les motifs de déplacement des usagers, les modes de transport utilisés, les lieux d'origine et de destination des usagers ainsi que les caractéristiques des usagers.

Finalement, une brève synthèse des caractéristiques de ces clientèles actuelles est faite.

Les fiches mises en Annexe 2 présentent les statistiques complètes disponibles par organisme de transport collectif. À noter que le format des données disponibles n'est pas homogène entre les organismes, ne permettant pas toujours une comparaison et rendant la description de la demande non homogène. Toutefois les statistiques sur la demande présentes dans l'Annexe 2 constituent les seules données disponibles.

2.2.1 MRC des Chenaux

Le nombre de déplacements par covoiturage dans la MRC varie d'une année à l'autre. Il est toutefois possible d'estimer une croissance entre 2007 et 2008, considérant qu'en 2007 environ 2 500 déplacements avaient été effectués et plus de 2 000 pour la seule période de janvier à juin 2008. En outre, on a recensé 228 déplacements en mars 2007 et 385 en mars 2008. Cette augmentation de la demande est constatée pour tous les mois comptabilisés depuis janvier 2008.

La clientèle du service de covoiturage des Chenaux est essentiellement âgée de 36 ans et plus (88 % de la clientèle, 2008) et est constituée majoritairement de femmes (54 %, 2008).

2.2.2 MRC de Maskinongé

Le nombre de déplacements recensés par la *CTCM* (transport collectif uniquement) au cours de l'année 2007-2008 est de 2 329. Plus de 50 % des déplacements se font par le biais du service de taxi de Louiseville.



Les deux principaux motifs de déplacement des usagers du service de transport collectif de la MRC de Maskinongé sont le travail et les rencontres / ateliers.

L'utilisation du transport adapté pour le transport collectif a augmenté depuis 2006 de 8 %.

La CTCM comptait 101 membres actifs en 2007-2008, dont 82 % de femmes et 18 % d'hommes.

Depuis 2006, la clientèle de 19-64 ans est la catégorie la plus grande d'usagers du transport collectif, or elle a fortement diminué au profit des 18 ans et moins, dont la proportion est passée de 6 % à 23 %. Comparativement à d'autres secteurs de la région, l'importance de la représentation des ainés (65 ans et plus) dans les usagers du transport collectif demeure faible (moins de 10 %).

2.2.3 MRC de Mékinac

Le nombre de déplacements en transport collectif saisis par la *CTAM* en 2007 était de 2 850. En 2008, ce nombre s'est élèvé à 5 745. En matière de transport adapté, en 2007, 5 120 déplacements ont été effectués uniquement par les usagers admissibles au transport adapté.

Le principal motif de déplacement était, en 2007, le loisir (53 %), suivi du travail (17 %). Par contre, le motif travail dont l'importance avait diminué depuis 2003 a vu sa part relative dans l'ensemble des motifs de déplacements augmenter depuis 2006, passant de 5 % à 13 % des déplacements.

Les voyages par covoiturage sont peu courants. Seulement 4 % des déplacements se sont faits par ce moyen de transport. Toutefois, ce dernier demeure stable.

L'utilisation des places disponible pour le transport collectif dans le transport adapté n'a cessé de progresser depuis 2003, passant de 61 % des déplacements à 84 %. Le tableau suivant précise les parts des déplacements en transport collectif par destination. Les déplacements interterritoriaux représentent donc une part considérable à ce jour, des déplacements (38 %).

L'origine des déplacements concerne principalement deux municipalités, soit Sainte-Thècle (48 %) et Saint-Tite (26 %). Les principales destinations des usagers sont Saint-Tite (34 %) et Shawinigan et autres municipalités de l'extérieur de la MRC (43 %).

Le nombre d'usagers du transport collectif de la *CTAM* est de 410 (30 % d'hommes, 70 % de femmes). La proportion d'hommes a augmenté depuis 2003 (augmentation de 8 %); il en est de même pour la



proportion des usagers de 65 ans et plus qui ne cesse de progresser depuis 2003, passant de 37 % à 49 %.

2.2.4 Agglomération de La Tuque

Entre 2006 et 2007, le nombre de déplacements effectués par le transport collectif *d'Autono-bus* (*Corporation du transport adapté du haut-Saint-Maurice*) a fait un bond de 70 %. Pour l'année 2008 (données cumulées jusqu'en septembre), le nombre de déplacements est plus élevé que pour la totalité des déplacements de l'année 2007 (accroissement de 55 %). Les tendances observées semblent donc indiquer une augmentation semblable pour l'année 2008. En matière de transport adapté, plus de 7 800 transports annuels de personnes à mobilité réduite ont été effectués durant l'année 2007.

Le nombre de déplacements ne cessant de progresser, certains moyens de transport sont utilisés plus que d'autres. Parmi les modes de transport utilisés par les usagers du transport collectif, les deux (2) moyens de transport qui vu augmenter leur usage le plus sont le taxi collectif (21 à 474 déplacements) et le covoiturage (39 à 281 déplacements). Toutefois, ce sont toujours les places disponibles dans le transport adapté qui ont garanti le plus de déplacements en transport collectif de janvier à septembre 2008 (soit 710 déplacements).

Le travail et les loisirs sont les principaux motifs de déplacements des usagers de transport collectif.

L'origine des déplacements est principalement le centre-ville (61 %) de La Tuque. Il est toutefois important de remarquer que 15 % des voyages proviennent de l'extérieur de La Tuque. Ces déplacements s'effectuent par covoiturage. Le Lac Édouard est également un lieu de départ important, avec 14 % des déplacements recensés.

Le nombre de personnes inscrites en 2007 à *Autono-bus* a diminué de 6 % par rapport à l'année précédente, mais remonte doucement selon le nombre de personnes inscrites depuis le début de l'année 2008 (146). La clientèle est principalement féminine (plus de 65 %), mais le nombre d'usagers masculins ne cesse de progresser, passant de 23 % en 2006 à 33 % en 2008.

Aucune donnée n'est disponible sur les catégories d'âge des usagers.



2.2.5 Ville de Shawinigan

Les seules données disponibles sur les déplacements recensés par la *Régie de transport en commun de Shawinigan (RTCS)* concernent les données d'achalandage annuel entre 1995 et 2007. En 2007, on a observé 271 619 déplacements entre janvier et septembre. On observe une diminution du nombre de déplacements depuis 1999 (de 630 000 en 1999 à 411 229 en 2006). Toutefois ces chiffres ne concernent que les déplacements intra-territoriaux.

Entre 2001 et 2006, le nombre d'usagers de la *RTCS* a régressé de 31 %. Selon le Plan stratégique de la Ville de Shawinigan, cette diminution est attribuable une baisse marquée de la population et à la popularité croissante de l'automobile chez les jeunes.

Aucune autre donnée n'est disponible sur la clientèle.

2.2.6 Ville de Trois-Rivières

Le nombre de déplacements évalués en 2008 par la STTR est de 3 244 000.

Les données disponibles concernant les motifs de déplacement des clientèles pour ce territoire datent de l'enquête origine-destination de 2000 et sont citées dans le Plan stratégique de la STTR 2007-2017. Le motif « études » est le plus important, avec 48 % de déplacements, suivi des motifs « travail » (15%), « loisirs » (15%) et finalement « magasinage » (12%).

Les plus grands utilisateurs des services de transport en commun de la *STTR* sont les utilisateurs des titres de transport *Interpasse générale* et *Interpasse 21 ans et* + (27 % des passages chacun en 2008)³.

Toutefois, ces chiffres ne concernent que les déplacements intra-territoriaux.

La majorité des données disponibles concernant la clientèle de la STTR provient de la dernière enquête effectuée auprès des usagers en 1996. Les données ne sont donc pas actualisées et sont présentées ici à titre indicatif seulement.

La proportion des femmes utilisant le service de transport en commun atteignait à cette époque 65 %, à l'image des autres territoires de la région de la Mauricie. Plus de 50 % des usagers utilisant

N/Réf: 51778-301

³ Pour informations complémentaires voir sur http://www.sttr.qc.ca/tarifs_depositaires.php .



régulièrement le transport en commun avaient à l'époque 25 ans et moins. Comparativement à d'autres secteurs de la Mauricie, la clientèle âgée de 65 ans et plus était peu nombreuse à voyager par transport collectif (5 %). Toutefois, la STTR remarque que la clientèle des 18-21 ans utilise actuellement faiblement ses services (Plan stratégique STTR, 2007-2017).

2.2.7 Synthèse des caractéristiques de la clientèle actuelle

Les informations dont nous venons de faire état dans cette section permettent de dresser les constats suivants sur l'utilisation du transport collectif en Mauricie et les caractéristiques de la clientèle :

- l'utilisation du transport collectif est globalement en hausse depuis quelques années, dans les territoires ruraux (en dehors des villes de Shawinigan et de Trois-Rivières);
- le soutien aux familles, la santé, le travail et les loisirs sont les principaux motifs de déplacements en transport collectif;
- les voyages effectués par covoiturage sont peu courants. Précisions que ce constat est basé sur des données ne reflétant que le covoiturage organisé par les corporations et non le covoiturage « spontané » (initié entre cercles de personnes se connaissant) effectué par les résidents de la Mauricie;
- ce sont davantage les places disponibles dans le transport adapté qui garantissent le plus de déplacements de transport collectif;
- les déplacements interterritoriaux représentent une part substantielle des déplacements totaux réalisés actuellement en transport collectif (15 % à 38 %, pour les données disponibles);
- la clientèle actuelle est constituée, pour les entités administratives les plus rurales (en dehors des villes de Shawinigan et de Trois-Rivières) :
 - majoritairement de femmes;
 - majoritairement de personnes au-dessus de 36 ans :
 - 36 ans et plus dans la MRC des Chenaux;
 - 41 à 64 ans dans la MRC de Maskinongé;





- 65 ans et plus dans la MRC de Mékinac;
- (données non disponibles pour l'agglomération de La Tuque).

Rapport final 28 Avril 2009

- 64 -





2.3 LES SOURCES DE FINANCEMENT DISPONIBLES

La présente section identifie les sources de financement possibles pour le transport collectif en Mauricie.

Trois programmes d'aide gouvernementale provinciale, issus de la politique du transport collectif (http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grand_public/transport_collectif) sont brièvement explicités ici :

- le programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (PAGTCR) 2007-2011;
- le programme d'aide à l'exploitation du programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP) 2007-2011;
- le programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC) 2007-2011.

Ensuite sont présentés les Fonds Fédéraux – Chantier Canada, également source potentielle de financement pour le transport collectif en milieu rural.

Finalement, d'autres sources potentielles de financement à explorer ultérieurement sont présentées.

2.3.1 Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (PAGTCR)

Le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional* constitue le principal programme du MTQ pour le transport collectif en milieu rural. Entériné avec l'adoption du décret 154-2007, le 14 février 2007, pour une période de 5 ans, soit de 2007 à 2011, il totalise une aide financière de 11 millions \$.

C'est le seul programme auquel sont admissibles les CRÉ, dans le but de planifier le transport collectif interterritorial (et donc intra-régional) et de favoriser des projets d'optimisation et d'intégration des services de transport collectif existants. Les objectifs de ce programme visent à soutenir les initiatives d'organisation et de mise en place de services de transport collectif en milieu rural et de dessertes interrégionales par autocar, ainsi que d'accroître l'utilisation du transport collectif.

Les différents types de projets admissibles à ce programme se subdivisent en trois volets :



- Volet 1 : le transport collectif en milieu rural (total de 8 M\$) : destiné aux MRC et à certaines municipalités hors MRC uniquement, pouvant inclure de la subvention à l'exploitation;
- Volet 2 : la planification régionale du transport collectif (total de 1 M\$) : destiné aux CRÉ uniquement, pouvant inclure de la planification uniquement (c'est le volet finançant la présente étude);
- Volet 3: le transport interrégional par autocar (total de 2 M\$): destiné aux MRC, CRÉ et certaines municipalités hors MRC, pouvant inclure de la subvention à l'exploitation.

En Mauricie, les organismes admissibles au volet 1 de ce programme d'aide gouvernemental sont les MRC des Chenaux, Maskinongé, Mékinac ainsi que la municipalité de Lac-Édouard et l'agglomération de La Tuque. Les villes de Trois-Rivières et de Shawinigan ne sont pas admissibles à ce programme. Les entités admissibles doivent élaborer le projet de transport collectif sur leur territoire et sont responsables de sa gestion.

Afin de bénéficier de ce programme, quelques modalités de base sont à suivre. La subvention du MTQ est le double de la contribution financière de l'organisme admissible, et ce, jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année. Pour obtenir la subvention maximale, les organismes admissibles devront contribuer pour un montant annuel de 50 000 \$ et confirmer le montant de leur participation par l'adoption d'une résolution. De plus, le calcul de la contribution de l'organisme inclut la part des usagers du transport collectif ou une aide financière provenant du programme *Pacte rural*.

2.3.2 Le programme d'aide à l'exploitation du PAGTCP

Selon la *Politique québécoise du transport collectif*, les municipalités de 20 000 habitants et moins sont admissibles au *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* depuis le 14 février 2007. Ce programme d'aide à l'exploitation du PAGTCP s'applique à ce type de municipalités, uniquement lorsque celles-ci visent à mettre en services un transport collectif de personnes en service régulier, avec des horaires réguliers (fixes) et arrêts obligatoires. Si un tel type de transport collectif est mis en place en Mauricie, les municipalités de 20 000 habitants et moins sont admissibles à ce programme. La participation gouvernementale s'étend à l'exploitation de tels services de transport en commun, des organismes municipaux et inter-municipaux de transport.



Ce programme a pour objectif général de créer des conditions favorisant le transport en commun, afin d'en faire le principal mode de déplacement, ainsi que le maintien et le développement de réseaux et de services efficaces. Plus précisément, ce programme vise à soutenir la prise en charge du transport en commun par les municipalités, améliorer les services, notamment en ce qui a trait à la fréquence et à la desserte, assurer une plus grande diversité d'activités aux transporteurs privés appelés à agir comme fournisseurs de services auprès de municipalités.

L'aide financière prend la forme de quatre types de subventions à l'exploitation d'un service de transport⁴ :

- la subvention de fonctionnement, dont bénéficient tous les organismes admissibles. Celle-ci équivaut à 40 % des recettes provenant du transport des usagers;
- la subvention propre aux organismes offrant aux usagers un laissez-passer mensuel. Celle-ci est égale au montant de la réduction consentie, jusqu'à 50 % du prix de chaque laissez-passer vendu;
- la subvention destinée aux études ayant pour objet l'évaluation ou la révision de la desserte de transport en commun. Celle-ci peut atteindre 50 % du coût de l'étude, jusqu'à un maximum d'un dollar par habitant du territoire desservi;
- la subvention visant à compenser les recettes en raison de la réduction des tarifs pour les usagers utilisant deux réseaux de transport en commun. Celle-ci est égale à 50 % de la réduction consentie par l'organisme pour chaque laissez-passer vendu.

La somme de la subvention de fonctionnement et de la subvention propre aux laissez-passer mensuels ne peut excéder 75 % du déficit d'exploitation de l'organisme ni le montant de la subvention versée pour l'année 1996.

Les organismes admissibles au programme sont les suivants : les municipalités, les conseils régionaux ou inter-municipaux de transport; les MRC ayant déclaré leur compétence en transport collectif de

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes aide/transpt coll pers#note1



⁴ Pour plus de renseignements voir sur



personnes, les régies municipales ou inter-municipales de transport, les regroupements de municipalités liées par une entente inter-municipale de transport.

Pour être admissibles à cette subvention, ces organismes doivent mettre sur pied un service de transport en commun et contribuer à son financement. Ils doivent également, à l'exception des organismes de la région métropolitaine de recensement de Montréal, soumettre, pour approbation du MTQ, un devis sommaire démontrant la viabilité du service prévu. De plus, le contrat conclu avec le transporteur doit prévoir une phase expérimentale, au terme de laquelle le service pourra prendre fin s'il se révèle non viable.

Notons que l'entité administrative admissible à ce programme d'aide ne l'est plus dans le cas où elle bénéficie déjà d'une aide provenant du PGATCR.

2.3.3 Le programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC)

L'objectif du *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun* est de soutenir les autorités organisatrices de transport en commun (AOT) dans leurs efforts pour accroître l'offre de service de transport en commun à la population.

Il est doté d'une enveloppe annuelle de 100 M\$, à savoir 98 M\$ pour l'aide à l'amélioration des services et 2 M\$ pour la promotion du transport en commun. L'aide gouvernementale couvre 50 % des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de service d'une AOT. Ainsi, pour chaque dollar investi par le milieu local (municipalité et usagers) dans l'augmentation du niveau de service, le gouvernement du Québec, par l'entremise du ministère des Transports, verse une aide financière de 1 \$. Ce programme prévoit trois types de subvention : subvention pour l'amélioration des services, subvention pour l'acquisition des véhicules, subvention pour la promotion du transport en commun.

Ce programme est cité ici parce qu'il est applicable aux sociétés de transport de Trois-Rivières et Shawinigan.

2.3.4 Les Fonds Fédéraux : Chantier Canada

Le gouvernement du Canada et la province de Québec ont signé l'entente-cadre Canada - Québec, le 3 septembre 2008. De 2007 à 2014, ce sont plus de 2,275 milliards de dollars qui seront attribués pour des



améliorations en matière d'infrastructure au Québec au terme du plan Chantiers Canada. Chantiers Canada remplace la plupart des fonds d'aide fédérale destinés au transport, soit le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FSIF), le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR) et la Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun. Le plan Chantiers Canada versera tous les ans, pendant 7 ans, 25 millions de dollars de financement de base à chaque province et à chaque territoire, ce qui représente un total de 175 millions de dollars pour chaque administration. Les administrations qui ont les plus faibles populations et qui perçoivent moins de recettes fiscales profiteront le plus de cet investissement, puisqu'il n'est pas distribué sur une base par habitant. Ces fonds seront accordés pour des projets dans les provinces et les territoires en fonction de leur population. De plus, tous les projets seront sélectionnés par l'entremise de négociations fédérales/provinciales/territoriales. Le programme sera mis en œuvre par l'entremise de deux volets, soit le volet Grandes infrastructures et le volet collectivité. Ce deuxième volet s'adressera tout particulièrement aux collectivités locales de 100 000 habitants et moins et servira, entre autres, à soutenir les projets des petites collectivités, notamment en matière de transport en commun. Tous les projets seront à frais partagés et la contribution fédérale maximale accordée à un projet représentera 50 %. Toutefois, dans l'ensemble, les projets touchant l'infrastructure municipale seront à frais partagés dans une proportion d'un tiers. Dans le cas des projets où le bien appartient à une entité privée, la contribution fédérale maximale sera de 25 %.

De plus, il peut exister des possibilités de subventions par le programme EcoAction du gouvernement fédéral, visant à subventionner des actions en faveur de la lutte aux changements climatiques (http://www.ecoaction.gc.ca).

2.3.5 Autres sources potentielles de financement

Les autres sources potentielles de financement du transport collectif en milieu rural sont :

- le forum régional jeunesse, via le fonds régional d'initiative jeunesse, a été sollicité pour participer financièrement aux projets du transport collectif dans certaines régions du Québec;
- la participation du secteur privé peut également constituer une avenue intéressante pour chacun des partenaires, tant pour les sociétés elles-mêmes que les organismes de transport collectif.
 Dans le passé, divers projets ont pu être en partie financés par le secteur privé moyennant



certains avantages, tels que l'utilisation conjointe des équipements ou la mise en marché de produits et de services corporatifs sur une vitrine accessible à un large public;

- les centres locaux de développement (CLD) peuvent représenter également une ressource intéressante, via l'enveloppe réservée au fonds pour l'économie sociale. Ce fonds vise à stimuler l'émergence de projets d'entrepreneuriat collectif, qui tiennent compte essentiellement des principes suivants : finalité de service aux membres ou à la collectivité, autonomie de gestion, processus de décision démocratique, primauté des personnes et du travail sur le capital dans la répartition des surplus et des revenus, prise en charge et responsabilité individuelle et collective. Les organismes admissibles peuvent être des coopératives ou tous organismes sans but lucratif qui poursuivent une finalité sociale, produisent des biens et services en assurant des emplois durables. Elles doivent aussi profiter de sources de financement diversifiées, générer des revenus autonomes et s'appuyer sur les principes et fondements émanant du cadre de référence du Conseil régional de l'économie sociale (CRES) de la Mauricie;
- la Politique nationale de la ruralité 2007-2014 vise à assurer le développement des communautés rurales en misant sur leur diversité et leurs particularités et à garantir l'occupation dynamique du territoire québécois. Grâce à cette politique, les communautés rurales auront à leur disposition des moyens d'intervention souples et adaptés totalisant 280 M\$, dont 238 M\$ seront gérés par les MRC. La politique encourage par ailleurs à renforcer la coopération et la complémentarité entre les milieux ruraux et les milieux urbains. Elle encourage à déterminer des champs de complémentarité à concrétiser, des services à partager en matière d'occupation dynamique du territoire, de développement économique, ou encore d'activités, équipements et services de nature sociale, communautaire, culturelle et éducative à mettre en commun. Dans une approche respectueuse et mutuellement satisfaisante, les ententes inter-municipales deviennent possibles et souhaitables sur le plan économique, familial, culturel, récréatif, sportif et touristique. Elles le sont également lorsque vient le temps de discuter d'aménagement du territoire, de développement durable, de transport collectif, de services de proximité et de politique d'accueil, d'installation et d'intégration de nouvelles populations. Cette politique offre un programme d'aide au transport collectif des personnes soutenant la mise en place d'un réseau de villages-relais;



- les MRC sont à même de débloquer des budgets pour soutenir le transport collectif et sont ainsi les porteuses de ces projets dans certains territoires. Mais elles n'en sont pas les gestionnaires.
 Au Québec, les contributions des MRC dans ce domaine varient énormément d'un cas à l'autre;
- les revenus autonomes générés par la perception des droits de passages auprès des voyageurs.

2.4 LA LÉGISLATION EN VIGUEUR

Cette section vise simplement à énumérer les lois encadrant le transport en commun au Québec. Ces lois sont les suivantes :

- Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12);
- La <u>Loi sur les transports au Canada</u>, entrée en vigueur en 1996 pour moderniser le cadre législatif des transports et remplacer l'Office national des transports par l'Office des transports du Canada;
- Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., c. A-25);
- Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (L.R.Q., c. S-11.011);
- Code de la sécurité routière (<u>L.R.Q., c. C-24.2</u>);
- Loi sur les sociétés de transport en commun <u>L.R.Q., chapitre S-30.01</u>.

Ces lois peuvent être consultées sur http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca .

À noter que pour effectuer du transport en commun payant, on doit obtenir un permis de la *Commission* des *Transports du Québec*.





PARTIE II - ANALYSE DES DONNÉES D'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT COLLECTIF



3. ANALYSE DES DONNÉES D'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE

L'objectif de cette partie est de qualifier et de montrer une méthode de quantification des impacts socioéconomiques du transport collectif rural, tout en l'illustrant d'un exemple mauricien.

Pour ce faire, sont présentés dans cette section :

- une description des principes économiques qui sont pris en compte dans l'analyse des impacts socio-économiques du transport collectif (préalables méthodologiques);
- un inventaire des recherches récentes en matière d'impacts sociaux et économiques du transport collectif en milieu rural;
- des indicateurs utiles pour la quantification de ces impacts ainsi qu'une application sur un cas concret mauricien (MRC de Mékinac).

3.1 PRÉALABLES MÉTHODOLOGIQUES

L'analyse avantages-coûts constitue un cadre formel reconnu et utilisé pour évaluer les projets d'infrastructures de transport. Le guide du MTQ rappelle que « l'analyse avantages-coûts est une démarche qui permet de comparer, sur une base monétaire commune, les projets ou les solutions possibles d'un projet, en mesurant les bénéfices et les coûts économiques occasionnés par chacun d'eux, en vue d'établir celui qui sera le plus rentable économiquement pour la société »⁵. L'analyse avantages-coûts vise à évaluer l'efficacité économique dans des situations de biens publics et a pour but de déterminer dans quelle mesure les avantages d'un projet d'investissement public sont supérieurs aux coûts, afin d'établir si le projet accroît le bien-être de la collectivité.

L'évaluation des avantages et coûts attribuables à la mise en place d'un réseau de transport collectif en milieu rural nécessite de chiffrer les bénéfices additionnels par rapport à la situation actuelle.

Les principaux bénéfices mesurables sont les suivants, d'après les lectures réalisées :

ROCHE

ELUC

N/Réf: 51778-301

Rapport final 28 Avril 2009

– 74 –

⁵ Anne-Marie Ferland, Service de l'économie et du plan directeur en transport, Direction de la planification Ministère des Transports du Québec, <u>Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport</u>, 2005.



- bénéfices directs: avantages tirés par les usagers du service et par les exploitants (par exemple, la création d'emplois pour l'exploitation du service);
- bénéfices indirects: avantages tirés par des tiers par l'opération du service (par exemple, les employeurs régionaux bénéficient de l'accès à un mode de transport fiable et ponctuel pour les employés);
- **bénéfices pour la communauté** : avantages tirés par l'ensemble de la collectivité par la présence du service (par exemple, soutien au développement économique local, diminution des émissions de gaz à effet de serre,...).

Ainsi, les principaux impacts socio-économiques mesurables du transport en commun / transport collectif sont les suivants :

employabilité :

- accès à l'emploi : l'accès à l'emploi est un pré requis pour l'autosuffisance économique d'une société ou d'une communauté. La mesure des impacts dépend de la solution alternative que les usagers choisiraient si le service n'existait pas;
- services aux « navetteurs » : dans certaines régions rurales, les distances entre résidence et pôles d'emplois peuvent être très longues. Les coûts privés de ses déplacements étant élevés, les bénéfices du transport collectif sont par conséquent substantiels, surtout si les usagers ne possèdent pas de voiture particulière.

développement de la mobilité :

- o accès à la formation professionnelle : l'accès à la formation permet d'augmenter l'employabilité des personnes ainsi que d'avoir accès à des salaires plus élevés;
- o traitements médicaux récurrents : l'autonomie quant aux services médicaux permet aux usagers d'améliorer leur qualité de vie;
- maintien à domicile de manière autonome : les personnes âgées ainsi que les personnes handicapées peuvent vivre à la maison en autonomie en utilisant le transport en commun / transport collectif pour les déplacements.



- impacts sur l'économie locale :
 - pour le milieu touristique, attraction d'employés saisonniers : le service de transport collectif dans les régions rurales favorise le développement touristique dans la mesure où les travailleurs saisonniers peuvent se rendre à leurs lieux de travail;
 - o accès aux commerces de détail et autres services personnels.

3.2 REVUE DOCUMENTAIRE

De très nombreuses études ont été réalisées depuis une dizaine d'années en matière d'impacts socioéconomiques du transport collectif en milieu rural. La plupart des renseignements dont elles font état sont de nature qualitative. Trois rapports sont majeurs sur la planification des transports collectifs en milieu rural, et notamment sur les impacts socio-économiques. Il s'agit de :

- Évaluation des effets de la mise en application d'un système de transport collectif en milieu rural dans les MRC de Papineau, de la Vallée-de-la-Gatineau et du Pontiac, M. Bélanger, 2004.
- Étude d'impacts socioéconomiques du transport des personnes en milieu rural dans la région de la Capitale-Nationale, Groupe conseil Genivar pour le compte de la Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale, 2007.
- Transport collectif en milieu rural et développement durable, Gow et Bélanger.

Ces études présentent quelques indicateurs sur les coûts et les bénéfices du transport collectif en milieu rural. Elles sont brièvement présentées ci-dessous.

Évaluation des effets de la mise en application d'un système de transport collectif en milieu rural dans les MRC de Papineau, de la Vallée-de-la-Gatineau et du Pontiac

Le rapport réalisé par Monique Labrecque du bureau de liaison université-milieu de l'Université du Québec en Outaouais pour le compte de la Corporation de transport adapté de la Petite-Nation démontre en quoi la mise en place d'un système de transport collectif peut agir sur les déterminants de la santé. La mise en place d'un système de transport collectif fait suite à la politique nationale de la ruralité dont l'objectif était de promouvoir le développement local et régional en vue de favoriser la prospérité et la pérennité des communautés rurales. L'accès à un système de transport pour tous et à prix raisonnable pourrait avoir un impact sur les déterminants de la santé de la population rurale.



La méthode proposée par le rapport est basée sur l'évaluation globale du système de transport collectif en milieu rural et de la mise en application et les effets de celle-ci sur la santé et la qualité de vie des usagers. L'évaluation utilise des méthodes de collecte des données qualitatives qui permettent de décrire et d'analyser les perceptions des partenaires impliqués dans le projet.

Les conclusions du rapport rapportent plusieurs effets, parfois non quantifiables, mais qui traduisent l'impact positif de la mise en place d'un service de transport collectif en milieu rural pour l'environnement territorial :

- effets positifs du transport collectif sur la santé et la qualité de vie des utilisateurs;
- amélioration de leur environnement socioéconomique, de leur réseau de soutien social et de l'environnement social;
- faible amélioration de leur revenu:
- sentiment de sécurité procuré par l'accès à un transport;
- réduction du sentiment d'isolement des usagers qui ont accès au service pour des activités sociales et culturelles, ou simplement pour visiter des membres de la famille ou des amis;
- modification de certaines habitudes de santé personnelles.

Étude d'impacts socioéconomiques du transport des personnes en milieu rural dans les régions de la Capitale-Nationale

L'étude réalisée pour le compte de la Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale (CRÉCN) concernait l'évaluation des impacts socioéconomiques du transport collectif en milieu rural pour la région de la Capitale-Nationale, étude devant être basée sur des résultats tangibles :

- colligés dans la région afin de cerner les réalités du territoire de la CRÉCN;
- évalués selon les principes et mécanismes reconnus en évaluation des impacts socioéconomiques reliés au transport collectif;
- comparables et comparés aux résultats obtenus dans des cas d'expériences similaires réalisées ailleurs au Québec et aussi à l'étranger.



La démarche était basée sur cinq (5) étapes successives :

- 1. revue documentaire des études et rapports produits au cours des dernières années;
- 2. sondage auprès des usagers du transport collectif et du transport adapté des 6 MRC;
- enquête auprès des opérateurs du transport collectif et adapté rural de toutes les MRC de la région de la Capitale-Nationale;
- 4. enquête auprès des opérateurs et des organismes du milieu;
- 5. analyse des résultats et mesure des impacts.

Les conclusions de ce rapport portent sur les points suivants :

- les impacts relèvent du cas par cas et dépendent de la nature du service offert;
- certains motifs de déplacements possèdent des impacts quantifiables élevés;
- les projets de transport collectif rural sont des initiatives rentables pour leurs collectivités;
- l'absence d'alternative en cas d'arrêt de service explique l'envergure des bénéfices mesurés : le transport rural devient rapidement au cœur de la mobilité des usagers;
- il existe une asymétrie entre l'information produite par les organismes de transport collectif rural (le nombre de déplacements) et les besoins des élus (impacts exprimés en \$);
- le mode de gestion des véhicules (impartition ou gestion interne) influence les ratios bénéficescoûts de manière significative.

De ce rapport, plusieurs indicateurs pour mesurer les impacts socio-économiques de la mise en place d'un service de transport collectif en milieu rural sont identifiés. Ces indicateurs sont d'ordre démographique (capacité à retenir les jeunes travailleurs et maintien à domicile des personnes âgées), de développement économique et emploi (transfert de programmes sociaux à l'emploi, économies sur les coûts de transport et accès à l'emploi), de développement social, de culture, d'environnement et de santé communautaire.



Transport collectif en milieu rural et développement durable

La présentation réalisée par H. Gow et M. Bélanger illustre les conclusions de la recherche sur les transports collectifs ruraux. Les principales actions sont les suivantes :

- élaborer et expérimenter un modèle de guichet unique de demande et d'offre de transport (pour un meilleur accès aux services, pour les populations vulnérables, pour briser l'isolement social et pour augmenter l'intégration et la participation sociale;
- évaluer les résultats selon l'approche des déterminants de la santé;
- diffuser et promouvoir une pratique exemplaire en termes de santé de la population.

Plusieurs indicateurs sont décrits sous trois volets : environnement, socioculturel et économique.

3.3 INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES ET APPLICATION

3.3.1 Indicateurs socio-économiques retenus

De cette revue documentaire, les indicateurs socio-économiques suivants ont été identifiés :

Tableau 12 - Indicateurs socio-économiques

Bénéfices directs aux usagers	Coûts et bénéfices directs d'exploitation
Accès à l'emploi	Création d'emploi
Service aux navetteurs	Impact sur les compagnies de taxi
Accès à l'information	Revenus d'exploitation
Traitements médicaux récurrents	Coût d'opération
Maintien à domicile	
Réduction de la congestion	
Accès aux pôles touristiques	
Accès aux commerces, services et loisirs	

Ces bénéfices peuvent être quantitatifs comme qualitatifs. La monétarisation des coûts est sujette à l'existence de données quantitatives et d'une méthode appropriée.



3.3.2 Application à un cas mauricien

Hypothèses

Une marge d'erreur d'environ 35 % est considérée sur le total des bénéfices afin de mesurer la sensibilité des résultats à une variation significative des avantages quantifiables.

Les variables utilisées pour effectuer les mesures sont les suivants :

- achalandage des services permettant d'obtenir le nombre de jours de déplacement dans une année;
- répartition de l'achalandage selon les motifs fournis par les opérateurs de transport;
- · distance moyenne parcourue;
- proportion d'usagers de 65 ans et plus et leur nombre moyen de déplacements par année;
- coût opérationnel annuel des services de transport collectif.

Pour le calcul des bénéfices, nous avons également pris en compte des paramètres monétaires standardisés. Ces paramètres sont issus de plusieurs sources :

- valeur du temps et période de rémunération :
 - o salaire minimum de 8,50 \$/h⁶;
 - o la rémunération quotidienne moyenne pour une journée de travail de 7h est de 59,5 \$/jour;
 - o le salaire horaire moyen au Québec est de 18,08 \$/h⁷;
 - la valeur horaire du temps dédié aux études ou loisirs a été retenue comme valeur de référence pour accorder une valeur au temps passé par les personnes à mobilité réduite.

ROCHE

ELUC

N/Réf: 51778-301

⁶ Référence 3.

⁷ Référence 4.



Cette valeur, selon le modèle d'analyse avantages-coûts du MTQ, est de 6,20 \$/heure pour 2007;

- o le nombre d'heures passées dans un atelier ou un centre de jour a été établi à 6 heures, donc la valeur d'une journée de travail en atelier représente 51,00 \$/jour;
- coût d'utilisation de l'automobile :
 - le coût d'utilisation d'un véhicule de 10 576,50 \$/année a été établi par le CAA Québec (2008). Ce coût est pour une utilisation de 24 000 km/an, soit 0,441 \$/km. Le coût variable (essence, entretien, pneus) étant établi à 0,125 \$/km⁸;
- valeurs de référence pour les gains publics⁹ :
 - le coût d'un service d'aide à domicile pour les personnes âgées, basé sur une journée par semaine est de 100 \$ par semaine, soit 5 200 \$/an;
 - o prestations de base sans contrainte de l'aide sociale s'élève à 572,07 \$/mois ou 6 825 \$/année.

Estimation des impacts quantifiables

La méthode d'évaluation pour les impacts est basée sur la revue documentaire décrite précédemment.

Au total, x bénéfices quantifiables ont été calculés. Le total de ces bénéfices est ensuite divisé par le coût d'opération annuel pour obtenir le ratio avantages/coûts. Les formules pour évaluer les bénéfices générés quantifiables sont décrites ci-dessous.



⁸ Référence 5.

⁹ Référence 2.



Balliumselijinsliviteilins

régional en Mauricie

Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif

Gain économique pour les travailleurs

Jour de déplacement de travail X Valeur d'une journée de travail

Le jour de déplacement de travail est calculé de la manière suivante :

Achalandage du X % motif de travail X % impact arrêt du travail 2 (aller-retour)

Gain économique pour les journées en atelier

Jour de déplacement d'atelier X Valeur d'une journée de loisir

Le jour de déplacement d'atelier est mesuré ainsi :

Achalandage du X % motif atelier X % impact arrêt de l'activité 2 (aller-retour)

Réduction de prestations d'aide sociale

Équivalent du nombre d'emplois permanents X Prestation de base sans contrainte de l'aide sociale

L'équivalent du nombre d'emplois créés se calculant ainsi :

Jour de déplacements travail / 250 jours ouvrables X % impact arrêt du travail

Maintien à domicile

Achalandage du X % 65 ans et plus X Coût service à domicile

Moyenne de déplacements des 65 ans et plus





Réduction du coût d'utilisation de l'automobile

Deux types ont été considérés : le coût moyen d'utilisation de l'automobile (véhicule, entretien et essence) et également le coût marginal d'utilisation de l'automobile (pour ce qui concerne l'impact du covoiturage).

Si l'impact est l'acquisition d'une automobile :

	Jour de déplacement	Χ	% impact	Х	Coût moyen annuel d'utilisation de l'automobile
: 12:					

Si l'impact est le covoiturage :

Coût marginal Jour de Distance moyenne d'utilisation de Χ % impact Χ Χ déplacement régionale l'automobile

Mesure des impacts sociaux et économiques

L'application de cette méthode d'estimation des impacts sociaux et économiques du transport collectif est faite sur l'offre en transport collectif de la CTAM (MRC de Mékinac), qui offre notamment une desserte interterritoriale vers la ville de Shawinigan. Sur la base des hypothèses précédemment décrites et des données décrites dans les parties précédentes de ce rapport, les indicateurs préalablement présentés ont été appliqués à au transport collectif offert par la CTAM. Le détail des calculs concernant les indicateurs économiques est présenté en Annexe 3. Le tableau suivant présente les résultats de ces calculs.

L'exercice de projection de bénéfices économiques pourra être réalisé ultérieurement dans l'étude, en tenant compte des données d'estimation de l'achalandage potentiel.



Tableau 13 - Évaluation des impacts socio-économiques pour la MRC de Mékinac

Paramètres locaux	
Nombre de déplacements	2 850 dépl.
% travail	17%
% atelier / formation	13%
% centres de jour / santé	11%
% clients hommes	25%
% clients femmes	75%
Population	11 331 hab.
% population 65 ans et +	22%
Déplacements per capita	0,25 dépl./hab.
Distance de déplacement (estimée - aller-retour)	40 km
% Impact : Arrêt de l'activité (travail)	45,9%
% Impact : Arrêt de l'activité (ateliers)	53,5%
% Impact : Arrêt de l'activité (centres)	53,5%
Jours de déplacements de travail	111 jours
Jours de déplacements - centre d'activité	99 jours
Bénéfices sociaux et économiques	<u>.</u>
Gain économique (salaires)	6 613 \$
Gain économique (participation aux ateliers)	5 057 \$
Gain économique (centres de santé)	4 279 \$
Réduction de prestations d'aide sociale	1 392 \$
Maintien à domicile	5 200 \$
Réduction coût marginal automobile	900 \$
Coût évité de la perte de temps - covoiturage	255 \$
Total des bénéfices	23 697 \$

Le coût d'opération du service de transport de la *CTAM* est de 12 139 \$ par an pour 2007. Avec les paramètres mesurés, l'impact du transport collectif et du transport adapté de la MRC de Mékinac produit



un ratio bénéfice/coût de 1,95. En règle générale, lorsque le ratio est élevé, cela signifie que chaque dollar investi dans le service de transport collectif rapporte plus de bénéfices monétaires. Ce système génère des bénéfices sociaux annuels de l'ordre de 23 697 \$ pour la MRC de Mékinac.

À titre d'exemple, d'après la *CTAM*, 25 % de leur clientèle est de sexe masculin. Cette différenciation selon le sexe peut être appliquée aux indicateurs suivants :

- gain économique (salaires), dont 4 960 \$ des bénéfices peuvent être attribués au sexe féminin empruntant le réseau de transport de Mékinac;
- gain économique (participation aux ateliers), avec 1 264 \$ pour les clients de sexe masculin;
- gain économique (centres de santé), avec 3 209\$ pour les femmes;
- maintien à domicile, avec 1 300 \$ pour les hommes.









PARTIE III - CONCLUSIONS ET PROCHAINES ÉTAPES



4. CONCLUSIONS

Le présent rapport du Volet 1 de l'étude d'Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie a fait état de :

- un bref portrait géographique et sociodémographique des six (6) entités territoriales de la région de la Mauricie;
- un portrait détaillé des organismes en transport collectif présents dans ces six (6) territoires, de leurs services et modes de fonctionnement ainsi que de leurs partenariats;
- un relevé de l'ensemble des organismes réalisant du transport adapté et scolaire ou autre, dans les six (6) entités territoriales de la région;
- un portrait de la demande (achalandage) actuelle et de la clientèle du transport collectif selon les données disponibles;
- la description des sources de financement disponibles et l'identification des lois régissant le transport collectif rural;
- et, finalement, une évaluation des impacts socio-économiques possibles d'.un transport collectif rural interterritorial.

5. PROCHAINES ÉTAPES

Les prochaines étapes de l'étude, après ce portrait détaillé de la situation actuelle en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie, sont les suivantes :

- le Volet 2 permettra d'identifier les besoins en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie à l'aide d'enquêtes interrogeant les principaux acteurs en transport collectif en Mauricie. Les clientèles potentielles ainsi qu'une première liste des axes en transport interterritorial seront identifiées. Une évaluation quantitative de la clientèle potentielle en transport collectif interterritorial, actuelle et future sera également incluse;
- le Volet 3 de l'étude permettra ensuite de proposer une série de dessertes en transport collectif interterritorial et de les évaluer, sur base d'une méthodologie d'évaluation avec



indicateurs spécifiques sélectionnés, reflétant les enjeux locaux et régionaux de la Mauricie. Les partenariats requis pour la mise en œuvre des dessertes seront également identifiés;

finalement, le Volet 4 proposera des scénarios régionaux complets de transport collectif
interterritorial en Mauricie, construits avec ces dessertes, qui seront à leur tour évalués pour
finalement proposer un seul scénario optimum de transport collectif interterritorial en Mauricie.





régional en Mauricie

l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif

SOURCES D'INFORMATION

BIBLIOGRAPHIE

- Labrecque, Monique. Évaluation des effets de la mise en application d'un système de transport collectif en milieu rural dans les MRC de Papineau, de la Vallée-de-la-Gatineau et du Pontiac. 2004. 102 pages.
- 2. Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale et Groupe conseil Genivar. Étude d'impacts socioéconomiques du transport des personnes en milieu rural dans la région de la Capitale-Nationale. 2007. 128 pages.
- 3. Gow et Bélanger. <u>Transport collectif en milieu rural et développement durable</u>. 27 diapositives.
- 4. Anne-Marie Ferland, Service de l'économie et du plan directeur en transport, Direction de la planification Ministère des Transports du Québec. <u>Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport</u>, 2005.
- 5. Association canadienne des automobilistes. Coût d'utilisation d'une automobile, 2008. 7 pages.
- MRC de Maskinongé. Répertoire d'information 2008, mai 2008, 117 pages.
- 7. Centre local de développement Mékinac, <u>Profil statistique de la MRC de Mékinac</u>, novembre 2005, 21 pages.
- 8. Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé, <u>Rapport annuel 2007-2008</u>, présenté à l'assemblée générale annuelle le 28 mai 2008, 18 pages.
- 9. STTR, Plan stratégique 2007-2017, Les Consultants Roche-Deluc Itée, 2007.
- 10. Ministère des Transports du Québec. <u>Programme d'aide gouvernementale au transport collectif</u> <u>régional, Modalités d'application 2007-2011</u>, 2007. 18 pages.
- 11. Ministère des Transports du Québec. <u>Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun, Modalités d'application 2007-2011</u>, 2007. 11 pages.



SITES INTERNET

- Association des Transports Collectifs Ruraux du Québec. ATCRQ, consulté le 31 septembre 2008. Les liens. Disponible sur : http://www.atcrq.ca/liens.html
- Association des propriétaires d'autobus du Québec. APAQ, consulté le 31 septembre 2008.
 Études. Disponible sur : http://www.apaq.qc.ca/
- Radio Canada, consulté le 6 octobre 2008. Salaire minimum : des hausses dans quatre provinces. Disponible sur : http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Economie-Affaires/2008/04/30/005-salaire-minimum-provinces.shtml?ref=rss
- 4. Statistique Canada, consulté le 6 octobre 2008. Rémunération horaire moyenne des salariés rémunérés à l'heure, par province et territoire. Disponible sur : http://www40.statcan.ca/l02/cst01/labr80 f.htm
- 5. Statistique Canada, Recensement de 2006, consulté le 24 mars 2009. Nombre d'enfants à la maison (8) et structure de la famille de recensement (7) pour les familles de recensement dans les ménages privés, pour le Canada, les provinces, les territoires, les divisions de recensement et les subdivisions de recensement, Recensement de 2006 Données-échantillon (20 %), 2007 : <a href="http://www12.statcan.ca/francais/census06/data/topics/RetrieveProductTable.cfm?TPL=RETR&ALEVEL=3&APATH=3&CATNO=&DETAIL=0&DIM=&DS=99&FL=0&FREE=0&GAL=0&GC=99&GK=NA&GRP=1&IPS=&METH=0&ORDER=1&PID=89019&PTYPE=88971,97154&RL=0&S=1&ShowAll=No&StartRow=1&SUB=0&Temporal=2006&Theme=68&VID=0&VNAMEE=&VNAMEF
- 6. Portail gouvernemental, Région de la Mauricie : http://www.mauricie.gouv.qc.ca/
- 7. MRC des Chenaux : www.mrcdeschenaux.ca
- 8. MRC de Maskinongé: http://www.mrc-maskinonge.qc.ca
- 9. MRC de Mékinac : http://www.regionmekinac.com
- 10. Ville de Shawinigan : http://www.ville.shawinigan.qc.ca/
- 11. Ville de Trois-Rivières : http://www.v3r.net/portail/index.aspx



- 12. Répertoire des municipalités du Québec : http://www.mamr.gouv.qc.ca/repertoire_mun/repertoire/repertoi.asp
- 13. Ministère des Affaires Municipales, Régions et Occupation du Territoire du Québec, (pour cartothèque, entités administratives et superficies), consulté le 24 mars 2009. <u>Région 04 Mauricie: les MRC et municipalités locales exerçant certaines compétences de MRC : http://www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_04.pdf</u>
- 14. Portrait de l'agglomération de La Tuque http://www.tourismehsm.qc.ca/mrc.html
- 15. Covoiturage des Chenaux : http://www.covoituragedeschenaux.qc.ca/
- 16. Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé (CTCM) : http://www.cdc-maski.gc.ca/transport.htm
- Corporation de transport adapté de la MRC de Mékinac (CTAM) : http://pages.globetrotter.net/ctam/
- 18. Régie municipale de transport en commun de Shawinigan : http://www.ville.shawinigan.qc.ca/Services.aspx?section=regie_transport&id=311.
- 19. Société de transport de Trois-Rivières : http://www.sttr.qc.ca/
- 20. Viarail: http://www.viarail.ca
- 21. Orléans Express : http://www.orleansexpress.com/
- 22. Commission scolaire de l'énergie : http://www.csenergie.qc.ca/
- 23. Commission scolaire Chemin du Roy: http://www.csduroy.gc.ca/





ANNEXE 1 : HORAIRES DES SERVICES DE VIA RAIL ET D'ORLÉANS EXPRESS EN MAURICIE – 2008







Horaires de la ligne Montréal – Jonquière de VIA RAIL (en vigueur le 1 juin 2008)

Northern Québec

MONTRÉAL . JONQUIÈRE

TRAIN		KM		601	
NAME / NOM				Saguenay	
DAYS / JOURS				1,3,5	
Montréal, QC (Central Station / Gare C	ET / HE entrale)	0	DP	0830	
Ahuntsic		25	- 1	0908	
Pointe-aux-Tremb	es	45		0924	
Le Gardeur	*	54		0930	
L'Assomption	*	62		0934	
Joliette		86		0953	
Saint-Justin	*	125		1020	
Saint-Paulin *		138		1029	
Charette *		151		1039	
Shawinigan		170		1058	
Grand'Mère *		180		1106	
Garneau	*	185		1114	
Saint-Tite	*	197		1126	
Hervey		217		1155	
Rousseau	42	238		1227	
Rivière-à-Pierre		251	- 1	1249	
Miquick	42	281		1321	
Jacques-Cartier C	lub ★	294		1332	
Falrie	42	297		1335	
Pont Beaudet	42	299		1336	
Saint-Hilaire	*	300		1337	
Bi-Ma	42	302		1340	
Lac-Malouin	42	304		1342	
Iroquois Club	*	307		1345	
Stadacona	*	310		1348	
Sanford	42	316	- 9	1355	
Pearl Lake	*	323		1402	
Hirondelle	*	323		1404	
Club Nicol	*	328	- 1	1410	
Triton Club	42	333		1415	
Lac-Edouard		341		1423	
Cherokee	42	349		1430	
Caribou	42	350		1432	
Club Grégoire	42	353		1434	
Summit Club	*	357	- 1	1442	
Summit	42	358		1444	
Brooks	*	366		1450	
Kiskissink	*	374		1501	
Van Bruyssels	*	376		1503	
Lac des Roches	42	384		1511	
Kondiaronk	*	386		1514	
Lizotte Club	42	396		1531	
Lac-Bouchette	*	416		1549	
Chambord	^	444		1620	
Hébertville (Alma)		477	*	1655	
Jonquière, Q	-	4//	AR	1725	

30 ★ Stops on request. / Arrête sur demande.

Nord du Québec

TRAIN		KM		600	602
NAME / NOM				Saguenay	Saguenay
DAYS / JOURS				2,4	7
Jonquière, QC	TABE	0	DP	0810	1110
Hébertville (Alma)		33	1	0839	1139
Chambord		66		0911	1211
Lac-Bouchette	*	94		0941	1241
Lizotte Club	42	114		1003	1303
Kondiaronk	*	124		1015	1315
Lac des Roches	42	126		1017	1317
Van Bruyssels	*	134		1025	1325
Kiskissink	*	136		1027	1327
Brooks	*	144		1038	1338
Summit	42	152		1044	1344
Summit Club	*	153		1046	1346
Club Grégoire	42	157		1051	1351
Caribou	42	160		1055	1355
Cherokee	42	161		1057	1357
Lac-Édouard	1.50	169	- 10	1105	1405
Triton Club	42	177		1113	1413
Club Nicol	*	182		1117	1417
Hirondelle	*	187		1122	1422
Pearl Lake	*	187		1124	1424
Sanford	42	194	- 1	1130	1430
Stadacona	*	200		1137	1437
Iroquois Club	*	203		1140	1440
Lac-Malouin	42	206		1143	1443
Bi-Ma	42	208	- 1	1145	1445
Saint-Hilaire	*	210		1147	1447
Pont Beaudet	42	211	- 1	1148	1448
Falrie	42	213		1149	1449
Jacques-Cartier Club	*	216		1152	1452
Miguick	42	229		1209	1509
Rivière-à-Pierre		259		1240	1540
Rousseau	42	272		1300	1600
Hervey		293		1400	1700
Saint-Tite	*	313	- 1	1419	1719
Garneau	*	325		1431	1731
Grand'Mère	*	330		1439	1739
Shawinigan		340	- 1	1448	1748
Charette	*	359		1506	1806
Saint-Paulin	*	372	- 1	1513	1813
Saint-Justin	*	385		1525	1825
Joliette		424		1554	1854
L'Assomption	*	448		1611	1911
Le Gardeur	*	456		1615	1915
Pointe-aux-Trembles		465	4	1623	1923
Ahuntsic		485	*	1637	1937
Montréal, QC ET (Central Station / Gare Centr	/ HE	510	AR	1715	2015

⁴² Stops on request to detrain and entrain, on at least 24 hours notice. / Arrête sur demande pour laisser descendre et monter, sur préavis d'au moins 24 heures.



Horaires de la ligne Montréal – La Tuque – Senneterre de VIA RAIL (1) – (en vigueur le 1 juin 2008)

MONTRÉAL	. L	ATUC	UE .	SENNETERRI	E		
				OHITHET HITT			
TRAIN	км		603	TRAIN	KM		603
NAME / NOM	KW		Abitibi	NAME / NOM	K.M		Abitibi
DAYS / JOURS	-		1,3,5	DAYS / JOURS	-		1,3,5
			1,0,0	200200000			
Montréal, QC ET/HE (Central Station / Gare Centrale)	0	DP	0830	Weymont, QC ET/HE	★ 413	DP	1519
Ahuntsic	25	1	0908	Sanmaur	★ 416	1	1523
Pointe-aux-Trembles	45		0924	Cann	★ 423		1529
	★ 54		0930	Club Bélanger	★ 428		1539
	★ 54 ★ 62		0934	Hibbard	★ 440		1545
Joliette	86		0953	- Casey	★ 455		1557
0-1-4-1-41	± 125		1020	McCarthy	★ 471		1611
	* 125 * 138		1029	Sisco Club	★ 474		1613
	* 151		1039	Manjobagues	★ 482		1619
Shawinigan	170		1058	~ Parent	495		1640
O HEAT	★ 180		1106	Timbrell	★ 508		1652
The state of the s	× 185		1114	Club Rita Inc.	★ 516		1657
- Principle of the Control of the Co	★ 197		1126	Strachan	★ 519		1700
Hervey	217	1	1215	Maniwawa Club	★ 524		1704
	217	AR	A principal desired	Greening	★ 532		1711
La Tuque	297	DP	1331	Oskelaneo Lodge	★ 539		1716
Fitzpatrick		DP	1333	Oskelaneo River	★ 550		1728
0	302		1336 1358	Clova	561		1736
	★ 326	9	Contract Contract	Coquar	★ 571		1744
	★ 333		1407	Monet	★ 585		1755
	★ 335			Consolidated Bathurst	★ 595		1801
	★ 349		1423	Kapitachuan Club	★ 598		1806
	★ 358		1433	Bourmont	★ 600		1808
	371		1439	Club Beaudin Inc.	★ 604		1813
	373		1446	Langlade	★ 613		1817
	381		1454	Da-Rou-Lac Lodge	★ 614		1819
	387		1458	Gagnon	★ 624		1825
Vandry Dessane	★ 395		1506	Dix	★ 627		1828
	★ 402	1	1511	Bolger	★ 640		1836
Saint-Maurice Riv. Boom	2.00	A	1516	Forsythe	★ 650		1846
Weymont, QC ET/HE >	k 413	AR	1519	Press	★ 672		1905
				Signai	★ 682	1	1913
★ Stops on request.				Mégiscane	★ 703	A	1930
Arrête sur demande.				Senneterre, QC ET/	HE 717	AR	1955

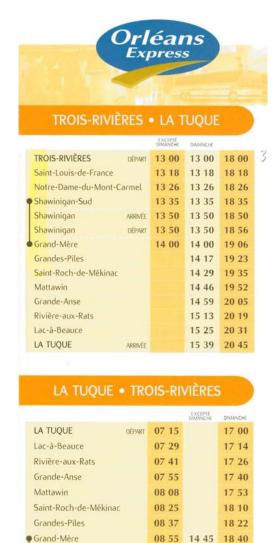


Horaires de la ligne Montréal – La Tuque – Senneterre de VIA RAIL (2) – (en vigueur le 1 juin 2008)

Northern Q	uene	6			Nord du Québec					
SENNETERR	E .	LAT	JQUI		MONTRÉAL					
TRAIN	км		604	606	TRAIN		КМ		604	606
NAME / NOM			Abitibi	Abitibi	NAME / NOM				Abitibi	Abitibi
DAYS / JOURS			2,4	7	DAYS / JOURS				2,4	7
Senneterre, QC ET		DP	OFAE	0045	Marrana OC	1011	2002		4004	4004
Mégiscane		UP	0545 0558	0845 0858	Weymont, QC ET/HE Saint-Maurice Riv. Boom		304	DP	1001	1301
Signai	* 14 * 35		0558	0858	Saint-Maurice Riv. Boom Dessane	*	307		1004	1304 1310
Press	★ 35 ★ 45		0623	0915		*	315		1010	1310
Forsythe	★ 67		0641	0923	Vandry Club Wigwam	*	322		1015	1315
Bolger	★ 77		0656	0956	Ferguson	*	330 336		1023	1323
Dix	★ 90		0659	0959	Windigo	*	336		1027	1334
Gagnon	★ 93		0702	1002	McTavis	*	344		1034	1341
Da-Rou-Lac Lodge	★ 103		0702	1002	Duplessis	*	346 359		1041	1348
Langlade	★ 104	3	0709	1007	Lac-Darey	*	368		1058	1358
Club Beaudin Inc.	★ 113	2	0712	1012	Rapide-Blanc	*	382		1110	1410
Bourmont	* 117		0714	1014	Club Vermillion	*	384		1113	1413
Kapitachuan Club	* 119	3	0717	1017	Cressman	*	391		1122	1422
Consolidated Bathurst	* 122	3	0722	1022	Fitzpatrick		415	4	1143	1443
Monet	★ 132		0731	1031			410	AR	1151	1451
Coquar	★ 146		0742	1042	La Tuque, QC		420	DP	1153	1453
Clova	156		0750	1050	Hervey		500	Dr	1400	1700
Oskelaneo River	★ 167		0800	1100	Saint-Tite		520		1419	1719
Oskelaneo Lodge	★ 178		0807	1107	Garneau	7	532		1431	1731
Greening	★ 185		0813	1113	Grand'Mère	*	537		1439	1739
Maniwawa Club	* 193		0827	1127	Shawinigan		547		1448	1748
Strachan	* 198		0830	1130	Charette	*	566		1506	1806
Club Rita Inc.	★ 201		0832	1132	Saint-Paulin	*	579		1513	1813
Timbrell	* 209		0834	1134	Saint-Justin	*	592		1525	1825
Parent	222		0850	1150	Joliette	•	631		1554	1854
Manjobagues	★ 235		0903	1203	L'Assomption	*	655		1611	1911
Sisco Club	★ 243		0908	1208	Le Gardeur	*	663		1615	1915
Mc Carthy	* 246		0910	1210	Pointe-aux-Trembles	2.7	672		1623	1923
Casey	* 262		0925	1225	Ahuntsic		692	4	1637	1937
Hibbard	★ 277		0937	1237	Montréal, QC ET/H	F	717	AR	1715	2015
Club Bélanger	★ 289		0944	1244	(Central Station / Gare Centrale		***	7111	100000	2010
Cann	* 294		0952	1252						
Sanmaur	★ 301	*	0958	1258	★ Stops on request.					
Weymont, QC ET / HE	★ 304	AR	1001	1301	Arrête sur demande.					



Horaires de la ligne Trois-Rivières – La Tuque d'Orléans Express (en vigueur à compter du 20 avril 2008)



ARRIVÉE 09 05 14 55

DÉPART 09 10 14 55

09 27 15 10 19 12

09 44 15 27 19 29

ARRIVÉE 10 02 15 45 19 47

18 50

18 55

19 21



Notre-Dame-du-Mont-Carmel 09 36 15 19

Shawinigan

Shawinigan

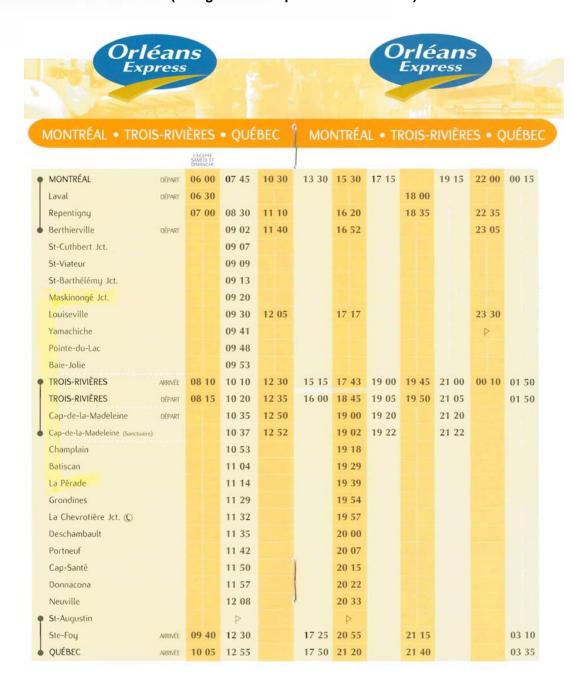
Shawinigan-Sud

TROIS-RIVIÈRES

Saint-Louis-de-France

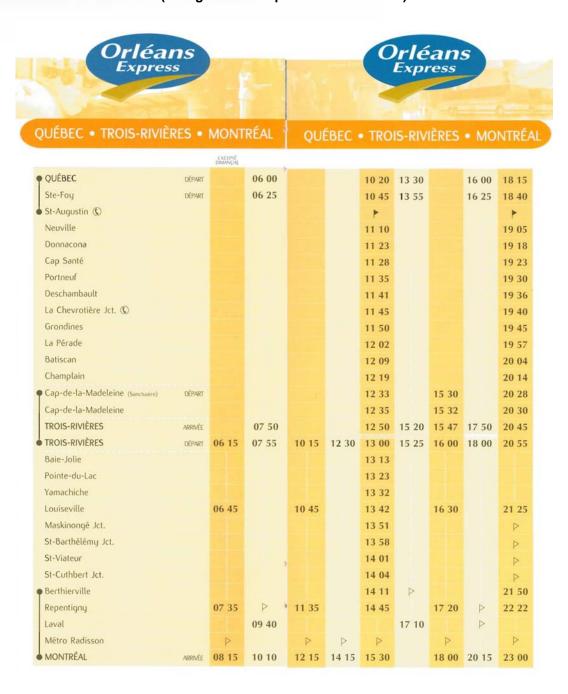


Horaires des lignes Montréal – Trois-Rivières et Trois-Rivières – Québec d'Orléans Express (1) – (en vigueur à compter du 20 avril 2008)





Horaires des lignes Montréal – Trois-Rivières et Trois-Rivières – Québec d'Orléans Express (2) – (en vigueur à compter du 20 avril 2008)









ANNEXE 2 : FICHES DESCRIPTIVES DES SERVICES OFFERTS DANS LES MRC ET VILLES







Service de transport collectif de la MRC des Chenaux : Covoiturage des Chenaux

Caractéristiques du territoire de la MRC

Population (2007): 17 143

Superficie: 859 km² Densité: 20 hab/km²

Territoire desservi : Sainte-Anne-de-la-Pérade, Batiscan, Champlain, Saint-Prosper, Sainte-Geneviève-de-Batiscan, Saint-

Luc-de-Vincennes, Saint-Stanislas, Saint-Narcisse, Saint-Maurice et Notre-Dame-du-Mont-Carmel.

Modèle de gestion et organisation administrative

Covoiturage des Chenaux est mandaté par la MRC des Chenaux pour offrir un service de répartition pour le covoiturage dans la MRC des Chenaux. Ce service est gratuit pour les citoyens et est financé par la MRC des Chenaux.

Les personnes voulant faire du covoiturage s'inscrivent auprès du service (sans frais d'adhésion) et doivent ensuite réserver 24 heures avant le déplacement prévu. Le service de covoiturage s'assure d'apparier les personnes, suggère des tarifs, mais ne perçoit aucun revenu d'usagers.

Site Internet: http://www.covoituragedeschenaux.qc.ca/

Modes de transport / partenaires transporteurs

Covoiturage

Services mis en commun (pour les places disponibles)

Aucun

Portrait des services et circuits actuels

Tarification : des grilles tarifaires suggérées sont disponibles sur le site internet

Tarif minimum: 3 \$ 6 \$ Tarif maximum: 5 \$10 \$

Services:

Covoiturage à l'intérieur de la MRC et parfois à l'extérieur de celle-ci, variable selon la demande et l'offre.

Portrait des clientèles actuelles

<u>Âge</u>	2005	2006	2007	2008*		
18 ans	et moins :	8 %		14 %	19 %	0 %
19 à 35	ans:	15 %	,	19 %	39 %	11 %
36 à 55	ans:	49 %	,	40 %	39 %	44 %
56 ans	et plus :	27 %		26 %	9 %	44 %
<u>Sexe</u>		2005		2006	2007	2008*
Homme	es:	45 %		46 %	44 %	46 %
Femme	s:	55 %		54 %	56 %	54 %
* de jan	vier à juin					

Caractéristiques des déplacements

	2005	2006	2007	2008*
Nombre de transports2075	2856	2469	2262	
* de janvier à juin				







Service de transport collectif de la MRC de Maskinongé : Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé - CTCM

Caractéristiques du territoire de la municipalité

Population (2007) : 35 986

Superficie: 2 473 km² Densité: 15 hab/km²

Territoire desservi : Maskinongé, Louiseville, Yamachiche, Saint-Barnabé, Saint-Sévère, Saint-Léon-le-Grand, Sainte-Ursule, Saint-Justin, Saint-Édouard-de-Maskinongé, Sainte-Angèle-de-Prémont, Saint-Paulin, Saint-Alexis-des-Monts, Charette, Saint-Élie, Saint-Mathieu-du-Parc, Saint-Boniface-de-Shawinigan et Saint-Étienne-des-Grès.

Modèle de gestion et organisation administrative

Centrale de répartition pour le transport collectif.

Site Internet: http://www.cdc-maski.qc.ca/transport.htm

Modes de transport/partenaires transporteurs

Commission scolaire du Chemin-du-Roy

Commission scolaire de l'Énergie

Centre de santé de la MRC de Maskinongé

Désaulniers Taxi

Taxi régional du Nord

Transport adapté du comté de Maskinongé

Transport Saint-Léon

Services mis en commun (pour les places disponibles)

Le service repose sur l'utilisation des autobus scolaires, du transport adapté, des transports de Centre de santé, des taxis collectifs. Ce service permet à ses membres d'utiliser, à peu de frais, le résiduel des places dans les transports effectués sur le territoire, selon des ententes préétablies.

Portrait des services et circuits actuels

Tarification

Cotisation: 5\$ par année par membre

3\$ par passage, 6\$ aller-retour

Carte mensuelle : 2.50\$ par déplacement, le nombre de déplacements prévus est alors calculé. Les déplacements non utilisés seront crédités le mois suivant.

Services

En communiquant avec la centrale de 24 à 48 heures avant le déplacement prévu, un membre peut effectuer un déplacement aller-retour pour 6 \$. Pour les utilisateurs réguliers, il est possible de se procurer une carte mensuelle dans laquelle le coût de chaque déplacement revient à environ 2,50 \$ (le nombre de déplacements est calculé selon ce que l'usager demande). Les déplacements non utilisés sont crédités le mois suivant.

La CTCM offre :

- des lignes de transport fixes entre Louiseville et Saint-Alexis, Trois-Rivières, Yamachiche, Maskinongé, Saint-Paulin, généralement selon un aller-retour par jour;
- des lignes de transport temporaires (elles peuvent disparaitre ou être modifiées selon la demande) exclusivement intra-territoriales (dans la MRC).



La ligne interterritoriale offerte entre Louiseville et Trois-Rivières se rend jusqu'à Pointe-du-Lac, donc en tête de ligne de l'offre en transport de la Société de transport de Trois-Rivières (STTR). La CTCM a déjà offert temporairement un service vers Cap-de-la-Madeleine pour des besoins médicaux.

Depuis mi-juin 2008, une nouvelle ligne de transport a été mise à la disposition des usagers pour un départ de Saint-Barnabé à Louiseville quatre fois semaine. Toutefois, cette ligne a dû fermer suite à une demande insuffisante.

Par ailleurs, à l'heure actuelle, le service de transport collectif est peu accessible pour certaines municipalités du nord. Toutefois, la *CTCM* prévoit apporter un support à l'organisation du transport collectif dans ces secteurs de la MRC.

La *CTCM* peut également offrir de l'organisation de covoiturage pour certains corridors dans la MRC et organise des transports ponctuels lors d'évènements spéciaux dans Maskinongé

Horaire de la centrale de répartition

Du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h00 à 16h00, en téléphonant pour prendre un rendez-vous.

Le membre doit communiquer avec la centrale de 24 à 48 heures avant le transport demandé.

Portrait des clientèles actuelles

101 membres actifs à la fin de l'année 2007-2008

Sexe

2006-2007 : 17% hommes, 83% femmes 2007-2008 : 18% hommes, 82% femmes

<u>Âge</u>

	2006-2007	2007-2008
18 ans et moins :	6%	23%
19 à 40 ans :	58%	32%
41 à 64 ans :	32%	38%
65 ans et plus :	4%	7%

Caractéristique des déplacements

Nombre de déplacements, période 2007-2008 : 2 329

Moyens de transport

	2006-2007	2007-200
Taxi de Louiseville :	65%	52%
Taxi de Saint-Alexis :	20%	15%
Centre de santé :	9%	13%
Transport adapté :	3%	11%
Transport Saint-Léon	: 0%	3%
Transport scolaire :	3%	6%

Motifs des déplacements

2006-2007	2007-2008
: 35%	11%
16%	28%
19%	24%
11%	12%
11%	18%
8%	6%
0%	1%
	35% 16% 19% 11% 11% 8%







Service de transport collectif de la MRC de Mékinac : Corporation de Transport Adapté Mékinac - CTAM

Caractéristiques du territoire de la municipalité

Population (2007): 12 581

Superficie: 5 606 km² Densité: 2,2 hab/km²

Territoire desservi : Saint-Tite, Sainte-Thècle, Saint-Adelphe, Notre-Dame-de-Montauban, Saint-Séverin, Trois-

Rives, Hérouxville, Grandes-Piles, Saint-Roch-de-Mékinac et Lac-aux-Sables.

Modèle de gestion et organisation administrative

Guichet unique de répartition du transport collectif et adapté, assumée par la Corporation de Transport Adapté Mékinac, le fruit de concertation entre tous les services qui effectuent du transport collectif sur le territoire. Offre également du covoiturage.

Chaque service de transport fournit au guichet les places disponibles sur ses parcours ainsi que leurs horaires. Le répartiteur recoupe et développe à partir de ses informations.

Bien que l'entente soit établie avec la Commission scolaire, les propriétaires d'autobus et de taxis ont aussi été consultés dans le processus d'implantation. C'est avec eux que des extensions aux circuits en place se négocieront à l'avenir si le milieu en exprime le besoin.

Le CTAM a établi des contacts avec les services sociaux susceptibles de détecter les besoins de déplacements et avec les entreprises de service qui génèrent des déplacements pour la population (CLE, CLD, CSSS, régie régionale, CJE, Carrefour Formation Mauricie, bureaux médicaux, organismes communautaires, etc.). Les liens établis avec ces partenaires permettent de modifier les heures de rendezvous ou d'arrimer les horaires et les lieux d'activités aux circuits déjà en place.

Site Internet : http://pages.globetrotter.net/ctam/

Modes de transport / partenaires transporteurs

Propriétaire d'un minibus adapté.

Taxi Marcotte

La Commission scolaire de l'Énergie

Le Centre de jour du CSSS Vallée de la Batiscan

Services mis en commun (pour les places disponibles)

Transport collectif: utilisation des places disponibles sur les circuits du transport scolaire (ne s'applique pas à Saint-Joseph-de-Mékinac et Saint-Roch-de-Mékinac), du transport adapté et du Centre de jour. Les manques de circuits perçus pour la formation ou l'emploi sont comblés avec des taxis et du covoiturage.

Des ententes avec le transport scolaire ont été faites pour qu'il transporte certains usagers du transport adapté.

Points de correspondance avec les autres services de transport :

R.I.T.C.C.M – De Shawinigan vers Plaza Saint-Georges-Grand-Mère

De Shawinigan vers Shawinigan-Sud (C.H.R.M)

Autocar Orléans - De Grand-Mère vers Montréal ou La Tuque

Portrait des services et circuits actuels

Tarification

Transport collectif Transport adapté
1 passage : 3\$
1 passage : 2,50\$



1 carte mensuelle: 60\$ 1 laissez-passer (20 passages): 45\$

1 carte mensuelle: 60\$

Services

L'offre en transport adapté (et donc en transport collectif lorsque des places sont disponibles) est la suivante :

- l'axe Trois-Rives Saint-Roche-de-Mékinac Grandes Piles Shawinigan, effectué par un taxibus adapté, le mardi et le jeudi, dans les deux sens (un aller-retour le matin et un retour l'après-midi);
- l'axe Notre-Dame-de-Montauban Lac-aux-Sables Sainte-Thècle Saint-Tite Hérouxville - Shawinigan, par un minibus adapté, le lundi et le vendredi, dans les deux sens (un aller-retour la matin et un aller-retour l'après-midi, selon les localités desservies);
- l'axe Notre-Dame-de-Montauban Lac-aux-Sables Sainte-Thècle Saint-Adelphe Saint-Séverin - Saint-Tite - Hérouxville - Shawinigan, le mardi, mercredi et jeudi, dans les deux sens (un aller-retour le matin et un aller-retour l'après-midi, selon les localités desservies).

Un service vers Trois-Rivières existe également (entente entre la CTAM et la Corporation de transport adapté de Franchemont de la MRC des Chenaux).

Le service est en fonction 49 semaines par année (fermé les 2 semaines de la construction et la semaine qui suit).

Mode de fonctionnement (pour le transport adapté et collectif)

Les bureaux de la CTAM sont ouverts du lundi au vendredi de 9h à 16h. Le passager doit contacter le bureau au moins 24 heures à l'avance. Le répartiteur relève les possibilités des circuits en place. Dans le cas de rendez-vous, si les horaires ne correspondent pas, il peut négocier l'heure de rendez-vous avec le service concerné. Il averti les transporteurs impliqués et prend entente sur les lieux d'embarquement et de débarquement. La priorité est donnée au transport adapté.

Portrait des clientèles actuelles (transport collectif)

Sexe

2003

	2003	2004	2003	2000	2007	
Homme	e :	22%	26%	22%	24%	30%
Femme	· :	78%	74%	78%	76%	70%

Âge

2003	2004	2005
7%	5%	3%
27%	6%	27%
29%	46%	22%
37%	43%	48%
	7% 27% 29%	7% 5% 27% 6% 29% 46%

2006	2007
2000	2001

19 ans et moins	: 7%	9%
20 à 39 ans :	28%	24%
40 à 59 ans :	17%	18%
60 ans et plus :	48%	49%

Nombre d'usagers: 410



Caractéristique				t collectif))	
Nombre de dépla		en 2007 : 2	2850			
Motifs de déplace						
	2003	2004	2005	2006	2007	
Travail:	16%	33%	33%	24%	17%	
Formation :	29%	3%	1%	5%	13%	
Médical: 8%	13%	28%	14%	11%		
Affaires: 1%	1%	1%	3%	3%		
Bénévolat :	8%	2%	3%	4%	3%	
Loisirs:	38%	48%	34%	50%	53%	
Moyens de trans	<u>port</u>					
		2003	2004	2005	2006	2007
Taxi (relâche sco	olaire):	4%	12%	22%	14%	6%
Transport adapté	: 61%	63%	59%	74%	84%	
Covoiturage:		2%	3%	4%	4%	4%
Transport scolair	e: 33%	16%	8%	6%	5%	
Autres ententes :		0%	6%	7%	1%	1%
<u>Origine</u>						
		2003	2004	2005	2006	2007
N-D-de-Montaub	an :	1%	7%	3%	1%	3%
Lac-aux-Sables :		8%	5%	5%	7%	8%
Sainte-Thècle :		45%	65%	58%	47%	48%
Saint-Adelphe :		2%	2%	3%	4%	3%
Saint-Séverin :		1%	0.2%	2%	1%	3%
Saint-Tite :		17%	15%	18%	24%	26%
Hérouxville :		21%	1%	6%	4%	6%
Grandes-Piles :		1%	0.6%	0.7%	5%	0.3%
Saint-Roch-de-M	lékinac :	3%	1%	3%	5%	2%
Trois-Rives :		0%	0.2%	0.3%	0.1%	0%
Shawinigan et au	ıtres :	1%	3%	1%	2%	1%
3						
<u>Destination</u>						
		2003	2004	2005	2006	2007
N-D-de-Montaub	an:	1%	3%	1%	0%	2%
Lac-aux-Sables :		7%	22%	8%	4%	2%
Sainte-Thècle :		12%	11%	7%	8%	13%
Saint-Adelphe :		0%	0%	0%	0%	2%
Saint-Séverin :		0%	0%	0%	0%	0%
Saint-Tite:		37%	17%	48%	33%	34%
Hérouxville :		6%	2%	2%	1%	1%
Grandes-Piles :		0%	0%	0%	2%	1%
Saint-Roch-de-M	lákinac :	0% 0%				2%
	ieniide .		0% 0%	0% 0%	1% 0%	
Trois-Rives :	itroo :	0%	0%	0%	0% 51%	0.6%
Shawinigan et au	ines :	37%	45%	34%	51%	43%

SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF DE LA TUQUE : AUTONO-BUS TRANSPORT COLLECTIF

Caractéristiques du territoire de la municipalité

Population (2007): 15 658

Superficie : 25 432 km² Densité : 0,6 hab/km² Territoire desservi : Agglomération de La Tuque

Modèle de gestion et organisation administrative

Le transport collectif de l'agglomération de La Tuque est géré par *Autono-bus transport collectif*, de la *Corporation de transport adapté du Haut-Saint-Maurice*. Elle offre également un service de covoiturage. La *Corporation de transport adapté du Haut-Saint-Maurice* organise et opère le transport adapté sur le territoire de La Tuque.

Modes de transport / partenaires transporteurs

La Corporation de transport adapté du Haut-Saint-Maurice a, pour l'opération du transport collectif, des partenariats avec :

- Commission scolaire de l'Énergie;
- Compagnie de taxis.

Services mis en commun (pour les places disponibles)

Service de covoiturage.

Partage des places disponibles avec les autobus scolaires et les véhicules de transport adapté. Utilisation de taxis collectifs.

Portrait des services et circuits actuels

Les usagers doivent s'inscrire au service 24 heures à l'avance, entre 8h et 15h du lundi au vendredi.

Tarification: 2.50\$ par passage, 50\$ carte mensuelle avec transport illimité, sur transport scolaire ou taxi collectif. Pour les usagers du covoiturage, le service de gestion suggère un prix de 0,08 \$ par km, mais aucun prix n'est fixe.

Services: Transport scolaire, adapté, taxi collectif et covoiturage.

Portrait des clientèles actuelles			
	2006	2007	2008*
Nombre de personnes inscrites	149	141	146
(collectif et covoiturage)			
* de janvier à septembre			
<u>Âge</u> : aucune donnée disponible			
<u>Sexe</u>			
Hommes :	23%	30%	33%
Femmes :	77%	70%	67%
Caractéristiques des déplaceme	nts		
	2006	2007	2008*
Déplacements effectués :	704	1 196	1864
Moyens de transport			
Transport scolaire :	392	579	387
Transport adapté :	252	448	710
Centre de jour :	0	1	12
Taxi collectif:	21	151	474
Covoiturage :	39	17	281
Motifs des déplacements			
Travail:	25%	28%	36%
Formation :	8%	9%	11%



Santé :	28%	24%	12%
Divers (loisirs-magasinage):	33%	37%	26%
Covoiturage :	6%	2%	15%
Secteur de départ du déplacement			
Centre-ville :	31%	48%	61%
Rivière-aux-Rats et Lac à Beauce :	0.6%	0%	0.2%
Quartier Bélair :	4%	2%	2%
4 Milles et Quartier Filion :	21%	13%	2%
Lac Édouard :	18%	28%	14%
La Bostonnais :	3%	0.2%	0.5%
La Croche :	17%	7%	5%
Parent:	0%	0%	0%
Base Radar :	0.3%	0%	0%
(Ville et extérieur) Covoiturage :	5%	1%	15%
* de janvier à septembre			



Service de transport collectif de Shawinigan : Régie de transport en commun de Shawinigan (RTCS)

Caractéristiques du territoire de la municipalité

Population (2007): 51 358

Superficie: 781 km² Densité: 66 hab/km²

Territoire desservi : Ville de Shawinigan

Modèle de gestion et organisation administrative

<u>Transport par autobus</u>: la gestion du service de transport par autobus est déléguée à une entreprise privée sous-traitante : Transport urbain de la Mauricie inc. Le sous-traitant a la responsabilité de l'exploitation du service et de l'entretien des véhicules.

<u>Accès-bus</u>: la gestion du service Accès-bus est entièrement déléguée et son exploitation est répartie entre deux entreprises privées sous-traitantes. Un contrat est accordé à Groupe CLR, entreprise de la Mauricie œuvrant dans le domaine des communications, pour la gestion du système de répartition; ce sous-traitant fait la prise des appels et transmet l'information à l'entreprise exploitant la flotte de taxis. Un contrat est également accordé à Taxi Bellemare, propriétaire de la flotte de taxis, dont les chauffeurs assurent le transport des usagers.

<u>Transport adapté</u>: la gestion du service est entièrement déléguée à une entreprise privée sous-traitante: Taxi Bellemare. Le sous-traitant est propriétaire de la flotte de véhicules et assume la gestion du système de répartition ainsi que l'exploitation du service. Ce service est actuellement offert du lundi au vendredi (jour et soir) et le samedi (après-midi et soir), mais sera également offert le dimanche à partir du 1^{er} janvier 2009. Les tarifs sont les mêmes que pour le transport collectif.

Site Internet: http://www.ville.shawinigan.qc.ca/Services.aspx?section=regie_transport&id=311

Modes de transport / partenaires transporteurs

Aucune donnée disponible

Services mis en commun (pour les places disponibles)

Aucune donnée disponible

Portrait des services et circuits actuels

Tarification (tarif régulier et Accès-Bus)

Passage unitaire Carte mensuelle
Billet régulier : 2.25\$ Tarif régulier : 47.25\$
Livret – 6 billets réguliers : 11.25\$ Tarif réduit : 38.25\$

Livret – 6 billets tarif réduit : 9\$

Carte passe-partout: 5\$

Les tarifs sont les mêmes pour le transport régulier ainsi que le service Accès-Bus. Il n'y a aucun frais supplémentaire pour les correspondances effectuées à l'intérieur des limites de la municipalité.

<u>Services</u>

Service régulier

Rapport final 28 Avril 2009

– 110 **–**



Ligne 1 – Grand-Mère-Est / Shawinigan-Sud : du lundi au vendredi, 6h30 à 21h30 (dernier départ)

Ligne 2 - Shawinigan-Sud / Saint-Georges : du lundi au vendredi, 6h55 à 23h55 (dernier départ)

Ligne 3 – Shawinigan-Sud / Saint-Georges : samedi de 7h55 à 23h55 (dernier départ) et dimanche de 10h55 à 16h55 (dernier départ)

Service Accès-Bus

L'implantation du service Accès-Bus complète l'offre de service en matière de transport en commun sur l'ensemble du territoire de la municipalité. Ce service couvre les secteurs de Sainte-Flore et Shawinigan-Nord ainsi que les secteurs de Saint-Gérard-des-Laurentides, Saint-Jean-Des-Piles et Lac-à-la-Tortue.

Un taxibus prend ses passagers à des points d'embarquement prédéterminés sur le territoire et les emmène jusqu'au point de chute qui correspond à l'un des lieux de correspondance du circuit d'autobus.

Selon l'endroit où il souhaite se rendre sur le territoire, l'usager aura le choix de prendre le taxibus seulement, prendre le taxibus et l'autobus ou prendre l'autobus puis le taxibus.

Le service Accès-Bus est offert du lundi au vendredi de 7h à 18h.

Portrait des clientèles actuelles										
Achalandage	<u> </u>									
1995	1996	1997	1998	1999	2000					
620 000	ND	ND	630 000	631 912	606 816					
2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007				
598 285	535 822	510 869	453 381	429 388	411 229	271 619 (jan à sept)				
Aucune doni	née sur l'âge et	le sexe des us	agers							

Caractéristique des déplacements

Aucune donnée disponible





Service de transport collectif de Trois-Rivières : Société de transport de Trois-Rivières - STTR

Caractéristiques du territoire de la municipalité

Population (2007): 128 153

Superficie: 289 km² Densité: 444 hab/km²

Territoire desservi : Ville de Trois-Rivières

Modèle de gestion et organisation administrative

La STTR a été instituée en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., chapitre S-30.01). La mission de la STTR est d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur le territoire de la Ville de Trois-Rivières. Elle offre annuellement un service de transport en commun régulier sur 2,7 millions de kilomètres et assure ce service en régie, c'est-à-dire qu'elle effectue la planification et l'opération de ce service. La STTR offre également le service de transport adapté pour les personnes à mobilité réduite, sur 202 200 kilomètres. La STTR assure également occasionnellement du transport événementiel.

La STTR est géré par un Conseil d'administration formé d'élus, de directeurs (du transport collectif, adapté, de

notamment).

Site Internet : http://www.sttr.qc.ca/

Modes de transport / partenaires transporteurs

Nova APS (27), Classic (14), Minibus urbain (3), Minibus adapté (8), Véhicule de service (4)

Services mis en commun (pour les places disponibles)

Il n'y a pas d'utilisation de places disponibles dans d'autres services de transport par des usagers s'adressant à la STTR. Toutefois, le réseau régulier de la STTR intègre le transport scolaire de 1900 élèves du secondaire. De plus, la STTR gère le transport adapté sur le territoire de la Ville de Trois-Rivières.

Portrait des services et circuits actuels

<u>Tarification (2008) :</u>
Monnaie exacte : 2.85\$

Livret 10 billets : 26.00\$
Interpasse générale : 58.00\$
Interpasse 21 ans et - : 48.00\$
Interpasse 65 ans et + : 45.00\$
Interpasse hors scolaire : 28.00\$
Laissez-passer familial 1 jour : 8.00\$

Services : la STTR offre des services de transport en commun régulier avec un réseau de base et un réseau complémentaire. La Société offre également le service de transport adapté pour les personnes à mobilité réduite, le transport scolaire intégré au réseau de base pour les étudiants du niveau secondaire et du transport nolisé.

Portrait des clientèles actuelles

Sexe *

Femmes: 65% Hommes: 35%





Âge *

18 ans et moins: 27%
19-25 ans: 26%
26-35 ans: 11%
36-45 ans: 17%
46-55 ans: 8%
56-65 ans: 6%
65 ans et plus: 5%

* Données basées sur les 385 usagers de l'enquête de 1996

Caractéristiques des déplacements

3 244 000 déplacements annuels (64 503 en transport adapté) (données site internet 2008)

Nombre de passages effectués selon le titre de transport

Monnaie exacte: 340 750 (12%)

Billet: 154 595 (5%)

 Laissez-passer familial 1 jour :
 9 334 (0.3%)

 Interpasse générale :
 779 242 (27%)

 Interpasse 21 ans et - :
 797 442 (27%)

 Interpasse 65 ans et + :
 260 842 (9%)

 Interpasse hors scolaire :
 7 566 (0.3%)

 Scolaire intégré UL :
 555 510 (19%)

Motifs de déplacement (plusieurs choix possibles)*

Magasinage: 46% Études: 44% Travail: 44% Loisirs: 40% Affaires personnelles: 35%

Données basées sur les 385 usagers de l'enquête de 1996

Motifs de déplacement selon le Plan stratégique STTR, 2007-2017 (enquête O/D 2000):

 Magasinage :
 12%

 Études :
 48%

 Travail :
 15%

 Loisirs :
 15%







ANNEXE 3 : DÉTAILS DES CALCULS DES INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES









Rapport final 28 Avril 2009





Paramètres retenus

1	Valeur	du	temps	et	période	de	rémunération
---	--------	----	-------	----	---------	----	--------------

Salaire moyen	8,5 \$/h	Wmoy
Heures de travail	7 h	HL
Rémunération quotidienne moyenne	59,5 \$/jour	Wqumoy
Salaire horaire moyen	18,1 \$/h	WHmoy
Valeur horaire du temps dédié aux études ou loisirs	6,2 \$/h	vHTeL
Heures en atelier	6 h	Hatelier
Salaire pour une journée atelier	51 \$/jour	Wjatelier

2 Coût d'utilisation d'une automobile

Km annuel	24 km	Kman
Coût d'utilisation d'une automobile	10 577 \$/an	CTauto
Coût par km	0,441 \$/km	CTKm
Coût variable	0,125 \$/km	CTvar

3 Valeurs de référence pour les gains publics

Coût d'un service d'aide à domicile pour les personnes âgées	100 \$/sem	CTaidePAsem
Coût d'un service d'aide à domicile pour les personnes âgées	5 200 \$/an	CTaidePAan
Prestations de base sans contrainte de l'aide sociale	572,07 \$/mois	Presaidemois
Prestations de base sans contrainte de l'aide sociale	6 825 \$/an	Presaidean



Rapport final 28 Avril 2009



		Mékinac
1 Gain économique pour les travailleurs		
Gain économique pour les travailleurs jou	urdeplacementtravail × valeurjourL	6 613,43
Jour de déplacement "travail"	$\frac{Achal \times \%motifL \times \%impactarr\hat{e}tL}{2(aller - retour)}$	111,15
2 Gain économique pour les journées en atelie	r ou en centres de santé	
Gain économique pour les journées en atelier ou	u en centres de santé $jourdeplam{arepsilon}mentatelm{\dot{arepsilon}}r imes valeurjouzm{L}$	Atelier Centre de santé 5 057,33 4 279,28
Jour de déplacement atelier ou centre de santé	$\frac{Achal \times \% motifatelier \times \% impactarr \hat{e} tact}{2(aller - retour)}$	99,16 83,91
3 Réduction de prestations d'aide sociale		
Réduction de prestations d'aide sociale	$\'equivalent nbN permanents \times prestation base a ides oc$	1 392,25
Équivalent du nombre d'emplois	$jour deplacement travail \ / \ 250 JOB \times \% impact arrettravail$	0,20
4 Maintien à domicile		
	%65ansetplus × coûtservicedom déplacements65ansetplus	5 200,00
5 Réduction du coût d'utilisation de l'automobi	ile	
Impact acquisition automobile jourdépl	$lacement \times \% impact \times cou$ tan nuelutilis ationauto	899,61
Impact covoiturage		254,99





On gère de près

Rapport final

Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie

Volet 2 – Évaluation des besoins en transport interterritorial

N/Réf: 51778-301

Présenté à

Conférence régionale des élus de la Mauricie

12 mai 2009



ÉQUIPE DE RÉALISATION

Yves Gaillardetz, B. Sc. Urb

Chargé de projet

Marc Lusignan, B. Sc. Urb

Analyste principal

Nathalie Schaillée, M. Bio-ing.

Analyste en transport

Joëlle Rompré, Urb.

Analyste en transport

Daniel Dupuis, B. Sc. Math

Analyste senior en transport

Ana Abecia, M. Sc. Écon.

Analyste en transport

Philippe Mytofir

Graphiste

Mireille Brouillard

Assistante administrative

Approuvé par :		

Marc Lusignan, B. Sc. Urb.

VERSION N ^o	DATE	COMMENTAIRES
0	6 janvier 2009	Rapport préliminaire
1	30 janvier 2009	Rapport préliminaire, version 2
2	14 avril 2009	Rapport préliminaire, version 3
3	4 mai 2009	Rapport final
4	12 mai 2009	Rapport final

Ce document est une réalisation des Consultants Roche-Deluc, filiale de Roche Ltée, Groupe-Conseil



SOMMAIRE

Le présent rapport fait état des résultats du deuxième volet de l'étude d'Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie. Cette étude, initiée par la Table régionale en transport collectif de la Mauricie, vise à évaluer les besoins et proposer des solutions (sous forme de nouveaux services et/ou d'une consolidation des services existants) en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie, c'est-à-dire entre les six (6) territoires de la région, soit les MRC des Chenaux, de Mékinac et de Maskinongé, les villes de Shawinigan et Trois-Rivières et l'agglomération de La Tuque.

Après avoir dans le rapport précédent dressé un portrait détaillé du transport collectif existant dans la région, ce deuxième volet a pour objectif de définir les besoins en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie, de façon quantitative et qualitative. Pour ce faire, une enquête territoriale a été menée auprès des principaux intervenants en transport de la Mauricie et des estimés d'achalandage ont été produits.

L'enquête territoriale menée dans chacune des six (6) entités administratives composant le territoire mauricien a permis de caractériser de manière qualitative le futur service de transport interterritorial :

- les besoins varient selon le groupe d'âge : 16-25 ans (formation et recherche de travail); 25 65 ans (formation ou réinsertion dans le marché du travail); 65 ans et plus (santé); personnes à mobilité réduite;
- les motifs de déplacements prioritaires sont, dans l'ordre : la santé, la formation (études), le travail, l'accès aux services et aux centres d'approvisionnement et finalement le loisir;
- des axes de transport collectif interterritorial ont été identifiés par les intervenants;
- concernant les horaires, le service doit pouvoir répondre à une demande s'exprimant à la fois sur une base régulière et irrégulière;
- relativement à la tarification, l'on privilégie une intégration tarifaire;
- les services de transport collectifs devraient répondre à des critères d'accessibilité universelle;
- au sujet de l'organisation du transport collectif, l'on souhaite la mise en place d'une organisation souple privilégiant l'établissement de partenariats entre instances régionales, de préférence à la mise en place d'une instance centralisée régionale indépendante.

Rapport final 12 mai 2009



Cette même étude a ensuite donné lieu à une évaluation quantitative de la demande actuelle et future en transport collectif interterritorial en Mauricie, basée sur les statistiques disponibles :

- l'estimation de ces déplacements 2008 mène à un nombre de déplacements annuels de 15 554, soit en moyenne 62 par jour de semaine. Les destinations les plus importantes sont, dans l'ordre: Trois-Rivières, Shawinigan, La Tuque, Mékinac, Des Chenaux et finalement Maskinongé;
- en 2018, deux (2) estimations de ce nombre de déplacements ont été faites (selon des hypothèses « faible » et « forte ») : le nombre total de déplacements qui seraient effectués par transport collectif interterritorial varierait de 14 740 à 44 314.

Ce même rapport rappelle enfin les conséquences de l'absence d'un service de transport collectif en Mauricie, lesquelles concernent autant le point de vue social, l'économie et l'environnement.

Les données et résultats dont ce rapport fait état vont permettre, dans le prochain volet, de définir des dessertes potentielles plus précises de transport collectif entre les six (6) entités administratives de la Mauricie. Le volet 3 évaluera également ces dessertes selon des critères de développement pour la région, afin de (au volet 4) proposer deux (2) scénarios régionaux de transport collectif interterritorial en Mauricie.



TABLE DES MATIÈRES

Intr	oduction	. 1
Pa	rtie I – Méthodologie et réalisation de l'enquête territoriale	.3
1.	Méthodologie	.5
	1.1 La liste d'intervenants	. 5
	1.2 Le questionnaire	. 5
	1.3 Les rencontres	. 6
	1.4 Objectifs atteints	.7
Pa	rtie II – Besoins en matière de transport collectif interterritorial	.9
2.	Caractéristiques du service de transport collectif interterritorial désiré	11
	2.1 Les types de clientèles et leurs motifs de déplacement	11
	2.2 Les axes de transport collectif interterritorial identifiés	16
	2.3 Caractéristiques d'exploitation du service de transport collectif interterritorial désiré	31
3.	Évaluation de la demande en transport collectif interterritorial, en 2008 et en 2018	34
	3.1 Achalandage potentiel actuel (2008) du service de transport collectif interterritorial	34
	3.2 Achalandage potentiel futur (2018) du service de transport collectif interterritorial	37
Pa	rtie III – Conséquences de l'absence d'un service de transport collectif interterritorial en Mauricie	41
4.	Conséquences de l'absence d'un service de transport collectif interterritorial en Mauricie	43
Pa	rtie IV – Conclusions et prochaines étapes	47
5.	Conclusions	49
6.	Prochaines étapes	50
So	urces d'information	51
AN	NEXE 1 : Liste des organismes invités à l'enquête territoriale	55
AN	NEXE 2 : Questionnaire distribué lors de l'enquête territoriale	59
AN	NEXE 3 : Méthodologie et calculs d'évaluation de la demande en transport collectif interterritorial 2008 et 2018	65



LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2 – Les groupes de personnes à mobilité réduite	Tableau 1 – Portrait des participations aux rencontres des enquêtes territoriales
Tableau 4 – Matrice des distances en kilomètres entre les paires OD identifiées par les intervenants consultés pour fins de transport collectif interterritorial en Mauricie : liens existants et désirés	Tableau 2 – Les groupes de personnes à mobilité réduite
consultés pour fins de transport collectif interterritorial en Mauricie : liens existants et désirés	Tableau 3 – Principaux générateurs de déplacements interterritoriaux en Mauricie
les six (6) entités de la Mauricie (2008)	
entre les six (6) entités de la Mauricie (2018) – hypothèse faible	
entre les six (6) entités de la Mauricie (2018) – hypothèse forte	
de transport confondus, entre les six (6) entités administratives de la région de la Mauricie (2008). 69 Tableau 9 – Nombre de déplacements à l'origine des municipalités de Maskinongé, effectués en transport collectif (intra- et interterritorial), année 2006	
transport collectif (intra- et interterritorial), année 2006	
transport collectif (intra- et interterritorial), année 2006	
les six (6) entités de la Mauricie (2008)	·
Mauricie	
Tableau 14 – Évolution du nombre de déplacements tous modes, tous motifs, en Mauricie 2008- 2018	
2018	Tableau 13 – Déplacements tous modes, tous motifs, per capita par groupe d'âge77
	·



Tableau 16 – Evolution de l'achalandage du transport collectif dans la MRC de Mékinac (20	,
Tableau 17 – Matrice des déplacements potentiels annuels futurs en transport collectif inter	territorial
entre les six (6) entités de la Mauricie (2018) – hypothèse forte	81
LISTE DES FIGURES	
Figure 1 – Rencontre dans la MRC de Maskinongé, 13 novembre 2008	7
Figure 2 – Les principaux générateurs de déplacements interterritoriaux en Mauricie	21
Figure 3 – Exemple-type de matrice de déplacements	25
Figure 4 – Liens interterritoriaux désirés en transport collectif en Mauricie (2008)	29

LISTE DES ABRÉVIATIONS

CAB: Centre d'action bénévole

AOT : Autorité organisatrice de transport en commun

CAAF: Contrat d'approvisionnement d'aménagement forestier

CDC : Corporation de développement communautaire

CERTU: Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions

publiques

CHRTR: Centre Hospitalier Régional de Trois-Rivières

CJE: Carrefour Jeunesse Emploi

CLD: Centre local de développement

CLE: Centre local d'emploi

CLS: Conseil du loisir scientifique
CRÉ: Conférence régionale des élus

CSSS: Centre de santé et des services sociaux

CTAM: Corporation Transport Adapté Mékinac

CTCM: Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé

GES: Gaz à effet de serre

ISQ: Institut de la statistique du Québec

MAMROT: Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

MRC : Municipalité régionale de comté

MTQ: Ministère des Transports du Québec

OPHQ: Office des personnes handicapées du Québec

PMR: personne à mobilité réduite

RITCCM: Régie intermunicipale de transport en commun du Centre-de-la-Mauricie

RTCS: Régie municipale de transport en commun de Shawinigan

SACAIS: Secrétariat à l'action communautaire autonome et aux initiatives sociales

SADC : Société d'aide au développement des collectivités

STTR: Société de Transport de Trois-Rivières

TNO: Territoires non organisés

UQTR: Université du Québec à Trois-Rivières

ZEC : Zone d'exploitation contrôlée





INTRODUCTION

Le présent rapport fait état du volet 2 de d'Évaluation l'étude des besoins identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie. Le premier volet de l'étude réalisé précédemment a permis de dresser un portrait détaillé du transport collectif existant dans la région de la Mauricie. Il a fait état de l'offre en transport collectif pour chaque ville, agglomération et MRC du secteur à l'étude, tant plan intra-territorial sur qu'interterritorial.

De plus, la demande (achalandage) actuelle de ces services de transport collectif de la région a été caractérisée, sur base des données disponibles.

Le transport interterritorial en Mauricie est le transport effectué entre deux ou plusieurs des six territoires de la région de la Mauricie : MRC des Chenaux, de Mékinac, de Maskinongé, villes de Shawinigan, Trois-Rivières et agglomération de La Tuque.

Suite à ces premiers travaux, il est nécessaire de déterminer les besoins, c'est-à-dire la demande en transport collectif interterritorial, non répondue ou répondue de manière inadéquate, ce qui est l'objet du volet 2. Celui-ci est basé principalement sur une enquête territoriale, ainsi que sur une évaluation qualitative et quantitative des besoins actuels et futurs en matière de transport collectif interterritorial. Ce rapport est divisé en quatre (4) parties :

La partie 1 (Méthodologie et réalisation de l'enquête territoriale) présente les objectifs et la méthodologie de réalisation de l'enquête territoriale : celle-ci avait pour but d'identifier les besoins répondus et non répondus en transport collectif interterritorial, en rencontrant les intervenants régionaux en transport collectif et des représentants de groupes de personnes cibles.

La partie 2 (Besoins en matière de transport collectif interterritorial) présente :

 les résultats de cette enquête territoriale, c'est-à-dire la caractérisation qualitative des besoins en transport collectif interterritorial: types de clientèles cibles, axes de transport collectif interterritorial, caractéristiques d'exploitation du service désiré;



• une évaluation quantitative (chiffrée) de la demande (achalandage) potentielle en transport en commun interterritorial, sur deux (2) horizons temporels, soit 2008 et 2018.

La partie 3 présente, quant à elle, un bref rappel général des Conséquences de l'absence d'un transport collectif interterritorial en Mauricie.

Enfin, la **partie 4** dresse succinctement les **conclusions du volet 2** et présente les étapes suivantes de l'étude.





PARTIE I – MÉTHODOLOGIE ET RÉALISATION DE L'ENQUÊTE TERRITORIALE











La présente partie présente brièvement la méthodologie suivie lors de la réalisation de l'enquête territoriale ainsi qu'un récapitulatif des objectifs atteints. Toutefois, le bilan des informations recueillies lors de cette enquête est inclus dans la Partie II du présent rapport, c'est-à-dire la caractérisation qualitative des besoins en matière de transport collectif interterritorial en région mauricienne.

1. MÉTHODOLOGIE

Les grandes étapes de réalisation de l'enquête territoriale furent les suivantes :

- création d'une liste d'intervenants dans le milieu du transport collectif;
- envoi d'un questionnaire préalablement aux rencontres;
- organisation d'une rencontre pour chaque entité territoriale (six 6 au total);
- réalisation d'un bilan des enquêtes réalisées.

1.1 LA LISTE D'INTERVENANTS

Une liste des intervenants a été créée en collaboration avec la CRÉ de la Mauricie afin de cibler les acteurs en matière de transport collectif en Mauricie, que ce soient des acteurs qui offrent des services de transport (corporations, transporteurs), ou des organismes ayant des besoins ou connaissant les besoins des groupes de personnes qu'ils représentent, en matière de transport collectif interterritorial.

La liste des organismes invités à l'enquête territoriale est présentée en Annexe 1.

1.2 LE QUESTIONNAIRE

Chaque intervenant identifié a été invité à une rencontre et a reçu, une semaine avant celle-ci, un questionnaire adressé à la fois aux organismes de transport collectif et aux intervenants/générateurs de déplacements des services de transport collectif. Ce questionnaire traitait de trois (3) sujets, soit le transport interterritorial (offre et demande non répondue), les accords et partenariats avec d'autres organismes relativement au transport interterritorial et finalement le financement du service de transport collectif.

Ledit questionnaire peut être consulté en Annexe 2.



1.3 LES RENCONTRES

Les intervenants connus et/ou potentiels des services de transport collectif ont chacun été invités par la CRÉ de la Mauricie à une rencontre d'enquête territoriale, animée par le consultant. Six (6) rencontres ont eu lieu, à raison de une par entité territoriale. Ces rencontres, qui se voulaient essentiellement interactives et constituaient une récolte d'informations sur le territoire, avaient notamment pour objectifs de :

- présenter brièvement le contenu de la présente étude en cours et dirigée par la CRÉ;
- recueillir des informations auprès des participants en matière d'offre actuelle en transport collectif, dans le but de valider les informations recueillies au volet 1;
- recueillir des informations sur les besoins en matière de transport collectif interterritorial,
 notamment les caractéristiques de ces besoins :
 - lieux d'origine et de destination des déplacements;
 - o clientèles types susceptibles d'utiliser un service de transport interterritorial;
 - o motifs principaux de ces déplacements identifiés comme besoins;
 - o lorsque possible, couverture temporelle et fréquence de service nécessaires;
 - type de transport nécessaire (transport adapté ou collectif, sous quelle forme...);
 - lorsque possible, évaluation quantitative de ces besoins;
- échanger sur les ententes et partenariats existants ainsi que les formes de financement disponibles actuellement pour mettre en place et opérer un service de transport collectif;
- entamer des discussions sur les approches à privilégier pour améliorer l'offre de service en transport collectif interterritorial;
- finalement, recueillir les questionnaires remplis par les intervenants, le cas échéant.

Rapport final 12 mai 2009

-6-







Les enquêtes territoriales se sont déroulées pendant trois (3) jours, du 11 au 13 novembre 2008. Deux (2) rencontres par jour avaient lieu, soit le matin de 9h à 11h et en après-midi de 14h à 16h.

1.4 OBJECTIFS ATTEINTS

En matière de participation aux rencontres, entre vingt (20) et trente (30) organismes ont été contactés pour y participer et, malgré un taux de participation sous les 50 %, la représentativité des organismes était satisfaisante. Étaient présents des représentants de centres d'action bénévole (CAB), des organismes de transport collectif, du centre local de développement (CLD) et centre local d'emploi (CLE) de la ville ou de la MRC, les diverses corporations de développement communautaire (CDC), les sociétés d'aide au développement communautaire (SADC), l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ), les deux (2) Commissions scolaires, les centres de santé et des services sociaux (CSSS), les Municipalité régionale de comté (MRC), la CRÉ de la Mauricie, le Consortium en développement social, etc.

Le tableau suivant présente le nombre de participants par rencontre.

Rapport final 12 mai 2009



Tableau 1 - Portrait des participations aux rencontres des enquêtes territoriales

Territoire	Date de la rencontre	Nombre de participants
agglomération de La Tuque	11 nov. 2008 AM	8
ville de Shawinigan	11 nov. 2008 PM	7
MRC de Mékinac	12 nov. 2008 AM	10
MRC des Chenaux	12 nov. 2008 PM	9
ville de Trois-Rivières	13 nov. 2008 AM	12
MRC Maskinongé	13 nov. 2008 PM	12
Ensemble de la Mauricie		58

La participation globale lors des rencontres fut forte. La majorité des intervenants se connaissaient déjà avant ladite rencontre et ce, pour chaque territoire visité. Toutefois, les services rendus par chacun d'eux étaient moins connus par les autres participants. L'enquête territoriale a ainsi permis à tous d'avoir un portrait global des services livrés et des besoins respectifs des autres organismes.

Chaque intervenant s'est exprimé sur les besoins de sa clientèle, la demande non répondue par les services de transport collectif actuels, sa participation au financement et ses souhaits quant aux différents partenariats possibles pour la réalisation d'un service de transport interterritorial. Les objectifs cités dans la section précédente ont donc pu être réalisés dans une grande ou moyenne mesure, hormis toutefois l'évaluation quantitative des besoins par les intervenants. En effet, il est difficile pour chaque intervenant de connaître le nombre exact d'usagers potentiels d'un service de transport collectif interterritorial futur, n'existant pas actuellement, puisque :

- aucune enquête détaillée sur le sujet n'a été réalisée à ce jour;
- il y a une partie de la demande potentielle qui ne s'exprime pas à ce jour.

Rapport final 12 mai 2009





PARTIE II – BESOINS EN MATIÈRE DE TRANSPORT COLLECTIF INTERTERRITORIAL









Cette partie fait état des besoins en matière de transport collectif interterritorial pour toute la région de la Mauricie, sur base de l'enquête territoriale, pour les caractéristiques générales du service potentiel, ainsi que sur base de statistiques, pour l'évaluation chiffrée de la demande potentielle du service, sur deux (2) horizons temporels (2008 et 2018).

2. CARACTÉRISTIQUES DU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF INTERTERRITORIAL DÉSIRÉ

La caractérisation du service de transport collectif interterritorial désiré est faite sur base des réponses reçues à l'enquête territoriale citée en Partie I (questionnaires remplis et commentaires recueillis lors des rencontres). Ces données récoltées ont permis de définir : les types de clientèle qui expriment des besoins en transport, leurs motifs de déplacements potentiels, les axes de transport interterritorial identifiés comme nécessaires (paires origine/destination) et les caractéristiques d'exploitation nécessaires du service (intervalles de service, couverture horaire et hebdomadaire, modes de transport, organisation, etc.).

2.1 LES TYPES DE CLIENTÈLES ET LEURS MOTIFS DE DÉPLACEMENT

Le transport collectif en région s'adresse à diverses clientèles qui ont chacune des besoins de déplacements particuliers. En termes d'âge des usagers, trois (3) groupes types sont ressortis comme ayant des besoins. Les types de clientèles se divisent également selon les motifs de déplacement pouvant appartenir à des groupes d'âge différents.

2.1.1 Groupes types de clientèle

Les catégories d'usagers potentiels en matière de transport collectif interterritorial sont multiples. Cependant, ils peuvent être classés en trois (3) catégories selon les groupes d'âges suivants :

- 16-25 ans : jeunes étudiants qui cherchent à se former et / ou recherchent du travail à la hauteur de leur formation. En effet, il est ressorti que les emplois nécessitant une formation spécialisée sont peu abondants en Maurice, à l'exception de Trois-Rivières;
- 25-65 ans : personnes adultes désirant se former et/ou se réinsérer dans le marché du travail;
- 65 ans et plus : personnes âgées, qui peuvent difficilement se déplacer pour leurs soins, souvent en perte d'autonomie. Cette clientèle est régulièrement placée dans des résidences ou centres de santé localisés dans les grands centres urbains où s'y trouvent les services essentiels à leur niveau de vie (Trois-Rivières, voire autres).



Notons que, outre ces groupes de clientèles cibles ayant exprimé des besoins, un autre groupe important ayant fait de même lors de l'enquête territoriale est le groupe de personnes à mobilité réduite (PMR). Le terme « personne à mobilité réduite » désigne une personne qui éprouve des difficultés à se déplacer dans l'environnement, la ville et les transports, telle que :

- une personne handicapée (y compris les personnes affligées d'incapacités sensorielles et intellectuelles et les personnes en fauteuil roulant);
- une personne affectée d'une incapacité au niveau moteur;
- une personne de petite taille;
- une personne transportant des bagages lourds;
- une personne âgée;
- une femme enceinte;
- une personne voyageant avec des chariots de provisions;
- une personne accompagnée d'enfants, y compris les enfants en poussette.

Ce terme englobe donc à la fois les personnes handicapées, c'est-à-dire celles dont le handicap est la conséquence d'une déficience ou d'une incapacité par maladie ou suite à un accident, et les personnes « en situation de handicap », c'est-à-dire gênées au fait de l'environnement de leurs déplacements¹. Il est important d'indiquer qu'une personne peut éprouver des difficultés à se déplacer du fait d'une incapacité ou une situation temporaire (grossesse, accident, etc.) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussette, etc.). Parmi les divers et multiples troubles, certains sont ou peuvent être communs à plusieurs catégories de personnes à mobilité réduite, pourtant différentes.

Les PMR peuvent être classées en différents groupes selon les déficiences considérées, comme le montre le tableau suivant.

CERTU. Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous. Guide méthodologique, 2001. 210 pages.



-





Tableau 2 – Les groupes de personnes à mobilité réduite

	Limitations	Caractéristiques	Exemples
<u></u>	Limitations motrices légères et sévères	Pertes, malformations des systèmes squelettique, musculaire et neurologique responsable de la motricité du corps. Limitations légères et sévères.	Marche à l'aide d'une canne, fauteuil roulant, personnes de petite taille,
	Limitations sensorielles - visuel	Pertes, malformations ou anomalies de l'œil et des structures jouant un rôle dans la fonction de vision.	Personnes aveugles, malvoyantes, amblyopes.
	Limitations sensorielles - sonore	Anomalies, pertes ou malformations de l'appareil auditif, y compris la fonction de l'équilibre.	Personnes sourdes, malentendantes, devenues sourdes.
	Limitations intellectuelles	Perturbation des fonctions mentales responsables de la reconnaissance des idées et des objets, ainsi que de leur manipulation mentale volontaire ou involontaire.	Personnes ayant une déficience intellectuelle, trisomique.
(M)	Besoins spécifiques	Personnes à mobilité réduite.	Personnes aînées, personnes obèses, personnes avec poussette

Compilation des informations : Roche Ltee, Groupe Conseil.

Lors de la définition du service de transport collectif interterritorial en Mauricie, il faudra statuer quels groupes parmi les PMR seront les groupes cibles qui seront considérés pour définir les critères d'accessibilité universelle du service. En prenant pour référence les situations de handicaps les plus lourds, le quotidien des personnes dont la mobilité est réduite de façon « plus légère et/ou ponctuelle » est par conséquent du plus grand nombre, est amélioré.

Les besoins exprimés par les représentants des PMR lors de l'enquête, outre la caractéristique d'accessibilité universelle qui leur apparait nécessaire dans le transport collectif, sont des besoins de déplacements pour divers motifs : obtenir des soins spécifiques donnés exclusivement à Trois-Rivières, exercer des loisirs (excursions organisées par exemple) et se former (formations spécialisées). Cette clientèle est portée à utiliser le transport adapté, mais dans certains cas, peut utiliser le transport collectif régulier.





2.1.2 Les motifs de déplacements

Les principaux motifs de déplacements pour lesquels les usagers auraient à utiliser le transport collectif interterritorial sont les suivants (par ordre d'importance selon les intervenants) :

- santé;
- formation / études ;
- travail;
- loisirs;
- services et approvisionnements.

Le motif relevé le plus important est celui de la santé. La région abritant une proportion importante de personnes âgées, ceux-ci doivent régulièrement se déplacer vers Trois-Rivières ou Shawinigan où sont situés la majorité des services de soins de santé pour la grande région de la Mauricie. Plus le territoire est éloigné de ces centres de services de santé, plus il y a une demande potentielle de déplacements vers ceux-ci. Le territoire le plus touché par ce problème est l'agglomération de La Tuque, territoire qui est situé le plus loin de ces services. Les personnes désirant un transport doivent soit se trouver un accompagnateur ou débourser un montant considérable. Malgré le fait que La Tuque soit située à plus d'une heure de voiture de certains centres de services de santé spécifiques de la Mauricie, ses résidants ne peuvent bénéficier de l'aide financière accordée par le gouvernement du Québec qui rembourse les frais de déplacement pour obtenir des soins médicaux dispensés à plus de 250 km de la localité où est situé le domicile du demandeur. En effet, ce remboursement ne se fait que dans le cas de déplacements interrégionaux. Les déplacements pour motif de santé constituent généralement des usagers réguliers : ces personnes de tout âge doivent se déplacer le plus souvent dans le but de recevoir des traitements spécifiques à un hôpital offrant ces services (ici le CHRTR), notamment de l'hémodialyse et des traitements d'oncologie.

Les besoins en éducation et en formation représentent un autre motif important de déplacement. Les municipalités où se trouvent les principales institutions d'enseignement sont Shawinigan et Trois-Rivières (voir Figure 2). Ainsi, les personnes ne possédant pas de voiture, résidant à l'extérieur de ces municipalités et qui désirent s'inscrire à un programme ou une formation, doivent s'assurer d'avoir un transport régulier flexible tenant compte de leur horaire de cours. Ces déplacements pour motif étude / formation peuvent aussi être considérés comme étant des déplacements réguliers, pour une période de l'année déterminée.



L'accès à l'emploi (motif travail) est parfois difficile dans la région de la Mauricie. Le revenu annuel se situant autour de 20 000 \$, l'acquisition d'une voiture s'avère parfois impossible, rendant difficile l'accès à l'emploi. Lors des enquêtes territoriales, il est ressorti que le covoiturage « spontané » était fréquent entre les employés des entreprises de la région, rendant par le fait même la quantification des covoitureurs impossible. Les entreprises de taille petite ou moyenne sont peu impliquées dans l'initiative de covoiturage de leurs employés et ne sont souvent pas admissibles aux subventions du MTQ pour lancer un programme de mobilité interne à l'entreprise, faute d'atteindre le seuil minimal de main d'œuvre rendant possible l'accès à l'aide du ministère. Ces covoitureurs « spontanés » constituent toutefois une clientèle cible pour une nouvelle offre de services de transport collectif interterritorial.

La région de la Mauricie offre un vaste éventail de *loisirs* dans l'ensemble de ses villes et MRC (parc de la Mauricie, plusieurs ZEC, plusieurs pourvoiries, centres de ski, etc.). De plus, les centres urbains offrent des activités culturelles (Shawinigan, Trois-Rivières principalement), des municipalités organisent des festivals ou autres évènements communautaires (festival de Saint-Tite par exemple), attirant les résidents de la région et de l'extérieur de celle-ci. Des déplacements ponctuels sont créés par ces possibilités de loisirs et des besoins en découlent. Notons qu'il est ressorti des enquêtes territoriales que les besoins en matière de déplacements interterritoriaux pour le motif loisirs constituent un besoin moins important que ceux pour les autres motifs pré-cités. Toutefois, il est important de noter que le motif « loisirs » inclut des motifs essentiels au maintien des gens sur les territoires, en lien avec des politiques mises présentement de l'avant par le gouvernement (par exemple le sport, le maintien à domicile, les politiques de la famille). Des exemples de motifs de déplacements qui sont répertoriés dans le motif « loisirs » sont :

- implication sociale et bénévolat;
- rôle d'aidant naturel;
- activités sportives;
- activités récréotouristiques;
- activités culturelles.

L'importance de ce motif ne doit donc pas être minimisée à cause de son image récréative.



Le motif services et approvisionnements comprend, quand à lui, l'ensemble des motifs de déplacements qui permettent :

- l'approvisionnement des personnes en biens de consommation (vêtements, nourriture, meubles, etc.);
- l'accès des personnes aux services (bancaires, du gouvernement, d'assurances, juridiques, etc.).

Ce motif inclut donc également des motifs essentiels au maintien des gens sur les territoires. Il a été jugé important par les personnes présentes aux enquêtes territoriales.

2.2 LES AXES DE TRANSPORT COLLECTIF INTERTERRITORIAL IDENTIFIÉS

Les axes de transport collectif interterritorial qui doivent être développés dépendent des générateurs de déplacement et de la localisation des bassins de population à l'intérieur de la Mauricie.

2.2.1 Les générateurs de déplacements (destinations)

Les principales catégories des générateurs de déplacements interterritoriaux sont :

- les entreprises employant un grand nombre de personnes (induisant des déplacements domicile-travail, réguliers dans le temps);
- les établissements liés à la santé : centres de santé et des services sociaux, agences de la santé et des services sociaux, établissements de santé (hôpitaux, CLSC, cliniques spécialisées,...), groupes de médecine familiale notamment (induisant des déplacements domicile-centre de santé, irréguliers ou réguliers dans le temps, selon le motif précis);
- les principaux centres de formation, incluant les universités, cégeps, centres de formation spécialisés, etc. (induisant des déplacements domicile-école, réguliers dans le temps);
- les principaux lieux récréotouristiques de la Mauricie (induisant des déplacements pour motifs loisirs, généralement irréguliers dans le temps);
- les centres de services et d'approvisionnement.



Rapport final 12 mai 2009



Le tableau suivant et la Figure 2 présentent ces principaux générateurs selon leur entité administrative de localisation. La présence et l'importance en tant que générateurs des entreprises sont représentées à l'aide du nombre total de navetteurs (personnes se déplaçant pour le motif travail) à destination de chaque municipalité. Ce sont des personnes qui travaillent dans chacune des municipalités, provenant de la même ou une autre municipalité de la région. Cette donnée a l'avantage de montrer le pouvoir attracteur des entreprises de chaque municipalité. L'importance de la présence des autres types de générateurs est représentée par le nombre de ces générateurs présents dans chaque entité administrative (selon la liste des principaux générateurs du Tableau 3).

Notons que les générateurs visés ici sont ceux qui peuvent potentiellement engendrer des déplacements interterritoriaux et non intra-territoriaux. C'est notamment pour cette raison que les centres de services et d'approvisionnement retenus sont uniquement Shawinigan et Trois-Rivières.









Tableau 3 – Principaux générateurs de déplacements interterritoriaux en Mauricie

Type de générateur	Générateur	Localisation	Source et date de récolte de l'information
Entreprises	Indiqué à la Figure 2 par le nombre de navetteurs se rendant à destination de chaque municipalité		Recensement 2006, Statistique Canada - 2009
	Control to control to the condition of the condition (CCCC)		
	Centres de santé et des services sociaux (CSSS) :	La Turria	_
	CSSS du Haut-Saint-Maurice	La Tuque	
	CSSS de Maskinongé CSSS de la Vallée-de-la-Batiscan	Louiseville	
		Saint-Tite	_
	CSSS de Trois-Rivières	Trois-Rivières	
	CSSS de l'Énergie	Shawinigan	1
	Établissements :		Ministère de la santé et des services sociaux du Québec - 2009
	Centre hospitalier régional de Trois-Rivières	Trois-Rivières	
	Centre de réadaptation Interval	Trois-Rivières	
	Centre de services en déficience intellectuelle Mauricie / Centre-du-Québec	Trois-Rivières	
	Domremy Mauricie / Centre-du-Québec	Trois-Rivières	
Services de santé - principaux	Centre jeunesse de la Mauricie / Centre-du-Québec	Trois-Rivières	
établissements	Centre hospitalier du Centre-de-la-Mauricie	Shawinigan	
	CLSC-CHSLD du Centre-de-la-Mauricie	Shawinigan	
	CLSC Les Forges	Trois-Rivières	
	Centre de santé Cloutier-du Rivage	Trois-Rivières secteur Cap-de-la-Madeleine	
	Groupes de médecine familiale accrédités :		
	Clinique Saint-Joseph	Shawinigan	
	Clinique médicale de Shawinigan-Sud	Shawinigan-Sud	
	GMF Haut-Saint-Maurice	La Tuque	
	GMF Clinique médicale St-Laurent	Louiseville	
	Clinique médicale Les Grès	Saint-Étienne-des-Grès, Sainte-Élie-de-Caxton	
	Clinique médico-chirurgical Grand-Mère	Grand-Mère	
	Polyclinique du Cap	Trois-Rivières	



	Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR)	Trois-Rivières	
	Collège Laflèche	Trois-Rivières	
	CEGEP de Trois-Rivières	Trois-Rivières	
	Commission scolaire de l'Énergie - siège social	Shawinigan	
	Carrefour formation Mauricie	Shawinigan	Commissions scolaires, UQTR,
Principaux centres de formation	École forestière de La Tuque	La Tuque	Collège Laflèche, CEGEP de Trois-
iormation	Commission scolaire Chemin du Roy	Trois-Rivières	Rivières - 2009
	Centre d'éducation des adultes du Chemin-du-Roy	Trois-Rivières	
	Centre d'apprentis le Point-Tournant	Trois-Rivières	
	Centre de formation professionnelle Bel-Avenir	Trois-Rivières	
	Formation Conseil Mauricie, service aux entreprises	Trois-Rivières	
Principaux attraits récréotouristiques	Données exclues de l'analyse ² .		
Principaux centres de	Shawinigan	Shawinigan	
services et d'approvisionnement	Trois-Rivières	Trois-Rivières	Roche Ltée

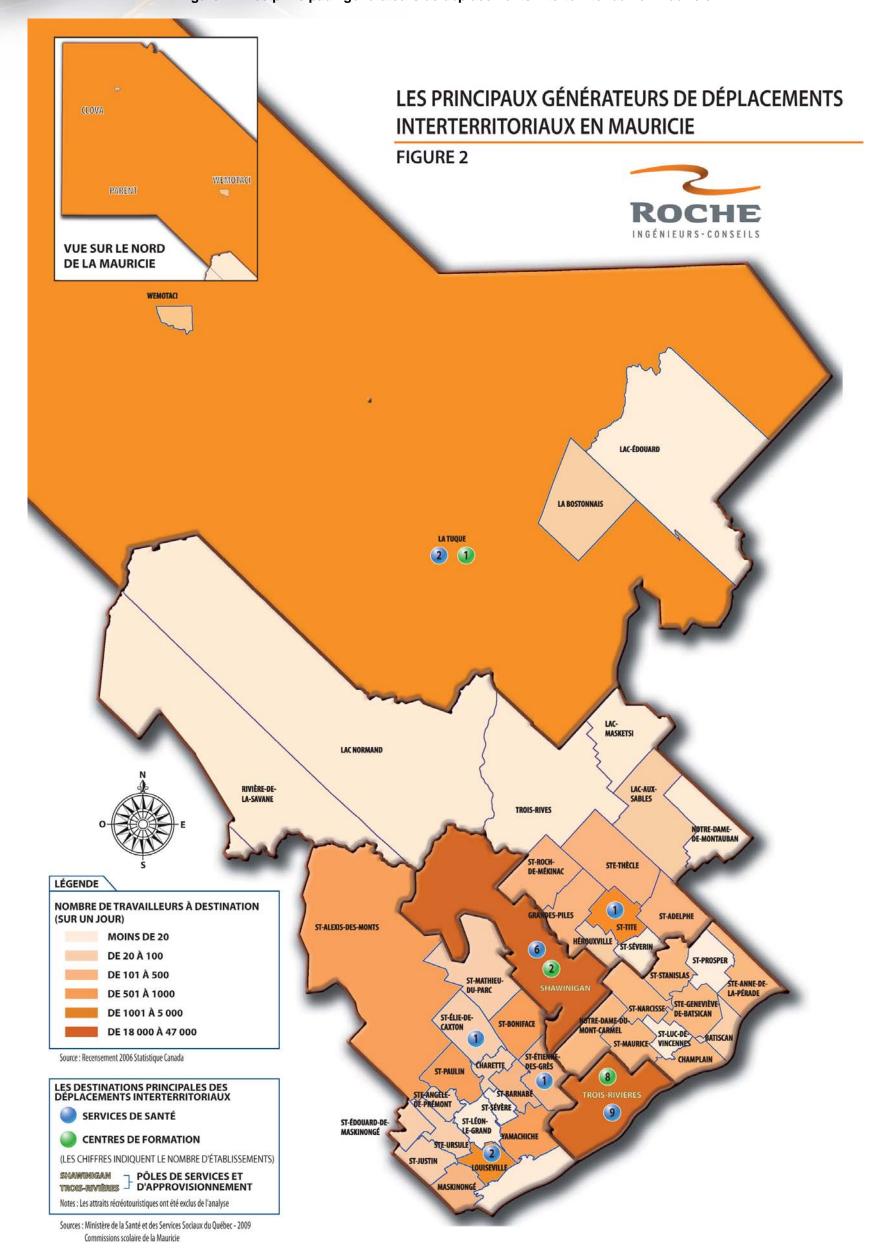
² Faute d'avoir pu obtenir une liste complète des principaux générateurs de déplacements interterritoriaux de type récréotouristiques, ce type de générateur n'est pas considéré dans la présente étude (démarche validée avec la CRÉ de la Mauricie).



Rapport final 12 mai 2009



Figure 2 – Les principaux générateurs de déplacements interterritoriaux en Mauricie



Date : Mai 2009 N/Réf. : 51778-301











Ces informations démontrent clairement qu'il existe principalement deux (2) grands centres de services dans la région : Shawinigan et Trois-Rivières. La majorité des générateurs de déplacements interterritoriaux est localisée dans ces deux (2) villes qui sont également les plus importantes de la région relativement à leur population. Plus particulièrement :

- en terme de services de soins de santé et de services sociaux, de centres de formation et de services et d'approvisionnement, Shawinigan et Trois-Rivières sont les villes les plus dotées;
- en terme d'entreprises attirant des personnes, outre les deux (2) principales villes de Trois-Rivières et Shawinigan, l'agglomération de La Tuque ainsi que les municipalités de Louiseville et Saint-Tite sont les principaux pôles générateurs de déplacements pour motifs professionnels;
- et finalement en terme d'attraits récréotouristiques, les générateurs de déplacements sont plus diffus dans la région, situés à la fois dans les deux grandes villes et dans le nord, l'est et l'ouest de la région.

L'enquête territoriale a aussi permis de connaître les localités susceptibles d'attirer les populations des territoires de la région :

- agglomération de La Tuque (La Tuque, Parent);
- Ville de Shawinigan (Shawinigan, Shawinigan-Sud, Grand-Mère);
- Ville de Trois-Rivières (centre de la ville, incluant le périmètre de la « Cité du Savoir »);
- MRC de Mékinac (Saint-Tite);
- MRC des Chenaux (Sainte-Geneviève-de-Batiscan et, dans une moindre mesure, Sainte-Anne-de-la-Pérade);
- MRC de Maskinongé (Louiseville).

2.2.2 Les bassins de population (origines)

L'origine des déplacements des usagers actuels et potentiels des services de transport collectif de la Mauricie est diffuse. Certaines municipalités ont été visées par les intervenants lors des rencontres de l'enquête territoriale, mais la région étant composée de quarante (40) municipalités, les usagers potentiels peuvent provenir d'un peu partout, à condition que leurs municipalités soient desservies par le réseau.



Suite aux enquêtes territoriales, les principales origines à considérer particulièrement dans la planification d'un réseau de transport collectif interterritorial, sont les suivantes :

- agglomération de La Tuque (La Tuque, Parent, La Bostonnais, Lac Édouard, Wemotaci);
- Ville de Shawinigan (Shawinigan, Shawinigan-Sud, Grand-Mère);
- Ville de Trois-Rivières (l'ensemble des secteurs du grand Trois-Rivières);
- MRC de Mékinac (Saint-Tite, Sainte-Thècle);
- MRC des Chenaux (Notre-Dame-du-Mont-Carmel, Sainte-Anne-de-la-Pérade);
- MRC de Maskinongé (Louiseville, Saint-Paulin, Saint-Alexis, Saint-Élie, Saint-Boniface, Charrette, Saint-Mathieu, Maskinongé, Yamachiche).

2.2.3 Les axes de transport collectif interterritorial existants et désirés

Une fois reconnus des générateurs de déplacements et des bassins de population, c'est-à-dire des destinations et origines des déplacements potentiels, des axes de transport collectif interterritorial peuvent être identifiées. Le Tableau 4 présente une matrice (tableau) illustrant :

- les paires origine/destination de municipalités entre lesquelles existe actuellement un service de transport collectif, en le caractérisant,
- les paires origine/destination pour lesquelles un besoin en transport collectif interterritorial a été identifié par les intervenants rencontrés au cours du volet 2. Ces besoins sont identifiés dans cette matrice par la présence du chiffre indiquant la distance entre les municipalités. Il se peut qu'un besoin soit identifié pour un lien interterritorial existant : dans ce cas le besoin est considéré actuellement comme répondu de façon inadéquate (pas assez d'arrêts et/ou fréquence de service inadéquate, etc.);
- lorsque, dans la matrice, aucune distance n'est présentée dans une paire origine/destination,
 le lien n'est pas considéré comme un axe interterritorial nécessaire en transport collectif.

Notez que les liens existants en transport adapté et scolaire mais non utilisés pour le transport collectif, ne sont pas illustrés ici. De plus, une exception a été faite pour information : la présence de liens intra-territoriaux dans l'agglomération de La Tuque, identifiés comme reflétant un besoin en transport. En effet, ces liens sont repris ici car les intervenants locaux ont relevé le fait que leurs distances correspondent à des distances de liens interterritoriaux de la région et rendent donc leur opération difficile et onéreuse.



De plus, cette matrice est accompagnée d'une carte (Figure 4) représentant schématiquement les liens interterritoriaux de transport collectif identifiés comme besoins par les intervenants (besoins non répondus ou répondus actuellement mais de façon inadéquate), lors de l'enquête territoriale.

Précisions sur la lecture d'une matrice de déplacements

La matrice de déplacements constitue une grille. La colonne de gauche identifie les lieux d'origine des déplacements et la première ligne en haut les destinations. Le croisement entre une paire origine-destination (cellule de la matrice) caractérise les mouvements (déplacements) entre une origine et une destination en particulier.

L'exemple ci-dessous illustre une matrice de déplacements simplifiée entre trois entités territoriales : agglomération de La Tuque, ville de Shawinigan et MRC de Mékinac.

Destination La Tuque Shawinigan Mékinac La Tuque Origine Shawinigan Mékinac Cette cellule de la matrice caractérise un déplacement dont l'origine est Shawinigan et la destination Mékinac

Figure 3 – Exemple-type de matrice de déplacements



Rapport final 12 mai 2009









Tableau 4 – Matrice des distances en kilomètres entre les paires OD identifiées par les intervenants consultés pour fins de transport collectif interterritorial en Mauricie : liens existants et désirés

	Destination Agglomération de La Tuque				Shawinigan MRC de Mékinac						MIDI des i nonzilv				Trois- Rivières	MINI DE MISEKINONDE																			
	Origine	Wemotaci	Parent	Lac-Édouard	La Bostonnais	La Tuque	Rivière-aux-Rats	Lac-à-Beauce	Shawinigan	Shawinigan-Sud	Grand-Mère	Saint-Tite	Sainte-Thècle	Grandes-Piles	Saint-Roch-de- Mékinac	Mattawin	Grande-Anse	Saint-Stanislas	Saint-Narcisse	Champlain	Batiscan	Sainte-Anne-de- Ia-Pérade	Sainte- Geneviève-de- Batissan	Notre-Dame-du- Mont-Carmel		Yamachiche	Louiseville	Maskinongé	Saint-Alexis-des- Monts	Saint-Justin	Saint-Paulin	Saint-Élie-de- Caxton	Charette	Saint-Mathieu- du-Parc	Saint-Boniface
е Га	Wemotaci	400	139			116			242	249	235														283										
Agglomération de Tuque	Parent Lac-Édouard	139				255			381 185	388 192	374 178														423 226			1							
nération Tuque	La Bostonnais								138	145	131														179		-								
T. T.	La Dostonnais La Tuque	116	255						126	133	119	110	122	166	91	75	50								167										
lo	Rivière-aux-Rats	110	200						120	100	110	1.10	122	75		44	13								136		-					-			
Ago	Lac-à-Beauce													95		64	33								157										
Ē	Shawinigan	242	381	185	138	126						26	38	20	35	51	82	39	27			66	41	19	34			1.	48		32	28	23	19	13
awi	Shawinigan-Sud	249	388	192	145	133						33	44	26	41	57	88	40	30			60	41	12	43			-	48		32	28	23	19	13
Shawini gan	Grand-Mère	235	374	178	131	119						19	30	16	31	47	78	32	22			52	34	25	48				54		37	34	29	26	19
(1)	Saint-Tite					110			26	33	19							21							68										
MRC de Mékinac	Sainte-Thècle					122			38	44	30							27							79	()									
₩	Grandes-Piles					106	75		20	26	16																								
de	Saint-Roch-de-					91			35	41	31														76										
S	Mattawin					75			51	57	47																								
Σ	Grande-Anse					50	13	33	82	88	78														117										
×	Saint-Stanislas						ļ		39	40	32	21	27												50										
ana a	Saint-Narcisse								27	30	22														39										
des Chenaux	Champlain									_															20										
es	Batiscan																								30		-								
S	Sainte-Anne-de- Sainte-								66	60	52														40										
MRC	Notre-Dame-du-	.,							41	41	34														37			1							
Trois-	Notie-Daine-du-								19	12	25														19										
Rivières	Trois-Rivières		423	226	179	167	136	157	34	43	48	68	79	61	76	105	117	50	39	20	30	40	37	19		27	37	43							
	Yamachiche																								27										
, e	Louiseville																								37										
ouo	Maskinongé								- N. W.	124															43										
Maskinongé	Saint-Alexis-des-								48	48	54																								
Mas	Saint-Justin								20	20	0.7																								
de	Saint-Paulin Saint-Élie-de-							-	32	32	37				Légende	Lien intra	territorial (ho					flanca iblaca d		adouté allo		N1/61/					NDC VIII	1-3			
MRC									28	28	34 29					Lien intert	erritorial exis	tant - transpo tant - service tant - service	Orléans Exp		vou piaces d	лэрчийнеѕ а	ans uanspon	adabie etiou	scolaire, et/ou taxis co	necuis, evou	autopus appa	ir terrant, a r'or	yanısıne de ti	ansport de la	MRC OU VIII	(6)			
Ē	Charette Saint-Mathieu-du-								19	23 19	26					Lien intert	erritorial exis erritorial exis	tant - service tant - service	Via Rail et tr Orléans Exp	press et trans	port collectif	(covoiturage	, et/ou places	s disponibles	sport adapté et/ou sco lans transport adapté e sponibles dans transpo	et/ou scolaire.	, et/ou taxis c	ollectifs, et/o	u autobus app	partenant à l'o	organisme de	transport de	la MRC ou V	ille)	2)
	Saint-Boniface								13	13	19		-		xxx										sponibles dans transpo te lorsqu'il s'agit d'un l		ou scolaire, et	ou taxis coll	ectirs, et/ou ai	utobus appar	tenant a rorg	anisme de tra	risport de la	mRC ou Ville	<i>u</i> :
	Samt-Bonnace								10	10	13									u le Tscol ma ulation ne le d		nt pas utilisés	pour effectu	er du transpoi	t collectif, ne sont pas	repris ici									

ROCHE

ELUC

N/Réf: 51778-301

(peu de places disponibles ou pas d'accord existant ou population ne le désire pas)

Source: enquêtes territoriales, Google Map validé par l'Atlas des Transports du Québec (transports.atlas.gouv.qc.ca et www.google.map, pour les distances)



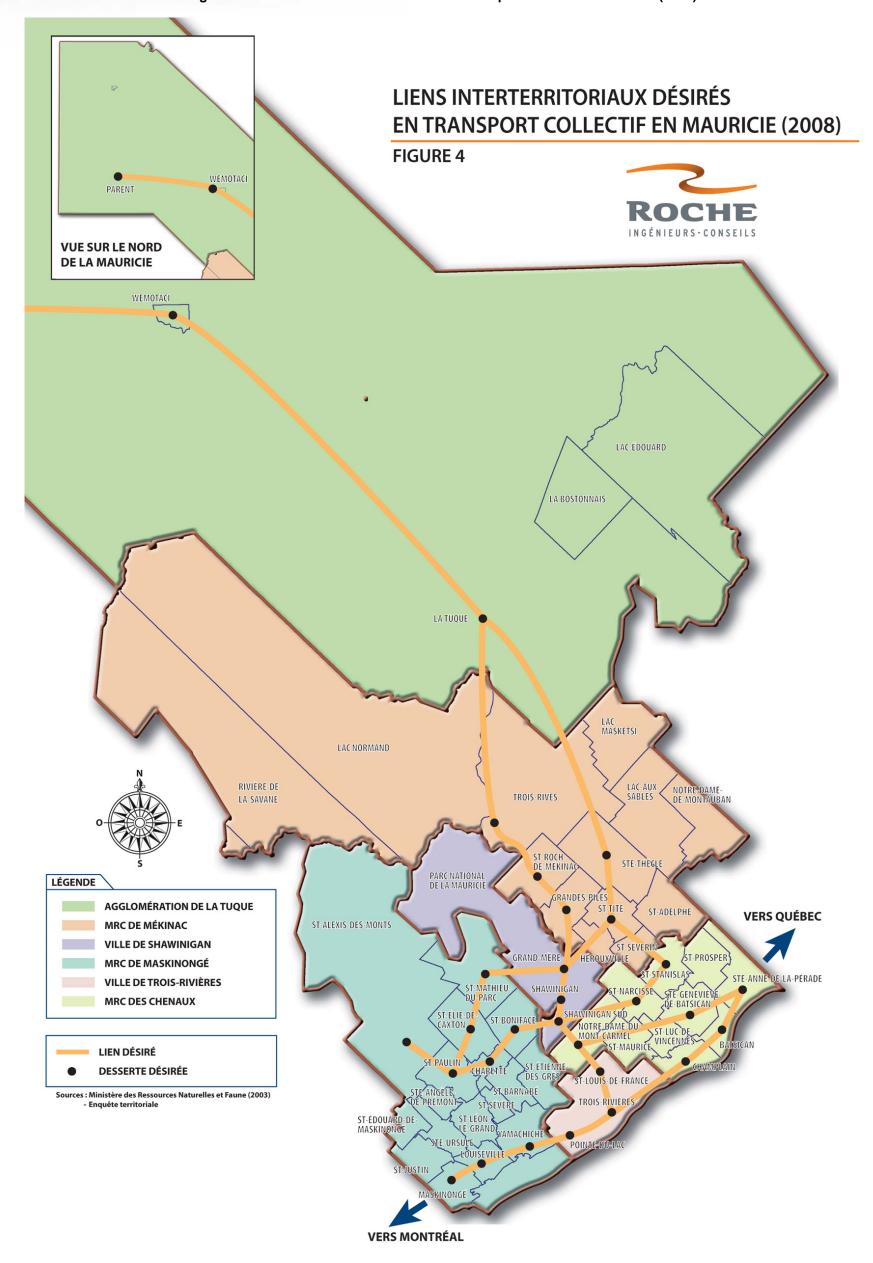




Rapport final 12 mai 2009



Figure 4 – Liens interterritoriaux désirés en transport collectif en Mauricie (2008)



Date : Avril 2009 N/Réf. : 51778-301











2.3 CARACTÉRISTIQUES D'EXPLOITATION DU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF INTERTERRITORIAL DÉSIRÉ

Les caractéristiques d'exploitation du service désiré portent sur les horaires et le nombre de départs de ce service, les modes de transport possibles, la tarification et le type d'organisation pour la mise en œuvre d'un service de transport collectif interterritorial. Ces caractéristiques désirées ont été exprimées lors de l'enquête territoriale.

2.3.1 Besoins en termes d'horaires et de nombre de départs

Les besoins non comblés en termes d'horaires et de départs des services de transport collectif dépendent des motifs de déplacement des usagers. C'est dans cette optique que les personnes qui ont besoin de se déplacer pour le travail devraient bénéficier d'un horaire de transport fixe et régulier, principalement aux heures de pointe du matin et du soir, en semaine. Les déplacements pour rejoindre un lieu de formation sont également à période fixe pour chacun, mais les horaires varient dans la journée selon les formations, voire même sur la semaine et la fin de semaine. Les personnes désirant avoir un transport pour des raisons médicales ont des demandes occasionnelles lorsqu'il s'agit de rendez-vous particuliers. Toutefois, dans le cas de rendez-vous périodiques, les déplacements sont récurrents et réguliers, généralement en semaine. Les besoins en transport pour les loisirs sont, quant à eux, diffus dans le temps. Chaque usager a ses besoins qui doivent être comblés à des heures et des jours différents. Le service de transport doit ainsi pouvoir répondre à une demande s'exprimant à la fois sur une base régulière et irrégulière.

2.3.2 Mode de transport collectif

Il n'y a, à ce stade de l'étude, pas eu d'expression de la nécessité de mettre en place un mode de transport collectif de façon préférentielle à un autre. Les intervenants se sont montrés ouverts à tout type de transport possible, cette considération étant jugée secondaire. Le choix du mode de transport collectif offert dépendra bien sûr de l'évaluation complète de la demande (qualitative et quantitative), pour des raisons d'adéquation au type de clientèle, de capacités et de flexibilité horaire. Les différentes possibilités, déjà existantes à ce jour sur certaines portions du territoire mauricien, incluent : autobus nolisé, autobus de transport en commun, train, taxis collectif, covoiturage, l'utilisation de places disponibles dans les autobus scolaires ou dans les véhicules de transport adapté. Le choix des modes de transport adéquats est fait dans le volet 3 de la présente étude, par desserte interterritoriale proposée.



2.3.3 Tarification

À l'heure actuelle, les prix demandés par les différents services de transport collectif en Mauricie sont semblables selon le mode de déplacement (covoiturage, taxi collectif, autobus). Dans le cadre de la mise en place d'un service interterritorial, il serait préférable de développer une intégration tarifaire entre les différents modes de déplacements disponibles, le cas échéant, ainsi qu'entre le service de transport interterritorial et les services intra-territoriaux existants dans chaque territoire. Cette intégration devrait offrir un tarif raisonnable qui tiendra compte des distances parcourues par les déplacements demandés, tout en sachant que la grande partie de la clientèle est constituée de personnes à faibles revenus et des personnes âgées à revenus restreints.

2.3.4 Critères d'accessibilité universelle

Une caractéristique importante exprimée par les intervenants lors de l'enquête territoriale est l'accessibilité universelle du transport collectif et donc le fait de le rendre accessible aux PMR. Toutefois, comme dit précédemment dans cette section, les critères d'accessibilité du service de transport doivent être définis précisément selon le type de groupe de PMR ciblé par le service, et doit faire l'objet d'une étude en soi. Les caractéristiques d'accessibilité doivent idéalement être implantées tout le long de la chaîne de déplacement. Quelques exemples de ces caractéristiques sont :

- au niveau de l'information (horaires, mode de réservation,...): supports différents (papier, internet, téléphone via un service à la clientèle), supports différenciés (braille, taille de police, vocale), etc.;
- au niveau de l'aménagement de la zone d'arrêt : trottoir surélevé, cheminements sans obstacles, sièges, bancs, etc.;
- au niveau des montées / descentes des véhicules : rampes d'accès, autobus à plancher bas, etc.;
- au niveau du parc de véhicules : aménagement intérieur, information sur les sièges prioritaires (différents supports), éclairage, information à bord, etc.;
- au niveau des services : services d'accompagnement des usagers, formation des chauffeurs pour la prise en charge, formation des techniciens, formation du service à la clientèle, tarification réduite, cartes de communication et de mobilité pour l'aide à l'accostage et pour l'information sur le parcours, etc.





2.3.5 Type d'organisation

En matière de type d'organisation qui pourrait être mise en place pour offrir un service de transport interterritorial en Mauricie, les enquêtes territoriales ont mené aux conclusions suivantes :

- une instance centralisée régionale indépendante ne garantirait pas une efficacité optimale de l'offre de services:
- par contre, des partenariats entre les organismes offrant du transport collectif actuellement (corporations et sociétés de transport), voire avec un tiers (représentant régional éventuel), sont nécessaires pour la mise en place d'un transport collectif interterritorial, dans la mesure où:
 - certains liens existent déjà et sont gérés par les corporations existantes, ils doivent être pris en compte tels quels dans le futur réseau interterritorial;
 - o les organismes actuellement en place ont des ressources ainsi qu'une bonne connaissance de la demande, s'adaptant facilement à celle-ci;
 - des liens interterritoriaux pourraient être gérés soit en partie par les organismes de transport en place (selon la portion de trajet effectuée sur son territoire), soit de façon définie tour à tour par l'un ou l'autre organisme, selon les axes de transport;
 - le lien entre les services interterritoriaux et intra-territoriaux sera facilité et modulable selon la demande, dans le cas où ce sont les organismes déjà en place qui gèrent les deux réseaux, ensemble;
- ces partenariats doivent être définis de façon précise, en fonction des liens interterritoriaux à mettre en place et selon les modes de financement possibles de ces liens.

Les partenariats existant actuellement et identifiés dans le volet 1 de l'étude, sont les partenariats existant à l'intérieur de chacun des six villes/MRC/agglomération de la région. Le volet 3 de l'étude fera le tour de cette question et fera état des différentes formules de partenariats permettant de mettre en œuvre de nouveaux liens interterritoriaux ou renforcer les liens existants.





3. ÉVALUATION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT COLLECTIF INTERTERRITORIAL, EN 2008 ET EN 2018

La présente section présente une évaluation quantitative (chiffrée) des besoins en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie, c'est-à-dire une estimation de l'achalandage futur entre les entités territoriales. Cette évaluation est faite sur base de données statistiques existantes et d'hypothèses de calcul, ainsi qu'inspirée d'autres expériences québécoises. La méthode d'estimation utilisée, ainsi que les données de base, ont bénéficié des commentaires et observations faites par le Comité de suivi de la présente étude.

3.1 ACHALANDAGE POTENTIEL ACTUEL (2008) DU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF INTERTERRITORIAL

Données

Une estimation de l'achalandage potentiel actuel (2008) en transport collectif interterritorial en Mauricie a été faite sur les bases suivantes :

- les données d'achalandage communiquées par Orléans Express pour le mois de février 2009, sur les lignes Trois-Rivières – La Tuque, Trois-Rivières – Montréal et Trois-Rivières -Québec:
- la base de données des déplacements 2008 répartis par la Corporation de transports collectifs de Maskinongé (du 6 décembre 2004 au 12 décembre 2008);
- des statistiques agrégées sur les déplacements en transport collectif répartis par la Corporation de transport adapté de Mékinac (2003 à fin 2008);
- du nombre de navetteurs entre subdivisions de recensement, données issues du recensement 2006 de Statistique Canada et compilées par l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ)³.

Ces données sont utilisées car elles représentent à la fois les seules et les plus récentes données statistiques disponibles sur les déplacements couvrant l'ensemble de la région de la Mauricie.

Principes

Les principes de base utilisés pour obtenir la demande potentielle 2008 en transport collectif interterritorial, sont :

Source: http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/pdf/ddt_04.pdf





- lorsqu'une donnée d'achalandage réel est disponible, le chiffre le plus élevé entre celui-ci et le chiffre obtenu par une méthode d'évaluation (explicitée ci-dessous), est conservé;
- lorsqu'aucune donnée d'achalandage réel n'est disponible, le chiffre obtenu par la méthode d'évaluation est conservé.

Méthode d'évaluation

Les principales étapes et hypothèses de la méthode d'évaluation de l'achalandage sont :

- la base des calculs est le matrice du nombre de navetteurs entre les six (6) entités de la région de la Mauricie, issue de Statistique Canada (recensement 2006);
- puisque des données statistiques détaillées sur les déplacements en transport collectif sont disponibles pour les MRC de Maskinongé et de Mékinac, celles-ci sont utilisées pour prévoir la demande potentielle interterritoriale en transport collectif pour l'ensemble de la Mauricie, selon les hypothèses suivantes :
 - o l'exemple de la MRC de Maskinongé, c'est-à-dire son « profil » en matière de transport collectif (interterritorial), a été pris comme modèle pour prévoir les déplacements interterritoriaux des MRC de Maskinongé, de Des Chenaux et des villes de Trois-Rivières et de Shawinigan. En effet, ce sont les territoires les plus densément peuplés de la région (entre 14,5 et 65,7 hab./km² et 444 hab./km² pour Trois-Rivières⁴), mais aussi ceux qui ont des revenus moyens par habitant les plus élevés (20 889 \$ à 21 882 \$ et à 23 255 \$ pour Trois-Rivières⁵), justifiant un comportement similaire en termes d'utilisation du transport collectif interterritorial;
 - l'exemple de la MRC de Mékinac, c'est-à-dire son « profil » en matière de transport collectif (interterritorial), a été pris comme modèle pour prévoir les déplacements interterritoriaux de la MRC Mékinac et de l'agglomération de La Tuque. En effet, ces deux territoires se ressemblent en termes de densité de population (0,5 à 2,3 hab./km²)⁶ et de niveaux de revenus (20 313 \$ à 20 596 \$ par habitant par an⁷) et sont situés tous deux au nord-est de la région, c'est-à-dire plus éloignés des destinations principales de la région que sont Trois-Rivières et Shawinigan.
- l'estimation de l'achalandage faite à partir des données du recensement 2006 sera considérée valable et représentative pour l'année 2008;

⁶ Idem.

⁷ Idem.



⁴ Voir rapport Volet 1 (Source : Institut de la statistique du Québec. 2007)

⁵ Idem.



il est considéré qu'une année complète est constituée de 250 jours moyens (de semaine).

Les détails de cette méthode d'évaluation sont présentés en Annexe 3.

Résultats

Cette procédure a permis d'obtenir le nombre de déplacements actuels potentiels en transport collectif, tous motifs confondus, interterritoriaux, entre les six (6) entités de la Mauricie, pour l'année 2008, présentés au tableau suivant sous forme de matrice origine / destination (chiffres annuels).

Notons que cette méthode d'évaluation donne des résultats pour certaines paires origine/destination même si celles-ci n'ont pas été identifiées comme reflétant un besoin par les intervenants régionaux en transport collectif lors de l'enquête territoriale (voir coloration des cellules de la matrice). Toutefois, l'on constate dans cette matrice que les flux prévus pour ces paires origine-destination sont très bas, ce qui confirme le jugement des intervenants régionaux à l'effet que la demande n'y est pas significative.

Tableau 5 – Matrice des déplacements potentiels annuels en transport collectif interterritorial entre les six (6) entités de la Mauricie (2008)

			I	Entité administrat	ive de destination	n		Total
		La Tuque	Des Chenaux	Maskinongé	Mékinac	Shawinigan	Trois-Rivières	TULAI
/e	La Tuque		3	8	334	681	2 042	3 069
administrative d'origine	Des Chenaux	3		16	334	143	304	801
administ d'origine	Maskinongé	8	16		0	245	453	722
adm d'ori	Mékinac	334	334	0		1 200	334	2 202
Entiité a	Shawinigan	681	143	245	1 200		1 679	3 948
ŭ	Trois-Rivières	2 042	304	453	334	1 679		4 813
	Total	3 069	801	722	2 202	3 948	4 813	15 554

<u>Légende</u>:

Paire identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale

Paire non identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale

Dans cette matrice, les paires origine/destination qui sont issues de données d'achalandage réel de 2008 sont :

Rapport final 12 mai 2009

- 36 -



- les déplacements concernant la MRC de Mékinac en 2008 : entre la MRC de Mékinac et Shawinigan (1200 déplacements allers), entre la MRC de Mékinac et les autres territoires que Shawinigan (1002 déplacements allers en 2008, répartis également entre La Tuque, des Chenaux et Trois-Rivières; un déplacement vers la MRC de Maskinongé est exceptionnel donc considéré nul ici)⁸;
- les déplacements assurés par Orléans Express sur les paires La Tuque Shawinigan, La Tuque – Trois-Rivières et Shawinigan – Trois-Rivières (dans les deux sens).

Pour la MRC de Maskinongé, l'achalandage estimé dans cette matrice peut être comparé avec l'achalandage actuel connu du transport collectif interterritorial (en nombre de déplacements aller simple) :

- MRC de Maskinongé vers la ville Trois-Rivières : 24 déplacements en 2008;
- MRC de Maskinongé vers la ville Shawinigan : 13 déplacements en 2008.

Toutefois, il faut noter que l'offre actuelle en transport collectif dans le MRC de Maskinongé ne peut répondre à la demande actuelle, qui est donc non comblée⁹. Il a donc été décidé de retenir l'achalandage estimé pour 2008 et non l'achalandage réel.

À noter que les axes les plus achalandés sont (par ordre d'importance) : vers et depuis la ville de Trois-Rivières, la ville de Shawinigan et l'agglomération de La Tuque, suivi de la MRC de Mékinac, de Des Chenaux et finalement de la MRC de Maskinongé.

3.2 ACHALANDAGE POTENTIEL FUTUR (2018) DU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF INTERTERRITORIAL

Données

Une estimation de l'achalandage potentiel futur en transport collectif interterritorial en Mauricie a été faite sur base de :

- l'évaluation des déplacements potentiels interterritoriaux en transport collectif en Mauricie, 2008, faite à la section précédente;
- les données de population et prévisions démographiques de l'ISQ (2008 et 2018);

Informations issues de la CTCM et référence: Bianka Lemyre. Projet de diversification du marché – Corporation de transports collectifs MRC de Maskinongé. Mai 2007, 46 p.



Rapport final 12 mai 2009

⁸ Informations et procédures validées par la CTAM, avril 2009.



- les données de l'enquête Origine / Destination 2006 dans les MRC de la couronne nord de la Communauté Métropolitaine de Québec (CMQ), Ministère des Transports du Québec (MTQ);
- les statistiques agrégées sur les déplacements en transport collectif répartis par la Corporation de transport adapté de Mékinac (janvier 2003 à septembre 2008).

Ces données sont utilisées car elles représentent à la fois les seules et les plus récentes données statistiques disponibles couvrant l'ensemble de la région de la Mauricie, en matière de variables ayant un impact sur l'évolution future du nombre de déplacements en transport collectif.

Méthode d'évaluation

Les principales étapes et hypothèses des calculs effectués sont :

- un premier calcul des tendances d'évolution 2008-2018 du nombre de déplacements tous modes, tous motifs, par entité administrative, sur base :
 - o des prévisions démographiques 2018 (de l'ISQ) par groupe d'âge par entité administrative;
 - des données issues de l'enquête Origine / Destination 2006, pour les MRC de la couronne nord de la Communauté Métropolitaine de Québec, des déplacements tous modes, tous motifs, per capita et par groupe d'âge;
- l'application de ces tendances constatées aux déplacements interterritoriaux en transport collectif estimés de 2008. À cette étape, une matrice de nombre de déplacements interterritoriaux en transport collectif en Mauricie est obtenue, considérée comme un scénario « hypothèse faible ».

Les détails de la méthode d'évaluation des déplacements potentiels en 2018 à partir de ces données sont présentés en Annexe 3.





Résultats

Le tableau suivant présente les résultats de l'évaluation effectuée.

Tableau 6 – Matrice des déplacements potentiels annuels futurs en transport collectif interterritorial entre les six (6) entités de la Mauricie (2018) – hypothèse faible

interterntonal entire les six (o) entites de la madricle (2010) inspotriese faible												
		Entité administrative de destination										
		La Tuque	Des Chenaux	Maskinongé	Mékinac	Shawinigan	Trois-Rivières	Total				
/e	La Tuque		3	8	314	639	1 918	2 882				
administrative I'origine	Des Chenaux	3		15	326	140	297	782				
inist gine	Maskinongé	8	15		0	237	438	697				
administ d'origine	Mékinac	315	315	0		1 131	315	2 075				
Entité	Shawinigan	625	132	225	1 102		1 541	3 625				
ü	Trois-Rivières	1 986	296	441	325	1 632		4 679				
Total		2 937	760	689	2 067	3 779	4 509	14 740				

Légende:

Paire identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale

Paire non identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale

Cette matrice évaluée représente une demande en déplacements moins élevée qu'en 2008, puisqu'elle est basée sur l'évolution démographique 2008-2018 de l'ISQ pour la région qui, ellemême, est négative. Notre méthode d'évaluation présume que l'utilisation du transport collectif est dépendante uniquement de la démographie, ce qui n'est, en réalité, pas le cas. En effet, l'évolution de l'utilisation du transport collectif dépend aussi de :

- l'évolution du contexte économique régional :
 - o nombre d'entreprises créées ou fermées, influençant le nombre d'emplois disponibles et occupés dans la région;
 - o coûts reliés aux déplacements en voiture (prix de l'essence, prix des autres biens et services reliés à la voiture);
 - o coûts des biens et services d'approvisionnement des ménages;
- l'évolution du contexte social : nombre d'activités et d'évènements sociaux et culturels ayant lieu:
- l'évolution de la santé de la population;
- l'évolution des comportements de la population par rapport à l'économie et à l'environnement notamment;
- la mise en place d'une nouvelle offre de services en transport collectif;
- la mise en place éventuelle de mesures en faveur de l'utilisation du transport collectif et en défaveur de l'utilisation de la voiture.



Ces raisons expliquent pourquoi la demande évaluée au Tableau 6 doit être considérée avec précaution et est considérée comme un scénario « faible ».

Cette demande peut être ajustée selon l'évolution de l'utilisation du transport collectif dans une MRC représentative de la région pour laquelle des données disponibles le permettent. Il s'agit de la MRC de Mékinac, dont l'évolution de l'achalandage de son service de transport collectif, positive depuis 2003, est utilisée.

Les hypothèses suivies pour cette évaluation sont les suivantes : en supposant qu'un nouveau système de transport collectif arrive à maturité au bout de 5 ans, le taux d'augmentation du nombre de déplacements en transport collectif de Mékinac est appliqué pour les cinq (5) premières années à l'achalandage du nouveau système de transport collectif interterritorial de la Mauricie. Les cinq (5) années suivantes, l'achalandage est supposé constant. Ces tendances d'évolution sont appliquées à la matrice de déplacements 2018 « hypothèse faible », c'est-à-dire que le résultat tiendra à la fois compte de l'évolution démographique prévue par l'ISQ et d'une augmentation de l'achalandage basée sur celle du système de transport collectif de la CTAM.

Ces hypothèses mènent à la matrice de déplacements interterritoriaux en transport collectif 2018 suivante :

Tableau 7 – Matrice des déplacements potentiels annuels futurs en transport collectif interterritorial entre les six (6) entités de la Mauricie (2018) – hypothèse forte

		Entité administrative de destination										
		La Tuque	Des Chenaux	Maskinongé	Mékinac	Shawinigan	Trois-Rivières	Total				
e.	La Tuque		10	23	943	1 922	5 767	8 664				
Entité administrative d'origine	Des Chenaux	10		46	981	421	894	2 352				
administ d'origine	Maskinongé	23	45		0	711	1 316	2 096				
adm d'ori	Mékinac	946	946	0		3 399	946	6 238				
ntité (Shawinigan	1 879	396	677	3 313		4 634	10 899				
ū	Trois-Rivières	5 969	890	1 325	976	4 906		14 066				
	Total	8 828	2 286	2 070	6 213	11 359	13 557	44 314				

<u>Légende :</u>

Paire identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale

Paire non identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale

Ces matrices de déplacements annuels interterritoriaux 2008 et 2018 seront utilisées dans le volet 3 de l'étude.

Rapport final 12 mai 2009





PARTIE III – CONSÉQUENCES DE L'ABSENCE D'UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF INTERTERRITORIAL EN MAURICIE











4. CONSÉQUENCES DE L'ABSENCE D'UN SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF INTERTERRITORIAL EN MAURICIE

Cette partie constitue un argumentaire d'appui favorable à la mise en place d'un service de transport collectif interterritorial en Mauricie, en explicitant les conséquences de l'absence d'un tel service.

Rappelons que le transport collectif en milieu rural répond essentiellement aux mêmes besoins qu'en milieu urbain. L'absence d'un service de transport en milieu rural contribue à la déstructuration de nombreuses communautés de petite taille. Le transport collectif en milieu rural est un outil indispensable pour le développement des personnes et des communautés et la participation à la vie sociale et économique.

Les conséquences de l'absence d'un service de transport collectif interterritoriale en Mauricie sont abordées ici sous trois angles : le volet social, le volet économique et le volet environnemental.

Aspects sociaux

Du point de vue social, « l'absence ou l'insuffisance des moyens de transport en commun – ou même de moyens de transport tout court – est un facteur qui contribue à l'isolement des personnes, les laissant en retrait par rapport à leur communauté. Certaines ne peuvent avoir accès aux services qui leur sont destinés en raison de leur difficulté à se déplacer. D'autres se voient dans l'obligation de refuser un emploi parce que cela nécessiterait de se rendre dans la MRC voisine » 10.

Parmi les groupes sociaux les plus affectés par l'absence d'un service de transport rural interrégional, celui des personnes âgées est le plus touché¹¹. Les autres groupes sociaux affectés sont les femmes au foyer, les adolescents, les familles à faible revenu et les personnes à mobilité réduite¹². Il en est de même pour les personnes qui cherchent un emploi ou qui bénéficient de l'aide sociale.

N/Réf: 51778-301

Rapport final 12 mai 2009

Conseil de la santé et du bien-être. Vers un forum national sur le développement social. Synthèse des forums locaux et régionaux. Document de travail, avril 1998, 20 p.

Comité sénatorial. *Le transport en milieu rural : un impératif.* Mémoire présenté au Comité sénatorial permanent des transports et des communications, février 2002, 13 p.

Toute personne qui, de façon permanente ou temporaire, présente des difficultés de mobilité et qui utilise ou non des accessoires tel que : canne, béquille, fauteuil roulant ou déambulateur. Toute personne qui, par l'utilisation d'une poussette d'enfant ou tout autre accessoire à roulement, se voit limitée dans ses déplacements par des barrières architecturales.



L'absence de transport collectif en milieu rural va à l'encontre de la notion « d'accessibilité universelle ». Tel que défini dans ce rapport, l'accessibilité universelle vise à réduire et éliminer les handicaps résultant de l'environnement des personnes vivant avec une déficience ou des personnes confrontées à une situation de handicap. Cette accessibilité vise à éliminer les barrières qui peuvent limiter une personne dans l'accomplissement de ses activités de tous les jours. Puisque l'ensemble de la population est concernée, l'accessibilité universelle dans le service de transport collectif devient un véritable projet de société.

Les rencontres effectuées lors de ce volet ont clairement montré que l'accessibilité aux services de santé et des services sociaux représente un problème majeur pour la population. L'accessibilité pour les personnes en perte d'autonomie est d'autant plus problématique que la région est confrontée au phénomène de vieillissement de la population. L'absence d'un service de transport rural a un impact sur les déterminants de la santé de la population rurale, notamment sur les éléments suivants :

- problèmes d'accès aux services sociaux et de santé;
- affaiblissement de l'intégration communautaire et de la participation sociale;
- perte d'emploi et études;
- isolement social des personnes plus démunies.

Aspects économiques

La principale conséquence de l'absence d'un tel service est un exode rural, c'est-à-dire l'installation de personnes dans les grands centres urbains (Trois-Rivières et Shawinigan dans le cas de la Mauricie), au détriment du reste de la région. Toutefois cette conséquence est la suite d'un ensemble de conditions et pas seulement de l'absence de transport collectif interterritorial, notamment du fait qu'il y a moins d'emplois (surtout d'emplois spécialisés), de centres de formation, de services de santé, de commerces et de services ainsi que des attractions culturelles en région.

Dans ce contexte, l'absence d'un service de transport collectif interterritorial peut induire les éléments suivants :

- dépeuplement des zones rurales;
- pertes économiques (moins d'entreprises s'installent, car les bassins de main-d'œuvre se contractent, moins de commerces s'installent, car il y a moins de clientèle potentielle, etc.);
- isolement des personnes résidant en région, mais ne pouvant se trouver une formation, un emploi accessible, ni les biens répondant à leurs besoins.





L'exemple de la MRC de Mékinac montre que ses résidents ne peuvent s'approvisionner entièrement sur le territoire de la MRC. Des achats doivent obligatoirement se faire à l'extérieur de ce territoire dans les pôles de service voisins.

Parmi les tendances récentes, on constate un vieillissement de la population et une migration vers les centres urbains et une relative dépopulation des secteurs ruraux. Offrir plus de services en région rurale contribue donc à contrecarrer cette tendance au dépeuplement et permet de soutenir le niveau de vie d'une population vieillissante, éloignée des grands centres et souvent défavorisée. Le transport collectif constitue donc un des moyens d'amélioration de la qualité de vie des populations rurales.

Aspects environnementaux

Puisque l'absence d'un transport collectif va de pair avec une utilisation accrue de la voiture personnelle et donc avec des incidences environnementales négatives accrues, l'absence d'un service de transport collectif interterritorial en Mauricie a des conséquences environnementales négatives, dont une partie est déjà prégnante d'après les intervenants en transport rencontrés lors des enquêtes territoriales. Il s'agit notamment de :

- détérioration de la qualité de l'air due aux véhicules émettant des gaz à effet de serre, ainsi que d'autres émissions atmosphériques polluantes pour l'environnement et pour l'homme;
- nuisances sonores dues à la circulation accrue des véhicules;
- consommation d'espace par les infrastructures routières qui tendent à croître ou à augmenter de capacité;
- plus largement, dépendance accrue par rapport aux énergies fossiles (pétrole) et donc consommation accrue de celle-ci.



Rapport final 12 mai 2009











PARTIE IV – CONCLUSIONS ET PROCHAINES ÉTAPES









5. CONCLUSIONS

Le volet 2 de l'étude d'Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie a permis de définir les besoins en matière de transport collectif interterritorial, de façon qualitative (types de clientèle, caractéristiques du service, axes origine / destination) et quantitative (achalandage potentiel), actuellement (2008) et dans le futur (2018), à l'aide d'une enquête territoriale ainsi que de données statistiques disponibles représentant des facteurs importants déterminants dans l'évolution potentielle de l'achalandage du transport collectif.

Les caractéristiques **qualitatives** du futur service de transport interterritorial devront tenir compte des éléments suivants :

- les besoins varient selon le groupe d'âge : 16-25 ans (formation et recherche de travail); 25-65 ans (formation ou réinsertion dans le marché du travail); 65 ans et plus (santé); personnes à mobilité réduite;
- les motifs de déplacements prioritaires sont, dans l'ordre : la santé, la formation (études), le travail, l'accès aux services et aux centres d'approvisionnement et finalement le loisir;
- des axes de transport collectif interterritorial qui ont été identifiés par les intervenants;
- en termes d'horaires : le service doit pouvoir répondre à une demande s'exprimant à la fois sur une base régulière et irrégulière;
- en termes de tarification : une intégration tarifaire est privilégiée;
- les services de transport collectifs devraient répondre à des critères d'accessibilité universelle;
- en termes d'organisation du transport collectif: une organisation souple privilégiant l'établissement de partenariats entre instances régionales est préférée à la mise en place d'une instance centralisée régionale indépendante.

Rapport final 12 mai 2009

- 49-



Une évaluation quantitative des déplacements à desservir par le futur service de transport collectif interterritorial a été faite. Sur la base de la demande de l'année 2008, les estimations font état d'un potentiel de 15 554 déplacements annuels, soit en moyenne 62 par jour de semaine. Pour l'année 2018 (horizon de 10 ans), deux hypothèses d'achalandage ont été retenues. Selon l'hypothèse faible », l'achalandage annuel s'établirait à 14 740 déplacements en 2018, contre une affluence de 44 314 selon l'hypothèse « forte ». Les destinations les plus importantes sont, dans l'ordre : Trois-Rivières, Shawinigan, La Tuque, Mékinac, Des Chenaux et finalement Maskinongé. L'achalandage potentiel en transport collectif interterritorial en Mauricie est donc non négligeable en termes quantitatifs.

Finalement, la dernière partie de ce rapport a présenté un bref rappel général des *conséquences de l'absence d'un transport collectif interterritorial en Mauricie*, démontrant qu'il existe des nécessités sociales, économiques et environnementales de mettre en place un tel système.

6. PROCHAINES ÉTAPES

Le volet 3 de l'étude, qui fait suite au présent volet, vise à préparer le terrain pour l'élaboration d'un plan de mise en œuvre du scénario retenu de transport collectif interterritorial mauricien et portera sur :

- la proposition plus détaillée de dessertes en transport collectif interterritorial, en vue d'élaborer des scénarios régionaux de dessertes;
- la proposition de formes de partenariats possibles pour la mise en place et la gestion de ces nouvelles dessertes;
- l'identification de critères de développement, c'est-à-dire d'évaluation de ces dessertes;
- l'évaluation des dessertes proposées selon ces critères de développement.

Le volet final 4 sera constitué de la proposition de deux (2) scénarios régionaux de dessertes interterritoriales construits avec ces dessertes, qui seront à leur tour évalués afin de proposer un seul scénario *optimum* de transport collectif interterritorial en Mauricie, suivi d'un plan de mise en œuvre sur cinq (5) ans de ce scénario retenu.



SOURCES D'INFORMATION

Bibliographie

- Conseil de la santé et du bien-être. Vers un forum national sur le développement social.
 Synthèse des forums locaux et régionaux. Document de travail, avril 1998, 20 p.
- 2. Comité sénatorial. Le transport en milieu rural : un impératif. Mémoire présenté au Comité sénatorial permanent des transports et des communications, février 2002, 13 p.
- 3. Bianka Lemyre. Projet de diversification du marché Corporation de transports collectifs MRC de Maskinongé. Mai 2007, 46 p.
- 4. Comité Transport Inter MRC. Tableau synthèse de l'estimation des besoins. Maskinongé. Octobre 2006, 4p.
- 5. Tag Communication inc. Rapport d'étude sur l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de Baie de Shawinigan, Charrette, Notre-Dame-de-Mont-Carmel, Saint-Élie-de-Caxton et Saint-Mathieu. Pour le comité de transport collectif élargi parrainé par la Table des Ainé(e)s du Centre-de-la-Mauricie. Rapport d'étape et Rapport final. Avril et juin 2005. 40p. et 36p.
- 6. Corporation de transports collectifs de Maskinongé. Portrait municipal en transport collectif dans la MRC de Maskinongé. 31 janvier 2008. 45p.
- 7. Ministère des Transports du Québec. Plan de transport Mauricie. Novembre 2001. 81p.
- 8. Statistiques d'achalandage reçues de la part de : la Corporation de transports collectifs de Maskinongé, la corporation de transport adapté de Mékinac, Autono-bus (La Tuque, rapport de la coordonatrice), covoiturage des Chenaux.
- CERTU. Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous. Guide méthodologique, 2001.
 210 p.

Sites Internet

- 1. Banque mondiale et PPIAF, consulté le 27 janvier 2009. Benchmark et indicateurs : http://www.ppiaf.org/documents/toolkits/UrbanBusToolkit/assets/1/1c/1c.html
- 2. Transport inter-municipal Laurentides : http://www.solidarite-rurale.qc.ca/prouesses/prouesses.aspx?fiche=2668

ROCHE
DELUC
NVRéf: 51778-301

Rapport final 12 mai 2009



- 3. Municar, service de transport collectif de la MRC d'Athabaska : http://www.municar.com/
- Répertoire des municipalités du Québec : http://www.mamrot.gouv.qc.ca/repertoire_mun/repertoire/repertoi.asp
- 5. Association des transports collectifs ruraux du Québec : http://www.atcrq.ca/
- Association des Transports Collectifs Ruraux du Québec. ATCRQ : http://www.atcrq.ca/liens.html
- 7. Association des propriétaires d'autobus du Québec. APAQ. Études : http://www.apaq.qc.ca/
- 8. Radio Canada. Salaire minimum : des hausses dans quatre provinces : http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Economie-Affaires/2008/04/30/005-salaire-minimum-provinces.shtml?ref=rss
- 9. Statistique Canada. Rémunération horaire moyenne des salariés rémunérés à l'heure, par province et territoire : http://www40.statcan.ca/l02/cst01/labr80_f.htm
- 10. Statistique Canada, Recensement de 2006, consulté le 24 mars 2009. Nombre d'enfants à la maison (8) et structure de la famille de recensement (7) pour les familles de recensement dans les ménages privés, pour le Canada, les provinces, les territoires, les divisions de recensement et les subdivisions de recensement, Recensement de 2006 Données-échantillon (20 %), 2007 :
 <a href="http://www12.statcan.ca/francais/census06/data/topics/RetrieveProductTable.cfm?TPL=RET-R&ALEVEL=3&APATH=3&CATNO=&DETAIL=0&DIM=&DS=99&FL=0&FREE=0&GAL=0&GC=99&GK=NA&GRP=1&IPS=&METH=0&ORDER=1&PID=89019&PTYPE=88971,97154&RL=0&S=1&ShowAll=No&StartRow=1&SUB=0&Temporal=2006&Theme=68&VID=0&VNAMEF
- 11. Nombre de navetteurs entre subdivisions de recensement, issus du recensement 2006, Statistique Canada, compilé par l'Institut de la Statistique du Québec : http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/pdf/ddt_04.pdf
- 12. Données démographiques et prévisions, Institut de la Statistique du Québec : http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profilo4/04ra_index.htm#demographie
- 13. Enquête Origine / Destination 2006 dans les MRC de la couronne nord de la Communauté Métropolitaine de Québec (CMQ), Ministère des Transports du Québec (MTQ) : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquetes_origine_destination/quebec/enquete2006





- 14. Portail gouvernemental, Région de la Mauricie : http://www.mauricie.gouv.qc.ca/
- 15. MRC des Chenaux : www.mrcdeschenaux.ca
- 16. MRC de Maskinongé : http://www.mrc-maskinonge.qc.ca
- 17. MRC de Mékinac : http://www.regionmekinac.com
- 18. Ville de Shawinigan : http://www.ville.shawinigan.qc.ca/
- 19. Ville de Trois-Rivières : http://www.v3r.net/portail/index.aspx
- 20. Répertoire des municipalités du Québec : <u>http://www.mamr.gouv.qc.ca/repertoire_mun/repertoire/repertoi.asp</u>
- 21. Ministère des Affaires Municipales, Régions et Occupation du Territoire du Québec, (pour cartothèque, entités administratives et superficies). Région 04 Mauricie: les MRC et municipalités locales exerçant certaines compétences de MRC: http://www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_04.pdf
- 22. Portrait de l'agglomération de La Tuque http://www.tourismehsm.qc.ca/mrc.html
- 23. Covoiturage des Chenaux : http://www.covoituragedeschenaux.qc.ca/
- 24. Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé (CTCM) : http://www.cdc-maski.qc.ca/transport.htm
- 25. Corporation de transport adapté de la MRC de Mékinac (CTAM) : http://pages.globetrotter.net/ctam/
- 26. Régie municipale de transport en commun de Shawinigan : http://www.ville.shawinigan.qc.ca/Services.aspx?section=regie_transport&id=311.
- 27. Société de transport de Trois-Rivières : http://www.sttr.qc.ca/
- 28. Viarail : http://www.viarail.ca
- 29. Orléans Express : http://www.orleansexpress.com/
- 30. Commission scolaire de l'énergie : http://www.csenergie.qc.ca/
- 31. Commission scolaire Chemin du Roy: http://www.csduroy.qc.ca/
- 32. Répertoire des ressources pour le transport des personnes du Haut-Saint-Maurice. Juin 2006. 32p. http://www.cssshsm.qc.ca/













ANNEXE 1 : LISTE DES ORGANISMES INVITÉS À L'ENQUÊTE TERRITORIALE







Organismes invités à l'enquête territoriale (novembre 2008)

Action Défi Jeunesse

Association des transports collectifs ruraux du Québec

Autres transporteurs d'importance si nécessaire (Cie de transport ou taxi. Ex : Desaulniers Taxi qui offre un service de transport adapté)

Avenue Libre du bassin de Maskinongé

Bail-Mauricie

Carrefours jeunesse-emploi (de Francheville, de Maskinongé, ...)

Centres d'action bénévole (CAB): de Grand-Mère, de la Moraine, de Shawinigan, des Riverains, du Rivage, Laviolette, Maskinongé, ...)

Centres de la petite enfance (CPE)

Centres locaux de développement (CLD)

Centres Locaux d'Emploi (CLE) (Cap-de-la-Madeleine, Trois-Rivières, Grand-Mère, Shawinigan, Louiseville, Sainte-Geneviève-de-Batiscan, ...)

Chambre de commerce et d'industrie Maskinongé

CLSC et/ou CSSS

Comité de revitalisation des premiers quartiers

Commission scolaire de l'Énergie

Commission scolaire du Chemin-du-Roy

Communauté Atikamekw

COMSEP (entre d'organisation mauricien de services et d'éducation populaire)

Conférence régionale des élus de la Mauricie

Consortium en développement social de la Mauricie

Coop. de solidarité d'aide domestique de Shawinigan

Coopérative d'aide domestique

Coopérative de solidarité et d'intégration socioprofessionnelle Adirondak

Corporation de Développement Communautaire (CDC)

Corporation de transport adapté de Mékinac (CTAM)

Corporation du transport adapté du Haut Saint-Maurice

Covoiturage des Chenaux

CTAHSM Autono-bus transport collectif

Emploi-Québec

FADOQ Mauricie

Maison de la Famille des Chenaux

Ministère des affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire (MAMROT)

Ministère du transport du Québec (MTQ)

MRC de Mékinac (agent rural)

Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)

Regroupement d'organismes de base en santé mentale (ROBSM)

Regroupement d'organismes de promotion pour personnes handicapées

Représentant de la MRC à la table régionale du transport collectif

Représentant table sécurité alimentaire Trois-Rivières

SEMO Mauricie

Service d'accueil des nouveaux arrivants (SANA)





Organismes invités à l'enquête territoriale (novembre 2008) - suite Société d'Aide au Développement des Collectivités (SADC) Table des aîné(e)s du Centre-de-la-Mauricie

Table des allie(e)s du Celille-de-la-iviadilci

Table locale des aînés de Trois-Rivières

Table locale des aînés de La Tuque

Transport adapté Comté Maskinongé

Transport collectif du Haut-St-Maurice

Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé (CTCM)



Rapport final 12 mai 2009

-58-





ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE DISTRIBUÉ LORS DE L'ENQUÊTE TERRITORIALE







No	m de l'organisme :
Per	rsonne responsable :
Adı	resse :
Clie	entèle que vous représentez :
D	RANSPORT INTERTERRITORIAL (VOIR DÉFINITION ANS LETTRE CIRCULAIRE ENVOYÉE PAR LA CRÉ IAURICIE)
Qu	estions aux organismes de transport collectif
1.	Quels sont les besoins interterritoriaux en transport collectif?
2.	Décrivez les destinations importantes en partance de votre territoire (MRC ou ville) vers l'extérieur de votre territoire (autres villes ou MRC de la Mauricie)
3.	Décrivez les origines importantes à destination de votre territoire (MRC ou ville) depuis l'extérieur de votre territoire (autres villes ou MRC de la Mauricie)
4.	Relativement aux déplacements entre votre territoire et vos voisins, pouvez-vous identifier les correspondances existantes avec ceux de vos voisins mauriciens (à l'extérieur de votre territoire)?
Qu	estions aux intervenants / générateurs de déplacements pour les services de transport collectif
5.	Dans le cadre des activités planifiées de votre organisme, quelles sont les demandes existantes en transport interterritorial (entre territoires – Villes, MRC, à l'intérieur de la région de la Mauricie)? (ex : résident de la MRC de Mékinac qui désire se rendre sur le territoire de la MRC de Maskinongé)
6.	 Êtes-vous au courant de besoins non comblés de cette clientèle en matière de transport collectif inter territoires ? Si oui, précisez les besoins non comblés : en matière d'origines ou destinations non desservies, à l'intérieur de votre MRC ou Ville ainsi que entre les territoires (Villes, MRC) de la région de la Mauricie; en matière d'heures ou de jours où le service n'est pas offert mais devrait, selon vos connaissances, l'être; autres?



Relativement aux besoins de la population de votre territoire, jugez-vous pertinent de mettre en place de nouvelles liaisons en transport collectif entre votre Ville/MRC et les territoires limitrophes en Mauricie ? Si oui, développez.

ACCORDS ET PARTENARIATS AVEC D'AUTRES ORGANISMES RELATIVEMENT AU TRANSPORT INTER TERRITORIAL

Questions aux organismes de transport collectif

8.	Quelles sont les ententes connues et/ou désirées avec les générateurs de déplacement de la MRC (entreprises,
	institution scolaires, de formation, etc.)

9.	Étes-vous impliqué dans une entente de mise en commun des services de transport collectif en place (avec un a	autre
	organisme de transport)? Si oui, décrivez.	

Questions aux intervenants / générateurs de déplacements pour les services de transport collectif

- 10. Quelles sont les ententes existantes en transport entre votre organisme et un ou plusieurs organismes de transport collectif ou adapté de la région de la Mauricie ? (ex : ajustement des horaires des activités ou de travail avec les transports collectifs offerts, Programme de mobilité durable employeur, etc.)
- 11. Quelles sont les ententes désirées en transport entre votre organisme et un ou plusieurs organismes de transport collectif ou adapté de la région de la Mauricie ?

FINANCEMENT DU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF

Questions aux organismes de transport collectif

- 12. D'où provient votre financement et quels sont les montants accordés selon la source?

Questions aux intervenants / générateurs de déplacements pour les services de transport collectif

13. Offrez-vous du financement à un ou plusieurs organismes de transport collectif ? Si oui, à quel(s) organisme(s) et quel(s) est/sont le(s) montant(s) annuel(s) alloué(s) ?





14. Envisagez-vous financer un ou plusieurs organismes de transport collectif au cours des prochaines années ?

AUTRES SUGGESTIONS / COMMENTAIRES DE VOTRE PART









ANNEXE 3 : MÉTHODOLOGIE ET CALCULS D'ÉVALUATION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT COLLECTIF INTERTERRITORIAL 2008 ET 2018









Cette annexe présente les détails de la méthodologie et des calculs effectués pour évaluer de façon chiffrée la demande potentielle en transport collectif interterritorial. Cette évaluation est faite d'abord pour l'année 2008 et ensuite pour 2018.

PLAN

1.	Acha	alandag	e potentiel actuel (2008) du service de transport collectif interterritorial	68
	1.1	Objecti	f	68
	1.2	Donné	es	68
	1.3	Princip	e	68
	1.4	Étapes	de calcul et hypothèses	69
		1.4.1	Matrice du nombre de navetteurs entre les 6 entités de la région de la Mauricie, sur base des données de STATCAN (recensement 2006)	69
		1.4.2	Calculs des rapports entre le nombre de déplacements tous motifs en transport collectif et le nombre de navetteurs pour le motif travail, tous modes de transport, pour les MRC de Maskinongé et de Mékinac	70
		1.4.3	Calculs du nombre de déplacements actuels potentiels en transport collectif, tous motifs, interterritoriaux entre les six (6) entités de la Mauricie	73
	1.5	Résulta	ats	73
2.	Acha	alandag	e potentiel futur (2018) du service de transport collectif interterritorial	75
	2.1	Objecti	f	75
	2.2	Donné	es	75
	2.3	Étapes	de calcul et hypothèses	76
		2.3.1	Calcul des prévisions d'évolution du nombre de déplacements tous modes, tous motifs, en Mauricie 2008-2018	76
		2.3.2	Calcul du nombre de déplacements potentiels futurs (2018) en transport collectif, tous motifs, interterritoriaux entre les six (6) entités de la Mauricie	78
	2.4	Résulta	ats	78
	2.5	Comm	entaires	79





1. ACHALANDAGE POTENTIEL ACTUEL (2008) DU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF INTERTERRITORIAL

1.1 OBJECTIF

L'objectif était ici de quantifier la demande potentielle actuelle en transport collectif sur les liens interterritoriaux qui ont été définis comme des besoins, en Mauricie, pour l'année 2008.

1.2 DONNÉES

Les données disponibles et utilisées sont :

- données d'achalandage communiquées par Orléans Express pour le mois de février 2009, sur les lignes Trois-Rivières – La Tuque, Trois-Rivières – Montréal et Trois-Rivières -Québec;
- la base de données des déplacements 2008 répartis par la Corporation de transports collectifs de Maskinongé (du 6 décembre 2004 au 12 décembre 2008);
- des statistiques agrégées sur les déplacements en transport collectif répartis par la Corporation de transport adapté de Mékinac (2003 à fin 2008);
- du nombre de navetteurs entre subdivisions de recensement, données issues du recensement 2006 de Statistique Canada et compilées par l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ)¹³.

Ces données sont utilisées car elles représentent à la fois les seules et les plus récentes données statistiques disponibles sur les déplacements couvrant l'ensemble de la région de la Mauricie.

1.3 PRINCIPES

Les principes de base utilisés pour obtenir la demande potentielle 2008 en transport collectif interterritorial, sont :

- lorsqu'une donnée d'achalandage réel est disponible, le chiffre le plus élevé entre celle-ci et le chiffre obtenu par une méthode d'évaluation (explicitée ci-dessous), est conservé;
- lorsqu'aucune donnée d'achalandage réel n'est disponible, le chiffre obtenu par la méthode d'évaluation est conservé.

Cette procédure a été validée avec les organismes de transports impliqués dans l'étude.

¹³ Source: http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/pdf/ddt_04.pdf



-68-



Les étapes de calculs et hypothèses explicitées ci-dessous sont celles de la méthode d'évaluation utilisée lorsque des données d'achalandage réel ne sont pas disponibles ou inférieurs aux résultats de cette évaluation (cette dernière possibilité étant uniquement le cas pour les déplacements de la MRC de Maskinongé).

1.4 ÉTAPES DE CALCUL ET HYPOTHÈSES

1.4.1 Matrice du nombre de navetteurs entre les 6 entités de la région de la Mauricie, sur base des données de STATCAN (recensement 2006)

Sur base du nombre de navetteurs effectuant un déplacement entre leur domicile et leur lieu de travail, par subdivision de recensement, issu du recensement 2006 de Statistique Canada et compilé par l'ISQ, la matrice correspondante pour la Mauricie a été construite (Tableau 8). Cette matrice représente le nombre de nombre de personnes effectuant du navettage pour le motif travail, entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail, déclarés lors du recensement 2006 de Statistique Canada, « habituellement la plupart du temps » (expression utilisée dans la question correspondante du recensement), ce qui peut donc être considéré comme représentatif d'un jour moyen de semaine de 2006.

Puisque les données statistiques sur lesquelles se basent les estimations datent de 2006, l'évaluation de la demande potentielle en transport collectif interterritorial est faite sur base des données de l'année 2006. Nous convenons qu'elles sont représentatives pour l'année 2008.

Tableau 8 – Matrice du nombre de navetteurs par jour se déplaçant pour le motif travail, tous modes de transport confondus, entre les six (6) entités administratives de la région de la Mauricie (2008)

		Entité administrative de destination						
		La Tuque	Des Chenaux	Maskinongé	Mékinac	Shawinigan	Trois- Rivières	Total
	La Tuque	5 345	0	0	15	0	50	5 410
Entité administrative d'origine	Des Chenaux	30	2 580	90	115	1 070	2 250	6 135
administr d'origine	Maskinongé	70	45	9 115	45	1 580	2 515	13 370
adm d'ori	Mékinac	30	80	30	2 920	710	260	4 030
Entité	Shawinigan	65	175	550	575	15 020	2 035	18 420
	Trois-Rivières	150	395	1 425	55	2 025	43 995	48 045
Total		5 690	3 275	11 210	3 725	20 405	51 105	95 410

Source : Institut de la statistique du Québec, compilation de données du Recensement de la population 2006, Statistique Canada





Précisons que cette matrice donne le nombre de personnes effectuant un déplacement pour le motif travail à partir de leur résidence jusqu'à leur lieu de travail, lors d'un jour moyen de semaine, mais ne donne pas la totalité des déplacements effectués pour le motif travail. En effet, elle ne représente que les voyages « aller » et non les retours correspondants. Ceci sera considéré dans les étapes suivantes de calculs. Toutefois cette matrice de déplacements est utilisée car elle représente à la fois la seule et la plus récente donnée statistique disponible sur les déplacements couvrant l'ensemble de la région de la Mauricie.

1.4.2 Calculs des rapports entre le nombre de déplacements tous motifs en transport collectif et le nombre de navetteurs pour le motif travail, tous modes de transport, pour les MRC de Maskinongé et de Mékinac

Puisque des données statistiques détaillées sur les déplacements réels en transport collectif sont disponibles pour les MRC de Maskinongé et de Mékinac, celles-ci sont exploitées afin de prévoir la demande potentielle interterritoriale en transport collectif pour l'ensemble de la Mauricie. Il a été convenu que :

- l'exemple de la MRC de Maskinongé, c'est-à-dire son « profil » en matière de transport collectif (inter et intra-territorial), est pris comme modèle pour prévoir les déplacements interterritoriaux des MRC de Maskinongé, de Des Chenaux et des villes de Trois-Rivières et de Shawinigan. En effet, ce sont les territoires les plus densément peuplés de la région (entre 14,5 et 65,7 hab./km² et 444 hab./km² pour Trois-Rivières¹⁴), mais aussi ceux qui ont des revenus moyens par habitant les plus élevés (20 889 \$ à 21 882 \$ et à 23 255 \$ pour Trois-Rivières¹⁵), justifiant un comportement similaire en termes d'utilisation du transport collectif interterritorial;
- l'exemple de la MRC de Mékinac, c'est-à-dire son « profil » en matière de transport collectif (inter et intra-territorial), sera pris comme modèle pour prévoir les déplacements interterritoriaux de la MRC Mékinac et de l'agglomération de La Tuque. En effet, ces deux territoires se ressemblent en termes de densité de population (0,5 à 2,3 hab./km²)¹⁶ et de niveaux de revenus (20 313 \$ à 20 596 \$ par habitant par an¹⁷) et sont situés tous deux au nord-est de la région, c'est-à-dire plus éloignés des destinations principales de la région que sont Trois-Rivières et Shawinigan.

¹⁷ Idem.



¹⁴ Voir rapport Volet 1 (Source : Institut de la statistique du Québec, 2007).

¹⁵ Idem.

¹⁶ Idem.



Afin de prévoir le nombre de déplacements interterritoriaux en transport collectif au départ du nombre de navetteurs enter les territoires, les coefficients suivants sont calculés pour les MRC de Mékinac et de Maskinongé :

$$C_{OriA} = \frac{DEP_{2006_OriA}^{tous-motifs_TC}}{250 \times DEP_{jour2006_OriA}^{DT_tous-modes}}$$

où : C : coefficient calculé

OriA: à l'origine du territoire A où A est la MRC traitée (Maskinongé ou Mékinac dans ce cas)

 $DEP_{p\acute{e}riode_OriA}^{mode}$: nombre de déplacements par motif, par mode, sur une période donnée, à

l'origine du territoire A

TC: mode transport collectif

DT : déplacement domicile-travail

2006 : pour l'année 2006

jour2006 : pour un jour de l'année 2006

Il est considéré qu'une année complète est constituée de 250 jours moyens (de semaine) au cours desquels des déplacements réguliers domicile-travail ont lieu. Il est considéré également qu'un déplacement domicile-travail représente un déplacement « aller » et que pour chacun de ceux-ci un « retour » doit être pris en compte, par jour.

Les coefficients précités sont calculés sur base du Tableau 8 ainsi que des données suivantes pour 2006 dans les MRC de Maskinongé et de Mékinac :

Tableau 9 – Nombre de déplacements à l'origine des municipalités de Maskinongé, effectués en transport collectif (intra- et interterritorial), année 2006

Municipalité d'origine	Nombre de déplacements en transport collectif en 2006, à l'origine
Yamachiche	81
Louiseville	1942
Sainte-Angèle	32
Maskinongé	118
Sainte-Ursule	339
Saint-Justin	0
Saint-Alexis	283
Saint-Léon	0
Charette	3
Saint-Paulin	31
Saint-Barnabé	0
Saint-Mathieu	0
TOTAL	2829

Source : CTCM, Corporation de transports collectifs de Maskinongé

Tableau 10 – Nombre de déplacements à l'origine des municipalités de Mékinac, effectués en transport collectif (intra- et interterritorial), année 2006

Municipalité d'origine	Nombre de déplacements en transport collectif en 2006, à l'origine				
Notre-Dame-de-Montauban	22				
Lac-aux-Sables	181				
Sainte-Thècle	1301				
Saint-Adelphe	117				
Saint-Séverin	25				
Saint-Tite	676				
Hérouxville	112				
Grandes-Piles	124				
Saint-Roch-de-Mékinac	138				
Trois-Rives	2				
TOTAL	2698				

Source : CTAM, Corporation de transport adapté de Mékinac



Les coefficients C_{OriA} calculés pour Maskinongé et Mékinac sont les suivants :

$$C_{Ori\ Maskinong\acute{e}}=0.05~\%$$

$$C_{Ori~M\acute{e}kinac} = 0.14 \%$$

1.4.3 Calculs du nombre de déplacements actuels potentiels en transport collectif, tous motifs, interterritoriaux entre les six (6) entités de la Mauricie

Ce nombre de déplacements est calculé en appliquant la formule suivante aux déplacements à l'origine de chacun des six (6) territoires de la Mauricie :

$$DEP_{2006_OriB}^{tous-motifs_TC} = C_{OriA} \times 250 \times DEP_{jour2006_OriB}^{DT_tous-modes}$$

où : B : est un des six (6) territoires de la Mauricie pour lequel le calcul est effectué.

Pour rappel, le coefficient $C_{\mathit{Ori_Maskinong\'e}}$ est utilisé pour les calculs des déplacements à l'origine de Maskinongé, Shawinigan, Trois-Rivières et Des Chenaux, alors que le coefficient $C_{\mathit{Ori_M\'ekinac}}$ est utilisé pour le calcul des déplacements à l'origine de Mékinac et de La Tuque. Ensuite, la matrice obtenue est rendue symétrique, c'est-à-dire que les déplacements « retours » sont générés sur base des déplacements « aller », afin d'obtenir le nombre total de déplacements domicile-travail à considérer.

Les résultats sont présentés dans la section suivante. Ces résultats sont considérés comme représentant la demande potentielle actuelle (2008).

1.5 RÉSULTATS

Les résultats sont présentés en termes de nombre de déplacements annuels. Les déplacements intra-territoriaux ne sont pas inclus car ils ne font pas l'objet d'une évaluation dans le cadre de cette étude.

Rappelons ici que ce résultat combine à la fois des chiffres issus de la méthode d'évaluation de la demande explicitée ci-dessus et de données d'achalandage réel de 2008, selon le principe énoncé au point 1.3.



De plus, sont indiqués dans cette matrice, par une coloration des cellules, les paires origine/destination qui ont ou n'ont pas fait l'objet d'une identification comme besoin lors de l'enquête territoriale réalisée au volet 2 de cette étude.

Tableau 11 – Matrice des déplacements potentiels annuels en transport collectif interterritorial entre les six (6) entités de la Mauricie (2008)

	Entité administrative de destination							
		La Tuque	Des Chenaux	Maskinongé	Mékinac	Shawinigan	Trois-Rivières	Total
Je Ve	La Tuque		3	8	334	681	2 042	3 069
Entité administrative d'origine	Des Chenaux	3		16	334	143	304	801
inist gine	Maskinongé	8	16		0	245	453	722
administ d'origine	Mékinac	334	334	0		1 200	334	2 202
ntité	Shawinigan	681	143	245	1 200		1 679	3 948
ŭ	Trois-Rivières	2 042	304	453	334	1 679		4 813
Total		3 069	801	722	2 202	3 948	4 813	15 554

Légende :

Paire identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale

Paire non identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale

Dans cette matrice, les paires origine/destination qui sont issues de données d'achalandage réel de 2008 sont :

- les déplacements concernant la MRC de Mékinac en 2008 : entre la MRC de Mékinac et Shawinigan (1200 déplacements allers), entre la MRC de Mékinac et les autres territoires que Shawinigan (1002 déplacements allers en 2008, répartis également entre La Tuque, des Chenaux et Trois-Rivières; un déplacement vers la MRC de Maskinongé est exceptionnel donc considéré nul ici)¹⁸;
- les déplacements assurés par Orléans Express sur les paires La Tuque Shawinigan, La Tuque – Trois-Rivières et Shawinigan – Trois-Rivières (dans les deux sens).

Pour la MRC de Maskinongé, l'achalandage estimé dans cette matrice peut être comparé avec l'achalandage actuel connu du transport collectif interterritorial (en nombre de déplacements aller simple) :

- MRC de Maskinongé vers la ville Trois-Rivières : 24 déplacements en 2008;
- MRC de Maskinongé vers la ville Shawinigan : 13 déplacements en 2008.

¹⁸ Informations et procédures validées par la Corporation de transport adapté de Mékinac, avril 2009.



-



Toutefois, il faut noter que l'offre actuelle en transport collectif dans le MRC de Maskinongé, ne peut répondre à la demande actuelle, qui est donc non comblée 19. Il a donc été décidé de retenir l'achalandage estimé pour 2008 et non l'achalandage réel.

Notons également que ces calculs d'estimation de la demande mènent à un achalandage potentiel sur certaines paires origine/destination alors que ces paires n'ont pas été identifiées comme reflétant un besoin par les intervenants régionaux en transport collectif. Ces paires sont identifiées dans la matrice ci-dessous des déplacements annuels potentiels en transport collectif. Ces différences s'expliquent par le fait que l'évaluation est basée sur une matrice des déplacements tous modes mais concernant le motif travail uniquement (seule donnée disponible au Recensement 2006). Les paires faisant l'objet d'une évaluation de déplacements potentiels en transport collectif interterritorial, mais non identifiés comme besoins, représentent des petits nombres de déplacements (entre Des Chenaux, Maskinongé et La Tuque).

Les axes les plus achalandés sont (par ordre d'importance) : vers et de la ville de Trois-Rivières, la ville de Shawinigan et l'agglomération de La Tuque, suivi de la MRC de Mékinac, de Des Chenaux et finalement de la MRC de Maskinongé.

DE SERVICE INTERTERRITORIAL

ACHALANDAGE POTENTIEL FUTUR (2018) TRANSPORT COLLECTIF

2.1 **OBJECTIF**

L'objectif était ici de quantifier la demande potentielle future en transport collectif sur les liens interterritoriaux qui ont été définis comme des besoins, en Mauricie, pour l'année 2018.

DONNÉES 2.2

Les données disponibles et utilisées incluent :

- l'évaluation des déplacements potentiels interterritoriaux en transport collectif en Mauricie, 2008, faite à la section précédente;
- les données de population et prévisions démographiques de l'ISQ (2008 et 2018);

¹⁹ Informations issues de la CTCM et référence : Bianka Lemyre. Projet de diversification du marché – Corporation de transports collectifs MRC de Maskinongé. Mai 2007, 46 p.





- les données de l'enquête Origine / Destination 2006 dans les MRC de la couronne nord de la Communauté Métropolitaine de Québec (CMQ), Ministère des Transports du Québec (MTQ);
- les statistiques agrégées sur les déplacements en transport collectif répartis par la Corporation de transport adapté de Mékinac (2003 à septembre 2008).

Ces données sont utilisées car elles représentent à la fois les seules et les plus récentes données statistiques disponibles couvrant l'ensemble de la région de la Mauricie, en matière de variables ayant un impact sur l'évolution future du nombre de déplacements en transport collectif.

2.3 ÉTAPES DE CALCUL ET HYPOTHÈSES

2.3.1 Calcul des prévisions d'évolution du nombre de déplacements tous modes, tous motifs, en Mauricie 2008-2018

Les prévisions démographiques 2018 de l'ISQ pour la population, par groupe d'âge, de la Mauricie sont présentées au Tableau 12.

Après analyse des données issues de l'enquête Origine / Destination 2006, pour les MRC de la couronne nord de la Communauté Métropolitaine de Québec, des déplacements tous modes, tous motifs, per capita ont pu être calculés par groupe d'âge et sont présentés au tableau suivant.



Tableau 12 – Prévisions démographiques par groupe d'âge 2008-2018 pour les six (6) entités de la Mauricie

		Popu	lation	
Territoire	Groupe d'âge	2008	2018	Variation
	Total	15 233	14 349	-5,8%
I a Tuessa	15-24 ans	2 043	1 549	-24,2%
La Tuque	25-64 ans	8 322	7 777	-6,5%
	65 ans et +	2 343	2 854	21,8%
	Total	17 539	17 378	-0,9%
	15-24 ans	2 096	1 573	-25,0%
Des Chenaux	25-64 ans	10 106	9 645	-4,6%
	65 ans et +	2 948	4 006	35,9%
	Total	35 560	35 067	-1,4%
	15-24 ans	4 035	3 039	-24,7%
Maskinongé	25-64 ans	20 579	19 108	-7,1%
	65 ans et +	6 336	8 690	37,2%
	Total	12 621	12 196	-3,4%
	15-24 ans	1 334	937	-29,8%
Mékinac	25-64 ans	7 147	6 374	-10,8%
	65 ans et +	2 765	3 694	33,6%
	Total	50 256	46 883	-6,7%
	15-24 ans	5 709	4 087	-28,4%
Shawinigan	25-64 ans	27 804	24 746	-11,0%
	65 ans et +	10 930	13 145	20,3%
	Total	125 682	124 444	-1,0%
	15-24 ans	15 312	12 203	-20,3%
Trois-Rivières	25-64 ans	71 038	66 346	-6,6%
	65 ans et +	22 628	30 632	35,4%
	Total	256 891	250 317	-2,6%
Ensemble de la	15-24 ans	30 529	23 388	-23,4%
Mauricie	25-64 ans	144 996	133 996	-7,6%
	65 ans et +	47 950	63 021	31,4%

Source: ISQ

Tableau 13 - Déplacements tous modes, tous motifs, per capita par groupe d'âge

Groupe d'âge	Déplacements tous modes per capita
15-24 ans	1,60
25-64 ans	1,60
65 ans et +	1,00
Total	1,50

Source : enquête origine/destination, CMQ 2006, MTQ





Ces déplacements per capita sont appliqués aux prévisions démographiques par groupe d'âge, afin de prévoir les évolutions 2008-2018 du nombre de déplacements en Mauricie, présentés ci-dessous.

Tableau 14 – Évolution du nombre de déplacements tous modes, tous motifs, en Mauricie 2008-2018

Territoire	Évolution des déplacements tous modes, tous motifs 2008-2018			
La Tuque	-6 %			
Des Chenaux	-2 %			
Maskinongé	-3 %			
Mékinac	-6 %			
Shawinigan	-8 %			
Trois-Rivières	-3 %			
Mauricie	-4 %			

2.3.2 Calcul du nombre de déplacements potentiels futurs (2018) en transport collectif, tous motifs, interterritoriaux entre les six (6) entités de la Mauricie

Ces évolutions des nombres de déplacements sont prises telles quelles comme étant les évolutions des nombres de déplacements en transport collectif interterritorial à l'origine des six (6) entités de la région. Les pourcentages du Tableau 14 sont appliqués aux déplacements à l'origine des territoires correspondants.

2.4 RÉSULTATS

Les matrices suivantes donnent les résultats de l'évaluation future des besoins en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie (matrice des déplacements annuels et journaliers).





Tableau 15 – Matrice des déplacements potentiels annuels futurs en transport collectif interterritorial entre les six (6) entités de la Mauricie (2018) – hypothèse faible

intertermental entre les six (o) entres de la madriole (2010) inspetitese laisie								
		Entité administrative de destination						
		La Tuque	Des Chenaux	Maskinongé	Mékinac	Shawinigan	Trois-Rivières	Total
e	La Tuque		3	8	314	639	1 918	2 882
administrative d'origine	Des Chenaux	3		15	326	140	297	782
administ d'origine	Maskinongé	8	15		0	237	438	697
adm d'ori	Mékinac	315	315	0		1 131	315	2 075
Entité	Shawinigan	625	132	225	1 102		1 541	3 625
ū	Trois-Rivières	1 986	296	441	325	1 632		4 679
Total		2 937	760	689	2 067	3 779	4 509	14 740

<u>Légende</u>:

Paire identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale

Paire non identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale

2.5 COMMENTAIRES

La matrice évaluée ci-dessus des déplacements interterritoriaux en transport collectif 2018 représente une demande moins élevée qu'en 2008, puisqu'elle est basée sur l'évolution démographique 2008-2018 de l'ISQ pour la région qui, elle-même, est négative. Cette évaluation présume que l'utilisation du transport collectif est dépendante uniquement de la démographie, ce qui n'est, en réalité, pas le cas. En effet, l'évolution de l'utilisation du transport collectif dépend aussi de :

- l'évolution du contexte économique régional :
 - o nombre d'entreprises créées ou fermées, influençant le nombre d'emplois disponibles et occupés dans la région;
 - o coûts reliés aux déplacements en voiture (prix de l'essence, prix des autres biens et services reliés à la voiture);
 - o coûts des biens et services d'approvisionnement des ménages;
- l'évolution du contexte social : nombre d'activités et d'évènements sociaux et culturels ayant lieu;
- l'évolution de la santé de la population;
- l'évolution des comportements de la population par rapport à l'économie et à l'environnement notamment;
- la mise en place d'une nouvelle offre de services en transport collectif;
- la mise en place éventuelle de mesures en faveur de l'utilisation du transport en commun et en défaveur de l'utilisation de la voiture.



Ces raisons expliquent pourquoi la demande évaluée au Tableau 15 doit être considérée avec précaution et peut être ajustée selon l'évolution de l'utilisation du transport collectif dans une MRC représentative de la région pour laquelle des données disponibles le permettent. Il s'agit de la MRC de Mékinac, dont l'évolution de l'achalandage de son service de transport collectif, positive depuis 2003, est illustrée ci-dessous.

Tableau 16 – Évolution de l'achalandage du transport collectif dans la MRC de Mékinac (2003-2008)

Variable	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre annuel de déplacements en TC	1 911	1 974	3 196	2 753	2 850	5 745
Évolution (%) par rapport à l'année précédente		3,3	61,9	-13,9	3,5	101,6
Évolution (%) par rapport à 2003		3,3	67,2	44,1	49,1	200,6

Source : CTAM, Corporation de transport adapté de Mékinac

Les hypothèses suivies pour cette évaluation sont les suivantes : en supposant qu'un nouveau système de transport collectif arrive à maturité au bout de 5 ans, le taux d'augmentation du nombre de déplacements en transport collectif de Mékinac est appliqué pour les cinq (5) premières années à l'achalandage du nouveau système de transport collectif interterritorial de la Mauricie. Les cinq (5) années suivantes, l'achalandage est supposé constant. Ces tendances d'évolution sont appliquées à la matrice de déplacements 2018 « hypothèse faible », c'est-à-dire que le résultat tiendra à la fois compte de l'évolution démographique prévue par l'ISQ et d'une augmentation de l'achalandage basée sur celle du système de transport collectif de la CTAM.

Ces hypothèses mènent à la matrice de déplacements interterritoriaux en transport collectif 2018 suivante :



Tableau 17 – Matrice des déplacements potentiels annuels futurs en transport collectif interterritorial entre les six (6) entités de la Mauricie (2018) – hypothèse forte

		Entité administrative de destination						
		La Tuque	Des Chenaux	Maskinongé	Mékinac	Shawinigan	Trois-Rivières	Total
е	La Tuque		10	23	943	1 922	5 767	8 664
administrative d'origine	Des Chenaux	10		46	981	421	894	2 352
administ d'origine	Maskinongé	23	45		0	711	1 316	2 096
adm d'ori	Mékinac	946	946	0		3 399	946	6 238
Entité.	Shawinigan	1 879	396	677	3 313		4 634	10 899
Ü	Trois-Rivières	5 969	890	1 325	976	4 906		14 066
	Total	8 828	2 286	2 070	6 213	11 359	13 557	44 314

<u>Légende</u>:

Paire identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale

Paire non identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale

Ces matrices de déplacements annuels interterritoriaux 2008 et 2018 seront utilisées dans le volet 3 de l'étude.

ROCHE

>ELUC

N/Réf: 51778-301

Rapport final 12 mai 2009

-81-



On gère de près

Rapport final

Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie

Volet 3 – Identification et évaluation des critères de développement

N/Réf: 51778-301

Présenté à

Conférence régionale des élus de la Mauricie







ÉQUIPE DE RÉALISATION

Yves Gaillardetz, B. Sc. Urb.

Chargé de projet

Marc Lusignan, B. Sc. Urb.

Analyste principal

Nathalie Schaillée, M. Bio-ing.

Analyste en transport

Joëlle Rompré, Urb.

Analyste en transport

Daniel Dupuis, B. Sc. Math

Analyste senior en transport

Ana Abecia, M. Sc. Écon.

Analyste en transport

Philippe Mytofir

Graphiste

Mireille Brouillard

Assistante administrative

Approuvé par :	
• • •	

Marc Lusignan, B. Sc. Urb.

VERSION N ^o	DATE	COMMENTAIRES
1	4 février 2009	Document de travail
2	27 avril 2009	Rapport préliminaire
3	21 mai 2009	Rapport final

Ce document est une réalisation des Consultants Roche-Deluc, filiale de Roche Ltée, Groupe-Conseil









collectif régional en Mauricie

à l'égard des axes interterritoriaux en transport



SOMMAIRE

Le présent rapport fait état des résultats du troisième volet de l'étude d'Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie. Cette étude, initiée par la Table régionale en transport collectif de la Mauricie, vise à évaluer les besoins et proposer des solutions sous forme de nouveaux services en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie, c'est-à-dire entre les six (6) territoires de la région, soit les MRC des Chenaux, de Mékinac et de Maskinongé, les villes de Shawinigan et Trois-Rivières et l'agglomération de La Tuque.

Faisant suite aux travaux des deux volets précédents, le volet 3 a permis de définir de manière préliminaire dix (10) dessertes en transport collectif interterritorial pour le territoire mauricien. Une grille d'analyse multicritères a ensuite été développée pour évaluer ces dessertes, afin d'en apprécier l'utilité pour la collectivité et fournir des orientations pour la suite de l'étude. Précisons que les comités de suivi et régional de l'étude ont été étroitement associés à la définition des dessertes, de même qu'à celle des critères d'évaluation et de la pondération utilisée. Cette démarche participative a permis d'assurer la prise en compte des enjeux régionaux en transport collectif interterritorial en Mauricie.

Les résultats de l'évaluation montrent que les trois (3) dessertes nord-sud en provenance de La Tuque et Shawinigan et qui aboutissent à Trois-Rivières sont les plus performantes, donc répondent le mieux aux enjeux régionaux en transport collectif interterritorial, traduits par les critères et la pondération associée à ces critères. Ensuite, ce sont les dessertes qui relient les MRC de Maskinongé, Mékinac et des Chenaux à cet axe, qui sont les plus performantes. À contrario, les deux (2) dessertes les moins bien notées sont Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan et Saint-Boniface – Shawinigan. Notons que chacune des dix (10) dessertes évaluée présente une utilité d'un point de vue régional.





Ce troisième volet a également permis d'explorer la question des partenariats à conclure entre organismes compétents pour la mise en place des dessertes en transport collectif interterritorial. Quatre (4) types de partenariats possibles sont proposés :

- création d'un organisme de transport régional centralisant la gestion et l'opération de l'offre en transport collectif interterritorial;
- partenariat avec Via Rail et / ou Orléans Express pour modifications éventuelles de leurs offres de services;
- entente(s) entre une corporation et un/des acteur(s) local(aux) (générateur(s) de déplacements);
- entente(s) entre plusieurs corporations un/des acteur(s) local(aux) (générateur(s) de déplacements).

Ces types de partenariats peuvent être mis en œuvre conjointement ou séparément, selon les dessertes dont il s'agit. La mise en œuvre d'un ou plusieurs de ces partenariats pour la mise en place d'une ou plusieurs dessertes, sera définie lors de la construction des deux (2) scénarios régionaux d'offre en transport collectif, c'est-à-dire au volet 4 de l'étude. En effet, le volet 3 a permis de dresser un premier *squelette* d'un futur réseau de transport collectif interterritorial mauricien. Le développement de scénarios dans le cadre du prochain volet (4) permettra de cheminer vers un plan de mise en œuvre complet au terme de cette étude.

N/Réf: 51778-301



Table des matières

1.0) Intro	oduction	1
2.0) Les	dessertes potentielles	3
	2.1	La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières	9
	2.2	Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières (axe ouest)	13
	2.3	Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont Carmel – Trois-Rivières (axe est)	15
	2.4	Saint-Tite – Shawinigan	17
	2.5	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas	19
	2.6	Saint-Maurice – Trois-Rivières	21
	2.7	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du Mont-Carmel	23
	2.8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	25
	2.9	Saint-Boniface – Shawinigan	27
	2.10	Louiseville – Trois-Rivières	29
	2.11	Exceptions : dessertes intra-territoriales identifiées comme reflétant un besoin	33
3.0) Les	partenariats potentiels	35
	3.1	Étude de cas au Québec	35
	3.2	Partenariats potentiels pour le transport collectif interterritorial en Mauricie	43
4.0) Iden	itification des critères de développement et d'évaluation	57
	4.1	Approche méthodologique	57
	4.2	Critères de développement	60
	4.3	Priorisation des critères	62
5.0) Éva	luation des dessertes potentielles interterritoriales en Mauricie	63
		Hypothèses et paramètres de calcul	
		Calcul des performances des dessertes	
		Hiérarchisation des dessertes	
6.0) Con	clusion et prochaines étapes	87
		Conclusions	
		Prochaines étapes	
7 C		rces d'information	
٠.٠	, oou		



Liste des tableaux

Tableau 1 – Service par autocar en direction de Trois-Rivières (heures de passage)9
Tableau 2 – Service par autocar en direction de La Tuque (heures de passage)9
Tableau 3 – Description de la desserte proposée La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières (adaptations à la desserte actuelle)
Tableau 4 – Description de la desserte proposée Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières (nouvelle desserte)
Tableau 5 – Description de la desserte proposée Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont- Carmel – Trois-Rivières (nouvelle desserte)
Tableau 6 – Description de la desserte Saint-Tite – Shawinigan (nouvelle desserte)18
Tableau 7 – Description de la desserte proposée Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas (nouvelle desserte)
Tableau 8 – Description de la desserte proposée Saint-Maurice – Trois-Rivières (nouvelle desserte)
Tableau 9 – Description de la desserte proposée Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame- du- Mont-Carmel (nouvelle desserte)
Tableau 10 – Description de la desserte proposée Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan (adaptations à la desserte actuelle)
Tableau 11 – Description de la desserte proposée Saint-Boniface – Shawinigan (nouvelle desserte)
Tableau 12 – Service par autocar en direction de Trois-Rivières (heures de passage)29
Tableau 13 – Service par autocar en direction de Louiseville (heures de passage)30
Tableau 14 – Description de la desserte proposée Louiseville – Trois-Rivières (adaptations à la desserte actuelle)



Tableau 15 – Avantages et inconvénients des éléments constituant le partenariat créant u	ın
organisme de transport collectif interterritorial régional	46
Tableau 16 – Avantages et inconvénients des éléments constituant le partenariat avec Orléans Express et/ou VIA Rail	48
Tableau 17 – Avantages et inconvénients des éléments constituant le partenariat entre ur seule corporation/organisme de transport collectif et des acteurs locaux concernés	
Tableau 18 – Avantages et inconvénients des éléments constituant le partenariat entre plusieurs corporations/organismes de transport collectif et des acteurs locaux concernés	55
Tableau 19 – Critères de développement utilisés dans l'évaluation des dessertes et des scénarios de desserte en transport interterritorial en Mauricie	61
Tableau 20 – Pondération appliquée aux critères de développement	62
Tableau 21 – Achalandage par desserte	72
Tableau 22 – Motifs des déplacements desservis par desserte	73
Tableau 23 – Nombre de pôles générateurs par desserte	74
Tableau 24 – Population par desserte	75
Tableau 25 – Répartition de la population par tranche d'âge et par desserte	76
Tableau 26 – Nombre de GES par desserte	77
Tableau 27 – Nombre de pôles générateurs de type formation et santé par desserte	78
Tableau 28 – Gains économiques par desserte	79
Tableau 29 – Coût net par desserte	80
Tableau 30 – Résultats de la hiérarchisation des dessertes	83
Tableau 31 – Résultats de l'évaluation des dessertes	84





LISTE DES FIGURES

Figure 1 – Les 10 dessertes interterritoriales désirées en Mauric	cie7
Figure 2 – Démarche d'une analyse multicritère	59





LISTE DES ABRÉVIATIONS

AOT : Autorité organisatrice de transport en commun

CAB: Centre d'action bénévole

CAAF: Contrat d'approvisionnement de d'aménagement forestier

CDC : Corporation de développement communautaire

CHRM: Centre hospitalier régional de la Mauricie

CHRTR: Centre Hospitalier Régional de Trois-Rivières

CJE: Carrefour Jeunesse Emploi

CLD: Centre local de développement

CLE: Centre local d'emploi

CLS : Conseil du loisir scientifique
CRÉ : Conférence régionale des élus

CSSS: Centre de santé et des services sociaux
CTAM: Corporation Transport Adapté Mékinac

CTCM: Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé

GES: Gaz à effet de serre

ISQ: Institut de la statistique du Québec

MAMROT: Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

MRC : Municipalité régionale de comté

MTQ: Ministère des Transports du Québec

OPHQ : Office des personnes handicapées du Québec

PMR: Personne à mobilité réduite

RITCCM: Régie inter-municipale de transport en commun du Centre-de-la-Mauricie

RTCS: Régie municipale de transport en commun de Shawinigan

SACAIS: Secrétariat à l'action communautaire autonome et aux initiatives sociales

SADC : Société d'aide au développement des collectivités

STTR : Société de Transport de Trois-Rivières

TNO: Territoires non organisés

UQTR : Université du Québec à Trois-Rivières

ZEC : Zone d'exploitation contrôlée









1.0 INTRODUCTION

Le présent rapport fait état du Volet 3 de l'étude d'Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie. Le premier Volet de l'étude réalisé précédemment a permis de dresser un portrait détaillé du transport collectif existant dans la région. Le deuxième Volet de l'étude a permis d'évaluer les besoins en matière de collectif transport interterritorial façon Maurice, de qualitative et quantitative.

Le transport interterritorial en Mauricie est le transport effectué entre deux ou plusieurs des six territoires de la région de la Mauricie : MRC des Chenaux, de Mékinac, de Maskinongé, villes de Shawinigan, Trois-Rivières et agglomération de La Tuque.

Le Volet 3, quant à lui, a pour but de définir des dessertes précises de transport collectif interterritorial dans la région et de les évaluer selon des critères qui traduisent les enjeux de la région. Cette évaluation permettra ensuite au Volet 4 d'arriver à un scénario régional de transport collectif interterritorial en Mauricie.

Ce Volet 3, dont fait état le présent document présente un aperçu, est constitué de :

Le chapitre 2 – Les dessertes potentielles décrit de façon détaillée les dix (10) dessertes en transport collectif interterritorial mauricien proposées, sur base des axes identifiés comme reflétant un besoin par les intervenants consultés lors de l'enquête territoriale ainsi que selon les analyses du Comité de Suivi de l'étude.

Le chapitre 3 – Les partenariats potentiels décrit les partenariats potentiellement intéressants entre les intervenants locaux en transport collectif, dans le but de mettre en place et de gérer le futur transport collectif interterritorial mauricien.





Le chapitre 4 – Identification des critères de développement et d'évaluation identifie les critères de développement et d'évaluation qui sont utilisés pour l'évaluation des dessertes en transport collectif interterritorial. Ces critères seront aussi, ultérieurement (Volet 4), utilisés pour l'évaluation des scénarios de transport collectif interterritorial mauricien. La démarche globale multicritères suivie est présentée également.

Le chapitre 5 – Évaluation des dessertes potentielles interterritoriales en Mauricie présente les résultats de l'évaluation des dessertes proposées, selon les critères de développement ainsi que selon une pondération qui transcrit les enjeux importants pour la région. Les résultats de cette évaluation seront utilisés dans la construction de scénarios régionaux de transport collectif interterritorial au Volet 4.

La réalisation du Volet 3 se base sur les résultats des étapes précédentes et se veut le produit d'une démarche participative impliquant les intervenants locaux concernés (lors de l'enquête territoriale), ainsi que les membres du Comité de suivi de l'étude. Ces derniers sont été impliqués dans :

- la définition des dessertes;
- la définition des critères;
- la définition de la pondération des critères pour réaliser l'évaluation des dessertes.

Le Volet 3 se termine avec le chapitre 6 – Conclusions et prochaines étapes.





2.0 LES DESSERTES POTENTIELLES

Le Volet 2 de l'étude a permis d'identifier, à l'aide de l'enquête territoriale :

- une série d'axes (paires origine / destination) de transport représentant un besoin en transport collectif interterritorial en Mauricie;
- les clientèles cibles, c'est-à-dire les groupes de personnes qui sont susceptibles de constituer une clientèle pour le futur service.

Dans la présente section, ces besoins identifiés sont traduits en propositions de dessertes en transport collectif interterritorial. La définition de ces dessertes a été réalisée par un travail de réflexion du consultant et du Comité de suivi de l'étude, menant parfois à des modifications des axes interterritoriaux identifiés ainsi qu'à l'apport de précisions supplémentaires sur leurs caractéristiques. Une attention particulière a notamment été apportée à l'exclusion de liens intra-territoriaux dans les dessertes interterritoriales et au lien entre ces deux types de réseaux sur le territoire mauricien. D'autres principes directeurs ont aussi mené à la définition des caractéristiques de ces dessertes, notamment :

- les services de transport collectif intra-territorial (corporations existantes) assurent les déplacements intra-territoriaux et font le lien entre les réseaux intra- et interterritoriaux;
- des partenariats avec les principaux transporteurs et sociétés de transport (Orléans Express, RTCS, STTR) permettant la mise en œuvre de certaines dessertes sont proposées, lorsque pertinents. D'autres formes générales de partenariats, qui peuvent s'appliquer à l'ensemble de ces dessertes, sont proposées dans le chapitre 3 du présent rapport;
- les routes empruntées (trajet) ont été choisies dans le but de minimiser la distance parcourue;
- les modes de transport ont été définis selon l'achalandage potentiel journalier estimé par desserte (suite à l'évaluation de l'achalandage faite dans le Volet 2);





- les temps de parcours ont été définis sans tenir compte, à ce stade de l'étude, des temps aux arrêts;
- en matière de tarification, des pistes de réflexion sont avancées qui permettront, lors de la création du scénario régional de transport collectif interterritorial au Volet 4, de définir une formule de tarification complète;
- l'achalandage potentiel par desserte a été calculé à partir des matrices origine/destination de déplacements potentiels en transport collectif interterritorial de 2008 du Volet 2 (section 3.2). Lorsque plusieurs dessertes proposées desservent les mêmes entités administratives, l'achalandage potentiel a été réparti proportionnellement au nombre d'arrêts desservis dans ce territoire (cas de Shawinigan par exemple). Lorsqu'une paire origine/destination est desservie par plusieurs dessertes, la répartition par desserte de l'achalandage potentiel de cette paire est faite proportionnellement à la population desservie par la desserte.

Les dix (10) dessertes ont fait l'objet d'une validation avec le Comité de suivi de l'étude. Elles sont numérotées de 1 à 10. La Figure 1 représente chaque desserte proposée de façon schématique. Leur description présente, dans cette section, les caractéristiques suivantes :

- origine et destination;
- direction(s) de la desserte;
- localités desservies (arrêts);
- routes empruntées (trajet);
- clientèle ciblée;
- motifs principaux des déplacements à assurer;
- période de couverture du service;
- mode de transport collectif;
- distances et temps de parcours prévus;





- tarification proposée;
- achalandage potentiel annuel en 2008 (sur base de la prévision de la demande réalisée au Volet 2).

Notons que la caractéristique d'accessibilité universelle des dessertes est une qualité intrinsèque à chacune de celles-ci, selon la volonté des intervenants régionaux en transport collectif et du Comité de suivi de l'étude. En effet, actuellement les services de transport collectif interterritorial existants ne répondent pas ou peu à des critères d'accessibilité universelle. Dans le cas d'Orléans Express, le service de transport peut recevoir sur la majorité de ces lignes les personnes à mobilité réduite (PMR) en fauteuil roulant, mais :

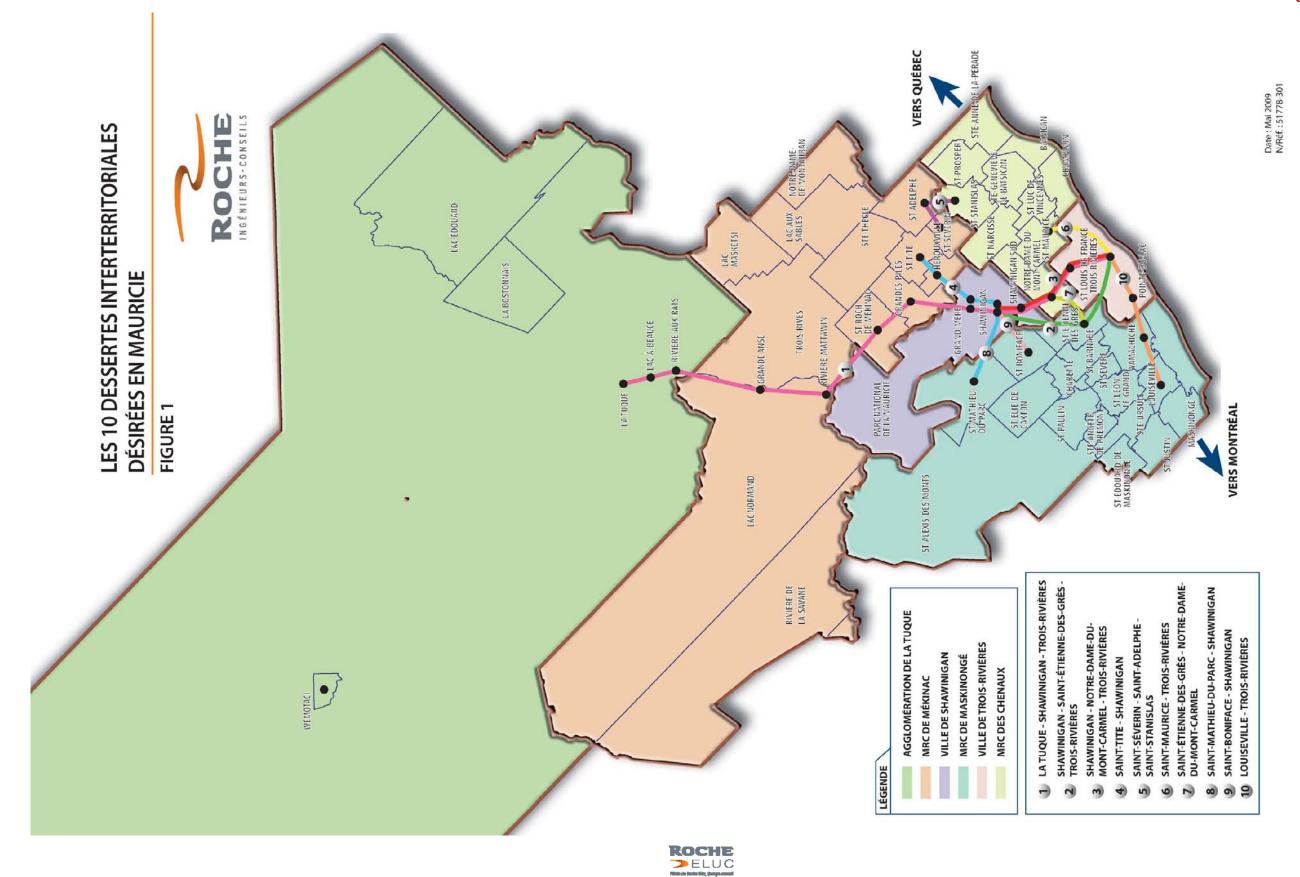
- celles-ci doivent réserver au moins 48 heures à l'avance;
- vu le tarif élevé de ce service, il n'est accessible qu'à une minorité de personnes à mobilité réduite;
- un accompagnateur n'est permis que pour les personnes titulaires de la *Carte québécoise à l'accompagnement en transport interurbain par autocar*, qu'il faut obtenir auprès de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (www.apaq.qc.ca) selon des critères d'admissibilité concernant tout type de PMR.

Le critère d'accessibilité universelle est par conséquent un critère nécessaire pour l'ensemble des dessertes proposées dans la présente étude. Il n'est pas repris pour chaque desserte dans leur description mais en fait inclusivement et nécessairement partie.









N/Réf : 51778-301









2.1 La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières

2.1.1 Offre existante

L'axe La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières est, en matière de transport, le plus important de la région de la Mauricie et fait l'objet d'une desserte de transport collectif existante à ce jour, opérée par la société privée d'autobus Orléans Express. La desserte en transport collectif sur cet axe est aussi la plus importante en termes d'achalandage, puisqu'elle concerne l'artère routière la plus importante de la région ainsi que la liaison nord-sud desservant les principaux générateurs et attracteurs de déplacements. De plus, cette desserte relie la région directement à l'axe de transport majeur Montréal – Québec.

Les deux tableaux suivants décrivent le service actuellement offert sur cet axe.

Tableau 1 – Service par autocar en direction de Trois-Rivières (heures de passage)

Localité desservie	Lundi au samedi			nche ment
La Tuque	7h15		7h15	17h00
Grand-Mère		14h45		
Trois-Rivières	10h02 15h45		10h02	19h47

Tableau 2 – Service par autocar en direction de La Tuque (heures de passage)

Localité desservie	Lundi au samedi		Dimanche seulement	
Trois-Rivières	13h00 18h00		13h00	18h00
Grand-Mère	14h00			
La Tuque		20h45	15h39	20h45

ROCHE DELUC N/Réf: 51778-301



collectif régional en Mauricie

à l'égard des axes interterritoriaux en transport



Constats sur l'offre existante

Le service actuel entre La Tuque, Shawinigan et Trois-Rivières est jugé inadéquat par rapport à la demande potentielle estimée qualitativement par les intervenants régionaux en transport lors de l'enquête territoriale. Cette inadéquation est notée au niveau des horaires, des arrêts offerts à Trois-Rivières et de l'accessibilité du service.

L'horaire actuellement en vigueur est jugé inadéquat concernant les départs en semaine (lundi au vendredi).

- vers Trois-Rivières, l'arrivée à Trois-Rivières à 10h02 du matin est jugée trop tardive pour les déplacements ayant pour motifs travail et études, santé; d'autre part,
- un autre voyage arrivant à Trois-Rivières en début d'après-midi est jugé utile pour les déplacements ayant pour motifs la santé et les loisirs;
- vers La Tuque, deux départs de Trois-Rivières plus tôt dans la journée ont été jugés utiles pour les déplacements ayant pour motif la santé (pour les personnes ayant eu un rendez-vous médical le matin) et les loisirs.

De plus, au lieu de desservir uniquement le terminus d'Orléans Express près du Vieux Trois-Rivières (situé au 275, Saint-Georges), il a été relevé que cette ligne pourrait desservir directement le CHRTR ainsi que les institutions d'enseignement de la Cité du Savoir (UQTR, CEGEP, Collège Laflèche). La desserte de la Cité du Savoir est utile pour les personnes provenant de La Tuque, uniquement les vendredis et dimanches car les étudiants partent de et arrivent à Trois-Rivières ces jours-là. Le transfert sur les lignes de la STTR est une option moins appréciée par les usagers actuels et potentiels.

Les tarifs actuels pour les déplacements sur la desserte actuelle exploitée par Orléans Express sont jugés trop élevés Les tarifs actuels sont les suivants :

- La Tuque Trois-Rivières : aller simple 39,51 \$, aller-retour 63,21 \$;
- Shawinigan La Tuque : aller simple 31,60 \$, aller-retour 50,79 \$





Aussi, l'accessibilité aux PMR est jugée insuffisante, même si Orléans Express offre des autocars adaptés sur demande.

Outre ces inadéquations, le service entre La Tuque et Trois-Rivières est jugé adéquat. Ce service permet notamment aux personnes résidant dans une de ces trois (3) villes et travaillant ou étudiant dans une autre, tout en y possédant une résidence secondaire, d'effectuer leurs allers-retours entre le vendredi soir et le dimanche soir, à des horaires confortables.

Ces constats concernent la desserte entre La Tuque et Trois-Rivières. Toutefois, les besoins précis entre Shawinigan et Trois-Rivières sont autres et sont commentés lors de la présentation des dessertes 2 et 3, qui répondent à ces besoins.

2.1.3 Nouvelle offre proposée

La desserte proposée La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières constitue une modification de la desserte actuelle. Le tableau suivant présente les nouvelles caractéristiques proposées pour cette desserte. Les améliorations du service sont constituées de :

- la transformation des dessertes entre Trois-Rivières et Shawinigan en des dessertes Trois-Rivières – Shawinigan – La Tuque, dans les deux (2) sens;
- des arrêts supplémentaires à Trois-Rivières dans la Cité du Savoir pour desservir l'UQTR et les institutions collégiales, ainsi qu'un arrêt au CHRTR. Les horaires devront être adaptés en fonction des besoins à ces destinations. Toutefois, l'arrêt dans la Cité du Savoir ne serait offert que les vendredis et dimanches, jours pendant lesquels les étudiants quittent et arrivent à Trois-Rivières pour le motif études;
- la révision des tarifs (de préférence à la baisse).

Tableau 3 – Description de la desserte proposée La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières (adaptations à la desserte actuelle)

Caractéristique	Description	
Origine/destination	La Tuque – Trois-Rivières	
Direction(s) de la desserte	2 directions	
Localités desservies (arrêts)	La Tuque, Lac-à-Beauce, <i>Rivière-aux-Rats, Grande-Anse, Rivière-Mattawin,</i> Saint-Roch-de-Mékinac, <i>Grandes-Piles</i> , Grand-Mère, Shawinigan, Shawinigan-Sud, <i>Notre-Dame-de-Mont-Carmel, Saint-Louis-de-France</i> , Trois-Rivières (Cité du Savoir uniquement les vendredis et dimanches, CHRTR et Terminus Orléans Express) ¹	
Routes empruntées	155, 157	
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs (surtout santé, puis études/formation, travail, loisirs, services et approvisionnement)	
Période de couverture du service	Lundi au samedi : 2 départs vers Trois-Rivières et 3 départs vers La Tuque Dimanche : 1 départ supplémentaire vers Trois-Rivières	
Mode de transport collectif	Autocar – capacité 53 personnes	
Distance parcourue (aller simple)	167 kilomètres	
Temps de parcours (aller simple)	2 heures 47 minutes	
Tarification	À établir avec la compagnie d'autocar dans le cas d'une entente et/ou d'un partenariat	
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	4 524 déplacements par an	

ROCHE

ELUC

N/Réf: 51778-301

Rapport final 21 mai 2009

- 12 -

¹ Les localités *en italique* constitueraient des arrêts sur demande, comme c'est le cas actuellement (Orléans Express).



2.2 Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières (axe ouest)

2.2.1 Offre existante

Outre le lien Shawinigan – Trois-Rivières offert par Orléans Express, il n'y a pas d'offre existante sur cet axe (desservant Saint-Étienne-des-Grès) situé du côté ouest du Saint-Maurice. Le tarif adulte régulier d'un aller simple Shawinigan – Trois-Rivières sur Orléans Express est de 14,67\$.

2.2.2 Constats sur l'offre existante

Les constats suivants ont été faits en termes de besoins :

- entre Shawinigan et Trois-Rivières : pour les motifs travail et études, un service journalier à des horaires est requis. Heure d'arrivée souhaitée à Trois-Rivières : 8h00. Les retours associés en fin de journée sont également nécessaires;
- desservir Saint-Étienne-des-Grès est nécessaire pour des déplacements ayant pour motifs le plus souvent le travail et les études, ainsi que la santé. En effet, cette municipalité compte un nombre important d'entreprises. De plus, cette municipalité représente un point de chute de personnes résidant dans la MRC de Maskinongé et désirant se rendre à Shawinigan ou Trois-Rivières.

2.2.3 Nouvelle offre proposée

La nouvelle offre proposée sur cet axe est présentée au tableau suivant.

ROCHE

>ELUC

N/Réf: 51778-301



Tableau 4 – Description de la desserte proposée Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières (nouvelle desserte)

Caractéristique	Description		
Origine/destination	Shawinigan – Trois-Rivières (axe ouest)		
Direction(s) de la desserte	2 directions		
Localités desservies (arrêts)	Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières (Cité du Savoir, CHRTR et Terminus Orléans Express)		
Routes empruntées	55		
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs (surtout études/formation et travail)		
Période de couverture du service	Lundi au vendredi. Environ : 1 départ vers Trois-Rivières le matin et 1 le soir; 1 départ vers Shawinigan le matin et 1 le soir. Lundi, mercredi et vendredi : Trois-Rivières vers Shawinigan à l'heure du midi.		
Mode de transport collectif	Taxi collectif rural offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus Ou partenariats avec STTR et/ou RTCS à examiner (Taxibus)		
Distance parcourue (aller simple)	49,8 kilomètres		
Temps de parcours (aller simple)	r 47 minutes		
Tarification	Taxi collectif : fonction de la distance parcourue, ta préférentiel au taxi privé		
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	732 déplacements par an		





2.3 Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont Carmel – Trois-Rivières (axe est)

2.3.1 Offre existante

Le service entre Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont-Carmel et Trois-Rivières est offert par la compagnie d'autocar Orléans Express. L'arrêt Notre-Dame-de-Mont-Carmel est offert sur demande.

2.3.2 Constats sur l'offre existante

Les constats suivants ont été faits en termes de besoins :

- entre Shawinigan et Trois-Rivières : pour les motifs travail et études, un service journalier à des horaires adéquats est jugé requis. Heure d'arrivée souhaitée à Trois-Rivières et Shawinigan : 8h00. Les retours associés en fin de journée sont également nécessaires;
- desservir Notre-Came-de-Mont-Carmel est nécessaire pour des déplacements ayant pour motifs le plus souvent le travail et les études, ainsi que la santé.
 Cette municipalité représente un point de chute de personnes résidant dans la MRC des Chenaux et désirant se rendre à Shawinigan ou Trois-Rivières.

2.3.3 Nouvelle offre proposée

La nouvelle offre proposée sur cet axe est présentée au tableau suivant.



Caractéristique	Description		
Origine/destination	Shawinigan – Trois-Rivières (axe est)		
Direction(s) de la desserte	2 directions		
Localités desservies (arrêts)	Shawinigan – Shawinigan Sud – Notre-Dame-du-Mont-Carmel – Trois-Rivières (secteur Saint-Louis-de-France, Cité du Savoir, CHRTR et Terminus Orléans Express)		
Routes empruntées	157		
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs (surtout études/formation et travail)		
Période de couverture du service	Lundi au vendredi. Environ : 1 départ vers Trois-Rivières le matin et 1 le soir; 1 départ vers Shawinigan le matin et 1 le soir. Lundi, mercredi et vendredi : Trois-Rivières vers Shawinigan à l'heure du midi.		
Mode de transport collectif	Taxi collectif rural offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus Ou partenariats avec STTR et /ou RTCS à examiner (Taxibus)		
Distance parcourue (aller simple)	44,9 kilomètres		
Temps de parcours (aller simple)	53 minutes		
Tarification	Taxi collectif: fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel au taxi privé		
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	689 déplacements par an		

Il est important de souligner ici que les dessertes 1, 2 et 3 pourraient faire l'objet d'une intégration (boucle entre Trois-Rivières et Shawinigan par exemple). Ce type de possibilités sera étudié au Volet 4 lors de l'élaboration du scénario régional de transport collectif interterritorial, puisqu'il nécessite une vision régionale complète d'intégration des besoins en transport collectif.

N/Réf: 51778-301



2.4 Saint-Tite – Shawinigan

2.4.1 Offre existante

L'offre en transport collectif existante sur cet axe est la suivante :

- la Corporation de Transport Adapté Mékinac (CTAM) y offre deux (2) allerretour par jour du lundi au vendredi, en minibus de transport adapté, sur lequel des places éventuellement disponibles sont consacrées au transport collectif;
- la CTAM offre aussi la possibilité d'utilisation d'autres modes de transport pour offrir cette desserte en transport collectif, lorsque des places y sont disponibles (transport scolaire, taxis adaptés);
- le service par train de VIA Rail offre un lien entre Shawinigan, Grand-Mère et Saint-Tite (mais sans arrêt à Hérouxville ni à Sainte-Thècle), par ses deux (2) lignes Montréal Senneterre (qui va vers La Tuque) et Montréal Jonquière.

2.4.2 Constat sur l'offre existante

Le service actuellement offert par la CTAM a été qualifié d'adéquat et doit être maintenu. Toutefois, les horaires du transport adapté ne sont pas adéquats pour des personnes ayant besoin d'un transport collectif pour des motifs de travail. En effet, actuellement le premier aller arrive à Shawinigan à 9h15, et le dernier retour vers Saint-Tite part de Shawinigan à 14h30, ce qui est inadéquat à un horaire de travail régulier pour des personnes travaillant à Shawinigan.

Le service de VIA Rail est globalement considéré inadéquat de par son prix élevé et sa fréquence de passage trop basse. Les deux (2) lignes Montréal – Senneterre (via La Tuque) et Montréal – Jonquière, forment sur le tronçon Shawinigan – Saint-Tite un même train. Trois (3) départs par semaine (lundi, mercredi et vendredi) sont offerts. Le prix d'un aller-retour Shawinigan – Saint-Tite est de 45,15\$.

ROCHE

ELUC

N/Réf: 51778-301

collectif régional en Mauricie

à l'égard des axes interterritoriaux en transport



2.4.3 Nouvelle offre proposée

L'offre proposée est dans ce cas une nouvelle offre, dont les caractéristiques sont présentées au tableau suivant.

Tableau 6 – Description de la desserte Saint-Tite – Shawinigan (nouvelle desserte)

Caractéristique	Description		
Origine/destination	Saint-Tite – Shawinigan		
Direction(s) de la desserte	2 directions		
Localités desservies (arrêts)	Saint-Tite – Hérouxville - Grand-Mère – Shawinigan		
Routes empruntées	153, 157		
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Motifs santé, travail		
Période de couverture du service	Du lundi au vendredi (environ 2 départs par jour par sens). L'horaire doit être adéquat pour des personnes se rendant à Shawinigan pour travailler.		
Mode de transport collectif	Taxi collectif rural offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus		
Distance parcourue (aller simple)	26 kilomètres		
Temps de parcours (aller simple)	30 minutes		
Tarification	Taxi collectif: fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel au taxi privé		
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	1 090 déplacements par an		

N/Réf: 51778-301





2.5 Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas

2.5.1 Offre existante

C'est par l'utilisation des places disponibles sur le service actuel de transport adapté qu'un service de transport collectif est offert sur cet axe. Ce service peut être offert grâce à la collaboration entre la CTAM et la Corporation de transport adapté de FranCheMont, permettant même une desserte de transport adapté jusqu'à Trois-Rivières. Toutefois, ce type de déplacements est rarement offert actuellement.

2.5.2 Constat sur l'offre existante

Il y a un manque de places disponibles pour du transport collectif dans les véhicules de transport adapté offrant un service sur cet axe. Des besoins en transport collectif sont nécessaires sur cet axe en termes de déplacements ayant pour motif la santé, essentiellement vers la MRC des Chenaux où des services de santé sont plus accessibles et complets (selon les informations recueillies lors de l'enquête territoriale).

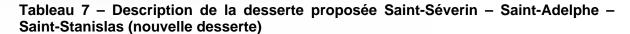
2.5.3 Nouvelle offre proposée

Le tableau suivant présente les caractéristiques proposées pour la nouvelle desserte proposée Sainte-Thècle – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas.

ROCHE

>ELUC

N/Réf: 51778-301



Caractéristique	Description		
Origine/destination	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas		
Direction(s) de la desserte	2 directions		
Localités desservies (arrêts)	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas		
Routes empruntées	159, Rang Saint-Émile, 352		
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Motif santé		
Période de couverture du service	Du lundi au vendredi (environ 1 départ par jour par sens) Allers vers Saint-Stanislas le matin ou en début d'après- midi, et retours vers Sainte-Thècle vers midi et en fin d'après-midi		
Mode de transport collectif	Taxi collectif rural offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus		
Distance parcourue (aller simple)	30,5 kilomètres		
Temps de parcours (aller simple)	42 minutes		
Tarification	Taxi collectif: fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel au taxi privé		
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	303 déplacements par an		

La possibilité d'un fonds financier rural, dans lequel les organismes de transport pourraient puiser pour offrir cette desserte selon la demande, devrait être envisagée.

N/Réf : 51778-301





2.6 Saint-Maurice - Trois-Rivières

2.6.1 Offre existante

L'offre existante entre ces municipalités en transport collectif est :

- la possibilité de covoiturage offerte par Covoiturage des Chenaux;
- l'utilisation de places disponibles sur le service de transport adapté offert par la Corporation de transport adapté de FranCheMont.

2.6.2 Constat sur l'offre existante

Ces offres de transport collectif existantes semblent insuffisantes, ne pouvant répondre entièrement à la demande existante et potentielle, en termes de nombre, d'horaires et de flexibilité. Selon l'enquête territoriale et le travail du Comité de suivi de l'étude, une demande existe sur cet axe pour des déplacements à motif de travail, santé, et formation / éducation essentiellement, vers Trois-Rivières.

2.6.3 Nouvelle offre proposée

Le tableau suivant présente les caractéristiques proposées pour cette nouvelle desserte Saint-Maurice – Trois-Rivières.

ROCHE

>ELUC

N/Réf: 51778-301

collectif régional en Mauricie

à l'égard des axes interterritoriaux en transport



Tableau 8 - Description de la desserte proposée Saint-Maurice - Trois-Rivières (nouvelle desserte)

Caractéristique	Description		
Origine/destination	Saint-Maurice – Trois-Rivières		
Direction(s) de la desserte	2 directions		
Localités desservies (arrêts)	Saint-Maurice – Trois-Rivières (Cité du Savoir, CHRTR et Terminus Orléans Express)		
Routes empruntées	352, 40		
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs (surtout santé, études/formation, travail)		
Période de couverture du service	Du lundi au vendredi (environ 1 départ par jour par sens)		
Mode de transport collectif	Taxi collectif offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus Ou partenariat avec STTR à examiner		
Distance parcourue (aller simple)	24,2 kilomètres		
Temps de parcours (aller simple)	32 minutes		
Tarification	Taxi collectif: fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel par rapport au taxi privé		
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	128 déplacements par an		

Note:

À la date d'émission de ce présent rapport, une étude sur le transport collectif intraterritorial dans la MRC des Chenaux, a permis d'identifier une autre desserte importante interterritoriale qui est Batiscan - Trois-Rivières. Cette desserte n'est pas évaluée dans le présent volet.

N/Réf: 51778-301



2.7 Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du Mont-Carmel

2.7.1 Offre existante

Outre les liens déjà cités entre Shawinigan et Trois-Rivières, il n'y a pas d'offre en transport collectif sur cet axe.

2.7.2 Constats sur l'offre existante

Notons que la barrière naturelle qu'est la rivière Saint-Maurice, entre ces deux municipalités, ne permet un lien de transport entre elles qu'en passant soit par Shawinigan, soit par Trois-Rivières.

Des besoins en transport collectif existent sur cet axe, notamment en termes de déplacements ayant pour motif le travail, vers Sain-Étienne-des-Grès.

2.7.3 Nouvelle offre proposée

Le tableau suivant présente les caractéristiques proposées pour cette nouvelle desserte Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel.

La possibilité de faire passer cette desserte par le barrage de La Gabelle, afin de minimiser les distances et temps de parcours, devra être examinée (en termes de sécurité, propriété, etc.).

ROCHE
DELUC
N/Réf: 51778-301



collectif régional en Mauricie



Tableau 9 – Description de la desserte proposée Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du- Mont-Carmel (nouvelle desserte)

Caractéristique	Description		
Origine/destination	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel		
Direction(s) de la desserte	2 directions		
Localités desservies (arrêts)	Saint-Étienne-des-Grès – Shawinigan – Shawinigan-Sud – Notre-Dame-du-Mont-Carmel		
Routes empruntées	55, 351, 157 ou via barrage La Gabelle si possible		
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Motif travail		
Période de couverture du service	Du lundi au vendredi Matin : Notre-Dame-du-Mont-Carmel – Saint-Étienne-des- Grès Soir : Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel		
Mode de transport collectif	Taxi collectif offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus. Ou partenariat avec RTCS à examiner		
Distance parcourue (aller simple)	37,1 kilomètres (routes 55, 351 et 157)		
Temps de parcours (aller simple)	34 minutes		
Tarification	Taxi collectif: fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel par rapport au taxi privé		
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	179 déplacements par an		

Rapport final 21 mai 2009

- 24 -



2.8 Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan

2.8.1 Offre existante

L'offre existante sur cet axe est la suivante :

- la CTCM (Corporation de transports collectifs de Maskinongé) offre des possibilités de covoiturage sur tout le territoire de Maskinongé: si une offre se présente sur cet axe, elle peut répondre à une demande éventuelle;
- le service de transport adapté de la RTCS (Shawinigan) dessert, outre le territoire de Shawinigan, l'axe Charrette – Saint-Élie-de-Caxton – Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan. Toutefois, les éventuelles places disponibles ne sont pas utilisées pour le transport collectif.

2.8.2 Constat sur l'offre existante

L'offre existante sur cet axe est jugée insuffisante. Des besoins en matière de déplacements pour tous les types de motifs ont été relevés ici.

2.8.3 Nouvelle offre proposée

Le tableau suivant présente les caractéristiques proposées pour la nouvelle desserte Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan.

N/Réf: 51778-301

Tableau 10 – Description de la desserte proposée Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan (adaptations à la desserte actuelle)

Caractéristique	Description		
Origine/destination	Saint-Matthieu-du-Parc – Shawinigan		
Direction(s) de la desserte	2 directions		
Localités desservies (arrêts)	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan (secteur Saint-Gérard-des-Laurentides) – Shawinigan		
Routes empruntées	351		
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs		
Période de couverture du service	Du lundi au vendredi (moins d'un départ par jour par sens)		
Mode de transport collectif	Places disponibles sur le transport adapté et covoiturage Ou partenariat avec RTCS à examiner		
Distance parcourue (aller simple)	19,3 kilomètres		
Temps de parcours (aller simple)	27 minutes		
Tarification	Tarif de la CTCM pour une place disponible sur le transport adapté : 3\$ par voyage aller simple, carte mensuelle à 2,5\$ par voyage aller simple. Tarifs suggérés en vigueur pour le covoiturage.		
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	21 déplacements par an		

La possibilité d'un fonds financier rural, dans lequel les organismes de transport pourraient puiser pour offrir cette desserte selon la demande, devrait être envisagée.







2.9 Saint-Boniface – Shawinigan

2.9.1 Offre existante

L'offre existante sur cet axe en matière de transport collectif est la suivante :

- la CTCM offre des possibilités de covoiturage sur tout le territoire de Maskinongé et peut répondre à une demande éventuelle;
- le service de transport adapté de la RTCS (Shawinigan) dessert, outre le territoire de Shawinigan, cet axe. Toutefois, les éventuelles places disponibles ne sont pas utilisées pour le transport collectif;
- le transport scolaire offre des places disponibles pour le transport collectif sur l'axe Saint-Alexis-des-Monts – Charrette – Saint-Boniface – Shawinigan, or en nombre insuffisant et selon des horaires inadaptés à la demande;
- VIA Rail offre une liaison entre Charette et Shawinigan (lignes Montréal Jonquière et Montréal – Senneterre), toutefois sans arrêt à Saint-Boniface.

2.9.2 Constat sur l'offre existante

Le service de covoiturage actuellement offert par la CTCM est limité puisque dépendant de l'offre de conducteurs désirant effectuer du covoiturage sur cet axe.

Les offres de transport adapté et de transport scolaire n'offrent pas assez de places disponibles pour le transport collectif et selon des horaires inadaptés à la demande.

Le service de VIA Rail ne dessert pas directement Saint-Boniface, en plus d'être globalement considéré inadéquat de par son prix élevé et sa fréquence de passage trop basse. Les deux (2) lignes de VIA Rail, constituées du même train sur cette portion de ligne, effectuent trois (3) départs par semaine (lundi, mercredi et vendredi). Le prix d'un aller-retour Charrette – Shawinigan est de 45,15\$.

ROCHE
DELUC
N/Réf: 51778-301

2.9.3 Nouvelle offre proposée

Le tableau suivant présente les caractéristiques proposées pour la nouvelle desserte Saint-Boniface – Shawinigan.

Tableau 11 – Description de la desserte proposée Saint-Boniface – Shawinigan (nouvelle desserte)

Caractéristique	Description	
Origine/destination	Saint-Boniface – Shawinigan	
Direction(s) de la desserte	2 directions	
Localités desservies (arrêts)	Saint-Boniface – Shawinigan	
Routes empruntées	153, 157	
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs	
Période de couverture du service	Du lundi au vendredi (moins d'un départ par jour par sens)	
Mode de transport collectif	Taxi collectif offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus. Ou partenariat avec RTCS à examiner	
Distance parcourue (aller simple)	13,1 kilomètres	
Temps de parcours (aller simple)	16 minutes	
Tarification	Taxi collectif: fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel par rapport au taxi privé	
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	102 déplacements par an	

N/Réf : 51778-301



2.10 Louiseville – Trois-Rivières

2.10.1 Offre existante

L'axe Maskinongé – Louiseville – Yamachiche – Trois-Rivières (centre-ville) fait l'objet d'une desserte de transport collectif existante à ce jour, opérée par la société privée d'autobus Orléans Express. Il s'agit de l'axe Trois-Rivières – Montréal. Sur les neuf (9) et dix (10) voyages offerts quotidiennement, du lundi au vendredi, par direction entre Montréal et Trois-Rivières :

- quatre (4) voyages s'arrêtent à Louiseville et un (1) seul voyage dessert les autres arrêts de la MRC de Maskinongé, en direction de Trois-Rivières;
- cinq (5) voyages s'arrêtent à Louiseville et un (1) seul voyage dessert les autres arrêts de la MRC de Maskinongé, en direction de Montréal.

Les fins de semaine le nombre de voyages desservant la MRC de Maskinongé sont les mêmes, sauf en direction de Montréal dans laquelle un voyage desservant Louiseville uniquement est enlevé.

Cette offre de service est résumée par les tableaux suivants.

Tableau 12 – Service par autocar en direction de Trois-Rivières (heures de passage)

Localité desservie	Lundi au dimanche			
Louiseville	9h30	12h05	17h17	23h30
Yamachiche	9h41			
Pointe-du-Lac	9h48			
Baie-Jolie	9h53		\times	
Trois-Rivières	10h10	12h30	17h43	00h10

ROCHE

>ELUC

N/Réf: 51778-301



Tableau 13 – Service par autocar en direction de Louiseville (heures de passage)

Localité desservie	Lundi au samedi					Dimanche			
Trois-Rivières	6h15	10h15	13h00	16h00	20h55	10h15	13h00	16h00	20h55
Baie-Jolie		\times	13h13	\times	\times	\nearrow	13h13		\times
Pointe-du-Lac		\times	13h23				13h23		
Yamachiche		\times	13h32	\times	\times		13h32		
Louiseville	6h45	10h45	13h42	16h30	21h15	10h45	13h42	16h30	21h25

De plus, la CTCM offre 5 jours par semaine des allers-retours Louiseville – Trois-Rivières en taxi collectif à l'heure du dîner.

2.10.2 Constat d'inadéquation de l'offre existante

Les inadéquations de l'offre sur cet axe qui ont été relevés lors de l'enquête territoriale et par le Comité de suivi de l'étude sont :

- la nécessité d'avoir des arrêts supplémentaires à Trois-Rivières: le CHRTR ainsi que les institutions d'enseignement de la Cité du Savoir (UQTR, CEGEP, Collège Laflèche) à Trois-Rivières, en plus du terminus d'Orléans Express à Trois-Rivières (situé au 275, Saint-Georges);
- les horaires du service d'Orléans Express ne sont pas entièrement adéquats à des déplacements pour le motif travail vers Trois-Rivières (arrivées à Trois-Rivières à 9h30, 12h05, 17h17 et 23h30 et retours vers Louiseville à 13h42, 16h30 et 21h25).

Le transfert sur les lignes de la STTR est une option moins appréciée par les usagers actuels et potentiels, car il représente une correspondance supplémentaire.







2.10.3 Nouvelle offre proposée

La nouvelle offre proposée sur cet axe peut être réalisée de deux façons :

- soit une adaptation à l'offre d'Orléans Express existante, en termes d'horaires;
- soit une nouvelle offre de services est instaurée entre Louiseville et Trois-Rivières, incluant un arrêt sur demande à Yamachiche. Selon l'achalandage potentiel estimé, cette offre pourrait être réalisée par un service de taxi sur demande.

De plus, ces deux (2) types d'offre de services devraient se voir ajouter des possibilités d'arrêts supplémentaires À Trois-Rivières, que sont : la Cité du Savoir et le CHRTR, en plus du terminus d'Orléans Express au centre-ville. Le tableau suivant présente les caractéristiques de cette desserte Louiseville – Trois-Rivières.



Tableau 14 – Description de la desserte proposée Louiseville – Trois-Rivières (adaptations à la desserte actuelle)

Caractéristique	Description					
Origine/destination	Louiseville –Trois-Rivières					
Direction(s) de la desserte	2 directions					
Localités desservies (arrêts)	Louiseville – Yamachiche – Trois-Rivières (secteur Pointe- du-Lac) – Trois-Rivières (Terminus Orléans Express, CHRTR et Cité du Savoir) ²					
Routes empruntées	138					
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs					
Période de couverture du service	Lundi au dimanche, matin et soir					
Mode de transport collectif	Taxi collectif offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus. Ou partenariat avec Orléans Express à examiner					
Distance parcourue (aller simple)	39 kilomètres					
Temps de parcours (aller simple)	37 minutes					
Horaire	Taxi collectif: fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel par rapport au taxi privé					
Tarification	Tarif de la CTCM: 3\$ par voyage aller simple, carte mensuelle à 2,5\$ par voyage aller simple Ou à négocier avec Orléans Express dans le cas d'un partenariat avec celui-ci.					
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	246 déplacements par an					

Rapport final 21 mai 2009 >ELUC N/Réf : 51778-301

² Les localités *en italique* constitueraient des arrêts sur demande.





2.11 Exceptions : dessertes intra-territoriales identifiées comme reflétant un besoin

Pour information seulement sont cités ici des liens intra-territoriaux qui ont été cités comme reflétant un besoin par les intervenants régionaux en transport collectif enquêtés lors de l'enquête territoriale, ainsi que des liens qui apparaissent refléter un besoin selon le consultant. Il s'agit des liens suivants :

- dans La Tuque :
 - La Tuque La Bostonnais Lac-Édouard;
- dans Maskinongé:
 - Louiseville Sainte-Ursule Sainte-Angèle-de-Prémont Saint-Paulin -Saint-Alexis-des-Monts;
 - o Yamachiche Saint-Barnabé Saint-Boniface.

Il faut noter qu'une évaluation des besoins en transport de la communauté Atikamekw devrait également être faite dans le futur.

PELUC N/Réf: 51778-301







3.0 LES PARTENARIATS POTENTIELS

La présente section fait état tout d'abord d'exemples de partenariats existants pour la mise en place et/ou la gestion d'un service de transport interterritorial, sur base d'expériences existantes au Québec.

Ensuite, quatre (4) formes de partenariats potentiels pour la mise en place et la gestion du transport collectif interterritorial en Mauricie sont proposées, avec leurs avantages et inconvénients respectifs et leurs modes de financement possibles.

3.1 Étude de cas au Québec

Pour la mise en place de transport collectif intra-territorial en milieu rural au Québec, le modèle de « guichet unique » a été suivi dans de nombreuses villes et MRC, dont la plupart des villes/MRC de la Mauricie (La Tuque, Mékinac, Maskinongé). Ce modèle est constitué de la mise en place d'une ressource (personne et numéro de téléphone) que le client peut appeler pour demander un transport collectif. Cette personne (ce « guichet ») fait la répartition des déplacements et transmet ces requêtes parmi les services de transport existants (que ce soit des places disponibles dans le transport adapté, scolaire ou par service de taxi par exemple), tout en essayant de jumeler le plus possible les déplacements demandés et de répondre à cette demande. C'est le modèle utilisé à la CTAM et à la CTCM notamment.

La mise en place de services de transport collectif en région rurale fait suite à la mise en œuvre de la Politique nationale de la ruralité dont l'objectif est de promouvoir le développement local et régional en vue de favoriser la prospérité et la pérennité des communautés rurales. Le modèle de « guichet unique » s'inscrit dans les orientations 2 et 3 de cette politique, qui visent à :

assurer la qualité de vie des collectivités rurales;



- renforcer leur pouvoir d'attraction en favorisant l'accès aux services de santé sur tous les territoires locaux;
- soutenir l'engagement des citoyennes et des citoyens au développement de leur communauté et assurer la pérennité du monde rural.

Ce modèle de « guichet unique » répartit les déplacements demandés en transport collectif (et parfois parallèlement de transport adapté) sur les modes de transports existants, qui sont ceux des organismes partenaires au guichet unique. Ces organismes incluent, entre autres, les centres d'actions bénévoles, les centres de santé, les centres locaux d'emploi, etc. De tels modèles de gestion du transport collectif existent dans plusieurs autres villes et MRC du Québec : MRC de Papineau, Pontiac et de la Vallée-de-la-Gatineau (Outaouais, MRC d'Arthabaska (Centre-du-Québec, MRC de Matane (Bas-Saint-Laurent, comté de Roberval (Saguenay-Lac-Saint-Jean), Transport collectif de la MRC de Montmagny (Chaudière-Appalaches), etc.

Toutefois, en matière de transport collectif **interterritorial**, c'est-à-dire entre MRC et/ou villes au sein d'une région, les exemples au Québec sont peu nombreux. Une réflexion régionale en transport collectif est relativement rare au Québec, toutefois des exemples de liens de transport collectif interterritorial (inter-MRC) existent et sont le fruit d'ententes souvent informelles mais nécessaires. Des exemples sont présentés ci-dessous.

3.1.1 Région de l'Outaouais : MRC de Papineau, Pontiac et de la Vallée-de-la Gatineau

L'étude Évaluation des effets de la mise en application d'un système de transport collectif en milieu rural dans les MRC de Papineau, de la Vallée-de-la-Gatineau et du Pontiac (M. Bélanger, 2004) se concentre sur l'évaluation de la mise en place de « guichets uniques » pour l'offre et la gestion de transport collectif intra-territorial. Toutefois, une subvention issue de Santé Canada, région du Québec, a été accordée à la Corporation du transport adapté de la Petite-Nation (CTAPN) pour gérer trois (3) projets de transport collectif répartis sur trois (3) MRC différentes : la Vallée-de-la-Lièvre/Petite-Nation (secteur de la MRC de Papineau), le Pontiac (MRC du Pontiac) et le territoire des Forestiers (MRC de la Vallée-





de-la-Gatineau). Dans ce cadre, une partie de la subvention a été versée aux trois (3) MRC pour des études de besoins et le début de la mise en place des guichets uniques (achats d'équipements). L'autre partie de la subvention a été utilisée par la CTAPN pour réaliser des études sur l'évaluation des trois (3) projets et des effets du transport collectif sur les déterminants de la santé des usagers.

Cet exemple est cité ici seulement pour montrer une possibilité d'étude des besoins, voire de gestion de transport collectif intra- voire interterritorial, entre plusieurs MRC : en l'occurrence une seule corporation qui initie le projet et gère le financement. L'exemple de la source de financement est également instructif.

Le document *Transport collectif en milieu rural et développement durable*³, présenté au huitième Atelier fédéral sur le développement durable, expose également le cas de l'Outaouais où la mise en place concertée des « guichets uniques » pour offrir du transport collectif rural, dans l'ensemble des MRC de la région, sert d'exemple réussi pour contribuer à améliorer la santé des populations, leur bien-être social, économique ainsi que l'état de l'environnement. Un regroupement des transports collectifs de l'Outaouais s'est fait avec :

- une définition du mandat du regroupement;
- une concertation des cinq (5) corporations de transport collectif en Outaouais;
- une prise de position, des échanges d'informations et un support mutuel;
- la définition de la structure et de l'organisation du regroupement (délégués, corporations, professionnels, président(e) élu(e) annuellement, secrétariat en rotation, aucune trésorerie, fréquence et lieux des réunions, etc.).

³ Par Harry Gow, Association des transports collectifs ruraux du Québec et Monique Bélanger, Agence de santé publique du Canada, Région du Québec.



3.1.2 Région du Centre-du-Québec : MRC d'Arthabaska, de Bécancour, de Nicolet / Yamaska et de l'Érable

Le service de transport collectif de la MRC d'Arthabaska, *Municar*, effectue, outre son transport collectif intra-MRC, du transport interterritorial en collaboration avec un service de transport privé ainsi que ceux relevant des MRC voisines (Bécancour, Nicolet-Yamaska et de l'Érable), sous différentes formes⁴:

- il est entendu que les membres d'un service de transport collectif d'une des MRC ont accès (aux tarifs des corporations de transport collectif) aux services de transport collectif des MRC voisines, dans le but de maximiser la circulation régionale des personnes;
- des liens interterritoriaux se font, sans toutefois faire l'objet d'une entente formelle entre les corporations, mais bien l'objet d'ententes sur le mode opératoire. En l'occurrence ici le mode opératoire est le suivant : chaque corporation assure, avec ses véhicules, le déplacement jusqu'à la frontière de sa MRC, où un point de correspondance existe. Toutefois, l'usager paie une seule somme pour son déplacement interterritorial, ce qui implique une entente financière entre les corporations impliquées;
- un circuit régulier interterritorial existe et est opéré et géré par Municar, vers une MRC dans laquelle n'existe pas de service de transport collectif;
- une entente avec la compagnie d'autocar privée exerçant dans la région (Groupe Bourgeois) est faite afin d'offrir le transport intra- et interterritorial à des tarifs privilégiés pour les membres des services de transport collectif, à condition que ces déplacements se dirigent ou proviennent des villes-centres des MRC avec lesquelles est fait cet accord.

N/Réf : 51778-301

⁴ Informations recueillies par conversation téléphonique avec Madame Thérèse Domingue, service de transport collectif *Municar* (Victoriaville).



Il n'y a pas de plan de transport collectif interterritorial dans la région toutefois la réflexion a déjà eu lieu en partie et devrait se poursuivre, dans le but d'intégrer et d'harmoniser les services de transport collectif offerts dans la région.

3.1.3 Région de la Capital-Nationale : MRC de Charlevoix et de Charlevoix-Est

Depuis le 31 mars 2008 et actuellement prévu jusqu'en mars 2009, du lundi au vendredi, l'Expressbus de Charlevoix effectue la liaison entre La Malbaie et Baie-Saint-Paul (48 kilomètres) en 40 minutes. Il s'agit d'un transport collectif inter-MRC entre les MRC de Charlevoix et de Charlevoix-Est. Le tarif exigé pour un passage est de 5,25 \$. Des allers-retours sont offerts en matinée et en soirée. Les départs s'effectuent des centres hospitaliers avec des arrêts à Clermont, Sainte-Agnès, Saint-Hilarion et Saint-Urbain. Le trajet se fait à bord d'un autobus d'Intercar (45 passagers).

Le budget total du projet se chiffrait à 50 000 \$, pour la première phase de projet pilote de six (6) mois, qui a été reconduite. La MRC de Charlevoix et le CLD de la MRC de Charlevoix-Est ont consenti les 30 000 \$ obtenus de la Conférence régionale des élus (CRÉ), spécifiquement pour soutenir les projets de transport collectif en milieu rural. Le Centre de santé a ajouté 16 700 \$ pour compléter la mise. La gestion des opérations a été confiée à Transport adapté Charlevoix-Ouest (TACO), responsable de coordonner les réservations, la vente des billets et les frais reliés au projet.

Cette liaison interterritoriale illustre donc les formes de partenariat et de fonctionnement suivantes :

- opération par une compagnie privée d'autocars;
- gestion et répartition par une corporation de transport collectif d'une seule des MRC impliquées;
- financement par une MRC, un centre local de développement, la CRÉ de la région, agrémenté d'une contribution financière du centre de santé.

ROCHE DELUC N/Réf : 51778-301



3.1.4 Région des Laurentides : MRC des Laurentides et des Pays-d'en-Haut

Les MRC des Laurentides et des Pays-d'en-Haut ont une entente formelle pour la gestion d'une ligne de transport interterritoriale entre Saint-Jérôme et Labelle (route 117)⁵. Cette ligne interterritoriale est financée, en plus des revenus issus des usagers, par les deux (2) MRC, par une subvention du MTQ ainsi que par la commission scolaire en place. L'opération est sous-traitée à un transporteur privé alors que la gestion est sous-traitée à l'organisme de transport adapté de la MRC des Laurentides. Cette ligne existant depuis 2004 a connu une croissance d'achalandage qui atteint actuellement près de 60 000 déplacements par an. Cette ligne est donc le fruit d'une entente directe entre les MRC et non entre corporations de transport, inexistantes dans ces MRC.

3.1.5 Régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie – îles-de-la-Madeleines : MRC de Matane, Mitis et La Haute-Gaspésie

Le service de transport collectif de la MRC de Matane, Transport ajusté 2000, effectue, outre son transport collectif intra-MRC, du transport interterritorial en collaboration avec les services de transport des MRC voisines et privé (MRC de Mitis, région du Bas-Saint-Laurent et MRC de La Haute-Gaspésie, région de la Gaspésie-îles-de-la-Madeleine), sous différentes formes⁶:

• deux (2) liens interterritoriaux en transport collectif sont en service (Matane – Sainte-Anne-des-Monts et Matane – Mont-Joli), dans les deux sens. Chaque corporation assure, avec ses véhicules (véhicules de transport adapté ou scolaire, dans lesquelles les places disponibles sont utilisées pour le transport collectif), le déplacement jusqu'à la frontière de sa MRC, où un point de correspondance existe (dépanneur, église, etc.). Ces liens font l'objet d'ententes informelles sur le mode opératoire entre les corporations,

N/Réf : 51778-301

⁵ Informations recueillies par conversation téléphonique avec Michel Bélanger, MRC des Laurentides.

⁶ Informations recueillies par conversation téléphonique avec Madame Micheline Verreault, présidente de l'Association des Transport collectifs ruraux du Québec, présidente du service *Transport ajusté 2000*



notamment sur les capacités maximales possibles. Toutefois, l'usager paie deux (2) sommes pour son déplacement interterritorial, c'est-à-dire une (1) somme à chaque corporation, ce qui n'implique pas d'entente financière entre les corporations impliquées.

- ces liens et ententes existent mais peuvent varier dans le temps, étant donné le caractère variable de la demande en transport, dans le temps et dans la quantité;
- une entente formelle existe avec la compagnie d'autocar privée exerçant dans la région (Orléans Express) afin d'offrir le transport intra-territorial à des tarifs privilégiés pour les membres des services de transport collectif. Cette entente précise jusqu'au nombre de voyageurs concernés et les caractéristiques de leurs déplacements. Des discussions sont en cours afin d'étendre cette entente pour des déplacements interterritoriaux.

3.1.6 Étude en cours

Des études actuellement en cours démontrent la volonté de mettre en place du transport collectif interterritorial dans les régions :

- région du Bas-Saint-Laurent : la CRÉ du Bas-Saint-Laurent a entrepris une étude sur le transport collectif inter-MRC et elle :
 - « accepte d'entreprendre les démarches d'élaboration et de négociation d'une entente avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) dans le cadre du volet *Planification régionale du transport collectif* du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional;
 - mandate la présidence et la direction générale afin de conclure et de signer une entente avec le MTQ;
 - o approuve le processus d'élaboration de la Planification régionale du transport collectif proposé; et
 - réserve, dans le cadre du Fonds de développement régional activités « projets structurants à rayonnement régional », un montant de 100 000 \$



pour la période 2007-2008 pour l'entente sur la planification régionale du transport collectif à conclure avec le ministère des Transports du Québec (MTQ); »⁷

- la nécessité d'étudier et de mettre en œuvre le transport collectif interterritorial a été soulevée dans les régions de :
 - o Chaudière-Appalaches (MRC Robert Cliche notamment);
 - Lanaudière.

⁷ Source: http://www.bas-saint-laurent.org/texte.asp?id=6382



ROCHE > ELUC
N/Réf : 51778-301





3.2 Partenariats potentiels pour le transport collectif interterritorial en Mauricie

Nous proposons ci-dessous quatre (4) types de partenariats pour la mise en œuvre et la gestion du transport collectif interterritorial en Mauricie. Ces types de partenariats sont inspirés des cas existants au Québec ainsi qu'adaptés au contexte mauricien. Chaque type de partenariat proposé est accompagné de propositions de modalités d'opération et de sources de financement. Les avantages et inconvénients de chaque type de partenariat sont présentés.

Notons que plusieurs partenariats peuvent s'avérer nécessaires pour la mise en place des dessertes désirées en Mauricie. Un type de partenariat ou de mode d'opération n'exclut pas l'autre à l'échelle régionale. De même, un élément proposé dans un type de partenariat peut être combiné avec un autre type de partenariat. Le choix du ou des partenariats et des modalités d'opération associées pourra être fait une fois les dessertes à mettre en place sélectionnées.

3.2.1 Organisme de transport régional

3.2.1.1 Partenariat

Une des possibilités envisageables est la création d'un *organisme de transport collectif interterritorial régional indépendant* qui serait responsable de la mise en place et de la gestion du transport collectif interterritorial en Mauricie. Cet organisme pourrait prendre la forme d'une nouvelle corporation par exemple, guidé par un Comité de suivi constitué des représentants des corporations et autres organismes de transport collectif de la région : Covoiturage des Chenaux (ou corporation pour le transport collectif de la MRC des Chenaux si celle-ci est créée), CTCM, CTAM, Autono-bus, RTCS, STTR). De même, des représentants des commissions scolaires et des autres organismes de transport adapté pourraient en faire partie.



3.2.1.2 Modalités d'opération

Le modèle de guichet unique pourrait être mis en place au niveau régional, visant à répondre à la demande en transport collectif interterritorial (réception des appels, répartition).

Les usagers membres de chacune des corporations/organismes de transport collectif ou adapté de la Mauricie pourraient automatiquement être considérés comme membres du service de transport collectif interterritorial régional. Ils bénéficieraient donc de tarifs préférentiels sans devoir payer une nouvelle cotisation annuelle de membre.

Un site Internet qui donnerait l'information sur le transport collectif interterritorial en Mauricie, pourrait également centraliser l'ensemble des informations en transport collectif de la région, incluant le transport adapté, voire scolaire, à la fois en termes de transport intra-territorial et interterritorial.

En matière d'opération des services, trois (3) possibilités se présentent :

- l'opération se ferait par des transporteurs privés, auxquels le guichet unique régional communiquerait la demande en déplacements; il peut s'agir de transporteurs privés ayant des véhicules de taxis, des autobus ou des autobus adaptés, selon la clientèle qui serait prise en charge par la corporation régionale;
- l'opération se ferait par des véhicules à acquérir : taxis, des autobus ou des autobus adaptés, selon le type de clientèle qui serait pris en charge;
- l'opération serait garantie par les ressources actuellement disponibles grâce aux corporations et organismes de transport existants dans les six (6) territoires (véhicules des corporations, des centres de santé, du transport adapté, des personnes bénévoles offrant du covoiturage, véhicules du transport scolaire, taxis sous contrat); dans ce cas, une communication continue et efficace entre le guichet unique régional et les répartiteurs des corporations et organismes de transport des six (6) territoires devrait être garantie.





3.2.1.3 Sources de financement

La planification et la coordination des activités d'une telle corporation régionale pourraient être financées par la CRÉ accompagnée par la subvention du MTQ *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (2007-2011) – Volet 2.* La contribution du MTQ est équivalente à celle de la CRÉ pour un maximum de 100 000 \$.

Par contre, les frais d'exploitation ne peuvent être couverts par cette subvention, mais peuvent l'être soit par la CRÉ, soit (et/ou) par les MRC/villes de la Mauricie aidées ou non de la subvention du MTQ *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (2007-2011) — Volet 1*, et/ou de la subvention du Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) *Le Pacte rural, Politique nationale de la ruralité, 2007-2014.*

Toutefois, notons que les villes de Shawinigan et Trois-Rivières ne sont pas admissibles au *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (2007-2011) – Volet 1*, puisqu'elles ont un service de transport en commun qui offre des circuits réguliers (à horaire fixe). Par contre, elles sont admissibles aux *Programmes d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (2007-2011)* ainsi qu'au *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (2007-2011)*. Les municipalités (même celles de moins de 20 000 habitants) et MRC sont également admissibles à ces deux (2) derniers programmes d'aide du MTQ, seulement si elles offrent un service de transport en commun régulier à horaire fixe.

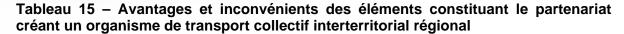
3.2.1.4 Avantages/inconvénients

Les avantages et inconvénients des éléments proposés dans ce premier type de partenariat sont :

ROCHE

ELUC

N/Réf: 51778-301



Élément de partenariat proposé	Avantages	Inconvénients	
Mise en place d'un organisme de transport collectif interterritorial régional indépendant, avec un comité de suivi régional	Centralisation de la demande et vision régionale en transport collectif interterritorial	La répartition de la demande peut être difficile à gérer à cause de sa variabilité dans le temps, en quantité et dans l'espace Frais de gestion (téléphone) élevés	
Mise en place d'un site Internet qui regrouperait l'ensemble des ressources disponibles en transport collectif, adapté, scolaire, intra- et interterritorial, de la région	Centralisation de l'information, très utile pour l'usager ainsi que la promotion du transport collectif	Site internet à mettre à jour régulièrement	
L'opération se ferait par des transporteurs privés	Facilité de répondre à la demande si toutes les ressources en transport nécessaires sont disponibles	Coûts d'exploitation élevés Besoins de plusieurs transporteurs sur la région selon le territoire et le type de clientèle	
L'opération se ferait par des véhicules à acquérir	Facilité de répondre à la demande si toutes les ressources en transport nécessaires sont disponibles	Coûts d'immobilisation et d'exploitation élevés	
L'opération serait garantie par les ressources actuellement disponibles des corporations/organismes en transport de la région	Coûts d'opération moyennement élevés	Communication continue et efficace nécessaire entre le guichet unique régional et les répartiteurs des corporations et organismes de transport des six (6) territoires; La réponse à l'ensemble de la demande n'est pas garantie	

3.2.2 Partenariat avec VIA Rail et/ou Orléans Express

3.2.2.1 Partenariat

Dans le cadre de modifications éventuelles désirées aux dessertes actuellement offertes par Orléans Express et VIA Rail dans la région, des partenariats peuvent se créer entre ces organismes et la CRÉ ou une ou plusieurs Villes ou MRC. La CRÉ peut également appuyer

ROCHE

ELUC

N/Réf: 51778-301



une ou plusieurs MRC dans cette démarche. Ce partenariat pourrait prendre la forme d'une entente formelle ayant pour objectif :

- de modifier le service actuellement offert par VIA Rail et/ou Orléans Express,
 afin de le rendre plus adéquat à la demande en transport collectif;
- et/ou d'offrir des tarifs avantageux pour l'utilisation de ces services intra- et interterritoriaux aux membres des corporations/organismes de transport collectif des six (6) territoires de la Mauricie.

3.2.2.2 Modalités d'opération

L'opération des services est bien entendu toujours réalisée, dans le cas d'un tel partenariat, par Orléans Express ou VIA Rail. Toutefois, le partenariat peut mener à une modification du service pour qu'il soit mieux adapté à la demande.

Si une entente est conclue sur la tarification préférentielle des usagers du transport collectif de la région, ces usagers devront détenir une preuve de leur statut de membre d'une corporation ou d'un organisme de transport collectif de la région, afin de pouvoir bénéficier des avantages tarifaires sur les services de VIA Rail et/ou d'Orléans Express. Une communication des listes de membres entre ces organismes et les corporations/organismes de transport collectif de la région pourrait s'avérer nécessaire.

Plus spécifiquement, les corporations/organismes de transport collectif de la région pourraient également définir de façon précise les besoins des usagers (arrêts et nombre d'usagers membres qui monteront ou descendront à cet arrêt) et les communiquer périodiquement à Orléans Express et/ou VIA Rail. Cette façon de procéder optimiserait l'opération du service et augmenterait la qualité de celui-ci aux usagers.

L'ensemble de ces modalités doivent être négociées et définies ensemble entre les corporations/organismes de transport collectif de la région et avec Orléans Express et/ou VIA Rail. Elles doivent faire l'objet d'ententes formelles.



3.2.2.3 Sources de financement

Les améliorations de service et même l'instauration d'un nouveau service interurbain par autocar à offrir par une société privée d'autocar peuvent être subventionnées par le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (2007-2011) – Volet 3* du MTQ. Cette subvention doit être demandée par un organisme municipal (MRC, Ville ou CRÉ), requiert une étude des besoins ainsi qu'une entente entre l'organisme municipal et la société de services interurbains en autocar. La subvention requiert une contribution de l'organisme municipal et égalera le double de cette contribution, jusqu'à un maximum de 100 000 \$ par an pour toute la durée de l'entente (minimum trois ans). Cette subvention sert à l'exploitation et est également conditionnelle à des validations par la Commission des Transports du Québec (CTQ).

En ce qui concerne un financement d'une entente éventuelle avec VIA Rail, aucun programme de subvention ne s'y prête.

3.2.2.4 Avantages/inconvénients

Les avantages et inconvénients des éléments proposés dans ce deuxième type de partenariat sont :

Tableau 16 – Avantages et inconvénients des éléments constituant le partenariat avec Orléans Express et/ou VIA Rail

Élément de partenariat proposé	Avantages	Inconvénients
Partenariat avec Orléans Express sur des modifications de service et des règles de tarification préférentielle	Permet d'assurer un service de qualité répondant davantage à la demande Incite à l'utilisation du transport collectif	•
Partenariat avec VIA Rail sur des modifications de service et des règles de tarification préférentielle	Permets d'assurer un service de qualité répondant davantage à la demande Incite à l'utilisation du transport collectif	Nécessite de l'investissement des organismes municipaux, sans subvention spécifique à ce partenariat





3.2.3 Entente entre une corporation et éventuellement des acteurs locaux concernés

3.2.3.1 Partenariat

Les organismes existants assurant un service de transport collectif dans la région peuvent offrir un service de transport collectif interterritorial sans nécessairement transiger avec un autre organisme (dans le cas par exemple où celui-ci n'existerait pas dans l'autre MRC ou ville par exemple). L'organisme peut alors opérer seul le lien interterritorial, en ayant éventuellement des partenariats toutefois avec un ou plusieurs acteurs locaux concernés qui ont exprimé des besoins (un employeur, un centre de santé, un centre de loisirs, etc.). C'est le même type de partenariat qui existe déjà actuellement dans la réalisation de liens intra-territoriaux, mais élargi à du transport interterritorial. Toutefois, un tel partenariat avec un générateur de déplacements peut aussi être traduit par une entente formelle financière (l'employeur participe à la navette spéciale mise en place pour ses employés par exemple, dans le cadre d'un programme de mobilité employeur).

3.2.3.2 Modalités d'opération

L'opération d'un tel service se ferait à l'aide des ressources existantes de l'organisme offrant le service interterritorial. Le lien est offert sans point de correspondance puisqu'il est opéré par un seul organisme. Les revenus issus des usagers vont entièrement à l'organisme offrant le service.

Pour l'opération du service, les possibilités sont de faire appel :

- soit à des transporteurs privés sous contrat;
- soit aux ressources actuelles disponibles de l'organisme de transport collectif organisant ce nouveau lien;
- soit par acquisition de véhicules;





 ou encore, par un véhicule de l'organisme éventuellement partenaire, dans le cas d'un partenariat avec un générateur de déplacements spécifique (employeur, centre de santé, centre de loisirs, ...).

3.2.3.3 Source de financement

Les sources de financement pour ce type de partenariat et d'offre de lien interterritorial en transport collectif sont les mêmes auxquelles les organismes de transport collectif ont fait appel à ce jour pour réaliser des liens intra-territoriaux. Il s'agit donc du financement issu des MRC/villes correspondantes ainsi que du *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (2007-2011) – Volet 1.* La contribution du MTQ est équivalente à celle de l'organisme admissible pour un maximum de 100 000 \$ par an. Cette subvention peut servir à l'exploitation du service. De même, la MRC ou ville concernée peut utiliser une partie de la subvention du MAMROT *Le Pacte rural, Politique nationale de la ruralité, 2007-2014*, pour financer l'exploitation du service.

La mise en place d'un tel lien interterritorial et partenariat peut aussi faire l'objet d'une entente financière entre les deux ou plusieurs MRC/Villes sur lequel le lien est offert, même si l'opération du service ne relève que d'un seul organisme de transport collectif.

Rappelons que les villes de Shawinigan et de Trois-Rivières ne sont pas admissibles à ces programmes d'aide, mais bien aux *Programmes d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (2007-2011)* ainsi qu'au *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (2007-2011)*. Il en est de même pour toute municipalité, dans le cas où elles offrent un service de transport en commun régulier à horaire fixe.

3.2.3.4 Avantages/inconvénients

Les avantages et inconvénients des éléments proposés dans ce quatrième type de partenariat sont présentés dans le tableau ci-dessous. Notons que les avantages et inconvénients des possibilités d'opération sont les mêmes que ceux présentés dans le tableau de la section 3.2.1.4 (trois dernières lignes).





Tableau 17 – Avantages et inconvénients des éléments constituant le partenariat entre une seule corporation/organisme de transport collectif et des acteurs locaux concernés

Élément de partenariat proposé	Avantage	Inconvénient	
Opération du lien interterritorial par un seul organisme de transport collectif	Bonne qualité de service pour usagers (sans correspondance et tarification unique) Facilité de gestion de la ligne, puisqu'elle est gérée par un seul organisme	Le véhicule et le personnel associé ne sont pas disponibles sur le territoire de l'organisme de transport collectif pour effectuer d'autres liens intra- territoriaux	
Partenariat entre l'organisme de transport collectif et un ou plusieurs générateur(s) de déplacements dans une autre ville / MRC	Un générateur de déplacements incite les personnes à utiliser le transport collectif	-	
L'opération se ferait par des transporteurs privés	Facilité de répondre à la demande si toutes les ressources en transport nécessaires sont disponibles	Coûts d'exploitation élevés Besoins de plusieurs transporteurs sur la région selon le territoire et le type de clientèle	
L'opération se ferait par des véhicules à acquérir	Facilité de répondre à la demande si toutes les ressources en transport nécessaires sont disponibles	Coûts d'immobilisation et d'exploitation élevés	
L'opération serait garantie par les ressources actuellement disponibles des corporations/organismes en transport de la région	Coûts d'opération moyennement élevés	Communication continue et efficace nécessaire entre le guichet unique régional et les répartiteurs des corporations et organismes de transport des six (6) territoires; La réponse à l'ensemble de la demande n'est pas garantie	

3.2.4 Ententes entre plusieurs corporations et éventuellement des acteurs locaux concernés

3.2.4.1 Partenariat

Les organismes existants en transport collectif dans la région peuvent offrir conjointement un service de transport collectif interterritorial par le biais d'une entente. Les organismes concernés peuvent alors opérer le lien interterritorial qui couvre leurs territoires, en concluant en plus, ou non, des partenariats avec un ou plusieurs acteurs locaux concernés qui en ont exprimé le souhait (un employeur, un centre de santé, un centre de loisirs, etc.).



Le partenariat peut donc se faire entre deux voire trois ou quatre organismes, selon le lien interterritorial dont il s'agit, mais aussi avec ou sans acteurs locaux. Ce type de partenariat implique une entente formelle définissant les modalités d'opération ainsi que, au besoin, l'arrangement financier.

3.2.4.2 Modalités d'opération

Dans le cas où deux (2) organismes de transport collectif de la région s'associent pour offrir un lien interterritorial en transport collectif reliant leurs deux (2) territoires, différentes possibilités d'opération se présentent :

- soit un seul organisme organise le lien interterritorial (opération et tarification),
 ce qui revient alors au troisième modèle de partenariat précédemment exposé
 et peut nécessiter une entente financière entre les deux (2)
 corporations/organismes et MRC/villes;
- soit les deux (2) organismes opèrent ensemble le lien interterritorial offert : chacun opère la portion du lien qui est située dans son territoire, jusqu'à un point de correspondance avec changement de véhicule imposé aux usagers.
 Dans ce cas, la tarification peut :
 - o soit prendre la forme d'un (1) seul paiement effectué par l'usager à la l'organisme du territoire où il réside;
 - soit prendre la forme de deux (2) paiements à effectuer à l'usager aux deux
 (2) organismes de transport des territoires concernés par le lien.

Cette deuxième option requiert des communications continues et efficaces entre les organismes de transport collectif ainsi qu'une entente financière formelle entre celles-ci et leurs MRC/villes respectives.

lci aussi, ce type de partenariat peut également faire intervenir un ou plusieurs acteurs locaux représentant des générateurs de déplacements importants (employeur, centre de santé, centre de loisirs, etc.). Dans ce cas il faut également définir en quoi cela change éventuellement les modalités d'opération et convenir des ententes adéquates.

L'opération en termes de véhicules du service peut faire appel :





- à des transporteurs privés sous contrat;
- aux ressources actuelles disponibles des corporations ou organismes de transport collectif organisant ce nouveau lien;
- à de nouveaux véhicules acquis expressément pour cet usage;
- ou encore, par un véhicule de l'organisme éventuellement partenaire, dans le cas d'un partenariat avec un générateur de déplacements spécifique (employeur, centre de santé, centre de loisirs, ...).

3.2.4.3 Sources de financement

Ici aussi, les sources de financement des MRC et villes concernées par le lien interterritorial pour l'exploitation de celui-ci sont, outre la contribution de la MRC/ville, le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (2007-2011) — Volet 1.* La contribution du MTQ est équivalente à celle de l'organisme admissible pour un maximum de 100 000 \$ par an, pour notamment l'exploitation du service. Ici aussi, la MRC ou la ville peut utiliser une partie de la subvention du MAMROT *Le Pacte rural, Politique nationale de la ruralité, 2007-2014*, pour financer l'exploitation de ce service. Rappelons ici aussi que Shawinigan et Trois-Rivières sont uniquement admissibles aux *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (2007-2011)* ainsi qu'au *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (2007-2011)*. Il en est de même pour toute municipalité, dans le cas où elle offre un service de transport en commun régulier à horaire fixe.

Chacun des organismes et MRC/villes concernés doivent donc de préférence établir une entente financière formelle en adéquation avec le mode de perception des revenus issus des usagers mis en place.

Les subventions gouvernementales sont reçues et comptabilisées par MRC/ville, ce qui implique donc une séparation de la comptabilité (coûts et revenus) liée au service interterritorial, par territoire.



Dans le cas où un générateur de déplacements est impliqué dans le partenariat, il peut également, ou non, constituer une source de financement pour l'opération ou la promotion ou le démarrage du service.

3.2.4.4 Avantages/inconvénients

Les avantages et inconvénients des éléments proposés dans ce quatrième type de partenariat sont présentés dans le tableau ci-dessous. Notons que les avantages et inconvénients des possibilités d'opération sont les mêmes que ceux présentés dans le tableau de la section 3.2.1.4 (trois dernières lignes).





Tableau 18 – Avantages et inconvénients des éléments constituant le partenariat entre plusieurs corporations/organismes de transport collectif et des acteurs locaux concernés

Élément de partenariat proposé	Avantage	Inconvénient	
Opération du lien interterritorial par un seul organisme de transport collectif	Bonne qualité de service pour usagers (sans correspondance et tarification unique) Facilité de gestion de la ligne, puisqu'elle est gérée par un seul organisme	Le véhicule et le personnel associé ne sont pas disponibles sur le territoire de l'organisme de transport collectif pour effectuer d'autres liens intra- territoriaux	
Opération du lien interterritorial par plusieurs organismes de transport collectif	Assure une disponibilité maximale des véhicules et du personnel effectuant du transport collectif, sur chacun des territoires	Impose un point de correspondance avec changement de véhicule, voire des temps d'attente aux usagers; Nécessite une coopération efficace entre les organismes de transport collectif	
Partenariat entre les organismes de transport collectif et un ou plusieurs générateur(s) de déplacements	Un générateur de déplacements incite les personnes à utiliser le transport collectif	-	
Tarification par perception d'un seul montant par usager à l'organisme du territoire où il réside	Facilité de paiement pour l'usager (paiement à un seul organisme)	Nécessite une entente sur la distribution des revenus des usagers, entre les organismes concernés	
Tarification par perception de deux (2) montants par usager, aux deux (2) organismes impliqués dans l'opération du service	Facilité de perception des revenus issus des usagers, pour les organismes impliqués	Lourdeur du processus de paiement pour les usagers	
L'opération se ferait par des transporteurs privés	Facilité de répondre à la demande si toutes les ressources en transport nécessaires sont disponibles	Coûts d'exploitation élevés Besoins de plusieurs transporteurs sur la région selon le territoire et le type de clientèle	
L'opération se ferait par des véhicules à acquérir	Facilité de répondre à la demande si toutes les ressources en transport nécessaires sont disponibles	es ressources Coûts d'immobilisation et	
L'opération serait garantie par les ressources actuellement disponibles des corporations/organismes en transport de la région	Coûts d'opération moyennement élevés	Communication continue et efficace nécessaire entre le guichet unique régional et les répartiteurs des corporations et organismes de transport des six (6) territoires; La réponse à l'ensemble de la demande n'est pas garantie	





N/Réf: 51778-301





4.0 IDENTIFICATION DES CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT ET D'ÉVALUATION

Cette section a pour objectif d'identifier les critères ou les conditions minimales requises pour l'établissement de liaisons d'un futur service de transport collectif interterritorial en Mauricie. À l'issue de ce travail de définition de critères, nous établirons les priorités afin de permettre l'ordonnancement des actions dans l'avenir, tenant compte, entre autres, des contraintes financières pouvant apparaître.

4.1 Approche méthodologique

Les dessertes décrites précédemment font l'objet d'une évaluation multicritères afin d'identifier celle ou celles qui présentent plus d'avantages tout en ayant un impact négatif le plus limité possible. Ces critères se doivent d'exprimer les enjeux communiqués par les intervenants régionaux en transport collectif et doivent donc faire l'objet d'une validation par ceux-ci. L'élaboration des critères de développement, qui serviront ici à évaluer les dessertes ainsi que, plus tard dans l'étude (Volet 4), les scénarios, se base sur une approche d'analyse multicritères.

L'approche d'une analyse multicritères est la suivante :

- chaque desserte est classifiée par rapport aux autres en fonction de sa performance pour chacun des critères;
- pour chaque critère, les scénarios se voient attribuer un pointage allant de -3 à
 3 en fonction de leur classement;
- ce pointage est pondéré en fonction de l'importance accordée au critère correspondant;
- la desserte obtenant le plus de points est considérée comme la plus performante.





L'analyse multicritère est un outil d'aide à la décision utilisé ici pour l'évaluation comparative de dessertes en transport collectif. Elle contribue à réaliser un choix stratégique de desserte dans le territoire mauricien.

Six (6) étapes orchestrent l'analyse multicritère :

- établissement de la liste des dessertes constituant les actions à évaluer:
- identification et sélection des critères d'évaluation (ou de développement);
- calcul des performances (scores) de chaque action (desserte), dans chaque critère;
- détermination des poids relatifs associés à chaque critère, permettant d'attribuer une importance relative entre eux;
- l'étape d'agrégation des performances est un point crucial de l'analyse qui permet d'obtenir le tableau de performances par desserte selon chaque critère, en tenant compte de la pondération.

Dans la mesure où les intervenants locaux (en l'occurrence ici les intervenants en transport collectif de la Mauricie) participent à la démarche multicritères utilisée, lors des phases de définition des dessertes (ce qui a été fait par l'enquête territoriale – Volet 2), de définition des critères d'évaluation ainsi que de pondération de ces critères, l'approche multicritères se veut être une approche participative et une démarche d'aide à la décision tenant compte des réalités et des enjeux locaux. Les résultats de l'analyse, c'est-à-dire la préconisation d'une, voire de plusieurs, desserte(s), refléteront et aideront à atteindre un consensus entre les intervenants.

Le schéma suivant décrit la démarche suivie ici d'analyse multicritères.





Figure 2 – Démarche d'une analyse multicritère



ROCHE
DELUC
N/Réf: 51778-301



4.2 Critères de développement

L'utilité des critères de développement réside dans les informations permettant d'évaluer l'utilité d'un service de transport. Ces indicateurs feront également ressortir les faiblesses éventuelles.

Avant de décrire les critères de développement proposés, nous définissons les catégories poursuivies par les indicateurs en tant qu'outil d'analyse et de suivi.

4.2.1 Catégories des critères

La sélection de critères de performance d'un service de transport collectif en milieu rural et des indicateurs pertinents découle d'une démarche rigoureuse de définition des besoins et des enjeux locaux concernant le transport collectif interterritorial. Ces besoins ont été identifiés dans le volet 2 de la présente étude via l'enquête territoriale.

Si la sélection des critères d'évaluation cherche à représenter de manière exhaustive les domaines (économique, social, environnemental, voire politique) concernés par le projet de desserte interterritorial, cette démarche est aussi dépendante de la disponibilité des données et se doit également de représenter les enjeux en lien avec le projet. Pour faciliter la démarche d'analyse multicritères, seuls les critères d'évaluation des impacts à court et moyen terme ont été retenus. Des critères servant à évaluer des impacts à plus long terme ont toutefois été identifiés et sont présentés en annexe 1. Ces critères pourront éventuellement servir au suivi des dessertes en transport collectif interterritorial mauricien.

Selon cette approche, cinq (5) catégories de critères ont été définies :

- dimensionnement du service de transport collectif;
- environnement physique et biophysique;
- environnement social;
- environnement économique;
- coûts et revenus.



4.2.2 Choix des critères de développement

Les critères de développement proposés sont présentés au tableau suivant.

Tableau 19 – Critères de développement utilisés dans l'évaluation des dessertes et des scénarios de desserte en transport interterritorial en Mauricie

Critères de développement	Objectif	Description		
Dimensionnement du se	ervice de transport collectif			
	Maximiser	Nombre de déplacements potentiels en transport collectif		
Achalandage	Maximiser	Quantité de voyageurs totale en transport collectif (pa an/mois/jour)		
Motif des déplacements desservis	À déterminer	Proportion des déplacements potentiels par motif. L'importance relative d'un motif par rapport à un autre sera définie : travail, études, loisirs, santé, formation		
Pôles générateurs	Maximiser	Nombre de pôles générateurs de déplacements présents sur la desserte		
Mode de transport	Maximiser	Flexibilité du mode de transport utilisé pour la desserte (flexibilité d'horaire et de trajet)		
Capacité	Maximiser	Capacité permise par le mode de transport choisi		
Population	Maximiser	Population totale dans l'aire desservie par la desserte		
Âge	À déterminer	Répartition par âge de la population desservie par la desserte. L'importance relative d'une classe d'âge par rapport à une autre sera définie		
Environnement physique	e et biophysique			
Émissions de GES	Minimiser	Quantité de GES équivalente à celle qui serait émise si les déplacements en transport collectif étaient faits en automobile		
Environnement social	Environnement social			
Qualité de vie (sociale et de santé)	Maximiser	Accès aux biens et services essentiels (dont les services de santé). Nombre de pôles de biens et services essentiels desservis par la desserte		
Environnement économi	Environnement économique			
Gain économique	Maximiser	Calcul du gain économique pour les jours de déplacement		
Coûts et revenus				
Coût net	Minimiser	Revenus (issus des usagers) - Dépenses = Coûts nets (à couvrir par Subventions et Contributions locales)		

Rapport final 21 mai 2009

-61 -



4.3 Priorisation des critères

La pondération entre les critères permet de comparer les critères entre eux afin de prendre en compte leur importance relative. Elle est donc importante dans la méthode d'analyse multicritères, puisqu'elle influe directement la qualité du choix effectué.

Une consultation auprès des membres du Comité régional de l'étude (mai 2009) a permis à chacun des membres d'attribuer son jeu de poids aux critères. Ensuite, une moyenne arithmétique de ces poids a été réalisée afin d'obtenir la pondération finale adoptée dans l'évaluation des dessertes dans ce volet. Le tableau suivant présente cette pondération finale des critères.

Tableau 20 – Pondération appliquée aux critères de développement

Critères de développement	Unité	Pondération
Dimensionnement du service		53 %
Ashalandaga	Déplacements	11 %
Achalandage	Nombre de voyageurs par an/mois/jour	7 %
Motif des déplacements desservis	%	12 %
Pôles générateurs	Nombre de pôles générateurs desservis	7 %
Mode de transport	Qualitatif	5 %
Capacité	Places	4 %
Population	Population	6 %
Âge	%	1 %
Environnemental physique et biophysique		5 %
Émissions GES	Tonnes métriques par an	5 %
Environnement social		21 %
Qualité de vie (sociale et de santé)	Nombre de pôles de biens et services desservis	21%
Environnement économique		10 %
Gain économique	Coût en \$	10 %
Coûts et revenus		11 %
Coût net	Coût en \$	11 %
TOTAL		100 %



5.0 ÉVALUATION DES DESSERTES POTENTIELLES INTERTERRITORIALES EN MAURICIE

Cette dernière section a pour objectif d'évaluer les dessertes potentielles décrites aux paragraphes précédents.

5.1 Hypothèses et paramètres de calcul

Cette section décrit les hypothèses et les paramètres de calcul pris en compte dans le calcul des performances (mesures) de chaque desserte selon les critères. Les variables utilisées pour effectuer les mesures des critères sont les suivantes :

- l'achalandage potentiel des services, calculé au Volet 2 de l'étude;
- la distance kilométrique parcourue par desserte;
- les jours et les heures de service pour une année donnée, par desserte proposée.

Pour le calcul, nous avons également pris en compte des paramètres monétaires standardisés. Ces paramètres sont issus de plusieurs sources⁸:

- valeur du temps et période de rémunération :
 - o le salaire minimum est de 8,50 \$/h9;
 - o la rémunération quotidienne moyenne pour une journée de travail de 7h est de 59,50 \$/jour;
 - o le salaire horaire moyen au Québec est de 18,08 \$/h;

⁹ Salaire minimum en vigueur en décembre 2008, date à laquelle ces hypothèses ont été prises lors du Volet 1 de l'étude.



Rapport final 2009 21 mai 2009

⁸ Références citées dans la partie Sources d'information et dans le Rapport Volet 1.



- la valeur horaire du temps dédié aux études ou loisirs a été retenue comme valeur de référence pour accorder une valeur au temps passé par les personnes à mobilité réduite. Cette valeur, selon le modèle d'analyse avantages-coûts du MTQ, est de 6,20 \$/heure pour 2007;
- o le nombre d'heures passées dans un atelier ou un centre de jour a été établi à 6 heures, par conséquent la valeur d'une journée de travail en atelier représente 51,00 \$/jour.
- valeurs de référence pour les gains publics :
 - o les prestations de base sans contrainte de l'aide sociale s'élèvent à 572,07 \$/mois ou 6 825 \$/année.
- émissions de GES :
 - l'élasticité de la demande par rapport à l'offre de transport collectif, est de 0,5 (ce qui signifie qu'une hausse de 1 % de l'offre de services en transport collectif engendre une hausse de 0,5 % de la demande);
 - le taux de consommation de carburant moyen des automobiles, est de 10,17 litres par 100 km;
 - le taux d'émissions de GES (équivalent CO2) est, selon l'inventaire fédéral de 2005, de 119 819 tonnes CO2-éq;
 - le taux de consommation de carburant moyen est évalué à 60 litres/100 km pour les autobus.

La méthode d'évaluation des impacts est basée sur la revue documentaire décrite précédemment. Nous décrivons ci-dessous les calculs d'évaluation par critère, utilisés pour calculer les performances de chaque desserte.

5.1.1 Achalandage

Le calcul de l'achalandage potentiel a été décrit lors du Volet 2. L'achalandage potentiel par desserte a été calculé à partir des matrices origine / destination de déplacements potentiels en transport collectif interterritorial de 2008 du Volet 2. Toutefois, deux principes de calculs ont permis d'obtenir des nombres de déplacements par desserte :

 lorsque plusieurs dessertes proposées desservent les mêmes entités administratives, l'achalandage potentiel a été réparti proportionnellement au nombre d'arrêts desservis dans ce territoire (cas de Shawinigan par exemple);





 lorsqu'une paire origine / destination est desservie par plusieurs dessertes, la répartition par desserte de l'achalandage potentiel de cette paire est faite proportionnellement à la population desservie par la desserte.

Le nombre de déplacements calculés pour exprimer ce critère est un nombre de déplacements total annuel, comprenant les allers et les retours.

Plus une desserte possède un achalandage potentiel élevé, plus cette desserte est intéressante pour la région. C'est pour cette raison que les deux critères d'achalandage sont à maximiser.

5.1.2 Motif(s) des déplacements desservis

Chaque desserte est définie avec le ou les motif(s) principaux des déplacements potentiels auxquels cette desserte (ligne) répond. Les motifs possibles ainsi que leur importance relative l'un par rapport à l'autre (par exemple, 1 est le plus important pour les intervenants et 3, le moins important), sont les suivants :

santé : 1;

• formation (études) : 1;

travail: 1;

services et approvisionnement : 2;

loisirs: 3.

Cette hiérarchisation des motifs est déterminée d'après l'enquête territoriale réalisée auprès des intervenants lors du Volet 2 ainsi que compte tenu des réflexions du Comité de suivi de l'étude.

La répartition des motifs par desserte a également été déterminée selon les informations reçues lors de l'enquête territoriale (Volet 2) et lors de rencontres d'analyse de membres du Comité de suivi de l'étude.





Plus une desserte répond à des déplacements avec des motifs qui ont une grande importance, plus cette desserte est intéressante pour la région. C'est pour cette raison que ce critère est à maximiser.

5.1.3 Pôles générateurs

Ce critère repose sur le nombre de pôles générateurs desservis par les axes de transports décrits sur le premier chapitre du présent volet. La liste des générateurs par type (centres de santé, centres de formation, attraits récréotouristiques) ainsi que l'attractivité en termes d'emploi, pour chaque municipalité, ont été établies dans le Volet 2 de l'étude. Une cotation a été attribuée à chaque municipalité selon le nombre de pôles générateurs de ces types qu'elle a, et selon le nombre de travailleurs se rendant à sa destination (selon le recensement 2006 de Statistique Canada).

Plus une desserte sert de municipalités avec de nombreux pôles générateurs, plus cette desserte est intéressante pour la région. C'est pour cette raison que ce critère est à maximiser.

5.1.4 Modes de transport

Le critère des modes de transport se veut qualitatif. Il permet d'optimiser la desserte par rapport aux modes de transport suivants : autocar, autobus, minibus, taxi et l'utilisation de places disponibles dans le transport adapté et/ou le transport scolaire. La définition d'un mode de transport en particulier permet d'avoir une certaine flexibilité quant à l'horaire et le trajet pour la desserte. Par exemple, si le choix d'une desserte est de l'effectuer par taxi, les horaires de passage pourraient être plus souples. À l'inverse, le choix d'un autobus oblige de réaliser des trajets réguliers et fixes.

Plus un mode, associé à une desserte, est flexible, plus il est apprécié par la clientèle. Ce critère est, dans ce sens, à maximiser.





5.1.5 Capacité

Ce critère est lié au précédent. En effet, à chaque mode de transport est liée une capacité des places assises à bord.

En nombre de places assises, les capacités par modes de transport sont les suivantes¹⁰:

Autocar: 53 places assises;

Autobus: 41 places assises;

Minibus: 18 places assises;

Taxi: 4 places assises.

Pour le mode utilisation de places disponibles dans le transport adapté et/ou le transport scolaire, la capacité minimale est considérée, soit 1.

Plus un mode, associé à une desserte, a une grande capacité, plus il est jugé efficace. Ce critère est donc à maximiser.

5.1.6 Population

La population desservie par desserte est calculée par la somme des populations des entités administratives desservies par la desserte. Le niveau des entités administratives est retenu puisqu'il est considéré que les services de transport intra-territoriaux existants assurent un rabattement de leurs services de transport collectif sur l'arrêt de la desserte interterritoriale touchant leur territoire.

Les données sur la population sont celles publiées l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) en 2007.

¹⁰ Le nombre de places assises résulte d'une analyse comparative entre les différents constructeurs existant au Québec.





Plus grand est le bassin de population desservi par la desserte, plus la desserte est préférée. Ce critère est donc à maximiser.

5.1.7 Âge

La répartition par âge de la population desservie est basée sur les données démographiques de l'ISQ de 2007. La répartition de la population selon des classes d'âge, par desserte, se fait en appliquant les répartitions par âge et par territoire, aux populations desservies par cette desserte.

De plus, le consultant a dû donner une importance relative entre les classes d'âge, l'une par rapport à l'autre, pour pouvoir effectuer l'évaluation. Cette classification s'est faite en tenant compte de l'enquête territoriale pendant laquelle les intervenants ont insisté sur l'importance des besoins en déplacements des personnes de 65 ans et plus. Les trois classes d'âge suivantes sont considérées importantes, mais une hiérarchisation a dû être faite entre elles :

de 15 à 24 ans : 3 (le « moins » prioritaire);

de 25 à 64 ans : 2 (« moyennement » prioritaire);

• 65 ans et plus : 1 (prioritaire).

Plus une desserte touche une grande part de personnes d'une classe d'âge qualifiée de prioritaire, plus la desserte est préférée. Ce critère est à maximiser.

5.1.8 Émission de GES

La méthodologie de calcul des émissions de gaz à effet de serre (GES) est basée sur le mode de calcul élaboré par la Direction du Développement durable de l'environnement et de la recherche du MTQ en juin 2006. Cette méthode calcule le potentiel de réduction des émissions de GES sur la base de la réduction due au gain d'achalandage et les émissions supplémentaires dues à l'augmentation de l'offre.





Plus une desserte émet des gaz à effet de serre, moins elle est préférée. Ce critère est donc à minimiser.

5.1.9 Qualité de vie (social et santé)

Tel que défini, le critère sur de la qualité de vie sociale et d'un point de vue de la santé est défini par l'accès aux biens et services essentiels de santé et de la formation. Ainsi, nous avons identifié le nombre de pôles de biens et services essentiels de santé et de formation desservis par chaque axe (d'après la définition de ces pôles générateurs au Volet 2).

Plus une desserte sert de municipalités avec des biens et services essentiels de santé et de formation, plus cette desserte est intéressante pour la région. C'est pour cette raison que ce critère est à maximiser.

5.1.10 Gain économique

Le calcul du gain économique a été développé lors du Volet 1. Pour rappel, trois (3) gains économiques sont identifiés : pour les travailleurs, pour les journées en atelier (en formation) et pour les journées dans les centres de santé. Pour ces deux derniers le calcul du gain économique est le même.

Gain économique pour les travailleurs

Jour de déplacement de travail X Valeur d'une journée de travail

Le jour de déplacement de travail est calculé de la manière suivante :

Achalandage du X % motif de travail X % impact arrêt du travail service 2 (aller-retour)





Gain économique pour les journées en atelier et en centre de santé

Jour de déplacement d'atelier X Valeur d'une journée de loisir

Le jour de déplacement d'atelier est mesuré ainsi :

Achalandage du X % motif atelier X % impact arrêt de l'activité service 2 (aller-retour)

Ce critère est à maximiser.

5.1.11 Coût net

Le coût net est un critère financier. Il permet de quantifier l'effort économique à effectuer pour chaque desserte. Le coût net est défini par la formule suivante :

Pour un service de transport interterritorial et par rapport au mode de transport utilisé, les revenus sont issus de la tarification des usagers et des possibilités des frais de publicité. Les revenus ont été calculés par rapport à l'achalandage potentiel. Les dépenses accumulent tous les coûts associés à la mise en place et la gestion d'un service de transport en milieu rural. Ce calcul des coûts nets constituera une première évaluation des investissements nécessaires ainsi que des montants éventuels de subvention à demander.

Ce critère est à minimiser.





5.2 Calcul des performances des dessertes

Dans cette section, nous procéderons à la revue des résultats de l'analyse en fonction des critères de développement et de la pondération, décrits sur les sections précédentes. L'ensemble des résultats est décrit en Annexe 2.

5.2.1 Dimensionnement du service

5.2.1.1 Achalandage annuel et journalier

Le Tableau 21 présente les résultats de l'achalandage par desserte (allers-retours annuels et journaliers). La desserte qui produit le plus grand nombre de fréquentations est la 1 entre La Tuque et Trois-Rivières. En effet, cette desserte touche aux trois (3) municipalités les plus importantes et les plus peuplées. À noter également la desserte 4 entre Saint-Tite et Shawinigan qui prévoit un achalandage annuel considérable : de 2 181 déplacements. C'est la desserte 8 Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan qui émet le plus faible achalandage, avec 42 mouvements par an.





Tableau 21 – Achalandage par desserte

	Desserte (numéro et nom)	Achalandage (allers-retours annuels)	Achalandage (allers-retours par jour)
1	La Tuque - Shawinigan - Trois-Rivières	9 048	26
2	Shawinigan - Saint-Étienne-des-Grès - Trois-Rivières	1 465	6
3	Shawinigan - Notre-Dame-du-Mont-Carmel - Trois-Rivières	1 377	6
4	Saint-Tite – Shawinigan	2 181	9
5	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas	607	2
6	Saint-Maurice – Trois-Rivières	256	1
7	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel	357	1
8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	42	Inférieur à 1
9	Saint-Boniface – Shawinigan	205	1
10	Louiseville – Trois-Rivières	492	1

D'après les niveaux de service proposés dans le chapitre 2, le nombre de jours de service pour la première et la dernière desserte équivaut à 354 jours (avec les dimanches compris). Pour le reste des services, le nombre de jours s'élève à 250 jours pour une année donnée. L'achalandage journalier est calculé d'après l'achalandage annuel et le nombre de jours de service.

5.2.1.2 Motifs des déplacements desservis

Les motifs des déplacements desservis par les dessertes ont été décrits dans la première partie du présent rapport. Chaque desserte répond à un ou plusieurs motifs de déplacement.

Le tableau suivant décrit, par desserte, le motif principal des déplacements desservis : travail, loisir, santé, formation/études ou services et approvisionnements.





Tableau 22 - Motifs des déplacements desservis par desserte

	Desserte (numéro et nom)	Travail	Loisirs	Santé	Formation Études	Services et approv.
1	La Tuque - Shawinigan - Trois-Rivières	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
2	Shawinigan - Saint-Étienne-des-Grès - Trois-Rivières	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
3	Shawinigan - Notre-Dame-du-Mont-Carmel - Trois-Rivières	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
4	Saint-Tite – Shawinigan	Oui	Non	Oui	Non	Non
5	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint- Stanislas	Non	Non	Oui	Non	Non
6	Saint-Maurice – Trois-Rivières	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
7	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du- Mont-Carmel	Oui	Non	Non	Non	Non
8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
9	Saint-Boniface – Shawinigan	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
10	Louiseville – Trois-Rivières	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

Ainsi les dessertes de 5 et 7 répondent à seulement un motif de déplacement (en priorité), le motif santé. La desserte 4, quant à elle, répond à deux motifs de déplacement : travail et santé. Pour les autres dessertes, tous les motifs sont représentés (travail, loisirs, santé, formation ou études et services et approvisionnements).

Rapport final 21 mai 2009



5.2.1.3 Pôles générateurs

Le nombre de pôles générateurs desservis pour chacune des dessertes est décrit dans le tableau suivant.

Tableau 23 – Nombre de pôles générateurs par desserte

	Desserte (numéro et nom)	Pôles générateurs (indice)
1	La Tuque - Shawinigan - Trois-Rivières	3
2	Shawinigan - Saint-Étienne-des-Grès - Trois-Rivières	2
3	Shawinigan - Notre-Dame-du-Mont-Carmel - Trois-Rivières	2
4	Saint-Tite – Shawinigan	1
5	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas	1
6	Saint-Maurice – Trois-Rivières	1
7	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel	1
8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	1
9	Saint-Boniface – Shawinigan	1
10	Louiseville – Trois-Rivières	2

Une fois que nous avons regroupé le nombre de pôles générateurs par desserte, un indice de 0 à 3 décrit par desserte le nombre de pôles générateurs : l'indice 3 équivaut à un nombre important de pôles.

La desserte entre 1 dessert le plus grand nombre de pôles générateurs.

5.2.1.4 Mode de transport

Seule la desserte entre La Tuque et Trois-Rivières est effectuée en autocar. Les autres dessertes, sauf une, sont réalisées en taxi collectif, mode de déplacement qui propose plus de flexibilité quant à l'horaire et au tracé. Enfin, une desserte (la 8) dont l'achalandage espéré est plus faible utilise les places disponibles à bord des véhicules de transport scolaire et adapté.



collectif régional en Mauricie



5.2.1.5 Capacité de transport

La capacité de la desserte de La Tuque et Trois-Rivières, de par le mode utilisé (autocar) est supérieure aux autres dessertes qui sont effectuées en taxi. L'autocar a une capacité de 53 sièges à bord.

5.2.1.6 Population

Le tableau suivant décrit la population desservie par desserte.

Tableau 24 - Population par desserte

	Desserte (numéro et nom)	Population (habitants)
1	La Tuque - Shawinigan - Trois-Rivières	233 952
2	Shawinigan - Saint-Étienne-des-Grès - Trois-Rivières	211 498
3	Shawinigan - Notre-Dame-du-Mont-Carmel - Trois-Rivières	193 477
4	Saint-Tite – Shawinigan	75 498
5	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas	42 781
6	Saint-Maurice – Trois-Rivières	143 221
7	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel	103 355
8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	85 816
9	Saint-Boniface – Shawinigan	85 816
10	Louiseville – Trois-Rivières	196 802

D'après les données, les dessertes 1 et 2 desservent une population potentielle supérieure à 200 000 personnes (233 952 hab. et 211 498 hab. respectivement). La desserte qui dessert le moins de population est la 5, qui dessert 42 781 habitants.

Rapport final 21 mai 2009



5.2.1.7 Âge

D'après les informations sur le recensement, quelle que soit la desserte, la part des personnes âgées de 25 à 64 ans est la plus importante.

Tableau 25 – Répartition de la population par tranche d'âge et par desserte

	Desserte (numéro et nom)	15-24 ans	25-64 ans	65 ans et +
1	La Tuque - Shawinigan - Trois-Rivières	14%	65%	22%
2	Shawinigan - Saint-Étienne-des-Grès - Trois-Rivières	14%	65%	22%
3	Shawinigan - Notre-Dame-du-Mont-Carmel - Trois-Rivières	14%	65%	22%
4	Saint-Tite – Shawinigan	13%	63%	25%
5	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas	13%	65%	22%
6	Saint-Maurice – Trois-Rivières	14%	65%	21%
7	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel	13%	65%	22%
8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	13%	64%	23%
9	Saint-Boniface – Shawinigan	13%	64%	23%
10	Louiseville – Trois-Rivières	14%	65%	21%

5.2.2 Environnement physique et biophysique

Le calcul des émissions de GES produites dépend du nombre de kilomètres commerciaux offerts pour une année donnée.

Le calcul du kilométrage est fondé sur les éléments suivants : l'offre de service multiplié par le kilométrage de la desserte. Par exemple, pour la desserte 1, l'offre de service annuelle telle que définie est de 1 062 allers-retours. Le kilométrage entre La Tuque et Trois-Rivières étant de 354 km, le kilométrage pour une année donnée s'élève à 177 354 km.



Rapport final 21 mai 2009

à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie



La quantité de GES émis par desserte est décrite au tableau suivant.

Tableau 26 - Nombre de GES par desserte

	Desserte (numéro et nom)	GES (en tonnes CO2- éq)
1	La Tuque - Shawinigan - Trois-Rivières	293
2	Shawinigan - Saint-Étienne-des-Grès - Trois-Rivières	62
3	Shawinigan - Notre-Dame-du-Mont-Carmel - Trois-Rivières	56
4	Saint-Tite – Shawinigan	22
5	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas	13
6	Saint-Maurice – Trois-Rivières	10
7	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel	15
8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	-
9	Saint-Boniface – Shawinigan	5
10	Louiseville - Trois-Rivières	23

Rapport final 21 mai 2009



5.2.3 Environnement social

Ce critère se rapportant à la qualité de vie sociale et la santé se définit par le nombre de pôles de biens et services essentiels desservis, c'est-à-dire de santé et de formation.

Tableau 27 – Nombre de pôles générateurs de type formation et santé par desserte

	Desserte (numéro et nom)					
1	La Tuque - Shawinigan - Trois-Rivières	3				
2	Shawinigan - Saint-Étienne-des-Grès - Trois-Rivières	2				
3	Shawinigan - Notre-Dame-du-Mont-Carmel - Trois-Rivières	2				
4	Saint-Tite - Shawinigan	1				
5	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas	0				
6	Saint-Maurice – Trois-Rivières	2				
7	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel	1				
8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	1				
9	Saint-Boniface – Shawinigan	1				
10	Louiseville – Trois-Rivières	2				

Les dessertes 1, 2, 3, 6 et 10 ont le plus grand nombre de pôles générateurs.



5.2.4 Environnement économique

Le gain économique est calculé pour trois types de clientèle : pour les travailleurs, pour les journées en atelier, et pour les journées en centres de santé.

Tableau 28 - Gains économiques par desserte

	Desserte (nom et numéro)	Gain économique (en \$)
1	La Tuque - Shawinigan - Trois-Rivières	98 799
2	Shawinigan - Saint-Étienne-des-Grès - Trois-Rivières	15 995
3	Shawinigan - Notre-Dame-du-Mont-Carmel - Trois-Rivières	15 041
4	Saint-Tite - Shawinigan	29 766
5	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas	8 285
6	Saint-Maurice – Trois-Rivières	2 621
7	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel	4 875
8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	340
9	Saint-Boniface – Shawinigan	1 675
10	Louiseville – Trois-Rivières	4 030

La desserte 1 produit le gain économique le plus important de toutes les dessertes, avec 98799 \$ par an pour la communauté. Par contre, la desserte 8 génère seulement 340 \$ par an.

Rapport final 21 mai 2009



5.2.5 Coûts et revenus

Pour le critère de coût net, les revenus et les dépenses ont été calculés pour chaque desserte. Les revenus ou les recettes commerciales ont été calculés d'après le kilométrage commercial offert multiplié par un indice (1,67 \$ pour la desserte réalisée par autocar, et 0,34 \$ pour celles effectuées en taxi). Les dépenses ont également été calculées d'après le nombre de kilomètres commerciaux multiplié par un indice (4,15 \$ pour la desserte en autocar et 1,60 \$ pour les autres réalisées en taxi).

Tableau 29 – Coût net par desserte

	Desserte (numéro et nom)	Coût net (en \$)
1	La Tuque - Shawinigan - Trois-Rivières	-676 172,20 \$
2	Shawinigan - Saint-Étienne-des-Grès - Trois-Rivières	-47 156,50 \$
3	Shawinigan - Notre-Dame-du-Mont-Carmel - Trois-Rivières	-42 516,60 \$
4	Saint-Tite - Shawinigan	-16 413,24 \$
5	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas	-9 627,00 \$
6	Saint-Maurice – Trois-Rivières	-7 638,47 \$
7	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel	-11 710,21 \$
8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	- \$
9	Saint-Boniface – Shawinigan	- 4 134,87 \$
10	Louiseville – Trois-Rivières	-17 430,86 \$

L'ensemble des dessertes affiche des dépenses supérieures aux recettes engendrées, donc des coûts nets négatifs.

Notons que la desserte 8 n'a pas de coûts nets associés car le mode de transport utilisé pour assurer cette desserte est l'utilisation de places disponibles dans le transport adapté et/ou le transport scolaire. Par conséquent, les coûts d'exploitation n'ont pas pu être calculés et sont supposés nuls.

Le coût net ne prend pas en compte les subventions et autres types de revenus (notamment, la publicité), et devra être couvert par ce type de revenus.





5.3 Hiérarchisation des dessertes

Le Tableau 30 présente les performances pour l'ensemble des critères et des dessertes. Afin d'établir une hiérarchisation des dessertes, les dessertes ont été rangées, à l'intérieur de chaque critère, les unes par rapport aux autres selon leur score obtenu. Ensuite, toujours à l'intérieur de chaque critère, elles ont été classées de 1 à 10 où 1 est le meilleur classement et 10 le moins bon.

Une fois le classement pour l'ensemble des critères réalisés, la pondération a été appliquée afin d'évaluer les dessertes selon le poids attribué à ces critères.



Rapport final 21 mai 2009







Tableau 30 – Résultats de la hiérarchisation des dessertes

						PERFOR	RMANCES				
CRITÈRES	INDICE DE MESURE	1 - La Tuque - Shawinigan - Trois-Rivières	2 - Shawinigan - Saint-Étienne- des-Grès Trois-Rivières	3 - Shawinigan - Notre-Dame- du-Mont- Carmel - Trois- Rivières	4 - Saint-Tite Shawinigan	5 - Saint- Séverin Saint- Adelphe Saint- Stanislas	6 - Saint- Maurice Trois- Rivières	7 - Saint- Étienne-des- Grès – Notre- Dame-du-Mont- Carmel	8 - Saint- Mathieu-du- Parc – Shawinigan	9 - Saint- Boniface – Shawinigan	10 - Louiseville – Trois- Rivières
Achalandage	Déplacements	1	3	4	2	5	8	7	10	9	6
Achalandage	Nombre de voyageurs par an/mois/jour	1	3	4	2	5	8	6	10	9	7
Motif des déplacements desservis	%	1	1	1	2	4	1	4	1	1	1
Pôles générateurs	Nombre de pôles générateurs desservis	1	4	4	10	10	10	10	10	10	4
Mode de transport	Qualitatif	4	2	2	2	2	2	2	4	2	2
Capacité	Places	1	9	9	9	9	9	9	10	9	9
Population	Population	1	2	4	9	10	5	6	8	8	3
Âge	%	8	6	7	1	5	10	4	3	3	9
Émissions GES	Tonnes métriques par an	10	9	8	6	4	3	5	1	2	7
	Nombre de pôles de biens et services desservis	1	5	5	9	10	5	9	9	9	5
Gain économique	Coût en \$	1	3	4	2	5	8	6	10	9	7
Coût net	Coût en \$	9	8	7	5	3	2	4	-	1	6

Le tableau se lit de la façon suivante : par exemple, pour le critère sur l'achalandage, la desserte qui prévoit un plus grand nombre de déplacements est la 1 entre La Tuque et Trois-Rivières, puisqu'avec le score 1 elle se classe en première position. Une fois le classement pour l'ensemble des critères réalisés, la pondération a été appliquée afin d'évaluer les dessertes selon le poids attribué à ces critères.

ROCHE
>ELUC
N/Réf: 51778-301

Rapport final 21 mai 2009



Tableau 31 – Résultats de l'évaluation des dessertes

				Performances pondérées								
CRITÈRES	INDICE DE MESURE	PONDÉ- RATION	1 - La Tuque Shawinigan Trois-Rivières	2 - Shawinigan Saint-Étienne- des-Grès Trois-Rivières	3 - Shawinigan Notre-Dame-du- Mont-Carmel Trois-Rivières	4 - Saint-Tite Shawinigan	5 - Saint- Séverin Saint-Adelphe Saint-Stanislas	6 - Saint- Maurice Trois-Rivières	7 - Saint-Étienne- des-Grès Notre-Dame-du- Mont-Carmel	8 - Saint- Mathieu-du- Parc Shawinigan	9 - Saint- Boniface Shawinigan	10 - Louiseville Trois-Rivières
Dimensionnement	du service			<u> </u>								
Achalandage	Déplacements	15%	1,10	0,88	0,77	0,99	0,66	0,33	0,44	0,11	0,22	0,55
Achalandage	Nombre de voyageurs par an/mois/jour	5%	0,70	0,56	0,49	0,63	0,42	0,21	0,35	0,07	0,14	0,28
Motif des déplacements desservis	%	5%	0,48	0,48	0,48	0,36	0,12	0,48	0,12	0,48	0,48	0,48
Pôles générateurs	Nombre de pôles générateurs desservis	5%	0,70	0,49	0,49	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,49
Mode de transport	Qualitatif	5%	0,05	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,05	0,15	0,15
Capacité	Places	5%	0,40	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,04	0,08	0,08
Population	Population	5%	0,60	0,54	0,42	0,12	0,06	0,36	0,30	0,18	0,18	0,48
Âge	%	5%	0,03	0,05	0,04	0,10	0,06	0,01	0,07	0,08	0,08	0,02
Émissions GES	Tonnes métriques par an	5%	0,05	0,10	0,15	0,25	0,35	0,40	0,30	0,50	0,45	0,20
	Nombre de pôles de biens et services desservis	15%	2,10	1,26	1,26	0,42	0,21	1,26	0,42	0,42	0,42	1,26
Gain économique	Coût en \$	15%	1,00	0,80	0,70	0,90	0,60	0,30	0,50	0,10	0,20	0,40
Coût net	Coût en \$	15%	0,11	0,22	0,33	0,55	0,77	0,88	0,66	0,00	0,99	0,44
NOT	E FINALE PONDÉRÉE	100%	7,32	5,61	5,36	4,62	3,55	4,53	3,46	2,10	3,46	4,83



Le Tableau 31 récapitule les résultats de l'analyse d'évaluation des dessertes selon les performances pondérées. La note attribuée à chaque desserte pour chaque critère est d'autant plus élevée que le classement de la desserte était fort pour ce critère.

La somme des notes individuelles pour chacun des critères figure en bas du tableau (« Note finale pondérée »). L'analyse fait ressortir que la desserte entre La Tuque, Shawinigan et Trois-Rivières est la plus performante (note de 7,32).

L'ordonnancement des dessertes allant de la « plus performante » à la « moins performante » est le suivant :

- 1 La Tuque Shawinigan Trois-Rivières
- 2 Shawinigan Saint-Étienne-des-Grès Trois-Rivières
- 3 Shawinigan Notre-Dame-du-Mont-Carmel Trois-Rivières
- 10 Louiseville Trois-Rivières
- 4 Saint-Tite Shawinigan
- 6 Saint-Maurice Trois-Rivières
- 5 Saint-Séverin Saint-Adelphe Saint-Stanislas
- 7 Saint-Étienne-des-Grès Notre-Dame-du-Mont-Carmel
- 9 Saint-Boniface Shawinigan
- 8 Saint-Mathieu-du-Parc Shawinigan.

Les dessertes les plus performantes sont celles sur l'axe nord-sud entre Shawinigan et Trois-Rivières. Ensuite, ce sont les dessertes qui relient les MRC de Maskinongé, Mékinac et des Chenaux à cet axe.



Les deux dessertes qui obtiennent la moins bonne note relativement aux critères et à la pondération sont les 9 – Saint-Boniface – Shawinigan et 8 – Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan, dessertes qui lient la partie nord de la MRC de Maskinongé à Shawinigan.





6.0 CONCLUSION ET PROCHAINES ÉTAPES

6.1 Conclusions

Faisant suite aux travaux des deux volets précédents, le volet 3 de l'étude d'Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie a permis de définir de manière préliminaire dix (10) dessertes en transport collectif interterritorial pour le territoire mauricien. Une grille d'analyse multicritères a ensuite été développée pour évaluer ces dessertes, afin d'en apprécier l'utilité pour la collectivité et fournir des orientations pour la suite de l'étude. Précisons que les comités de suivi et régional de l'étude ont été étroitement associés à la définition des dessertes, de même qu'à celle des critères d'évaluation et de la pondération utilisée. Cette démarche participative a permis d'assurer la prise en compte des enjeux régionaux en transport collectif interterritorial en Mauricie.

Il ressort de cette évaluation que ce sont les dessertes sur l'axe nord-sud Shawinigan – Trois-Rivières qui sont les plus performantes donc qui répondent le plus aux enjeux régionaux traduits par les critères et la pondération de l'évaluation effectuée. Ensuite, ce sont les dessertes qui relient les MRC de Maskinongé, Mékinac et des Chenaux à cet axe, qui sont les plus performants. Toutefois chacune des dix (10) dessertes évaluée présente une utilité d'un point de vue régional.

Ce troisième volet a également permis d'explorer la question des partenariats à conclure entre organismes compétents pour la mise en place des dessertes en transport collectif interterritorial. Quatre (4) types de partenariats possibles sont proposés :

- création d'un organisme de transport régional centralisant la gestion et l'opération de l'offre en transport collectif interterritorial;
- partenariat avec Via Rail et / ou Orléans Express pour modifications éventuelles de leurs offres de services;



Rapport final 21 mai 2009



- entente(s) entre une corporation et un/des acteur(s) local(aux) (générateur(s) de déplacements);
- entente(s) entre plusieurs corporations un/des acteur(s) local(aux) (générateur(s) de déplacements).

6.2 Prochaines étapes

Au terme du volet 3, nous disposons donc d'un *squelette* d'un futur réseau de transport collectif interterritorial mauricien. Les dix (10) dessertes proposées ayant été évaluées, leur utilité au regard de critères objectifs et reconnus par les intervenants est maintenant connue.

Le Volet 4 tirera partie du travail réalisé et décrit dans le présent rapport et proposera deux (2) scénarios régionaux de dessertes interterritoriales construits avec les dessertes décrites et évaluées dans le présent rapport ainsi qu'avec des formules de partenariat adaptées pour assurer leur mise en œuvre. Une fois décrits et évalués sommairement, ces deux (2) scénarios seront soumis à l'examen de la CRÉ de la Mauricie et des intervenants concernés. Le scénario qui sera alors retenu sera développé de manière plus détaillé et un plan de mise en œuvre sur cinq (5) ans sera préparé.





collectif régional en Mauricie



7.0 SOURCES D'INFORMATION

Bibliographie

- Labrecque, Monique. Évaluation des effets de la mise en application d'un système de transport collectif en milieu rural dans les MRC de Papineau, de la Vallée-de-la-Gatineau et du Pontiac. 2004. 102 pages.
- Conférence régional des élus de la Capitale-Nationale et Groupe conseil Genivar.
 Étude d'impacts socioéconomiques du transport des personnes en milieu rural dans la région de la Capitale-Nationale. 2007. 128 pages.
- Gow et Bélanger. <u>Transport collectif en milieu rural et développement durable</u>. 27 diapositives.
- 4. Anne-Marie Ferland, Service de l'économie et du plan directeur en transport, Direction de la planification Ministère des Transports du Québec. <u>Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport</u>, 2005.
- Jon E. Burkhardt, Beth Hamby et Adam T. McGavock, Transportation Research Board. <u>Users' Manual for Assessing Service-Delivery Systems for Rural Passenger</u> <u>Transportation</u>. 1995. 145 pages.
- Jon E. Burkhardt, James L. Hedrick et Adam T. McGavock, Transportation Research Board. <u>Assessment of the Economic Impacts of Rural Public Transportation</u>. 1998. 218 pages.
- 7. Ministère des Transports du Québec. <u>Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, Modalités d'application 2007-2011</u>, 2007. 18 pages.
- 8. Ministère des Transports du Québec. <u>Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun, Modalités d'application 2007-2011, 2007. 11 pages.</u>
- 9. Suzanne Tremblay et Guy Bourassa, Tag Communication Inc. <u>Rapport d'étude sur l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de : Baie de l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de : Baie de l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de : Baie de l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de : Baie de l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de : Baie de l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de : Baie de l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de : Baie de l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de : Baie de l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de : Baie de l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de : Baie de l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de : Baie de l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de : Baie de l'évaluation d'un service de transport de l'évaluation d'un service de transport de l'évaluation d'un service de l'évaluation d'un service</u>

ROCHE

>ELUC

N/Réf: 51778-301

Rapport final 21 mai 2009



Shawinigan, Charrette, Notre-Dame-de-Mont-Carmel, Saint-Boniface, Saint-Élie-de-Caxton et Saint-Mathieu. Interconnexions avec les transports collectifs élargis des MRC voisines, pour le compte du comité de transport collectif élargi. Rapport d'étape (analyse des scénarios). Avril 2005. 40 pages.

- 10. Suzanne Tremblay et Guy Bourassa, Tag Communication Inc. <u>Rapport d'étude sur l'évaluation d'un service de transport collectif élargi dans les secteurs de : Baie de Shawinigan, Charrette, Notre-Dame-de-Mont-Carmel, Saint-Boniface, Saint-Élie-de-Caxton et Saint-Mathieu. Interconnexions avec les transports collectifs élargis des MRC voisines, pour le compte du comité de transport collectif élargi. Rapport final (plan de mise en œuvre). Juin 2005. 36 pages.</u>
- 11. Direction du Développement durable, de l'environnement et de la recherche, Ministère des Transports du Québec. <u>Méthode de calcul des émissions de GES</u>. Juin 2006.

Sites Internet

- Banque mondiale et PPIAF, consulté le 27 janvier 2009. Benchmark et indicateurs.
 Disponible sur : http://www.ppiaf.org/documents/toolkits/UrbanBusToolkit/assets/1/1c/1c.html
- 2. Transport inter-municipal Laurentides: http://www.solidarite-rurale.qc.ca/prouesses/prouesses.aspx?fiche=2668
- Municar, service de transport collectif de la MRC d'Athabaska : http://www.municar.com/
- Répertoire des municipalités du Québec : http://www.mamrot.gouv.qc.ca/repertoire_mun/repertoire/repertoi.asp
- 5. Association des transports collectifs ruraux du Québec : http://www.atcrq.ca/
- 6. Association des Transports Collectifs Ruraux du Québec. ATCRQ, consulté le 31 septembre 2008. Les liens. Disponible sur : http://www.atcrq.ca/liens.html





- Association des propriétaires d'autobus du Québec. APAQ, consulté le 31 septembre 2008. Études. Disponible sur : http://www.apaq.qc.ca/
- 8. Radio Canada, consulté le 6 octobre 2008. Salaire minimum : des hausses dans quatre provinces. Disponible sur : http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Economie-Affaires/2008/04/30/005-salaire-minimum-provinces.shtml?ref=rss
- Statistique Canada, consulté le 6 octobre 2008. Rémunération horaire moyenne des salariés rémunérés à l'heure, par province et territoire. Disponible sur : http://www40.statcan.ca/l02/cst01/labr80_f.htm
- 10. Statistique Canada, Recensement de 2006, consulté le 24 mars 2009. Nombre d'enfants à la maison (8) et structure de la famille de recensement (7) pour les familles de recensement dans les ménages privés, pour le Canada, les provinces, les territoires, les divisions de recensement et les subdivisions de recensement, Recensement de 2006 Données-échantillon (20 %), 2007 :
 http://www12.statcan.ca/francais/census06/data/topics/RetrieveProductTable.cfm?TPL=RETR& ALEVEL=3&APATH=3&CATNO=&DETAIL=0&DIM=&DS=99&FL=0&FREE=0&GAL=0&GC=99&GK=NA&GRP=1&IPS=&METH=0&ORDER=1&PID=89019&PTYPE=88971,97154&RL=0&S=1&ShowAll=No&StartRow=1&SUB=0&Temporal=2006&Theme=68&VID=0&VNAMEE=&VNAMEF
- 11. Portail gouvernemental, Région de la Mauricie : http://www.mauricie.gouv.gc.ca/
- 12. MRC des Chenaux : www.mrcdeschenaux.ca
- 13. MRC de Maskinongé : http://www.mrc-maskinonge.qc.ca
- 14. MRC de Mékinac : http://www.regionmekinac.com
- 15. Ville de Shawinigan: http://www.ville.shawinigan.qc.ca/
- 16. Ville de Trois-Rivières : http://www.v3r.net/portail/index.aspx
- 17. Répertoire des municipalités du Québec : http://www.mamr.gouv.qc.ca/repertoire_mun/repertoire/repertoi.asp





- 18. Ministère des Affaires Municipales, Régions et Occupation du Territoire du Québec, (pour cartothèque, entités administratives et superficies), consulté le 24 mars 2009. Région 04 Mauricie : les MRC et municipalités locales exerçant certaines compétences de MRC : http://www.mamrot.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_04.pdf
- 19. Portrait de l'agglomération de La Tuque http://www.tourismehsm.qc.ca/mrc.html
- 20. Covoiturage des Chenaux : http://www.covoituragedeschenaux.qc.ca/
- 21. Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé (CTCM) : http://www.cdc-maski.qc.ca/transport.htm
- 22. Corporation de transport adapté de la MRC de Mékinac (CTAM) : http://pages.globetrotter.net/ctam/
- 23. Régie municipale de transport en commun de Shawinigan : http://www.ville.shawinigan.qc.ca/Services.aspx?section=regie_transport&id=311.
- 24. Société de transport de Trois-Rivières : http://www.sttr.qc.ca/
- 25. Viarail: http://www.viarail.ca
- 26. Orléans Express : http://www.orleansexpress.com/
- 27. Commission scolaire de l'énergie : http://www.csenergie.qc.ca/
- 28. Commission scolaire Chemin du Roy: http://www.csduroy.qc.ca/
- 29. Association des propriétaires d'autobus du Québec : www.apaq.qc.ca

Conférences téléphoniques

- 30. Madame Micheline Verreault, présidente de l'Association des Transports collectifs ruraux du Québec et *Transport ajusté 2000* (Matane). Conversation le 03/02/2009.
- 31. Madame Thérèse Domingue, service de transport collectif *Municar* (Victoriaville). Conversation le 04/02/2009.
- 32. Monsieur Michel Bélanger, MRC des Laurentides. Conversation le 04/02/2009.





8.0 ANNEXES

Annexe 1 - Critères de développement à long terme (pour suivi)

Critères de développement	Description
Dimensionnement du service de tra	nsport collectif
	Nombre de déplacements potentiels en transport collectif.
Achalandage	Quantité de voyageurs total en transport collectif (par an/mois/jour).
Motif des déplacements desservis la ligne	Proportion des déplacements potentiels desservis par motif. L'importance relative d'un motif par rapport à un autre sera définie : travail, études, loisirs, santé, formation.
Pôles générateurs	Nombre de pôles générateurs de déplacements présents sur la desserte.
Mode de transport	Flexibilité du mode de transport utilisé pour la desserte (flexibilité d'horaire et de trajet).
Capacité	Capacité permise par le mode de transport choisi
Population	Population totale dans l'aire desservie par la desserte
Âge	Répartition par âge de la population desservie par la desserte. L'importance relative d'une classe d'âge par rapport à une autre sera définie.
Déplacements per capita	Déplacements per capita
Distance	Distance moyenne du déplacement
Environnement social	
Qualité de vie (sociale et de santé)	Accès aux biens et services essentiels (dont les services de santé). Nombre de pôles de biens et services essentiels desservis par la desserte.
Sécurité	Nombre d'accidents réduits
Stationnement	Réduction places de stationnement
Défavorisation matérielle	Déterminée selon le pourcentage de personnes occupant un emploi, le pourcentage de personnes sans diplôme ou certificat de niveau secondaire et le revenu moyen des personnes
Défavorisation sociale	Pourcentage de personnes seules de 15 ans et plus, le pourcentage de personnes séparées, divorcées ou veuves de 15 ans et plus et le pourcentage de familles monoparentales par aire de diffusion

Rapport final 21 mai 2009



Critères de développement	Description
Environnement socio-économique	
Gain économique	Répartition des gains par santé, participation aux ateliers et centres de santé : jour de déplacement de travail x valeur jour de travail
Activité	Taux de chômage / d'activité
Revenu ménages	Revenu moyen des ménages
ICB et services	Indice de consommation des biens et services
Migration	Migration des habitants (exode ou au contraire immigration)
Environnement physique et biophy	sique
Consommation de carburant	Consommation de carburant
Émissions de GES	Quantité de GES équivalente à celle qui serait émise si les déplacements en TC étaient faits en automobile.
Part TC	Dépendance à l'automobile
Coûts et revenus	
Coût net	Revenus (issus des usagers) - Dépenses = coûts nets (à couvrir par subventions et contributions locales).

PELUC N/Réf: 51778-301



Annexe 2 – Scores des 10 dessertes en transport collectif interterritorial évaluées selon les critères de développement

	que · Inigan · -Rivières	inigan - Étienne- rès - -Rivières	inigan • •Dame-du• Carmel • •Rivières	.Tte ·	Séverin – Adelphe nt- slas	Maurice Is- res	Étlenne- srès – -Dame-du- Carmel	Mathieu- ırc – inigan	Boniface wingan	eville – Rivières
	La Tu Shawi Trois-	Shaw Saint: des-G Trols	Shaw Notre Mont- Trois	Saint	Saint Saint Saint Stanis	Saint- - Troi Riviè	Saint- des-G Notre Mont-	Saint- du-Pa Shaw	Saint- - Sha	Louis Trois-
0 Généralités										
Km commerciaux	177 354 km	37 350 km	33 675 km	13 000 km	7 625 km	6 050 km	9 275 km	0 km	3 275 km	13 806 km
Offre de service (annuel)	1 062	750	750	500	250	250	250	0	250	354
Km OD	167 km 354	49,8 km 250	44,9 km 250	26 km 250	30,5 km 250	24,2 km 250	37,1 km 250	19,3 km 250	13,1 km 250	39 km 354
Jours service	354	250	250	250	250	250	250	250	250	354
1 Achalandage	9 048	1 465	1 377	2 181	607	256	357	42	205	492
Déplacements	9 048	1 465	1 377	2 181	607	256	357	42	205	492
Déplacements par an	9 048	1 465	1 377	2 181	607	256	357	42	205	492
Déplacements par mois	754	122	115	182	51	21	30	3	17	41
Déplacements par jour	26	6	6	9	2	1	1	0	1	1
2 Motifs des déplacements desservis	12	12	12	6	3	12	3	12	12	12
Travail	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1
Loisirs	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1
Santé	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1
Formation/Études	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1
Services et approv.	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1
a pile - /- /										
3 Pôles générateurs	3	2 2	2 2	1	1	1	1	1	1	2
Nombre de pôles générateurs desservis	3	2	2	1	1	1	1	1	1	2
4 Modes de transport	1	3	3	3	3	3	3	1	3	3
Autocar	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autobus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Minibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Places disponibles Tscol / TA	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Taxi	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1
			-	_	_	_	_	_		_
5 Capacité	1	2	2	2	2	2	2	3 0	0	0
Autocar Autobus	53 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Minibus	Ö	0	o o	ŏ	0	ŏ	0	0	0	0
Places disponibles Tscol / TA	Ö	Ö	0	ŏ	Ö	o o	Ö	1	Ö	Ö
Taxi	Ö	3	3	3	3	3	3	ò	3	3
6 Population	233 952	211 498	193 477	75 498	42 781	143 221	103 355	85 816	85 816	196 802
_ :										
7 Åge	32,02	31,99	32,01	31,34	31,89	32,24	31,79	31,67	31,67	32,19
15-24 ans	14% 65%	14% 65%	14% 65%	13% 63%	13% 65%	14% 65%	13% 65%	13% 64%	13% 64%	14% 65%
25-64 ans 65 ans et +	22%	22%	22%	25%	22%	21%	22%	23%	23%	21%
	22.73	22.73	22.70	20 %	22.70	21.70	22.70	2070	2070	2175
8 Émissions GES	293 tonnes CO2-éq	62 tonnes CO2-éq	56 tonnes CO2-éq	22 tonnes CO2-éq	13 tonnes CO2-éq	10 tonnes CO2-éq	15 tonnes CO2-éq 0	tonnes CO2-éq	5 tonnes CO2-éq	23 tonnes CO2-éc
Augmentation offre de services	100%									
Taux de consommation de carburant	60 l/100km									
Taux d'émissions de GES	2758 grammes/litre									
9 Qualité de vie (social et de santé)	3	2	2	4	0	2	4	4	4	2
Nombre de pôles de biens et services essentiels desservis	3	2 2	2	1	0	2	1	1	1	2
Tromble de poles de biens et services essentiels desservis	J.	-	_			-				_
10 Gain économique	98 798,93 \$	15 994,56 \$	15 040,54 \$	29 766,38 \$	8 285,06 \$	2 621,04 \$	4 875,33 \$	340,50 \$	1 675,02 \$	4 029,94 \$
10.1 Gain économique pour les travailleurs	20.074.00	5.007.00	E 640.00	14.002.04	0.00	072.00	4.075.00	110.50	550.24	1 242 24
Gain économique pour les travailleurs	30 874,66	5 997,96	5 640,20	14 883,04	0,08	873,68	4 875,23	113,50	558,34	1 343,31
Jour de déplacement "travail"	518,90	100,81	94,79	250,14	0,00	14,68	81,94	1,91	9,38	22,58
10.2 Gain économique pour les journées en atelier										
Gain économique pour les journées en atelier	30 874,66	5 997,96	5 640,20	0,30	0,08	873,68	0,05	113,50	558,34	1 343,31
Jour de déplacement atelier	605,39	117,61	110,59	0,01	0,00	17,13	0,00	2,23	10,95	26,34
10.3 Gain économique pour les journées en centres de santé	07.046.55	0.000 7 :	0.700	44.000.00	0.007.55	070.55		440.77	550.51	40/
Gain économique pour les journées en centres de santé	37 049,60	3 998,64	3 760,14	14 883,04	8 284,89	873,68	0,05	113,50	558,34	1 343,31
Jour de déplacement centre de santé	726,46	78,40	73,73	291,82	162,45	17,13	0,00	2,23	10,95	26,34
11 Coût net	(676 172.20 \$)	(47 156,50 \$)	(42 516.60 \$)	(16 413.24 \$)	(9 627,00 \$)	(7 638.47 \$)	(11 710.21 \$)	0,00 \$	(4 134.87 \$).	(17 430.86 \$)
Revenus (recettes commerciales)	59 846,90 \$	12 603,50 \$	11 363,40 \$	4 386,76 \$	2 573,00 \$	2 041,53 \$	3 129,79 \$	0,00\$	1 105,13 \$	4 658,74 \$
Dépenses	736 019,10 \$	59 760,00 \$	53 880,00 \$	20 800,00 \$	12 200,00 \$	9 680,00 \$	14 840,00 \$	0,00\$	5 240,00 \$	22 089,60 \$



Rapport final 21 mai 2009



On gère de près

Rapport d'étape (version finale)

Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie

Volet 4 – Plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie

N/Réf: 51778-301

Présenté à

Conférence régionale des élus de la Mauricie







ÉQUIPE DE RÉALISATION

Yves Gaillardetz, B. Sc. Urb.

Chargé de projet

Marc Lusignan, B. Sc. Urb.

Analyste principal

Nathalie Schaillée, M. Bio-ing.

Analyste en transport

Joëlle Rompré, Urb.

Analyste en transport

Daniel Dupuis, B. Sc. Math

Analyste senior en transport

Ana Abecia, M. Sc. Écon.

Analyste en transport

Philippe Mytofir

Graphiste

Mireille Brouillard

Assistante administrative

Approuvé	par :	

Marc Lusignan, B. Sc. Urb.

VERSION N ^o	DATE	COMMENTAIRES
1	5 juin 2009	Document de travail
2	22 juin 2009	Rapport préliminaire
3	10 août 2009	Rapport final
4	16 septembre 2009	Rapport final

Ce document est une réalisation des Consultants Roche-Deluc, filiale de Roche Ltée, Groupe-Conseil







SOMMAIRE

Le présent rapport fait état des résultats du quatrième et dernier volet de l'étude d'Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie. Cette étude, initiée par le Comité régional en transport collectif de la Mauricie, reliée au Consortium de développement social de la Mauricie, vise à évaluer les besoins et proposer des solutions sous forme de nouveaux services en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie, c'est-à-dire entre les six (6) territoires de la région, soit les MRC des Chenaux, de Mékinac et de Maskinongé, les villes de Shawinigan et Trois-Rivières et l'agglomération de La Tuque.

Les travaux décrits au rapport précédent (volet 3) ont permis de décrire et d'évaluer, au regard d'une série de critères, l'utilité des dix (10) dessertes interterritoriales identifiées par les intervenants régionaux. Au terme des travaux du volet 4 dont le présent rapport fait état, nous disposons des éléments suivants :

Un scénario de transport interterritorial entériné par le Comité régional en transport collectif de la Mauricie et par le Conseil d'administration de la Conférence régionale des élus (CRÉ) de la Mauricie

Au cours d'un atelier de travail réunissant les membres du Comité de suivi de l'étude, une première évaluation budgétaire des coûts de mise en place des dix (10) dessertes considérées a été présentée, assortie d'une proposition de deux (2) scénarios, l'un privilégiant la mise en place de toutes les dessertes, l'autre de celles jugées les plus *utiles* au terme du volet 3. Après discussions, le Comité régional en transport collectif de la Mauricie a opté pour le scénario 1 constitué des dix (10) dessertes interterritoriales en transport collectif, définies au volet 3, auxquels s'ajoute la desserte Batiscan – Trois-Rivières définie par l'étude sur le transport collectif de la MRC des Chenaux qui a été réalisée parallèlement à la présente étude. Pour des raisons de réalisation différée de ces deux études, la desserte Batiscan – Trois-Rivières n'a pas été évaluée dans la présente étude. Il sera toutefois important de l'intégrer dans le plan de desserte interterritoriale en





transport. Ce scénario de desserte en transport collectif interterritorial en Mauricie a également été entériné ensuite par le Conseil d'administration de la CRÉ de la Mauricie.

Une évaluation budgétaire des coûts et des revenus d'exploitation de dessertes retenues et des contributions requises pour en assurer la viabilité

L'évaluation budgétaire des coûts et des revenus d'exploitation des dix (10) dessertes considérées utilise des coûts unitaires, appliqués au kilométrage couvert pour chaque desserte. Les indices de coûts varient selon le type de desserte considérée et décrite aux volets précédents de l'étude : autocar, taxi collectif sur demande ou mise à profit des places disponibles dans le service de transport adapté. Les revenus d'exploitation sont basés sur l'achalandage prévu (évalué au volet 2) et sur des tarifs par voyage proposés dans ce rapport. Le coût net est le résultat de la prise en compte des coûts et revenus d'exploitation pour chaque desserte. Au total, le coût net d'exploitation des services de transport interterritoriaux tels que décrits dans le scénario de transport privilégié est d'environ 487 000 \$ par année.

Un plan de mise en œuvre identifiant les étapes de mise en place du scénario de transport retenu

Un plan de mise en œuvre du scénario 1 retenu est enfin proposé. D'une durée de cinq (5) années, il vise la mise en place progressive de l'ensemble des dix (10) dessertes décrites et tient compte des difficultés inhérentes à la mise en place de chacune d'entre elles. Le plan identifie et décrit également un ensemble de tâches annexes mais indispensables à la mise en œuvre du plan de transport collectif interterritorial proposé.



¹ Pour des raisons de réalisation différée de ces deux (2) études, la desserte Batiscan – Trois-Rivières n'a pas été évaluée dans la présente étude. Il sera toutefois important de l'intégrer dans le plan de desserte interterritoriale en transport collectif.



Table des matières

1.0 Intro	oduction	1
2.0 Plaı	n de desserte interterritoriale en transport collectif en mauricie	3
	Les principes de définition d'un plan	
	Le plan retenu dans l'étude	
	luation budgétaire du plan de desserte interterritoriale en transport collectif en uricie	15
3.1	Évaluation des coûts d'opération	15
3.2	Évaluation des revenus d'opération	19
3.3	Évaluation des contributions financières requises	21
3.4	Coûts et revenus selon différents modes de transport possibles	24
	n de mise en œuvre du plan de desserte interterritoriale en transport collectif Mauricie	27
4.1	Étapes de mise en œuvre	27
4.2	Étapes stratégiques de mise en œuvre du plan	31
4.3	Plan de mise en œuvre temporel et financier	33
5.0 Cor	nclusions et recommandations	39
5.1	Conclusions	39
5.2	Recommandations pour la mise en œuvre du plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie	40
6.0 Anr	nexes	43
6.1	Annexe 1 – Description des dix (10) dessertes en transport collectif	43



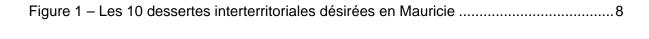


Liste des tableaux

Tableau 1 – Liste des contacts pour la mise en place de partenariats	14
Tableau 2 – Coûts d'opération par mode de transport (2009)	16
Tableau 3 – Évaluation de la différence d'offre de services en transport collectif de la desserte 1 et coûts marginaux d'opération annuels	17
Tableau 4 – Évaluation de la différence d'offre de services en transport collectif de la desserte 10 et coûts marginaux d'opération annuels	18
Tableau 5 – Coûts totaux d'opération annuels par desserte	19
Tableau 6 – Revenus totaux annuels issus des usagers par desserte	21
Tableau 7 – Coûts nets totaux annuels pour la mise en œuvre des dix dessertes	22
Tableau 8 – Bilan financier et généralités du plan de desserte interterritoriale en transpo collectif en Mauricie	
Tableau 9 – Modes de desserte et coûts d'exploitation comparés par desserte	25
Tableau 10 – Étapes de mise en œuvre de la desserte 1	28
Tableau 11 – Étapes de mise en œuvre des dessertes 2 à 7, 9 et 10	29
Tableau 12 – Étapes de mise en œuvre de la desserte 8	30
Tableau 13 – Étapes stratégiques de mise en œuvre du plan	31
Tableau 14 – Plan de déploiement temporel du plan de desserte interterritorial en trans collectif en Mauricie (sur 5 ans)	-
Tableau 15 – Plan de déploiement temporel de la desserte 1	36
Tableau 16 – Plan de déploiement temporel de chacune des dessertes 2 à 7, 9 et 10	36
Tableau 17 – Plan de déploiement temporel de la desserte 8	37
Tableau 18 – Déploiement financier des coûts nets d'exploitation du plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie (sur 5 ans)	38



Liste des figures
desserte actuelle)
Tableau 28 – Description de la desserte 10 Louiseville – Trois-Rivières (adaptations à la
Tableau 27 – Description de la desserte 9 Saint-Boniface – Shawinigan (nouvelle desserte)51
(adaptations à la desserte actuelle)
Tableau 26 – Description de la desserte 8 Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan
Tableau 25 – Description de la desserte 7 Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont- Carmel (nouvelle desserte)49
Tableau 24 – Description de la desserte 6 Saint-Maurice – Trois-Rivières (nouvelle desserte)48
Tableau 23 – Description de la desserte 5 Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas (nouvelle desserte)47
Tableau 22 – Description de la desserte 4 Saint-Tite – Shawinigan (nouvelle desserte)46
Tableau 21 – Description de la desserte 3 Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont-Carmel – Trois-Rivières (nouvelle desserte)45
Tableau 20 – Description de la desserte 2 Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois- Rivières (nouvelle desserte)44
Tableau 19 – Description de la desserte 1 La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières (adaptations à la desserte actuelle)43
Tableau 10 Description de la descerte 1 La Tugue Shawinigan Trois Divières







Liste des abréviations

AOT : Autorité organisatrice de transport en commun

CAB: Centre d'action bénévole

APAQ : Association des propriétaires d'autobus du Québec CAAF : Contrat d'approvisionnement d'aménagement forestier

CDC: Corporation de développement communautaire

CHRM: Centre hospitalier régional de la Mauricie

CHRTR : Centre Hospitalier Régional de Trois-Rivières

CJE: Carrefour Jeunesse Emploi

CLD: Centre local de développement

CLE: Centre local d'emploi

CLS: Conseil du loisir scientifique
CRÉ: Conférence régionale des élus

CSSS: Centre de santé et des services sociaux
CTAM: Corporation Transport Adapté Mékinac

CTCM: Corporation de transports en commun de Maskinongé

CTQ Commission des transports du Québec

GES: Gaz à effet de serre

ISQ: Institut de la statistique du Québec

MAMROT : Ministère des affaires municipales, régions et occupation du territoire

MRC : Municipalité régionale de comté
MTQ : Ministère des transports du Québec

OPHQ: Office des personnes handicapées du Québec

PAGTCR Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional

PMR: Personne à mobilité réduite

RITCCM: Régie inter-municipale de transport en commun du Centre-de-la-Mauricie

RTCS: Régie municipale de transport en commun de Shawinigan

SACAIS: Secrétariat à l'action communautaire autonome et aux initiatives sociales

SADC : Société d'aide au développement des collectivités

STTR: Société de Transport de Trois-Rivières

TA Transport adapté

TNO: Territoires non organisés

UQTR: Université du Québec à Trois-Rivières

ZEC : Zone d'exploitation contrôlée



1.0 INTRODUCTION

Le présent rapport présente les résultats des travaux effectués dans le cadre du volet 4 de l'étude d'Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie. Cette étude, structurée en 4 volets, poursuit les objectifs suivants :

Le transport interterritorial en Mauricie est le transport effectué entre deux ou plusieurs des six territoires de la région de la Mauricie : MRC des Chenaux, de Mékinac, de Maskinongé, villes de Shawinigan, Trois-Rivières et agglomération de La Tuque.

- dresser un portrait détaillé du transport collectif existant dans la région (volet 1);
- identifier, de façon qualitative et quantitative, les besoins en matière de transport collectif interterritorial en Mauricie (volet 2);
- définition des dessertes requises en transport collectif interterritorial dans la région et évaluation selon des critères de développement traduisant les enjeux de la région (volet 3);
- pour sa part, le 4^{ième} et dernier volet de l'étude, dont fait état le présent rapport, vise
 à :
 - construire deux (2) scénarios régionaux de transport collectif interterritorial en Mauricie, sur base des résultats de l'analyse multicritères des dix (10) dessertes de transport collectif interterritorial, effectuée dans le volet 3;
 - évaluer de façon multicritères ces deux (2) scénarios selon les mêmes critères de développement que ceux du volet 3;
 - présenter ces scénarios ainsi que leur évaluation auprès du Comité de suivi de l'étude dans le but de réaliser un choix parmi ces deux (2) scénarios, ce qui a été réalisé le 5 juin 2009;
 - 4. et finalement, élaborer un plan de mise en œuvre du scénario retenu, en termes temporel, financier et des partenariats potentiels au projet.





Les étapes 1 à 3 ont été réalisées et présentées auprès du Comité de suivi de l'étude le 5 juin 2009. Le plan de mise en œuvre du scénario de service qui constitue la quatrième étape de ce volet, est présenté en détails dans le corps du présent rapport, ainsi que les éléments qui permettent de le réaliser :

Le chapitre 2 – Le plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie décrit de façon détaillée le scénario de desserte en transport collectif interterritorial mauricien retenu lors de ce volet 4.

Le chapitre 3 – Évaluation budgétaire du plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie présente une nouvelle évaluation des coûts et revenus relatifs à l'opération des dix (10) dessertes en transport collectif interterritorial. Cette évaluation a été finalisée à l'aide d'informations plus détaillées et mises à jour, comparativement aux évaluations réalisées au volet 3 de l'étude. Cette nouvelle évaluation budgétaire est également faite, pour information, selon différentes possibilités de modes de transport pour chacune des dessertes, dans le but de munir le Comité de suivi de l'étude et le Comité régional en transport collectif de la Mauricie, de plusieurs voies de solutions pour l'avenir.

Le chapitre 4 – Plan de mise en œuvre du plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie présente un plan de mise en œuvre sur cinq (5) ans du scénario retenu, incluant des aspects financiers, temporels et relatifs aux partenaires potentiels.

Finalement, le chapitre 5 dresse les conclusions et recommandations de ce dernier volet de l'étude.

N/Réf: 51778-301



2.0 PLAN DE DESSERTE INTERTERRITORIALE EN TRANSPORT COLLECTIF EN MAURICIE

Le plan ou scénario de transport collectif interterritorial en Mauricie qui a été retenu par le Comité régional en transport collectif de la Mauricie suite à la rencontre du 5 juin 2009 et qui a été entériné par le Conseil d'administration de la CRÉ de la Mauricie, est le scénario 1 : mise en œuvre des dix (10) dessertes interterritoriales en transport collectif.

Dans ce chapitre sont présentés les principes de définition d'un scénario, suivi de la description du scénario retenu.

2.1 Les principes de définition d'un plan

Le plan ou scénario de transport collectif interterritorial mauricien est défini par un volet services et par un volet partenariats.

2.1.1 Le volet services

Le scénario de transport est d'abord défini par les services de transport à mettre en œuvre :

- plusieurs dessertes constituant le scénario ;
- les caractéristiques de chacune de ces dessertes (définies au volet 3) :
 - origine et destination;
 - direction(s) de la desserte;
 - localités desservies (arrêts);
 - routes empruntées (trajet);
 - clientèle ciblée;
 - motifs principaux des déplacements à assurer;
 - période de couverture du service: un nombre de voyages par jour et par direction est proposé;
 - mode de transport collectif;
 - distances et temps de parcours prévus;
 - tarification proposée;





- achalandage potentiel annuel en 2008 (sur base de la prévision de la demande réalisée au volet 2²);
- rappelons aussi que la caractéristique d'accessibilité universelle des dessertes est une qualité intrinsèque à chaque desserte.

2.1.2 Volet *partenariats*

Le volet partenariats comprend :

- le ou les partenariat(s) possible(s) pour la mise en œuvre du scénario, sur base des quatre (4) types de partenariats possibles présentés au volet 3 de l'étude³;
- le ou les mode(s) de financement possibles pour la mise en œuvre du scénario et de ses partenariats, sur base des sources de financement identifiées au volet 1 de l'étude^{4.}

2.2 Le plan retenu dans l'étude

2.2.1 L'offre de service

Le plan de desserte interterritoriale en transport collectif retenu par le Comité régional en transport collectif de la Mauricie (et entériné par le conseil d'administration de la CRÉ), est le scénario 1 constitué des dix (10) dessertes interterritoriales en transport collectif, définies au volet 3, auxquelles s'ajoute la desserte Batiscan – Trois-Rivières définie par l'étude sur le transport collectif de la MRC des Chenaux qui a été réalisée parallèlement à la présente étude. Pour des raisons de réalisation différée de ces deux études, la desserte Batiscan – Trois-Rivières n'a pas été évaluée dans la présente étude. Il sera toutefois important de

⁴ Le chapitre 2 (partie I) du volet 1 de l'étude présente, entre autres, les sources de financement possibles pour le transport collectif en Mauricie.



² Voir chapitre 3 du rapport volet 2 de l'étude.

³ Le chapitre 3 du rapport volet 3 de l'étude propose les quatre (4) types de partenariats suivants : organisme de transport régional, partenariat avec Via Rail et/ou Orléans Express, partenariat entre une corporation et éventuellement des acteurs locaux concernés, partenariat entre plusieurs corporations et éventuellement des acteurs locaux concernés.



l'intégrer dans le plan de desserte interterritoriale en transport collectif de la Mauricie, selon les caractéristiques définies dans l'étude de la MRC des Chenaux. Les dix (10) dessertes du plan de desserte interterritoriale en transport collectif retenu, sont décrites en détails dans l'annexe 1 et sont les suivantes :

- 1. La Tuque Shawinigan Trois-Rivières;
- 2. Shawinigan Saint-Étienne-des-Grès Trois-Rivières ;
- 3. Shawinigan Notre-Dame-du-Mont-Carmel Trois-Rivières (nouvelle desserte);
- 4. Saint-Tite Shawinigan (nouvelle desserte);
- 5. Saint-Séverin Saint-Adelphe Saint-Stanislas (nouvelle desserte);
- 6. Saint-Maurice Trois-Rivières (nouvelle desserte);
- 7. Saint-Étienne-des-Grès Notre-Dame-du-Mont-Carmel (nouvelle desserte);
- 8. Saint-Mathieu-du-Parc Shawinigan (adaptations à la desserte actuelle);
- 9. Saint-Boniface Shawinigan (nouvelle desserte);
- 10. Louiseville Trois-Rivières (adaptations à la desserte actuelle).

En termes de couverture du service des dix (10) dessertes décrites dans cette section, le présent plan ne définit pas d'horaire précis mais bien un nombre de voyages par jour et par direction. La définition précise des horaires pourra se faire lorsque les modalités d'opération (type d'ententes entre partenaires, exigences ou contraintes du transporteur) seront définies, dans la phase de réalisation du plan. Il en va de même pour la définition des tarifs, qui devrait faire l'objet d'une étude de définition d'une grille tarifaire à l'échelle régionale.

Outre la mise en place de ces dessertes, il est important de relever qu'une promotion de ces services, de même que des services de covoiturage existants, devra être faite. Chacun des organismes de transport collectif des six (6) MRC/villes de la Mauricie offre un service de covoiturage et il est proposé ici de renforcer leur promotion en vue d'augmenter leur utilisation. Cet élément pourra faire partie d'un plan de communication régional du transport collectif interterritorial (voir le *plan de mise en œuvre* au chapitre 4).

Une carte (Figure 1) présentée à la page suivante représente le plan de desserte interterritoriale retenu au scénario 1, auquel il faudra ajouter dans le futur la desserte

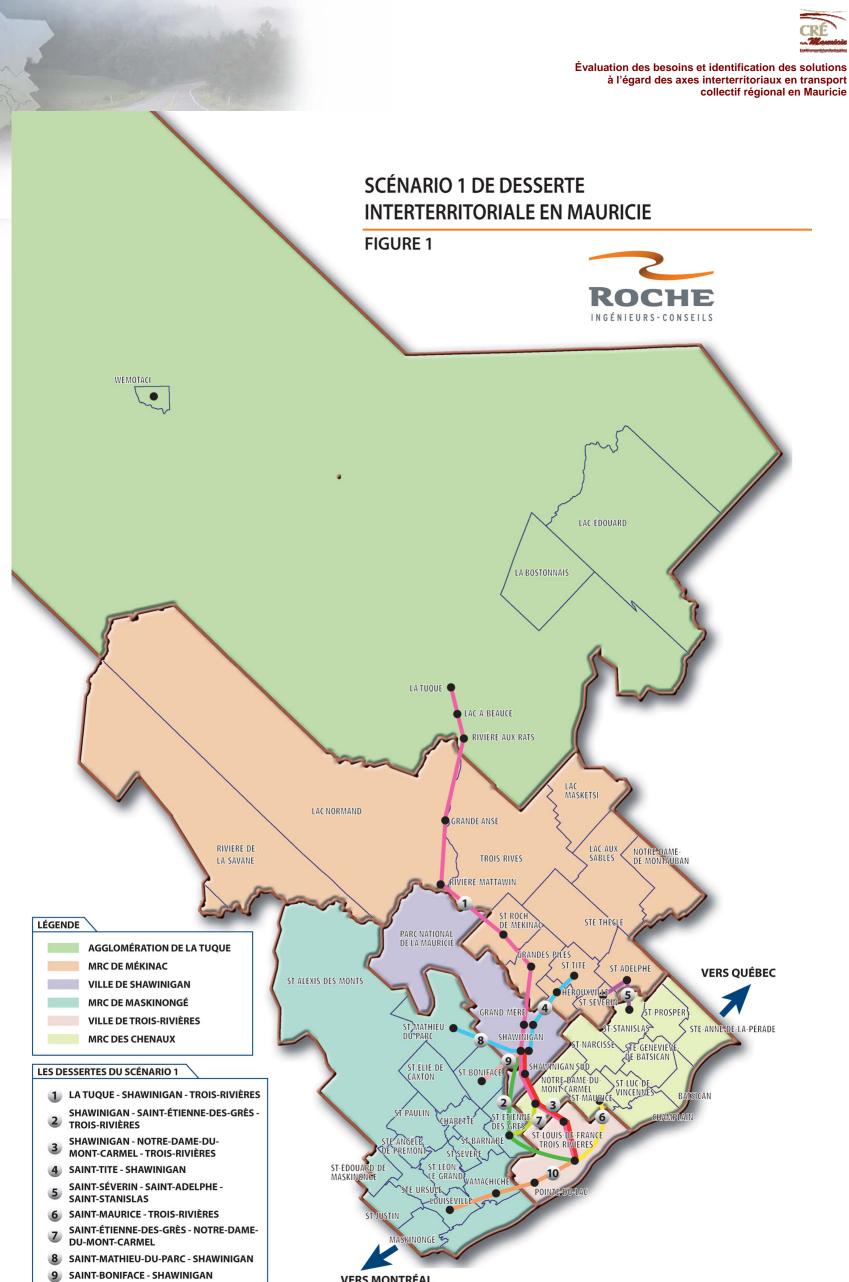




Batiscan – Trois-Rivières évaluée par une étude actuellement en finalisation dans la MRC des Chenaux.

Ce scénario répond à 100 % de la demande (achalandage) potentielle évaluée lors de la présente étude.





Date: Juin 2009 N/Réf.: 51778-301

10 LOUISEVILLE - TROIS-RIVIÈRES

VERS MONTRÉAL







2.2.2 Les partenariats

Le chapitre 3 du rapport volet 3 de l'étude a proposé quatre (4) types de partenariats possibles pour la mise en œuvre d'une desserte interterritoriale en transport collectif.

La réalisation du plan de desserte interterritoriale en transport collectif retenu dans la présente étude fait appel à la plupart de ces partenariats :

- la création, non pas d'un organisme de transport régional, mais d'un comité de transport régional est proposée pour l'organisation, la planification et le suivi de la mise en place du plan;
- la desserte 1 La Tuque Shawinigan Trois-Rivières fait appel à la mise en place d'un partenariat avec Orléans Express;
- toutes les autres dessertes font appel à des possibilités de partenariats soit entre une ou plusieurs corporation(s) avec ou sans un ou plusieurs acteur(s) local (aux), c'est-à-dire des générateurs de déplacements.

La mise en place des partenariats ne peut se faire qu'après une démarche ad hoc comportant les étapes suivantes :

- prise de contact;
- négociations au cas par cas entre tous ces acteurs;
- conclusion d'ententes juridico-légales et financières.

La section suivante présente quelques considérations relatives aux partenariats possibles proposés, à titre d'information.







2.2.3 Quelques considérations relatives aux partenariats

Pour les partenariats éventuels avec Orléans Express ou avec une société de transport, des informations pertinentes ont été récoltées au cours de l'étude et doivent être considérées dans le futur. Il en est de même pour les cas où la gestion d'une liaison interterritoriale est le fait d'un seul organisme de transport (pas de partenariat). Ces considérations particulières sont reprises ci-dessous.

Partenariat avec Orléans Express

La mise en place d'un partenariat avec Orléans Express pour bonifier l'offre de service sur la ligne La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières est favorisée. Les modifications envisagées à cette ligne concernent autant l'horaire, le tracé que les conditions d'accès (tarifs, accessibilité).

Toutefois, des considérations légales motivent également un tel choix :

- le Règlement sur le transport par autobus (c. T-12, r.21.2, Loi sur les transports, L.R.Q., c. T-12, a. 5, par. a, c, d, e, f, h, i et m, a. 5.1, 34, 35.1, 38.2 et 48.1) précise qu'une société de transport en commun, un conseil intermunicipal de transport, une régie intermunicipale, une municipalité ou un regroupement de municipalités peut mettre en place une liaison urbaine ou interurbaine par autobus sans qu'un permis spécifique ne soit requis;
- une société privée de transport peut toutefois poursuivre un tiers pour concurrence déloyale ou dommages.

Comme on le sait, Orléans Express exploite également un service entre Montréal et Trois-Rivières, ainsi qu'entre cette dernière ville et Québec. Certains des voyages parcourent la route 138 et desservent les municipalités riveraines. Dans la mesure où certaines des dessertes envisagées (entre Shawinigan et Trois-Rivières, entre Louiseville et Trois-Rivières et entre Batiscan et Trois-Rivières notamment) pourraient concurrencer celles pour lesquelles le transporteur a obtenu un permis d'exploitation de la Commission des transports du Québec (CTQ), nous avons requis l'avis du Ministère des Transports du Québec (MTQ) sur cette question : le gestionnaire d'une telle nouvelle desserte risque-t-il d'encourir des représailles de nature légale ?





Voici ce qu'en dit l'article 48.20 de la Loi sur les transports (L.R.Q., chapitre T-12)⁵:

Cahier des charges.

48.20. Lorsqu'une municipalité organise pour la première fois un service de transport en commun autre qu'un service de transport collectif par taxi et qu'un titulaire de permis de transport par autobus de la catégorie déterminée par règlement du gouvernement fait affaire sur son territoire, elle doit d'abord remettre son cahier des charges pour le service de transport en commun projeté à ce titulaire de permis.

Proposition à la municipalité.

Ce titulaire de permis peut, dans les 30 jours qui suivent la remise du cahier des charges, soumettre une proposition à la municipalité.

Règlement du gouvernement.

Le gouvernement peut, par règlement, déterminer la catégorie de permis de transport par autobus dont une personne doit être titulaire aux fins du présent article.

2005, c. 6, a. 237

⁵ Communication de Maître Denis Gagnon, avocat au Ministère des Transports du Québec, Direction du transport terrestre des personnes, Service du conseil et du soutien aux partenaires, 5 juin 2009.





Ces considérations étant faites, il existe à notre connaissance plusieurs exemples de partenariats conclus entre des transporteurs par autocar et des acteurs locaux pour bonifier une desserte ou en améliorer l'accessibilité, par une tarification plus avantageuse par exemple. En plus de l'entente qui aurait été conclue avec Orléans Express en Gaspésie, l'association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) nous a cité l'exemple de la liaison La Malbaie – Baie-Saint-Paul dans Charlevoix, où un partenariat impliquant le transporteur Intercar aurait été conclu⁶.

Partenariats avec une société de transport

Des investigations auprès de la STTR (Trois-Rivières) et de la RTCS (Shawinigan) ont été réalisées, sur les éventuels partenariats avec les autres organismes de transport de la Mauricie dans le but de mettre en place des liaisons interterritoriales. Il ressort de ces contacts⁷ les éléments suivants :

- elles sont ouvertes à tout partenariat de tel type ;
- tout ajout ou modification de service à l'extérieur de leur territoire de juridiction doit se faire à coût nul pour les transporteurs publics (comme on le sait, les pouvoirs publics – dont les villes elles-mêmes au premier chef– subventionnent la majorité des coûts de fonctionnement des services de transport en commun urbains);
- l'important sera d'avoir une répartition équitable et bien définie des coûts, qui éviterait que l'un ou l'autre organisme de transport ou Ville/MRC paie une trop grande proportion des coûts reliés aux déplacements des résidents de l'autre Ville/MRC;

N/Réf : 51778-301

⁶ Communication de M. Romain Girard, APAQ, 15 juin 2009.

⁷ Communication avec M. Guy de Montigny, STTR, 27 mai 2009 et communication avec M. Luc Bourassa, RTCS, 2 juin 2009.



la RTCS :

 note qu'il lui serait impossible de demander des subventions supplémentaires avec les programmes d'aide du MTQ auxquels elle fait déjà appel actuellement. Par conséquent, un service supplémentaire devrait pouvoir être subventionné par un autre programme;

• la STTR:

- note qu'il serait important, dans le cas de la mise en place de liaisons interterritoriales, d'évaluer au préalable l'effet du nouvel achalandage induit sur les services actuels de la STTR car ceux-ci pourront également engendrer des coûts nouveaux;
- signale que l'allongement de lignes du réseau régulier (autobus urbains) de la STTR vers l'extérieur de Trois-Rivières requerrait des ajouts de véhicules et de personnel menant à des coûts de mise en œuvre et d'opération prohibitifs;
- en lien avec le point précédent, la STTR mentionne qu'il serait possible d'étendre les secteurs desservis par les lignes de taxi collectifs présentement en service, toutefois, ces lignes ne se destinent généralement pas aux principales destinations de Trois-Rivières mais ont une fonction de rabattement sur les lignes du réseau principal.

Cas de non-partenariat/ gestion par un seul organisme de transport

Dans le cas où il n'y a pas de partenariat entre plusieurs organismes de transport et où une seule corporation de transport est appelée à gérer la mise en place et l'exploitation d'un lien interterritorial, des principes de base doivent toutefois être suivis afin de limiter les coûts :

- lorsqu'un lien géré par la corporation d'un territoire X et financé par ce territoire, dessert le territoire Y : afin d'éviter que le lien ne serve uniquement aux résidents du territoire qui ne finance pas ce lien, les montées à bord peuvent être restreintes dans un seul sens seulement, différemment selon l'heure de la journée;
 - le partage des coûts reliés à une liaison interterritoriale peut être fait selon le nombre de résidents utilisateurs, si toutefois ceux-ci sont connus, ou encore selon la distance parcourue sur chaque territoire.





Le tableau suivant présente la liste des personnes qui peuvent être ultérieurement contactées dans le cadre de l'exploration de partenariats pour la mise en place de liens interterritoriaux.

Tableau 1 – Liste des contacts pour la mise en place de partenariats

Organisme	Nom	Téléphone	
Orléans Express	Éric Lessard, Service Opérations	1 888 770-0020	
RTCS – Régie des transports en commun de Shawinigan	Luc Bourassa, Trésorier	(819) 536-7211	
STTR – Société de transport de Trois- Rivières	Guy de Montigny, Directeur général	(819) 373-4533	
APAQ – Association des propriétaires d'autobus du Québec	Romain Girard, Vice-président exécutif	(418) 522-7131	
CTCM – Corporation des transports collectifs de Maskinongé	Valérie Bellerose, Directrice	(819) 840 0603	
CTAM – Corporation de transport adapté de Mékinac	Gisèle Renaud, Directrice	(418) 289-3723	
MRC des Chenaux	Lionel Arseneault, Agent de développement rural, CLD des Chenaux	(819) 840-0704	
Autonobus La Tuque	Caroline Blais, coordonatrice	(819) 523-4581 #2971	
CRÉ de la Mauricie	Myrabelle Chicoine, Agente de développement	(819) 691-4969	





3.0 ÉVALUATION BUDGÉTAIRE DU PLAN DE DESSERTE INTERTERRITORIALE EN TRANSPORT COLLECTIF EN MAURICIE

L'évaluation multicritères des dessertes proposées en transport collectif interterritorial présentée dans le volet 3 de l'étude incluait un critère « Coûts nets », correspondant au financement nécessaire à l'opération du service, hormis les revenus des usagers. Le présent rapport présente une évaluation budgétaire plus précise et plus détaillée. Cette nouvelle évaluation a bénéficié d'informations supplémentaires :

- la considération des coûts et revenus annuels totaux ;
- la considération de l'influence du niveau d'achalandage dans le calcul des revenus des usagers;
- pour les dessertes actuellement existantes (dessertes 1 et 10), la prise en compte des coûts et revenus marginaux;
- la considération d'un coût spécifique par mode de transport.

Rappelons que la desserte Batiscan – Trois-Rivières proposée dans une autre étude n'est pas évaluée ici en termes d'achalandage, de coûts et de revenus. Toutefois cette desserte doit être considérée dans le plan de desserte interterritoriale en transport collectif de la Mauricie (desserte étudiée par la MRC des Chenaux).

Les paragraphes qui suivent présentent les résultats de l'évaluation des coûts et revenus d'opération ainsi que des coûts nets (c'est-à-dire les contributions financières nécessaires) pour chacune des dessertes et pour le plan de desserte retenu. Finalement, l'on présente à titre d'information des coûts d'opération annuels selon d'autres modes de transport et partenariats possibles pour chacune des dessertes.

3.1 Évaluation des coûts d'opération

Les coûts évalués sont les coûts d'opération annuels par desserte, sur base des coûts unitaires par kilomètre, incluant l'amortissement des véhicules des transporteurs. Les coûts unitaires utilisés sont ceux fournis par les intervenants concernés en Mauricie pour les différents modes de transport considérés.



Notons qu'aucun coût supplémentaire d'acquisition des nouveaux véhicules n'est considéré, puisque :

- en ce qui concerne la desserte 1 : Orléans Express devra évaluer si les changements de niveau de service désirés nécessiteront l'acquisition de nouveau(x) véhicule(s) ou non ;
- en ce qui concerne les dessertes en taxi collectif (dessertes 2 à 7, 9 et 10) ou en transport adapté (desserte 8), les corporations / municipalités ou MRC devront faire appel à des transporteurs privés existants, non déterminés à ce stade de l'étude.
 Par conséquent l'évaluation de la nécessité d'une acquisition de nouveaux véhicules par ces transporteurs, ne peut être réalisée ici.

Le tableau suivant présente les coûts unitaires d'opération par kilomètre et par mode de transport considérés, ainsi que la source de cette information. Ces coûts incluent l'ensemble des frais relatifs à l'opération et l'amortissement de ce mode de transport (essence, entretien, chauffeur, gestion du service, immobilisation, etc.).

Tableau 2 – Coûts d'opération par mode de transport (2009)

Mode de transport	Coût par km*	Source
Autocar – Orléans Express	1,98 \$	Orléans Express
Taxi collectif – transporteur privé	1,60 \$	CTCM / CTAM
Taxi collectif – transporteur privé	2,69 \$	RTCS
Taxi collectif – transporteur privé	Non communiqué	STTR
Places disponibles sur le transport adapté	1,32 \$	CTAM
Places disponibles sur le transport adapté	1,33 \$	RTCS
Places disponibles sur le transport adapté	Non communiqué	STTR

Note : les coûts, fournis par les transporteurs, constituent une valeur moyenne basée le plus souvent sur le coût d'exploitation total, divisé par le nombre de km parcourus.

3.1.1 Particularités

Pour les dessertes existantes actuellement (dessertes 1 et 10), les coûts calculés ici sont les coûts marginaux, c'est-à-dire reliés uniquement aux modifications de l'offre de services, par rapport au service offert aujourd'hui.

En ce qui concerne la desserte 4 – Saint-Tite – Shawinigan, cette desserte existe déjà mais fait appel aux places disponibles au sein du service de transport adapté. Dans le cadre de



la mise en œuvre du nouveau service de transport collectif, il est toutefois prévu de mettre en place une desserte entièrement nouvelle. Par conséquent les coûts reliés à la mise en œuvre sont des coûts totaux.

Le cas de la desserte 8 – Saint-Mathieu – Shawinigan est semblable à celui de la desserte 4, précédemment citée : il s'agit d'un service existant faisant appel au transport adapté mais pour laquelle le présent plan prévoit une offre de services nouvelle pour laquelle les coûts et revenus nouveaux sont évalués.

Les paragraphes qui suivent présentent, pour les deux (2) dessertes actuellement existantes 1 et 10, l'évaluation de la différence d'offre de services ainsi que les coûts d'opération marginaux qui en découlent.

Desserte 1 : La Tuque - Shawinigan - Trois-Rivières :

- offre de services en transport collectif actuelle : un (1) voyage Trois-Rivières La Tuque et un (1) voyage Shawinigan – Trois-Rivières, par sens par jour (Orléans Express);
- offre de services en transport collectif proposée : deux (2) voyages Trois-Rivières –
 La Tuque par sens par jour (Orléans Express).

Tableau 3 – Évaluation de la différence d'offre de services en transport collectif de la desserte 1 et coûts marginaux d'opération annuels

	Nombre de voyages (2 sens) lundi au dimanche		Kilométrage couvert (2 sens)		TOTAL nombre de km commerciaux par an			Coûts d'opération par an*				
	san	nedi	dillia	IIICIIC	san	nedi	uimanche					par an
	T-Riv - Grand-Mère	T-Riv - La Tuque	T-Riv - Grand-Mère	T-Riv - La Tuque	T-Riv - Grand-Mère	T-Riv - La Tuque	T-Riv - Grand-Mère	T-Riv - La Tuque	T-Riv - Grand-Mère	T-Riv - La Tuque	TOTAL	TOTAL
Année 2008	2	2	0	4	96	334	0	668	24 000	152 972	176 972	350 000 \$
Desserte 1 proposée	0	4	0	4	0	668	0	668	0	236 472	236 472	468 000 \$
Variation (marginal)	-2	2	0	0	-96	334	0	0	-24 000	83 500	59 500	118 000 \$

Note: les coûts indiqués sont arrondis.



Desserte 10 : Louiseville - Trois-Rivières :

- offre de services en transport collectif actuelle : un (1) aller-retour à midi du lundi au vendredi en taxi collectif (CTCM), ainsi que quatre (4) à cinq (5) voyages par sens par jour offerts par Orléans Express;
- offre de services en transport collectif proposée : un (1) aller-retour par jour en taxi
 collectif avec des horaires adaptés au travail, du lundi au vendredi et un (1) allerretour le samedi et le dimanche, en plus des quatre (4) à cinq (5) voyages par sens
 par jour offerts par Orléans Express.

Tableau 4 – Évaluation de la différence d'offre de services en transport collectif de la desserte 10 et coûts marginaux d'opération annuels⁸

		es du lundi au i (2 sens)	TOTAL Nombre de km	Coûts totaux	
	Nombre de voyages	Nombre de km	commerciaux par an	par an*	
Actuellement	2	74	18 500	29 000 \$	
Desserte 10 proposée	2	74	26 196	42 000 \$	
Variation	0	0	7 696	13 000 \$	

Note: les coûts totaux indiqués sont arrondis

Le tableau suivant présente les coûts d'opération annuels évalués pour les dix (10) dessertes constituant le scénario de desserte interterritoriale en transport collectif de la Mauricie.

Rapport final 16 septembre 2009 >ELUC N/Réf : 51778-301

⁸ Les coûts relatifs à la desserte offerte actuellement par Orléans Express, proposée inchangée dans le futur, ne sont pas considérés ici : comme la desserte proposée ne suggère aucune modification de cette offre de services d'Orléans Express, ces coûts n'interviennent pas dans les coûts marginaux.



Tableau 5 - Coûts totaux d'opération annuels par desserte

	Desserte	Mode de	KM :	annuel	Coûts		
No	Nom	transport	Actuel	Proposé	Par km	Totaux annuels	
1	La Tuque - Shawinigan - Trois- Rivières	Orléans Express	176 972	236 472	1,98\$	118 000 \$	
2	Shawinigan - Saint-Étienne-des-Grès - Trois-Rivières	Taxibus	0	49 800	1,60 \$	80 000 \$	
3	Shawinigan - Notre-Dame-du-Mont- Carmel - Trois-Rivières	Taxibus	0	44 900	1,60 \$	72 000 \$	
4	Saint-Tite - Shawinigan	Taxibus	0	39 000	1,60 \$	63 000 \$	
5	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas	Taxibus	0	15 250	1,60 \$	25 000 \$	
6	Saint-Maurice – Trois-Rivières	Taxibus	0	12 100	1,60 \$	20 000 \$	
7	Saint-Étienne-des-Grès – Notre- Dame-du-Mont-Carmel	Taxibus	0	18 550	1,60 \$	30 000 \$	
8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	Places disponibles sur le transport adapté / scolaire	0	802	1,32 \$	1 000 \$	
9	Saint-Boniface – Shawinigan	Taxibus	0	6 550	1,60 \$	11 000 \$	
10	Louiseville – Trois-Rivières	Taxibus	18 500	26 196	1,60 \$	13 000 \$	

^{*} Notes Les coûts totaux annuels sont arrondis

Les coûts totaux annuels d'opération du plan de desserte interterritoriale en transport collectif sont donc d'environ 433 000 \$.

3.2 Évaluation des revenus d'opération

L'évaluation des revenus concerne les revenus issus des usagers potentiels estimés lors des volets 2 et 3 de l'étude. A cette fin, des tarifs doivent être définis pour les nouvelles offres de service en transport collectif proposées. Seule une étude tarifaire détaillée permettra d'établir une grille tarifaire adéquate régionale pour le transport collectif

Pour les dessertes 1 et 10, les coûts totaux annuels constituent des coûts marginaux estimés



interterritorial. Toutefois, afin de faire la présente évaluation des revenus issus des usagers, générés par les dessertes, des tarifs hypothétiques ont été utilisés, différents selon le mode de transport :

- pour le taxi collectif et les places disponibles sur le transport adapté ou scolaire,
 le tarif pour un déplacement interterritorial serait de 6 \$ par voyage (le double d'un déplacement local actuel), soit 12 \$ par aller-retour;
- pour la desserte 1 effectuée par Orléans Express, les tarifs considérés sont équivalents à 75 % des tarifs actuellement en vigueur⁹. Ceci suppose donc qu'une entente permettrait d'offrir ce tarif réduit aux usagers de la région de la Mauricie. Il est par conséquent supposé que c'est la subvention ou le financement des municipalités, des MRC et/ou de la CRÉ, qui couvre cette baisse de tarifs.

L'évaluation des revenus est faite uniquement selon le tarif par voyage, sans tenir compte des revenus qui pourraient être tirés d'une éventuelle carte de membre (car on ne sait combien de déplacements fait un membre). De même, l'on ne fait aucune hypothèse concernant une éventuelle réduction tarifaire amenée par la mise en place d'un titre mensuel ou de toute autre formule tarifaire. Le revenu tiré de l'opération du service est donc égal au tarif multiplié par le nombre de passages estimé, et ce pour chaque desserte.

Le tableau suivant résume les revenus annuels générés par les usagers pour les dix (10) dessertes. Les revenus estimés des dessertes 1 et 10 sont des revenus marginaux, qui quantifient la variation de revenus par rapport aux revenus estimés actuels.



⁹ La réduction tarifaire de 25 % considérée ici constitue l'hypothèse retenue pour fins de calculs et tient compte des commentaires relativement aux tarifs actuels jugés élevés. Il est souhaitable de revoir la future grille tarifaire dans le cadre de la négociation d'un partenariat avec l'exploitant. Cette réduction tarifaire n'est donc pas définie de façon officielle ici et pourra être le sujet de discussions et d'ajustements.

Tableau 6 - Revenus totaux annuels issus des usagers par desserte

	Desserte	Mode de	Achalandage potentiel estimé	Revenus générés issus des usagers		
No	Nom	transport	(2 sens)	par déplacement	totaux annuels*	
1	La Tuque - Shawinigan - Trois-Rivières	Orléans Express	9 048	- 10 \$ (moyenne)	- 100 000 \$	
2	Shawinigan - Saint-Étienne- des-Grès - Trois-Rivières	Taxibus	1 465	6\$	9 000 \$	
3	Shawinigan - Notre-Dame- du-Mont-Carmel - Trois- Rivières	Taxibus	1 377	6\$	9 000 \$	
4	Saint-Tite - Shawinigan	Taxibus	2 181	6\$	14 000 \$	
5	Saint-Séverin – Saint- Adelphe – Saint-Stanislas	Taxibus	607	6\$	4 000 \$	
6	Saint-Maurice – Trois- Rivières	Taxibus	256	6\$	2 000 \$	
7	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel	Taxibus	357	6\$	3 000 \$	
8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	Places disp. sur le transport adapté / scolaire	42	6\$	200 \$	
9	Saint-Boniface – Shawinigan	Taxibus	205	6\$	2 000 \$	
10	Louiseville – Trois-Rivières	Taxibus	492	6\$	3 000 \$	

Les revenus totaux issus des usagers sont arrondis

Pour les dessertes 1 et 10, les revenus totaux annuels constituent des revenus marginaux estimés *Notes Les revenus totaux annuels sont des arrondis des multiplications des chiffres d'achalandage par les revenus par déplacement

3.3 Évaluation des contributions financières requises

La différence entre le coût total d'opération et les revenus issus des usagers représente le coût net d'exploitation d'une desserte. Le coût net, ou déficit d'exploitation, représente la contribution financière nécessaire à l'opération de chaque desserte, laquelle contribution pourra provenir de subventions gouvernementales, de contributions des municipalités ou autorités supra-municipales, ou d'autres acteurs pertinents.

Les montants des contributions nécessaires sont présentés ci-dessous, en montants totaux annuels ainsi qu'en montant par déplacement.

Tableau 7 – Coûts nets totaux annuels pour la mise en œuvre des dix dessertes

	None de la deservic	Mode de	Coût	Revenu des	Coût net		
No	Nom de la desserte	transport	d'opération*	usagers*	annuel*	par dépla- cement	
1	La Tuque - Shawinigan - Trois-Rivières	autobus	- 118 000 \$	- 100 000 \$	- 218 000 \$	24 \$	
2	Shawinigan - Saint-Étienne- des-Grès - Trois-Rivières	taxibus	- 80 000 \$	9 000 \$	- 71 000 \$	48 \$	
3	Shawinigan - Notre-Dame- du-Mont-Carmel - Trois- Rivières	taxibus	- 72 000 \$	9 000 \$	- 63 000 \$	46 \$	
4	Saint-Tite - Shawinigan	taxibus	- 63 000 \$	14 000 \$	- 49 000 \$	23 \$	
5	Saint-Séverin – Saint- Adelphe – Saint-Stanislas	taxibus	- 25 000 \$	4 000 \$	- 21 000 \$	34 \$	
6	Saint-Maurice – Trois- Rivières	taxibus	- 20 000 \$	2 000 \$	- 18 000 \$	70 \$	
7	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont- Carmel	taxibus	- 30 000 \$	3 000 \$	- 27 000 \$	77 \$	
8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	places disponibles sur le transport adapté / scolaire	- 1 000 \$	200 \$	- 800 \$	21 \$	
9	Saint-Boniface – Shawinigan	taxibus	- 11 000 \$	2 000 \$	- 9 000 \$	45 \$	
10	Louiseville – Trois-Rivières	taxibus	- 13 000 \$	3 000 \$	- 10 000 \$	19 \$	

Notes:

- Les coûts, revenus et coûts nets ont été arrondis.
- Un coût est noté en tant que nombre négatif.
- Un revenu est noté en tant que nombre positif, sauf s'il représente une perte de revenus.

ROCHE > ELUC
N/Réf: 51778-301

Le tableau suivant donne le bilan financier et quelques généralités du plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie retenu.

Tableau 8 – Bilan financier et généralités du plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie

Variable	Scénario 1
Généralités	
Km commerciaux (totaux annuels – 1 sens)	301 410 km
Offre de service (nombre annuel de voyages – 1 sens)	4 416
Km journaliers (O-D – 1 sens)	451
Nombre de jours de service (annuel)	354 et 250
Achalandage	16 029
Déplacements par an (2 sens)	16 029
Déplacements par mois (2 sens)	1 336
Déplacements par jour (moyenne – 2 sens)	45
Gain économique	174 000 \$*
Gain économique pour les travailleurs	70 000 \$
Gain économique pour les journées en atelier	37 000 \$
Gain économique pour les journées en centre de santé	67 000 \$
Coût net (annuel)	- 490 000 \$*
Revenus (recettes commerciales)	- 53 800 \$*
Dépenses	- 447 000 \$*

Notes:

- Toutes les valeurs de coûts et de revenus sont arrondies.
- Un coût est noté entant que nombre négatif.
- Un revenu est noté en tant que nombre positif, sauf s'il représente une perte de revenus.

Rappelons que les **impacts sociaux et environnementaux** ont également été évalués dans le volet 3 de l'étude, pour chacune des dix (10) dessertes constituant le présent scénario retenu¹⁰.

En matière d'impacts sociaux, les critères **pôles générateurs** et **qualité de vie** (sociale et de santé) sont les deux critères qui les évaluent pour les 10 dessertes (voir au chapitre 5 du rapport volet 3). Le présent scénario retenu contenant l'ensemble des dix (10)

¹⁰ Rappelons ici également que les avantages de la mise en place d'un service de transport collectif rural sont également décrits de façon qualitative dans le chapitre 4 du rapport volet 2.





dessertes, il assure par conséquent un accès complet aux pôles générateurs et centres de biens et services essentiels de santé et de formation, identifiés dans la région.

En matière d'impacts environnementaux, les quantités d'émissions de gaz à effet de serre (GES) ont été évaluées pour les dix (10) dessertes constituant le présent scénario (volet 3). Le bénéfice environnemental de la mise en place d'un réseau de transport en commun interterritorial réside, entre autres, dans le fait d'engendrer un transfert modal (changement de mode de transport par les résidants, de la voiture solo au covoiturage ou au Taxibus ou à l'autobus) suite à l'amélioration du service. Une comparaison exhaustive des quantités de GES émises avant et après la mise en place du réseau de transport collectif mettrait en évidence un seuil d'utilisation (achalandage) du service de transport en commun à partir duquel il y a diminution des quantités de GES émises annuellement.

3.4 Coûts et revenus selon différents modes de transport possibles

Cette section est présentée à titre **informatif**: elle présente les coûts d'opération annuels pour les dix (10) dessertes de l'étude, selon d'autres modes de transports et partenariats associés jugés possibles mais non retenus dans le plan de desserte interterritoriale en transport collectif de la Mauricie. Les coûts unitaires qui ont été utilisés pour l'évaluation de ces coûts ont été récoltés auprès des sociétés de transport et transporteur dont il s'agit. Ces différents modes de transport suggérés représentent des options qui ont été soulevées tout au long de l'étude mais qui doivent faire l'objet d'investigations voire de négociations plus poussées pour pouvoir éventuellement voir le jour.

Les modes de transports choisis dans le plan de desserte interterritoriale en transport collectif, l'ont été pour les raisons suivantes :

- niveau d'achalandage estimé par desserte ;
- facilité d'opération de la desserte au vu des relations existantes entre les acteurs.

Notons que les modes de transport choisis pour le plan de desserte interterritoriale en transport collectif sont ceux générant les coûts d'opération annuels les plus bas.



Tableau 9 - Modes de desserte et coûts d'exploitation comparés par desserte

	Nom de	Mode de trans dans le plan d			de transport / at possible	Autre mode de transport / partenariat possible	
No	la desserte Mode de Coú transport et d'exp	Coût total d'exploitatio n annuel*	Mode de transport et partenariat	Coût total d'exploitation annuel*	Mode de transport et partenariat	Coût total d'exploitation annuel*	
1	La Tuque - Shawinigan - Trois- Rivières	Autocar (Orléans Express)	118 000 \$				
2	Shawinigan - Saint- Étienne-des-Grès - Trois-Rivières	Taxi collectif (CTCM)	- 80 000 \$	Accès-bus RTCS	- 134 000 \$	Taxibus STTR	ND
3	Shawinigan - Notre- Dame-du-Mont- Carmel - Trois- Rivières	Taxi collectif (des Chenaux)	- 72 000 \$	Accès-bus RTCS	- 125 000 \$	Taxibus STTR	ND
4	Saint-Tite - Shawinigan	Taxi collectif (CTAM)	- 63 000 \$	Accès-bus RTCS	- 110 000 \$		
5	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas	Taxi collectif (CTAM ou des Chenaux)	- 25 000 \$				
6	Saint-Maurice – Trois-Rivières	Taxi collectif (des Chenaux)	- 20 000 \$	Taxibus STTR	ND		
7	Saint-Étienne-des- Grès – Notre-Dame- du-Mont-Carmel	Taxi collectif (CTCM ou des Chenaux)	- 30 000 \$	Accès-bus RTCS (si passage par Shawinigan)	- 50 000 \$		
8	Saint-Mathieu-du- Parc – Shawinigan	Places disponibles TA (RTCS)	- 1 000 \$	Accès-bus RTCS	- 3 000 \$		
9	Saint-Boniface – Shawinigan	Taxi collectif (CTCM)	- 11 000 \$	Accès-bus RTCS	- 18 000 \$	Places disponibles TA (RTCS)	- 9 000 \$
10	Louiseville – Trois- Rivières	Taxi collectif (CTCM)	- 13 000 \$	Taxibus STTR	ND	Autocar (Orléans Express)	- 16 000 \$

Tous les coûts sont arrondis.

Notes ND : donnée non disponible.

Un coût est noté entant que nombre négatif.

Un revenu est noté en tant que nombre positif, sauf s'il représente une perte de revenus.

Rapport final 16 septembre 2009

- 25 -







4.0 PLAN DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE DESSERTE INTERTERRITORIALE EN TRANSPORT COLLECTIF EN MAURICIE

Le déploiement du plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie s'échelonne sur cinq (5) ans. Cette section définit les étapes à suivre pour la mise en place du plan, soit :

- les étapes de réalisation pour chacune des dix (10) dessertes constituant le plan, complétée par une note spécifique pour la desserte Batiscan – Trois-Rivières qui n'a pas été évaluée dans la présente étude;
- les étapes stratégiques jalonnant la mise en œuvre des services à l'échelle régionale;
- l'arrimage temporel de l'ensemble des étapes et des coûts reliés à ces étapes.

4.1 Étapes de mise en œuvre

4.1.1 Étapes de mise en œuvre des dessertes

Les étapes de mise en œuvre pour chacune des dessertes sont présentées sous forme de tableaux. Ces tableaux contiennent à la fois la définition :

- de la desserte et du mode de transport déterminé :
- du partenariat préconisé;
- des sources de financement disponibles, outre les revenus des usagers;
- et finalement des étapes de mise en œuvre, proposées par le consultant à l'aide des références citées.



Tableau 10 - Étapes de mise en œuvre de la desserte 1

Desserte 1 : La Tuqu	ıe – Shawinigan – Trois-Rivières					
Mode de transport : Autoca	r (Orléans Express)					
Partenariat : Entente entre la	Partenariat : Entente entre la CRÉ et/ou la ou les MRC, et Orléans Express					
Source(s) de financement possible(s) :	Subvention du <i>PAGTCR – Volet 3 – Amélioration du service (MTQ)</i> , demandé par une ou des MRC et/ou CRÉ; MRC de Maskinongé ou CRÉ.					
Étapes de mise en	(références : PAGTCR – Volet 3 – Amélioration du service – MTQ)					
œuvre :	Étude des besoins en transport (issu de présente étude)					
	 Prise de contact et négociation avec Orléans Express sur : niveaux de services désirés (horaires); desserte désirée (arrêts à Trois-Rivières); tarification désirés (réduction tarifaire pour les résidants de la région); caractéristiques du service désirées (notamment accessibilité universelle); planification temporelle de mise en service; types d'entente et de contrat liant les partenaires au projet (contrat d'au minimum 3 ans). Établissement du niveau de service amélioré désiré (avec Orléans Express) Signature d'une entente formelle sur le nouveau service, entre la MRC ou la CRÉ et Orléans Express Obtention de l'autorisation de la CTQ relativement aux nouvelles conditions et restrictions inscrites dans les permis du transporteur Demande de subvention auprès du MTQ dans le cadre du <i>PAGTCR – Volet</i> 3 – <i>Amélioration du service</i>. La part du MTQ sera égale au double de la contribution de l'organisme municipal jusqu'à concurrence de 100 000\$ par année pour la durée de l'entente Mise en service de la nouvelle offre de transport avec plan de communication Plan de communication de la nouvelle offre de transport 					





Tableau 11 – Étapes de mise en œuvre des dessertes 2 à 7, 9 et 10

Desserte 2 : Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières Desserte 3 : Shawinigan - Notre-Dame-du-Mont-Carmel - Trois-Rivières Desserte 4 : Saint-Tite - Shawinigan Desserte 5 : Saint-Séverin - Saint-Adelphe - Saint-Stanislas Desserte 6 : Saint-Maurice - Trois-Rivières Desserte 7 : Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel Desserte 9 : Saint-Boniface - Shawinigan Desserte 10 : Louiseville - Trois-Rivières Mode de transport : Taxi collectif rural avec quichet de répartition à la corporation de transport collectif existante Partenariat : Corporation(s) de Organisme organisateur et gestionnaire par desserte : transport collectif existante(s) Dessertes 2, 7, 9, 10: CTCM (MRC de Maskinongé); éventuellement transporteur Dessertes 3, 5, 6, 7: organisation de transport de la MRC de déplacements générateurs des Chenaux; éventuellement MRC ou municipalités Dessertes 4, 5 : CTAM (MRC de Mékinac). voisines de financement Subvention du PAGTCR - Volet 1 (MTQ), demandé par la Source(s) possible(s): et octrois de la MRC concernée. Étapes de mise en œuvre : (références : PAGTCR - Volet 1 - MTQ) 1. Étude des besoins en transport (issu de la présente étude) 2. Plan de développement en transport collectif (issu de la présente étude) 3. Définition du service : localisation précise des arrêts; étude des critères d'accessibilité universelle du service; étude tarifaire (à l'échelle régionale). 4. Explorer la possibilité de participation (organisationnelle et/ou financière) d'un ou de plusieurs générateurs de déplacements localisés sur la desserte, à la mise en place du service de transport collectif (employeurs, centres de services, ...). Intégration aux éventuels plans de mobilité des entreprises existants ou promotion de ces plans. 5. Dépôt d'un budget de fonctionnement relatif à la desserte et dépôt de la demande de subvention auprès du MTQ dans le cadre du PAGTCR - Volet 1. La subvention vise à couvrir une partie des frais d'organisation et d'exploitation des services de transport engagés sur le territoire. La part du MTQ sera égale au double de la contribution de la MRC jusqu'à concurrence de 100 000\$ par année. 6. Procédure d'appels d'offres pour engager le transporteur 7. Mise en service de la nouvelle offre de transport : plan de communication; mise en place structurelle du réseau : mise en place des panneaux d'arrêts, le cas échéant, et identification visuelle des véhicules. 8. Plan de communication de la nouvelle offre de transport

Tableau 12 - Étapes de mise en œuvre de la desserte 8

Desserte 8 : Saint-Mathieu-du-Parc -	- Shawinigan					
Mode de transport : places disponibles	Mode de transport : places disponibles sur le service de transport adapté existant de la RTCS					
Partenariat : Entente entre la MRC de M	askinongé et/ ou la CRÉ, et la RTCS					
 Source(s) de financement possible(s): MRC ou CRÉ; et/ou Ville de Shawinigan; et/ou programme d'aide gouvernementale au trai adapté du MTQ. 						
Étapes de mise en œuvre :	Étude des besoins en transport (présente étude)					
	2. Prise de contact et négociation entre la MRC de Maskinongé, la Ville de Shawinigan, la CTCM et la RTCS					
	3. Définition du mode de fonctionnement du service désiré dans le but de rendre les places disponibles utilisables pour du transport collectif					
	4. Signature d'une entente de services entre la MRC de Maskinongé, la Ville de Shawinigan, la CTCM et la RTCS.					
	5. Si requis, réalisation des étapes de demande de subvention auprès du MTQ dans le cadre du programme d'aide gouvernementale au transport adapté					
	6. Mise en service de la nouvelle offre de transport avec plan de communication.					

Notons que la desserte Batiscan – Trois-Rivières, qui est évaluée dans une étude menée par la MRC des Chenaux, pourrait être mise en place de deux différentes façons, dépendamment des besoins (localités à desservir, achalandage) identifiés sur cet axe :

- soit par entente avec Orléans Express dans le but d'adapter cette offre de services existante, comme proposé ici pour la desserte 1;
- soit en mode Taxibus (ou autre), selon le mode de mise en place défini pour les dessertes 2 à 7, 9 et 10.



4.2 Étapes stratégiques de mise en œuvre du plan

4.2.1 Étapes de mise en œuvre des dessertes

Outre les étapes de mise en œuvre des dix (10) dessertes constituant le plan de desserte interterritoriale en transport collectif de la Mauricie décrites dans les paragraphes ci-haut, des étapes stratégiques à échelle régionale sont présentées au tableau suivant.

Tableau 13 – Étapes stratégiques de mise en œuvre du plan

	Étape	Actions
1	Demande de subvention, par la CRÉ, auprès du MTQ dans le cadre du <i>PAGTCR – Volet 2</i> pour l'organisation du transport collectif interterritorial en Mauricie	Préparation d'une nouvelle demande de subvention pour l'organisation de la mise en place du transport collectif interterritorial en Mauricie, suite à l'étude de planification réalisée : • résolutions des six (6) MRC et Villes de la Mauricie, attestant leur accord pour que la CRÉ organise le début de la mise en place du réseau de transport collectif interterritorial; • préparation et dépôt de la demande de subvention, incluant ces résolutions.
2	Création / prolongement du mandat du Comité régional en transport collectif interterritorial de la Mauricie	Signature d'une entente entre la CRÉ, les MRC et les organismes de transport collectif existants. Définition du mandat du Comité, dont entre autres : • organisation et coordination stratégique du transport collectif interterritorial en Mauricie; • communication entre les organismes de transport collectif des territoires de la région; • aide à la mise en place des dessertes de transport collectif interterritorial; • soutenir la conception et la planification opérationnelle du plan de communication.
3	Préparation d'un plan de communication à l'échelle régionale, à court, moyen et long terme	Préparation d'un plan de communication sur le transport collectif interterritorial à l'échelle régionale. Ce plan de communication inclut notamment : Ia mise en commun et la mise à jour régulière de l'ensemble des informations sur les services de transport collectif à l'échelle régionale (taxis collectifs, covoiturage, autobus, places disponibles sur les transports adapté et scolaire, transport occasionnels pour évènements spéciaux, etc.); la création d'un site Internet regroupant ces informations, à usage facile pour les résidents; la planification d'évènements et d'outils promotionnels du service.
4	Plan de suivi de la CRÉ et / ou du Comité régional en transport collectif, ainsi que des organismes organisant du transport collectif interterritorial	Préparer et réaliser un suivi annuel.
5	Étude tarifaire régionale	L'étude comprend les items suivants : définition de la politique tarifaire régionale; définition de la grille tarifaire à l'échelle régionale; évaluation financière; définition de l'identité de la gamme tarifaire régionale.



La préparation d'une nouvelle demande de subvention (dans le cadre du *PAGTCR – Volet* 2) est suggérée à la CRÉ afin de pouvoir prolonger son rôle de coordination et d'organisation de la mise en place du transport collectif interterritorial en Mauricie. Dans ce cadre, la conférence régionale des élus (CRÉ) pourra faciliter et coordonner les échanges et discussions au niveau municipal relativement à la mise en œuvre du plan de desserte interterritoriale en transport collectif de la région, tout en coordonnant un *Comité régional* en transport collectif interterritorial. Ce Comité, qui pourrait être constitué d'une partie ou de la totalité des membres du *Comité de suivi* de la présente étude, s'assurera du suivi de la mise en place du plan de desserte ainsi que de son suivi.

En accompagnement à la mise en place du plan de desserte, il est suggéré de réaliser et appliquer un plan de communication à l'échelle régionale, incluant entre autres la mise sur pied d'un site Internet régional regroupant l'ensemble des informations sur l'offre en transport collectif dans la région, incluant les informations sur les possibilités de covoiturage (services de covoiturage régionaux et provinciaux).

De même, un plan de suivi de la mise en place et des activités des dessertes interterritoriales en transport collectif pourrait être préparé et appliqué par le *Comité de transport collectif interterritorial*.

Aussi, en parallèle à la préparation de la mise en place des dessertes, une étude tarifaire détaillée pourrait être réalisée afin de déterminer une grille tarifaire régionale du transport collectif interterritorial.





4.3 Plan de mise en œuvre temporel et financier

La définition des étapes de mise en œuvre et des coûts qui y sont reliés permet de proposer un plan de mise en œuvre temporel et budgétaire sur un horizon de cinq (5) ans. Ce plan de déploiement représente le phasage de mise en place du plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie, incluant :

- le phasage temporel des étapes constitutives de mise en place des dessertes ainsi que des étapes stratégiques, définies précédemment. Ceci inclut le phasage des partenariats, incluant les négociations, les ressources requises et la phasage d'acquisition de ces ressources;
- l'identification des coordonnateurs de chacune des étapes ainsi que les éventuels partenaires de ces coordonnateurs (MTQ, fournisseur externe, opérateur de transport);
- le cadre financier, soit :
 - l'évaluation budgétaire du coût d'exploitation net de chaque desserte (calculé au chapitre précédent);
 - une estimation grossière de l'effort (jours de travail) requis pour les étapes précédant la mise en œuvre des dessertes ainsi que pour les étapes stratégiques du plan.

Les tableaux suivants présentent respectivement :

- 1. le phasage temporel de la mise en œuvre de l'ensemble du plan de desserte interterritorial en transport collectif en Mauricie, c'est-à-dire :
 - des étapes stratégiques (énumérées au Tableau 13) ;
 - de chacune des dessertes. Le phasage temporel proposé de la mise en œuvre de chaque desserte est structuré en trois phases :
 - dessertes1, 4, 10 et Batiscan Trois-Rivières (non évaluée ici mais incluse dans ce phasage temporel);
 - dessertes 2, 6 et 8;
 - dessertes 3, 5, 7 et 9.

Ce phasage de mise en œuvre des dessertes est basé sur deux principes : une mise en œuvre graduelle des dessertes, ainsi qu'une mise en œuvre qui assure l'implantation d'un





service de transport en commun interterritorial sur l'ensemble des six (6) territoires de la région en même temps, afin qu'aucun de ces territoires ne soit « isolé » de ce plan de desserte.

- 2. les phasages temporels des étapes constitutives de la mise en œuvre de chacune des dessertes (Tableaux 15, 16 et 17) ;
- 3. le phasage financier des coûts nets d'exploitation relatifs au plan de desserte interterritorial en Mauricie.





Tableau 14 – Plan de déploiement temporel du plan de desserte interterritorial en transport collectif en Mauricie (sur 5 ans)

es stratégiques mande de subvention CRÉ Mauricle réation / prologement du mandat du Comité régional en transport ollectif de Mauricle réation / prologement du mandat du Comité régional en transport ollectif de Mauricle réation / prologement du mandat du Comité régional en transport ollectif de Mauricle réation / prologement du mandat du Comité régional Comité régional Tc internemontal Tournisseur externe (Comité régional Tc internemontal Comité régional Tc internemonta	Étanos (numéros diétanos dos tableaux 40 à 42 et nom dos étanos)	Coordonnateur	Partenaires		Phasage de mise en œuvre des éta				
commande de subvention Archarior of prolospement du mandat du Comité régional en transport collectrif de la Navaride Archarior de la Navaride Comité régional Contine de la Navaride Comité régional Contine de la Navaride Comité régional Contine régional Con	Etapes (numeros a etapes des tableaux 10 à 13 et nom des étapes)	Coordonnatedi	Faitellalles	2010	2011	2012	2013	2014	
Are protongement du mandat du Comité régional en transport collectif de li Mauricie (MRC et Villes, Organismes de transport collectif de li Mauricie (MRC et Villes, Organismes de transport collectif de li Mauricie (MRC et Villes, Organismes de transport collectif (MRC)	apes stratégiques								
Comité régional T cinterterritorial Comité régional en de suivi de la CRE et / ou du Comité régional en transport collectif Comité régional en de suivi de la CRE et / ou du Comité régional en transport collectif Comité régional T cinterterritorial Co	Demande de subvention	CRÉ Mauricie	MTQ, fournisseur externe						
Land de suit de la CRS et / ou us Comité régional en transport collectif une territorical une territorical proposale contre 1: La Tuque – Shawkinigan — Trois-Rivières ties en place de la desserte 1 comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte 2 collectif et manport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte 2 collectif et manport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte 3 collectif et manport collectif et mRC(s) impliquée(s) dans la desserte 3 collectif et manport collectif et mRC(s) impliquée(s) dans la desserte 3 collectif et mRC(s) impliquée(s) dans la desserte 4 collectif et mRC(s) impliquée(s) dans la desserte 4 collectif et mRC(s) impliquée(s) dan	Création / prolongement du mandat du Comité régional en transpo collectif de la Mauricie	CRÉ Mauricie, MRC et Villes, Organismes de transport collectif							
Comité régional TC Interterritorial (Orifans Express, accompagnement externe, une ude MRC ev/ou CE (Comité régional TC Interterritorial, Orifans Express, accompagnement externe, une ude MRC ev/ou CE (Comité régional TC Interterritorial, Orifans Express, accompagnement externe, une ude MRC ev/ou CE (Comité régional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Comité regional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Comité rapport Partie de Externe de La desserte 4 (Comité régional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Comité rapport Partie Batiscan — Trois-Rivières (Comité régional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Comité rapport Partie Batiscan — Trois-Rivières (Comité régional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Comité rapport Partie Batiscan — Trois-Rivières (Comité régional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Comité rapport Partie Batiscan — Trois-Rivières (Comité régional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Comité regional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Collectif et MRCS) impliquée(s) dans la desserte (Comité régional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Collectif et MRCS) impliquée(s) dans la desserte (Comité régional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Collectif et MRCS) impliquée(s) dans la desserte (Comité régional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Collectif et MRCS) impliquée(s) dans la desserte (Comité régional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Collectif et MRCS) impliquée(s) dans la desserte (Comité régional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Collectif et MRCS) impliquée(s) dans la desserte (Comité régional TC Interterritorial, organisme(s) de transport (Collectif et MRCS) impliquée(s) dans la desserte (Comité régional TC Interterritorial, organisme(s) de transpor	Préparation d'un plan de communication régional	Comité régional TC interterritorial	Fournisseur externe						
Since en place de la desserte 1 Comité régional TC interreritorial, Ordéans Supress, accompagnement externe, une ou des MRC et/ou CRE Interes 10 : Louiseville — Trois-Rivières Comité régional TC interreritorial, organisme(s) de transport collect et MRC(s) impliquée(s) dans in desserte opérateur de transport collect et MRC(s) impliquée(s) dans in desserte opérateur de transport collect et MRC(s) impliquée(s) dans in desserte opérateur de transport collect et MRC(s) impliquée(s) dans in desserte opérateur de transport collect et MRC(s) impliquée(s) dans in desserte opérateur de transport collect et MRC(s) impliquée(s) dans in desserte opérateur de transport collect et MRC(s) impliquée(s) dans in desserte opérateur de transport collect et MRC(s) impliquée(s) dans in desserte opérateur de transport collect et MRC(s) impliquée(s) dans in desserte opérateur de transport opérateur de transport collect et MRC(s) impliquée(s) dans in desserte opérateur de transport opérateur de t	Plan de suivi de la CRÉ et / ou du Comité régional en transport collectif	Comité régional TC interterritorial							
Comité régional TC interterritorial, Orléans Express, accompagnement externe, une ou des MRC et/ou CRÉ Serte 4 : Saint-Tite - Shawinigan Comité régional TC interterritorial, organismé(s) de transport collectif et MRC(s) impliqué(s) dans la desserte opérateur de transport collectif et MRC(s) impliqué(s) dans la desserte opérateur de transport sité en place de la desserte 3 Comité régional TC interterritorial, organismé(s) de transport collectif et MRC(s) impliqué(s) dans la desserte control et manuel de la desserte de la de	Étude tarifaire régionale	Comité régional TC interterritorial	Fournisseur externe						
Inter the place de la desserte 4 Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport disse en place de la desserte 10 Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte Orité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte contité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte contité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte contité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte contité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte contité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte contité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte contité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte contité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte contité régional TC interterritorial, organisme(s	esserte 1 : La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières								
disc en place de la desserte 1 Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport opérateur de transpo	Mise en place de la desserte 1		MTQ, Fournisseur externe						
comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport certe 2 : Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte conité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte conité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte conité régional TC interterritorial, MRC de Maskinongé, CTCM, Ville certe 8 Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte conité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte conité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte conité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte conité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte conité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte conité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte conité régional	esserte 4 : Saint-Tite – Shawinigan								
Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport opératur de transport opé	Mise en place de la desserte 4		1 '						
collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte Opérateur de transport	esserte 10 : Louiseville – Trois-Rivières								
Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de transport sollectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de transport sollectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de transport sollectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de la desserte de la desserte 2 Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de transport sollectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de transport sollectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de transport sollectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de transport sollectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de transport sollectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de transport sollectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de transport sollectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de transport sollectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de transport sollectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte de la desse	Mise en place de la desserte 10		I .						
collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte certe 2 : Shawinigan — Saint-Étienne-des-Grès — Trois-Rivières lise en place de la desserte 2 comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte modérateur de transport MTQ, Fournisseur externe, opérateur de transport mtQ, Fournisseur externe mtQ, Fournisseur externe, opérateur de transport mtQ, Fournisseur externe, opérat	esserte Batiscan – Trois-Rivières								
Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport opérateur de transport opéra	Mise en place de la desserte Batiscan – Trois-Rivières								
collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte opérateur de transport opérateur de transport opérateur de transport of collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte opérateur de transport opérateur d	esserte 2 : Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières								
Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte Comité régional TC interterritorial, MRC de Maskinongé, CTCM, Ville de Shawinigan Place de la desserte 8 Comité régional TC interterritorial, MRC de Maskinongé, CTCM, Ville de Shawinigan Place de la desserte 8 Comité régional TC interterritorial, MRC de Maskinongé, CTCM, Ville de Shawinigan Place de la desserte 3 Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte opérateur de transport opérateur de transport de la desserte 5 Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte 0 MTQ, Fournisseur externe, opérateur de transport opérate	Mise en place de la desserte 2		1 '						
collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte opérateur de transport opérateur de trans	esserte 6 : Saint-Maurice – Trois-Rivières								
Comité régional TC interterritorial, MRC de Maskinongé, CTCM, Ville de Shawinigan, RTCS MTQ, fournisseur externe MTQ, Fournisseur externe, opérateur de transport serte 5 : Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte MTQ, Fournisseur externe, opérateur de transport mature en place de la desserte 5 Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte MTQ, Fournisseur externe, opérateur de transport serte 7 : Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel lise en place de la desserte 7 Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte MTQ, Fournisseur externe, opérateur de transport opérateur de transport MTQ, Fournisseur externe, opérateur de transport opérateur de transport Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport serte 9 : Saint-Boniface – Shawinigan Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport MTQ, Fournisseur externe, opérateur de transport	Mise en place de la desserte 6								
de Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont-Carmel – Trois-Rivières flise en place de la desserte 3 Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte Serte 5 : Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas flise en place de la desserte 5 Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport opérateur de transport Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport opérateur de transport Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport opérateur de transport Serte 7 : Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel flise en place de la desserte 7 Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport opérateur de transport Collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte Opérateur de transport MTQ, Fournisseur externe, opérateur de transport opérateur de transport MTQ, Fournisseur externe, opérateur de transport opérateur de transport MTQ, Fournisseur externe, opérateur de transport Serte 9 : Saint-Boniface – Shawinigan	esserte 8 Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan								
Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte price de la desserte price de la desserte price price de la desserte price price de la desserte price p	Mise en place de la desserte 8		MTQ, fournisseur externe						
collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte opérateur de transport opérateur de trans	sserte 3 : Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont-Carmel – Trois-Rivièr	es <u> </u>							
Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte Serte 7 : Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport opérateur de transport Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport opérateur de transport opérateur de transport opérateur de transport opérateur de transport Serte 9 : Saint-Boniface – Shawinigan Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport opérateur de transport Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport MTQ, Fournisseur externe, opérateur de transport	Mise en place de la desserte 3								
collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte opérateur de transport serte 7 : Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel Alise en place de la desserte 7 Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte opérateur de transport opérateur de transport serte 9 : Saint-Boniface – Shawinigan Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport MTQ, Fournisseur externe, Opérateur de transport MTQ, Fournisseur externe, MTQ, Fournisseur externe,	esserte 5 : Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas								
Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport ocllectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte Serte 9 : Saint-Boniface – Shawinigan Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport opérateur de transport Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport MTQ, Fournisseur externe, Opérateur de transport MTQ, Fournisseur externe, MTQ, Fournisseur externe,	Mise en place de la desserte 5								
collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte opérateur de transport opérateur de transport serte 9 : Saint-Boniface – Shawinigan Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport MTQ, Fournisseur externe,	sserte 7 : Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel								
Comité régional TC interterritorial, organisme(s) de transport MTQ, Fournisseur externe,	Mise en place de la desserte 7								
	sserte 9 : Saint-Boniface – Shawinigan								
	Mise en place de la desserte 9		I .						

Dans les colonnes phasage de mise en œuvre, les cellules colorées indiquent la période de mise en œuvre des étapes citées en lignes.





Tableau 15 – Plan de déploiement temporel de la desserte 1

	France (c. of co. II (c. o. d. tables, 40 at co. d. (c. o.)	Coordonastoria	Doutousiuss	Phasage de mise en œuvre des étapes					
	Étapes (numéros d'étapes du tableau 10 et nom des étapes)	Coordonnateur	Partenaires	Année + 1	Année + 2	Année + 3			
D	esserte 1 : La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières								
2	Prise de contact et négociation avec Orléans Express	Comité régional TC interterritorial	Fournisseur externe						
3	Établissement du niveau de service amélioré désiré	Comité régional TC interterritorial / accompagnement externe	Fournisseur externe						
4	Signature d'une entente de services entre la MRC ou la CRÉ et Orléans Express	Comité régional TC interterritorial							
5	Autorisation de la CTQ	Comité régional TC interterritorial, Orléans Express							
6	Demande de subvention	Une ou des MRC et/ou CRÉ	MTQ, fournisseur externe						
7	Mise en service de la nouvelle offre de transport	Orléans Express							
8	Plan de communication de la nouvelle offre de transport	Comité régional TC interterritorial, Orléans Express	Fournisseur externe						

Dans les colonnes phasage de mise en œuvre, les cellules colorées indiquent la période de mise en œuvre des étapes citées en lignes.

Tableau 16 – Plan de déploiement temporel de chacune des dessertes 2 à 7, 9 et 10

	Étapes (numéros d'étapes du tableau 11 et nom des étapes)	Coordonnateur	Partenaires	Phasage de mise en œuvre des étapes			
				Année	+ 1	Année	e + 2
3	Définition du service	Comité régional TC interterritorial et organisme(s) de transport collectif impliquée(s) dans la desserte	Fournisseur externe				
4	Explorer la possibilité de participation d'un ou de plusieurs générateurs de déplacements	Comité régional TC interterritorial et organisme(s) de transport collectif impliquée(s) dans la desserte	Fournisseur externe				
5	Dépôt d'un budget de fonctionnement relatif à la desserte et demande de subvention	MRC(s) impliquée(s) dans la desserte	MTQ, fournisseur externe				
6	Procédure d'appels d'offres pour engager le transporteur	Organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte	Fournisseur externe				
7	Mise en service de la nouvelle offre de transport et mise en place structurelle du réseau	Organisme(s) de transport collectif impliquée(s) dans la desserte	Opérateur de transport				
8	Plan de communication de la nouvelle offre de transport	Comité régional TC interterritorial, MRC(s) et organisme(s) de transport collectif impliquée(s) dans la desserte	Opérateur, fournisseur externe				

Dans les colonnes phasage de mise en œuvre, les cellules colorées indiquent la période de mise en œuvre des étapes citées en lignes.





Tableau 17 – Plan de déploiement temporel de la desserte 8

	Étapes (numéros d'étapes des tableaux 10 à 13 et nom des étapes)	Coordonnateur	Partenaires	Phasage de mise en œuvr des étapes			
				Ann	ée + 1	Anné	ée + 2
D	esserte 8 Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan						
2	Prise de contact et négociation	Comité régional TC interterritorial, MRC de Maskinongé, CTCM, Ville de Shawinigan, RTCS					
3	Définition du mode de fonctionnement du service désiré	MRC de Maskinongé, CTCM, Ville de Shawinigan, RTCS					
4	Signature d'une entente de services	MRC de Maskinongé, CTCM, Ville de Shawinigan, RTCS					
5	Demande de subvention	MRC de Maskinongé, Ville de Shawinigan, CTCM et RTCS	MTQ, fournisseur externe				
6	Mise en service de la nouvelle offre de transport	MRC de Maskinongé, Ville de Shawinigan					
	Plan de communication de la nouvelle offre de transport	Comité régional TC interterritorial, MRC de Maskinongé, Ville de Shawinigan, CTCM et RTCS	Fournisseur externe				

Dans les colonnes phasage de mise en œuvre, les cellules colorées indiquent la période de mise en œuvre des étapes citées en lignes.





Tableau 18 – Déploiement financier des coûts nets d'exploitation du plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie (sur 5 ans)

fa								Phasage	e de l'applicati	on des coûts						
Étapes		2	010		2011			2012			2013			2014		
Étapes stratégiques (numéros d'étapes du tableau 13 et nom	n des étape	s)														
1 Demande de subvention	NE															
2 Création / prolongement du mandat du Comité régional en transport collectif de la Mauricie			NE			NE		NE		NE			NE			
3 Préparation d'un plan de communication régional						NE		NE		NE			NE			
4 Plan de suivi de la CRÉ et / ou du Comité régional en transport collectif	NE			NE			NE			NE			NE			NE
5 Étude tarifaire régionale		NE														
Desserte 1 : La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières																
Mise en place de la desserte 1			NE			NE			218 000 \$		21	8 000 \$		218 000 \$		
Desserte 4 : Saint-Tite – Shawinigan																
Mise en place de la desserte 4			NE		N	E	12 250 \$	49 000 \$		49 000 \$			49 000 \$			
Desserte 10 : Louiseville – Trois-Rivières																
Mise en place de la desserte 10			NE		NE 2 500 \$		10 000 \$		10 000 \$			10 000 \$				
Desserte Batiscan – Trois-Rivières																
Mise en place de la desserte Batiscan - Trois-Rivières			NE		N	E	NE	NE		NE			NE			
Desserte 2: Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Tro	ois-Rivière	es														
Mise en place de la desserte 2						NE		NE 17 750 \$		71 000 \$			71 000 \$			
Desserte 6 : Saint-Maurice – Trois-Rivières																
Mise en place de la desserte 6						NE		NE 4 500 \$		18 000 \$			18 000 \$			
Desserte 8 Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan																
Mise en place de la desserte 8						NE		NE 600 \$		800 \$			800 \$			
Desserte 3: Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont-Carm	nel – Trois	-Rivières														
Mise en place de la desserte 3								NE		NE 15 750 \$		15 750 \$	63 000 \$			
Desserte 5 : Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Star	nislas															
Mise en place de la desserte 5								NE		NE 5 250 \$		5 250 \$	21 000 \$			
Desserte 7 : Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du	-Mont-Ca	rmel														
Mise en place de la desserte 7							NE		NE 6 75		6 750 \$	\$ 27 000 \$				
Desserte 9: Saint-Boniface – Shawinigan																
Mise en place de la desserte 9								NE		NE 2.25		2 250 \$	9 000 \$			
TOTAL ANNUEL DES COÛTS NETS D'EXPLOITATION			-		14 750 \$		299 850 \$		396 800 \$			486 800 \$				

NE : Coûts d'études, d'immobilisations et coûts relatifs à la desserte Batiscan – Trois-Rivières, non évalués dans la présente étude.

Telle que présentée au tableau précédent, la mise en place des services de transport collectif interterritoriaux en Mauricie requerrait sur les cinq années du plan un investissement d'environ 1,2M \$. Il est à souligner que c'est à partir de la fin de la quatrième année que l'ensemble des dix (10) dessertes serait pleinement opérationnel.





collectif régional en Mauricie



5.0 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

5.1 Conclusions

Le présent et dernier volet de l'étude d'Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie, représente une étape stratégique pour la région en matière de transport collectif interterritorial. En effet, ce volet a permis de :

- établir un plan de desserte interterritoriale en transport collectif, à l'échelle régionale, entériné par le Comité régional de transport collectif de la Mauricie et le CA de la CRÉ;
- proposer un phasage temporel et budgétaire de mise en œuvre de ce plan.

Le plan de desserte interterritoriale en transport collectif retenu est constitué des dix (10) dessertes proposées au cours de l'étude.

Le plan de mise en œuvre de ce scénario suggère :

- des étapes à réaliser de façon stratégique, c'est-à-dire à l'échelle régionale, par la CRÉ et le Comité régional en transport collectif de la Mauricie, dont notamment le prolongement du mandat de ce Comité afin de coordonner et suivre la mise en place des dessertes interterritoriales. Il est aussi suggéré de réaliser à cette échelle un plan de communication ainsi qu'une étude tarifaire, afin de regrouper et d'harmoniser les informations sur le transport collectif adressées aux usagers actuels et potentiels, ainsi que d'offrir une tarification intégrée et cohérente à l'échelle régionale;
- une **mise en place graduelle des onze (11) dessertes**¹¹, assurant une mise en place simultanée dans les six (6) territoires de la région, afin d'éviter un cloisonnement de l'un de celles-ci.

¹¹ La présente étude propose dix (10) dessertes, auxquels s'ajoute la desserte Batiscan – Trois-Rivières étudiée de façon simultanée à la présente étude par la MRC des Chenaux. Cette desserte est incluse dans le phasage temporel du plan proposée ici.





Les dix (10) dessertes (excluant Batiscan – Trois-Rivières, dont l'étude a été faite par la MRC des Chenaux) pourraient être toutes opérationnelles à la fin de la quatrième année du début de la mise en œuvre du plan. Les coûts nets d'exploitation annuels seraient alors de 486 800\$, à financer par des subventions du MTQ, les MRC, Villes et/ou la CRÉ, ou encore d'autres organismes. Les coûts reliés aux études préliminaires et à la mise en place de ce plan, ne sont pas pris en compte dans le bilan financier réalisé ici.

Il est à noter que le phasage temporel ainsi que l'évaluation budgétaire pourront en réalité varier des prévisions et suggestions faites dans la présente étude. En effet, les étapes de prises de contact, négociations entre partenaires, recherche d'ententes juridico-légales et financières, ainsi que les phases de demandes de subventions, peuvent être plus longues voire plus coûteuses que ce qui est indiqué dans le présent rapport. De même, l'évaluation budgétaire, dépendant directement de l'évaluation de l'achalandage potentiel effectué au volet 2 de l'étude, peut être différente des chiffres indiqués ici, si les usagers actuels et potentiels réagissent de façon différente aux nouvelles offres de transport, par rapport à ce que dictaient les hypothèses de calculs prises au volet 2.

Le Comité régional de transport collectif ainsi que la Conférence régionale des élus de la Maurice, disposent ici d'un document décrivant les caractéristiques des dix (10) dessertes en transport collectif interterritorial et d'un plan qui en expose les étapes de mise en œuvre. La mise en place d'une première desserte (choisie dans les dessertes à réaliser dans une première phase, c'est-à-dire La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières, Saint-Tite – Shawinigan, Louiseville – Trois-Rivières ou Batiscan – Trois-Rivières), pourrait constituer un exercice permettant de tester en vraie grandeur les éléments du plan de mise en œuvre.

5.2 Recommandations pour la mise en œuvre du plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie

Quelques recommandations sont faites ici pour la mise en œuvre du plan de desserte interterritorial en transport collectif en Mauricie : certaines d'ordre général, d'autres reliées à l'élaboration de partenariats pour la mise en place de chaque desserte et finalement d'autres pour la mise en place opérationnelle des dessertes.





Recommandations générales

- s'assurer d'avoir les appuis politiques des élus de la région et des MRC;
- ne pas démarrer le projet avant d'avoir le financement nécessaire ;
- accroître les sources de financement pour assurer une continuité des services et promouvoir le développement durable de la population rurale;
- intégrer les informations sur le transport collectif interterritorial et le transport collectif intra-territorial dans les outils de diffusion d'information planifiés au futur plan de communication.

Recommandations pour l'élaboration de partenariats nécessaires à la mise en place de dessertes interterritoriales

La phase de prise de contact et les négociations entre les acteurs impliqués dans la mise en place d'une desserte (Orléans Express, société de transport, corporation (s) de transport collectif, générateurs de déplacements, transporteurs, MRC, CRÉ etc.) sont les premières à entreprendre lors de la mise en œuvre du plan de desserte interterritoriale et sont essentielles. Ce sont ces phases qui déterminent la desserte qui sera mise en œuvre et son opération, puisque c'est à cette phase que seront définis en détails toutes les caractéristiques de la desserte, les détails de son mode opératoire ainsi que les modalités financières entre partenaires (partage des coûts et des revenus). Quelques recommandations applicables à ces phases sont les suivantes :

- établir des protocoles d'ententes formels entre les acteurs impliqués, qui définissent en détails notamment le mode opératoire financier du service, afin d'assurer sa viabilité;
- impliquer des générateurs de déplacements dans la définition de la desserte afin que celle-ci réponde le mieux aux besoins : par exemple, pour les centres de santé, connaître les horaires des rendez-vous périodiques, pour les entreprises, connaître les heures de travail, afin d'arrimer l'offre en transport collectif au mieux à ces besoins :
- de même, prévoir une offre de service interterritoriale en transport collectif lors des évènements spéciaux culturels et récréatifs (festival, rencontres, etc.);





- assurer une transparence et un suivi des négociations en cours, par un tiers (ou le Comité régional de transport collectif par exemple), voire prévoir une date butoir de fin de négociation afin de dynamiser les négociations;
- s'inspirer des autres cas de partenariats pour la réalisation de liens de transport collectif interterritorial au Québec (cités au chapitre 3 du rapport volet 3 de la présente étude).

Recommandations pour la mise en œuvre opérationnelle des dessertes interterritoriales

Une fois la desserte, le partenariat pour sa mise en œuvre ainsi que le mode de
financement définis et confirmés, la mise en œuvre opérationnelle de la desserte peut être
réalisée. Quelques recommandations relatives à cette phase sont :

- prévoir une planification détaillée de la mise en place de la desserte (notamment des phases de mise en place structurelle, du plan de communication, de la coordination avec le transporteur);
- intégrer des critères d'accessibilité universelle lors de la mise en place structurelle de la desserte (définition et mise en place des arrêts) et lors du choix du transporteur;
- assurer un plan de communication bien défini et consistant et qui pourra être relancé périodiquement, puisque le succès de la nouvelle desserte dépendra fortement de la connaissance de l'information par l'usager potentiel. La promotion de la desserte pourra se faire sur plusieurs de ces outils de communication : journaux locaux, Internet, toutes-boîtes, service téléphonique d'information, publicités extérieures, séances d'information, kiosques d'informations dans certains magasins clés, etc.
- effectuer, une fois la desserte mise en place, un suivi du fonctionnement de cette desserte et de son achalandage et/ou une enquête auprès des usagers du service, afin d'ajuster au besoin l'offre en transport collectif interterritorial.





6.0 ANNEXES

6.1 Annexe 1 – Description des dix (10) dessertes en transport collectif interterritorial en Mauricie

Tableau 19 – Description de la desserte 1 La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières (adaptations à la desserte actuelle)

Caractéristique	Description
Origine/destination	La Tuque – Trois-Rivières
Direction(s) de la desserte	2 directions
Localités desservies (arrêts)	La Tuque, Lac-à-Beauce, <i>Rivière-aux-Rats, Grande-Anse, Rivière-Mattawin,</i> Saint-Roch-de-Mékinac, <i>Grandes-Piles</i> , Grand-Mère, Shawinigan, Shawinigan-Sud, <i>Notre-Dame-de-Mont-Carmel, Saint-Louis-de-France</i> , Trois-Rivières (Cité du Savoir uniquement les vendredis et dimanches, CHRTR et Terminus Orléans Express) ¹²
Routes empruntées	155, 157
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs (surtout santé, puis études/formation, travail, loisirs, services et approvisionnement)
Période de couverture du service	Lundi au dimanche : 2 départs vers Trois-Rivières et 2 départs vers La Tuque
Mode de transport collectif	Autocar – capacité 53 personnes
Distance parcourue (aller simple)	167 kilomètres
Temps de parcours (aller simple)	2 heures 47 minutes
Tarification	À établir avec la compagnie d'autocar dans le cas d'une entente et/ou d'un partenariat
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	4 524 déplacements par an

¹² Les localités en italique constitueraient des arrêts sur demande, comme c'est le cas actuellement (Orléans Express).





Tableau 20 – Description de la desserte 2 Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières (nouvelle desserte)

Caractéristique	Description
Origine/destination	Shawinigan – Trois-Rivières (axe ouest)
Direction(s) de la desserte	2 directions
Localités desservies (arrêts)	Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières (Cité du Savoir, CHRTR et Terminus Orléans Express)
Routes empruntées	55
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs (surtout études/formation et travail)
Période de couverture du service	Lundi au vendredi : 1 départ vers Trois-Rivières le matin et 1 le soir; 1 départ vers Shawinigan le matin et 1 le soir. Lundi, mercredi et vendredi : Trois-Rivières vers Shawinigan à l'heure du midi.
Mode de transport collectif	Taxi collectif rural offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus Ou partenariats avec STTR et/ou RTCS à examiner (Taxibus)
Distance parcourue (aller simple)	49,8 kilomètres
Temps de parcours (aller simple)	47 minutes
Tarification	Taxi collectif : fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel au taxi privé
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	732 déplacements par an





Tableau 21 – Description de la desserte 3 Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont-Carmel – Trois-Rivières (nouvelle desserte)

Caractéristique	Description
Origine/destination	Shawinigan – Trois-Rivières (axe est)
Direction(s) de la desserte	2 directions
Localités desservies (arrêts)	Shawinigan – Shawinigan Sud – Notre-Dame-du-Mont- Carmel – Trois-Rivières (secteur Saint-Louis-de-France, Cité du Savoir, CHRTR et Terminus Orléans Express)
Routes empruntées	157
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs (surtout études/formation et travail)
Période de couverture du service	Lundi au vendredi : 1 départ vers Trois-Rivières le matin et 1 le soir; 1 départ vers Shawinigan le matin et 1 le soir. Lundi, mercredi et vendredi : Trois-Rivières vers Shawinigan à l'heure du midi.
Mode de transport collectif	Taxi collectif rural offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus Ou partenariats avec STTR et /ou RTCS à examiner (Taxibus)
Distance parcourue (aller simple)	44,9 kilomètres
Temps de parcours (aller simple)	53 minutes
Tarification	Taxi collectif : fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel au taxi privé
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	689 déplacements par an



Tableau 22 - Description de la desserte 4 Saint-Tite - Shawinigan (nouvelle desserte)

Caractéristique	Description
Origine/destination	Saint-Tite – Shawinigan
Direction(s) de la desserte	2 directions
Localités desservies (arrêts)	Saint-Tite – Hérouxville - Grand-Mère – Shawinigan
Routes empruntées	153, 157
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Motifs santé, travail
Période de couverture du service	Du lundi au vendredi (environ 3 départs par jour par sens). L'horaire doit être adéquat pour des personnes se rendant à Shawinigan pour travailler.
Mode de transport collectif	Taxi collectif rural offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus
Distance parcourue (aller simple)	26 kilomètres
Temps de parcours (aller simple)	30 minutes
Tarification	Taxi collectif : fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel au taxi privé
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	1 090 déplacements par an

Note : Il existe actuellement une telle desserte en transport adapté dans laquelle des places disponibles sont offertes pour du transport collectif. Cependant, l'offre de services semble inadéquate et insuffisante par rapport à la demande potentielle en transport collectif estimée dans la présente étude.

> > ELUC N/Réf : 51778-301



Tableau 23 – Description de la desserte 5 Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas (nouvelle desserte)

Caractéristique	Description
Origine/destination	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas
Direction(s) de la desserte	2 directions
Localités desservies (arrêts)	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas
Routes empruntées	159, Rang Saint-Émile, 352
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Motif santé
Période de couverture du service	Du lundi au vendredi (1 départ par jour par sens) Allers vers Saint-Stanislas le matin ou en début d'après- midi, et retours vers Sainte-Thècle vers midi et en fin d'après-midi
Mode de transport collectif	Taxi collectif rural offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus
Distance parcourue (aller simple)	30,5 kilomètres
Temps de parcours (aller simple)	42 minutes
Tarification	Taxi collectif: fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel au taxi privé
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	303 déplacements par an



Tableau 24 – Description de la desserte 6 Saint-Maurice – Trois-Rivières (nouvelle desserte)

Caractéristique	Description
Origine/destination	Saint-Maurice – Trois-Rivières
Direction(s) de la desserte	2 directions
Localités desservies (arrêts)	Saint-Maurice – Trois-Rivières (Cité du Savoir, CHRTR et Terminus Orléans Express)
Routes empruntées	352, 40
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs (surtout santé, études/formation, travail)
Période de couverture du service	Du lundi au vendredi (1 départ par jour par sens)
Mode de transport collectif	Taxi collectif offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus Ou partenariat avec STTR à examiner
Distance parcourue (aller simple)	24,2 kilomètres
Temps de parcours (aller simple)	32 minutes
Tarification	Taxi collectif : fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel par rapport au taxi privé
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	128 déplacements par an

Note: À la date d'émission de ce présent rapport, une étude sur le transport collectif intraterritorial dans la MRC des Chenaux a permis d'identifier une autre desserte interterritoriale importante entre Batiscan – Trois-Rivières. Cette desserte n'est pas évaluée dans la présente étude mais est considérée dans le plan de desserte interterritoriale en transport collectif de la Mauricie.



Tableau 25 – Description de la desserte 7 Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel (nouvelle desserte)

Caractéristique	Description
Origine/destination	Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel
Direction(s) de la desserte	2 directions
Localités desservies (arrêts)	Saint-Étienne-des-Grès – Shawinigan – Shawinigan-Sud – Notre-Dame-du-Mont-Carmel
Routes empruntées	55, 351, 157 ou via barrage La Gabelle si possible
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Motif travail
Période de couverture du service	Du lundi au vendredi : Matin : Notre-Dame-du-Mont-Carmel – Saint-Étienne-des- Grès Soir : Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel
Mode de transport collectif	Taxi collectif offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus. Ou partenariat avec RTCS à examiner
Distance parcourue (aller simple)	37,1 kilomètres (routes 55, 351 et 157)
Temps de parcours (aller simple)	34 minutes
Tarification	Taxi collectif: fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel par rapport au taxi privé
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	179 déplacements par an

Tableau 26 – Description de la desserte 8 Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan (adaptations à la desserte actuelle)

Caractéristique	Description
Origine/destination	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan
Direction(s) de la desserte	2 directions
Localités desservies (arrêts)	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan (secteur Saint-Gérard-des-Laurentides) – Shawinigan
Routes empruntées	351
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs
Période de couverture du service	Du lundi au vendredi (moins d'un départ par jour par sens)
Mode de transport collectif	Places disponibles sur le transport adapté et covoiturage Ou partenariat avec RTCS à examiner
Distance parcourue (aller simple)	19,3 kilomètres
Temps de parcours (aller simple)	27 minutes
Tarification	Tarif de la CTCM pour une place disponible sur le transport adapté : 3\$ par voyage aller simple, carte mensuelle à 2,5\$ par voyage aller simple. Tarifs suggérés en vigueur pour le covoiturage.
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	21 déplacements par an

Note : Il existe actuellement une telle desserte en transport adapté offerte par la RTCS dans laquelle les éventuelles places disponibles ne sont pas offertes pour du transport collectif.

N/Réf: 51778-301



Tableau 27 – Description de la desserte 9 Saint-Boniface – Shawinigan (nouvelle desserte)

Caractéristique	Description
Origine/destination	Saint-Boniface – Shawinigan
Direction(s) de la desserte	2 directions
Localités desservies (arrêts)	Saint-Boniface – Shawinigan
Routes empruntées	153, 157
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs
Période de couverture du service	Du lundi au vendredi (moins d'un départ par jour par sens)
Mode de transport collectif	Taxi collectif offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus. Ou partenariat avec RTCS à examiner
Distance parcourue (aller simple)	13,1 kilomètres
Temps de parcours (aller simple)	16 minutes
Tarification	Taxi collectif: fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel par rapport au taxi privé
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	102 déplacements par an

Note : Il existe actuellement une telle desserte en transport adapté offerte par la RTCS dans laquelle les éventuelles places disponibles ne sont pas offertes pour du transport collectif.



Tableau 28 - Description de la desserte 10 Louiseville - Trois-Rivières (adaptations à la desserte actuelle)

Caractéristique	Description
Origine/destination	Louiseville –Trois-Rivières
Direction(s) de la desserte	2 directions
Localités desservies (arrêts)	Louiseville – Yamachiche – Trois-Rivières (secteur Pointedu-Lac) – Trois-Rivières (Terminus Orléans Express, CHRTR et Cité du Savoir) ¹³
Routes empruntées	138
Clientèle cible et motifs des déplacements assurés	Tous les groupes d'âge Tous motifs
Période de couverture du service	Lundi au dimanche, matin et soir
Mode de transport collectif	Taxi collectif offert aux périodes horaires, selon les directions et arrêts précisés ci-dessus. Ou partenariat avec Orléans Express ou STTR à examiner
Distance parcourue (aller simple)	39 kilomètres
Temps de parcours (aller simple)	37 minutes
Horaire	Taxi collectif: fonction de la distance parcourue, tarif préférentiel par rapport au taxi privé
Tarification	Tarif de la CTCM: 3\$ par voyage aller simple, carte mensuelle à 2,5\$ par voyage aller simple Ou à négocier avec Orléans Express dans le cas d'un partenariat avec celui-ci.
Achalandage potentiel total 2008 (1 sens, comprenant les montées à tous les arrêts)	246 déplacements par an

Note: Il existe actuellement une telle desserte offerte par:

- un taxi collectif (CTCM) qui effectue un aller-retour par jour à l'heure du midi;
- Orléans Express qui opère la liaison Montréal Trois-Rivières.

Toutefois ces offres de services semblent inadéquates en termes d'horaires par rapport à la demande potentielle en transport collectif estimée dans la présente étude.

N/Réf : 51778-301

¹³ Les localités *en italique* constitueraient des arrêts sur demande.