

PRIORITÉ D'ACTION : TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ DANS UNE PERSPECTIVE DE MOBILITÉ DURABLE

Transport collectif et adapté en Mauricie : état de situation sommaire

- ❖ *Les villes de Trois-Rivières et de Shawinigan disposent de réseaux de transports en commun. Ailleurs dans la région, la Ville de La Tuque et les MRC de Mékinac, de Maskinongé et des Chenaux disposent de systèmes de transport collectif et adapté.*
- ❖ *Le nombre de déplacements enregistré par la Société de transport de Trois-Rivières (STTR) est en baisse depuis 2014. Entre 2015 et 2016, il y a eu une baisse de 1 % de l'achalandage.*
- ❖ *La Régie de transport en commun de Shawinigan (RTCS) affiche une deuxième année de croissance consécutive dans son service régulier en 2018. En effet, un total de 259 290 passages ont été recensés l'an dernier, ce qui correspond à une légère hausse de 1,4 % par rapport aux 255 826 en 2017. Le service a connu une dégringolade constante, avec de petits soubresauts en 2008 et en 2012, qui étaient immédiatement suivis d'une chute brutale. La RTCS a atteint le fond du baril en 2016 et depuis, son transport régulier a connu une hausse de 5,2 %.*
- ❖ *En 2011, le Réseau de transport collectif de la Mauricie a été lancé officiellement avec la mise en place de sept dessertes interterritoriales. Bien que le Réseau de transport de la Mauricie ne fonctionne plus en soi depuis la fin du projet pilote en 2013, plusieurs corporations ont maintenu les liaisons interterritoriales mises en place dans le cadre du réseau, dont Maskinongé-Trois-Rivières et La Tuque-Trois-Rivières.*
- ❖ *Selon les données du Réseau de transport de la Mauricie, le système de transport interterritorial a enregistré annuellement entre 7 000 et 10 200 déplacements entre 2011 et 2013.*
- ❖ *Les statistiques recueillies par les utilisateurs du Réseau de transport de la Mauricie indiquent qu'entre 2011 et 2013, les déplacements étaient motivés en grande partie par la formation ou par les loisirs.*

POURQUOI EST-CE UNE PRIORITÉ EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION SOCIALE?

La mobilité constitue régionalement une priorité pour lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale. La possibilité de se déplacer selon ses besoins est un facteur incontournable pour l'inclusion sociale et économique des individus, particulièrement celle des personnes en situation de pauvreté. La question du transport est transversale comme elle est reliée à la prestation de tous les services; le transport est indispensable pour un réel accès au logement, à l'emploi, à l'éducation, aux services de santé, etc.

La mobilité représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue une condition essentielle de la participation sociale, économique et culturelle des individus, des entreprises et des sociétés.

- ❖ La mobilité comprend le transport collectif, adapté et actif qui correspond à l'ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes.
- ❖ Le transport collectif englobe par conséquent différents services de transport : transport collectif, transport adapté, transport scolaire, transport du réseau de la santé et des services sociaux, transport interurbain, taxis, covoiturage, etc.

Que ce soit en milieu urbain ou en milieu rural, le transport collectif joue en faveur de l'attractivité et de la compétitivité des territoires en offrant un accès plus équitable aux services et en favorisant l'intégration économique et la participation sociale. Dans les milieux ruraux aux prises avec des enjeux de dévitalisation, de vieillissement de la population et/ou d'exode des jeunes, le transport collectif permet d'offrir des alternatives et devient un levier important de développement régional.

MOBILITÉ ET INCLUSION SOCIALE

En milieu urbain, le transport en commun (TEC), est un moyen abordable de se déplacer quotidiennement et une option moins coûteuse que la possession d'une voiture. Pour les personnes à faibles revenus, les personnes handicapées et marginalisées, le TEC favorise une meilleure intégration sociale en facilitant l'accès aux services et en permettant une plus grande autonomie dans les déplacements. Des dessertes efficaces dans des quartiers les plus pauvres et les plus enclavés permettent à leur population d'avoir accès aux services sans être captifs ou dépendants. Le transport assure également une plus grande cohésion sociale, notamment parce qu'il accroît les possibilités d'interaction entre les individus. Par ailleurs, le sentiment de sécurité et d'appartenance au milieu sont accrus avec l'utilisation du transport collectif.

En milieu rural, le transport collectif correspond à une autre réalité, notamment caractérisée par une faible densité résidentielle et une dispersion des activités. Souvent l'automobile demeure une nécessité pour les utilisateurs et s'avère difficile à concurrencer; en raison notamment de l'étendue des services du territoire. Une partie de la population qui n'a pas accès à l'auto solo (jeunes, personnes âgées ou les plus démunis) se trouve très désavantagée quant à la mobilité, ce qui peut aggraver les situations d'exclusion et contribue à la dévitalisation car les gens veulent vivre plus près des services. Il devient alors essentiel, dans une perspective d'équité, de développer des alternatives pour permettre aux personnes sans auto d'accéder aux services de la communauté et de participer socialement.

La présence du transport collectif interterritorial rend la main-d'œuvre plus mobile et facilite l'intégration au marché du travail des personnes. La présence de moyens de transport permet aux personnes qui désirent vivre dans leur communauté rurale de bénéficier de l'égalité des chances dans l'emploi.

Enfin, dans une perspective d'inclusion sociale et d'accès à l'égalité, le transport adapté facilite l'accessibilité aux activités de la vie normale (liens sociaux, formation, emploi, services de santé, loisirs, culture, accès à l'emploi et aux services). Le transport collectif dans son ensemble permet d'inclure tous les individus selon leurs capacités pour participer à la vie sociale et au bien-être collectif.

EXPÉRIENCES ET POTENTIEL D'INTERVENTION

Lors de l'édition du FQIS 2010-2015, le Réseau de transport collectif de la Mauricie, projet pilote initié en 2011, a pu bénéficier d'un soutien financier pour maintenir et stabiliser les sept dessertes interterritoriales en transport collectif sur son territoire. L'objectif de consolidation et de pérennisation du Réseau de transport n'a pu être atteint dans le cadre de ce financement. Au niveau territorial, différentes initiatives ont été soutenues, notamment en lien avec la sécurité alimentaire (Transport solidaire) et pour favoriser la mobilité des aînés.

Dernière édition du FQIS

Dans différentes régions du Québec, les projets locaux repérés dans l'édition 2010-2015 en transport sont souvent en lien avec des projets en sécurité alimentaire. Les projets en transport requièrent du temps et des fonds importants.

<p>Initiatives soutenues lors de l'édition 2010-2015 en Mauricie</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La stratégie pour une mobilité durable des aînés par la Corporation de transport collectif de la MRC de Maskinongé (Maskinongé) - Soutien au transport pour le développement social par la Maison de transition de la Batiscan (Des Chenaux) - Transport collectif Interterritorial « Le Réseau de transport de la Mauricie » (Mauricie) - Transport solidaire par la CDC Centre-de-la-Mauricie (Shawinigan) - Transport solidaire par Roulons Vert (Trois-Rivières) <p>Pour en savoir plus : voir les pages <i>Actions d'ici</i> du site Internet du Consortium http://www.consortium-mauricie.org/actions-d-ici2</p>
<p>Acteurs et collaborations potentiels</p>	<p>Table de concertation régionale en mobilité durable (composition), *leadership partagé</p> <ul style="list-style-type: none"> - *Consortium en développement social de la Mauricie - *Roulons VERT, Centre de gestion des déplacements de la Mauricie / Centre-du-Québec - Corporation de transport adapté et collectif des Chenaux - Corporation de transport adapté et collectif du Haut St-Maurice - Corporation de transports collectifs de la MRC de Maskinongé - Corporation Transport Adapté Mékinac - Environnement Mauricie - Les Villes et MRC - MAMH - Régie de transport en commun de Shawinigan (RTCS) - Services Québec - Société de transport de Trois-Rivières (STTR) - Table de concertation du mouvement des femmes (TCMFM) - TIR-Saines habitudes de vie – transport actif (CIUSSS) - Transport adapté du comté de Maskinongé - URLS
<p>Partenaires et/ou leviers financiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Fonds d'appui au rayonnement des régions (FARR) - Fonds québécois d'initiatives sociales (FQIS) - Ministère du transport, Politique de mobilité durable 2030; Programme d'aide au développement du transport collectif - TIR-SHV, Plan d'action en prévention de la santé 2017-2021 - mesure 2.8 Soutenir les intervenants des secteurs du transport et de l'aménagement du territoire dans la mise en place d'initiatives favorisant la mobilité durable

SUR QUOI VEUT-ON AGIR PRIORITAIREMENT DANS LE CADRE DE L'ALLIANCE ET COMMENT?

Les éléments énumérés dans cette section proviennent des échanges recueillis lors des ateliers du *Rendez-vous de l'Alliance* le 7 décembre 2018. Nous avons regroupé les discussions provenant à la fois de l'atelier en mobilité durable mais aussi des pistes issues des discussions d'autres thématiques. Ces éléments sont des pistes non exhaustives.

CONTEXTE, ENVIRONNEMENT, SYSTÈME ET MILIEUX

L'ACCESSIBILITÉ AU TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ

- Accessibilité économique : se payer le billet d'autobus.

- Accessibilité technique concernant le réseau de transport : horaire des trajets, lieu d'embarquement, covoiturage, etc.

Piste :

- Offrir des billets de transport aux personnes participant aux activités des organismes communautaires.

L'ADAPTATION DES SERVICES DE TRANSPORT

- Adaptation en fonction de l'offre de services aux personnes dans les organisations et les entreprises.
- Adaptation en fonction des besoins des personnes (écouter leurs besoins, comprendre leur réalité et moduler le service de transport en fonction de cela).
- Adaptation entre les partenaires afin d'assurer une harmonisation de l'offre de services qui fera en sorte de maximiser les déplacements des personnes.

Piste :

- Harmonisation des horaires d'autobus en fonction des horaires de quarts de travail dans les entreprises.

EN COMPLÉMENTARITÉ

TRANSPORT ACTIF

- Penser l'aménagement du territoire afin de faciliter les déplacements autres que la voiture et l'autobus.
- Favoriser le loisir actif et les saines habitudes de vie.

Quelques pistes :

- Mettre en œuvre des projets en transport actif afin d'améliorer la mobilité régionale.
- Coordonner les actions réalisées sur le terrain en assurant une interconnexion avec les autres modes de transport.

Références

- [Portrait diagnostique de la Mauricie, « Plan quinquennal de développement régional 2015-2020 », préparé pour la Conférence régionale des élus de la Mauricie, juin 2014.](#)