



SOMMAIRE DE L'ÉTUDE

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

juin 2010

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE	1
LA PREMIÈRE GÉNÉRATION	1
LA DEMANDE DU MILIEU... UNE OPPORTUNITÉ DE FINANCEMENT	2
LA CONCERTATION RÉGIONALE REDÉMARRE	2
L'IDENTIFICATION CONSENSUELLE DES PROBLÈMES	2
SUR LA VOIE DE L' ACTION	3
CONTENU DE L'ÉTUDE	4
FAITS SAILLANTS DE L'ÉTUDE	5
VOLET 1 — PORTRAIT DÉTAILLÉ DU TRANSPORT COLLECTIF EN MAURICIE	5
VOLET 2 — ÉVALUATION DES BESOINS EN TRANSPORT INTERTERRITORIAL	12
VOLET 3 — IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT	17
VOLET 4 — IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT	45
CONCLUSION	56
RECOMMANDATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE DESSERTE INTERTERRITORIALE EN TRANSPORT COLLECTIF EN MAURICIE	57
RECOMMANDATIONS POUR L'ÉLABORATION DE PARTENARIATS NÉCESSAIRES À LA MISE EN PLACE DE DESSERTES INTERTERRITORIALES	57
RECOMMANDATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE OPÉRATIONNELLE DES DESSERTES INTERTERRITORIALES	58
LISTE DES MEMBRES DU COMITÉ RÉGIONAL EN TRANSPORT COLLECTIF DE LA MAURICIE (2008-2009)	58

LISTE DES CARTES

CARTE 1 — LIENS INTERTERRITORIAUX EXISTANTS EN TRANSPORT COLLECTIF EN MAURICIE (2008)	7
CARTE 2 - LIENS INTERTERRITORIAUX DÉSIRÉS EN TRANSPORT COLLECTIF EN MAURICIE (2008)	14
CARTE 3 - 11 DESSERTES INTERTERRITORIALES PROPOSÉES EN TRANSPORT COLLECTIF EN MAURICIE (2008)	19

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 – CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT UTILISÉS DANS L'ÉVALUATION DES DESSERTES ET DES SCÉNARIOS DE DESSERTE EN TRANSPORT INTERTERRITORIAL EN MAURICIE	21
TABLEAU 2 — PONDÉRATION APPLIQUÉE AUX CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT	22
TABLEAU 3 – DESCRIPTION DE LA DESSERTE PROPOSÉE LA TUQUE – SHAWINIGAN – TROIS-RIVIÈRES (ADAPTATIONS À LA DESSERTE ACTUELLE)	25
TABLEAU 4 – DESCRIPTION DE LA DESSERTE PROPOSÉE SHAWINIGAN – SAINT-ÉTIENNE-DES-GRÈS – TROIS-RIVIÈRES (NOUVELLE DESSERTE)	27
TABLEAU 5 – DESCRIPTION DE LA DESSERTE PROPOSÉE SHAWINIGAN – NOTRE-DAME-DU-MONT-CARMEL – TROIS-RIVIÈRES (NOUVELLE DESSERTE)	29
TABLEAU 6 – DESCRIPTION DE LA DESSERTE SAINT-TITE – SHAWINIGAN (NOUVELLE DESSERTE)	31
TABLEAU 7 – DESCRIPTION DE LA DESSERTE PROPOSÉE SAINT-SÉVERIN – SAINT-ADELPHÉ – SAINT-STANISLAS (NOUVELLE DESSERTE)	33
TABLEAU 8 – DESCRIPTION DE LA DESSERTE PROPOSÉE SAINT-MAURICE – TROIS-RIVIÈRES (NOUVELLE DESSERTE)	35
TABLEAU 9 – DESCRIPTION DE LA DESSERTE PROPOSÉE SAINT-ÉTIENNE-DES-GRÈS – NOTRE-DAME-DU-MONT-CARMEL (NOUVELLE DESSERTE)	37
TABLEAU 10 – DESCRIPTION DE LA DESSERTE PROPOSÉE SAINT-MATHIEU-DU-PARC – SHAWINIGAN (ADAPTATIONS À LA DESSERTE ACTUELLE)	39
TABLEAU 11 – DESCRIPTION DE LA DESSERTE PROPOSÉE SAINT-BONIFACE – SHAWINIGAN (NOUVELLE DESSERTE)	41
TABLEAU 12 – SERVICE PAR AUTOCAR EN DIRECTION DE TROIS-RIVIÈRES (HEURES DE PASSAGE)	42
TABLEAU 13 – SERVICE PAR AUTOCAR EN DIRECTION DE LOUISEVILLE (HEURES DE PASSAGE)	43
TABLEAU 14 – DESCRIPTION DE LA DESSERTE PROPOSÉE LOUISEVILLE – TROIS-RIVIÈRES (ADAPTATIONS À LA DESSERTE ACTUELLE)	44
TABLEAU 15 — BILAN DES COÛTS ET DES REVENUS (COÛT NET)	47
TABLEAU 16 — MODE DE TRANSPORT PROPOSÉ ET COÛT PAR KILOMÈTRE DE CHACUNE DES DESSERTES	49
TABLEAU 17 — REVENUS ANNUELS GÉNÉRÉS PAR LES USAGERS	51
TABLEAU 18 – COÛTS NETS TOTAUX ANNUELS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES DIX DESSERTES	52
TABLEAU 19 – ÉTAPES STRATÉGIQUES DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN	55

Contexte

La première génération

En février 2002, le comité de coordination du Consortium en développement social de la Mauricie a tenu une rencontre régionale qui a réuni quelque 25 personnes touchées par le dossier du transport collectif rural en Mauricie. Il est ressorti que le transport collectif en milieu rural constituait un dossier actif pour plusieurs MRC de la Mauricie. Bien que l'avancement des démarches territoriales diffère l'une de l'autre, les porteurs locaux de la mise en œuvre d'un service de transport collectif étaient alors tous confrontés à plusieurs difficultés communes ralentissant l'avancement des projets.

Le comité de coordination a donc convenu, à sa rencontre du mois de mars 2002, de mettre sur pied un comité de travail sur ce dossier : le comité régional du transport collectif de la Mauricie. Ce dernier regroupait une vingtaine de personnes, principalement les responsables des projets de transport collectif dans les territoires, les différents ministères concernés, les commissions scolaires, la Régie régionale de la santé et des services sociaux Mauricie/Centre-du-Québec, la Table régionale sur le transport adapté et le Conseil régional de développement de la Mauricie. La Régie en assurait la présidence et le CRD, la coordination. La formation de ce comité régional de transport collectif a permis de soutenir l'avancement des projets locaux. Fait à noter, plusieurs intervenants du comité régional en transport collectif ont aussi été impliqués dans la création de l'Association des transports collectifs du Québec.

À la suite des changements organisationnels et structurels du Conseil régional de développement de la Mauricie en 2003-2004 et du déploiement des projets de transport collectif rural territoriaux, les activités du comité régional de transport collectif ont pris fin en mars 2004. Quelque 11 rencontres ont été tenues entre mars 2002 et mars 2004.

Malgré ces changements, les promoteurs de transport collectif de cinq territoires ont toutefois maintenu des rencontres de 2004 à 2007, ce qui démontre la force de concertation des intervenants et du réel désir d'améliorer le transport collectif dans la région.

La demande du milieu... Une opportunité de financement

En janvier 2007, le comité de développement social du Haut-Saint-Maurice envoyait une lettre aux membres du comité de coordination du Consortium en développement social de la Mauricie soulignant la nécessité de recommencer à tenir des rencontres régionales sur le transport collectif rural, avec le soutien de la CRÉ. L'un des objectifs était, entre autres, de prendre connaissance, dans un premier temps, du nouveau programme de transport collectif régional du ministère des Transports. Quelques membres du comité de coordination ont pu assister au colloque de l'Association des transports collectifs ruraux du Québec à Drummondville en avril 2007 où ont été présentées les modalités du nouveau programme, dont celui du volet régional.

La concertation régionale redémarre

En juin 2007, le Consortium en développement social de la Mauricie, avec le soutien de la CRÉ, a réuni les directrices et représentantes des démarches locales de transport collectif rural, le ministère des Affaires municipales et des Régions et le ministère des Transports afin de valider la pertinence de travailler sur un projet régional en transport collectif, ce qui a été accepté. Les membres ont aussi proposé que le MESS s'implique dans le comité régional, ce qui a été accepté par la direction régionale d'Emploi-Québec. En septembre 2007, les responsables des expériences-pilotes en transport collectif au Centre-du-Québec et à la Capitale-Nationale ont présenté aux membres du comité régional de transport collectif leurs projets respectifs. Les réflexions des membres ont donc été teintées de deux éléments : a) le transport collectif rural est un levier de développement des territoires; b) la collaboration avec le milieu municipal est essentielle afin que, de part et d'autre, les responsabilités soient prises.

L'identification consensuelle des problèmes

En novembre 2007, les membres du comité régional de transport collectif de la Mauricie convenaient que le développement du transport collectif était à mettre, en étroite relation avec l'enjeu des changements démographiques, en cours et à venir, pour l'ensemble de la région et particulièrement en milieu rural. L'ensemble des réflexions a permis de constater que des solutions doivent être trouvées maintenant et des scénarios proposés, afin de faire face à cette mouvance. Ainsi, pour rendre plus efficace le service de transport collectif, les membres se sont entendus sur plusieurs éléments, notamment les cinq principaux problèmes, soit :

- manque d'accès aux services de base pour la population (à la suite des différentes politiques de rationalisation);
- méconnaissance des besoins et du service de transport collectif par les élus et la population;
- sensibilisation inégale des élus quant à la pertinence de leur participation à l'égard du transport collectif;
- peu de liens interterritoriaux;
- niveau d'offres de services inadéquat relativement aux besoins.

Ce consensus a été renforcé depuis lors; deux représentants de la Table régionale sur le transport adapté de la Mauricie se sont joints aux travaux du comité régional de transport collectif puisque des démarches congruentes étaient parallèlement entreprises. Ainsi, les membres du comité régional se sont entendus sur le fait que les préoccupations et les enjeux spécifiques aux personnes handicapées, tant dans la méthodologie utilisée tout au long de la démarche que dans la structure de fonctionnement du comité régional, seraient pris en compte.

Sur la voie de l'action

En avril 2008, le comité régional en transport collectif de la Mauricie entreprenait une démarche auprès du ministère des Transports du Québec 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 conférences régionales des élus (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, était de faire une étude sur l'évaluation des besoins et l'identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie.

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. La première rencontre de cette nouvelle composition du comité régional en transport collectif¹ s'est tenue en mai 2008 et depuis, les membres se sont réunis à plusieurs reprises afin d'orienter l'étude.

¹ La liste des membres du comité régional en transport collectif se retrouve à la fin du document.

En septembre 2009, le conseil d'administration de la CRÉ de la Mauricie adoptait une résolution confirmant la volonté de la CRÉ de poursuivre les actions afin de mettre en œuvre les dessertes interterritoriales qui ont été identifiées dans l'étude.

Contenu de l'étude

Tout au long de l'étude, les travaux de la Firme ont été guidés par le devis d'appel réalisé par le comité régional en transport collectif. Afin d'arriver à une évaluation des besoins et l'identification des solutions des axes interterritoriaux en transport collectif en Mauricie, quatre volets ont été élaborés :

1. **Le portrait détaillé du transport collectif en Mauricie** qui comprend, entre autres, les forces et les faiblesses pour les aspects suivants :
 - a) les conditions géographiques, les caractéristiques et les contraintes des différents territoires de la Mauricie;
 - b) les circuits actuels intra et interterritoriaux (collectifs, privés et adaptés);
 - c) les besoins actuels répondus (motifs de déplacement, clientèles, destinations et retours, etc.);
 - d) l'identification des sources de financement actuelles;
 - e) le cadre légal actuel du transport de personnes (collectif et adapté);
 - f) projection des coûts de l'impact socio-économique.

2. **L'évaluation des besoins en transport interterritorial** sur 10 ans qui comprend :
 - a) identification et évaluation des besoins actuels non répondus et répondus de façon inadéquate (horaires, motifs de déplacement, clientèles, destinations et retours, etc.);
 - b) anticiper l'augmentation de ces besoins au travers d'une projection de l'évolution démographique sur 10 ans;
 - c) relever l'incidence possible que pourrait avoir l'absence d'un transport collectif interterritorial sur cette projection de l'évolution démographique.

3. **L'identification et l'évaluation des critères de développement** pour la mise en place d'un service de transport interterritorial :
 - a) identification des destinations, des besoins des différentes clientèles, de la géographie, de la fréquence des circuits, du confort et de l'attractivité des circuits, des plages horaires, sécurité, temps de déplacement, motifs de déplacement, destinations et retours, etc. en terme de transport interterritorial.

4. **Deux propositions de scénarios** à l'égard des axes interterritoriaux comprenant des **étapes de réalisation sur 5 ans pour un des deux scénarios** :
 - a) élaboration d'un ensemble de circuits interterritoriaux répondant aux besoins exprimés par les milieux (présentation d'une cartographie) et tenant compte des critères de développement identifiés précédemment, de l'évolution des besoins des clientèles, de la faisabilité et de la disponibilité des transports en place;
 - b) élaboration d'un plan d'action de mise en œuvre du projet sur un horizon de cinq ans proposant des phases d'implantation;
 - c) élaboration du cadre financier de chacune des phases proposées en identifiant clairement les sources de financement;
 - d) identification des partenaires susceptibles de collaborer au financement.

Faits saillants de l'étude

Volet 1 — Portrait détaillé du transport collectif en Mauricie

Le Volet 1 de l'étude 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?

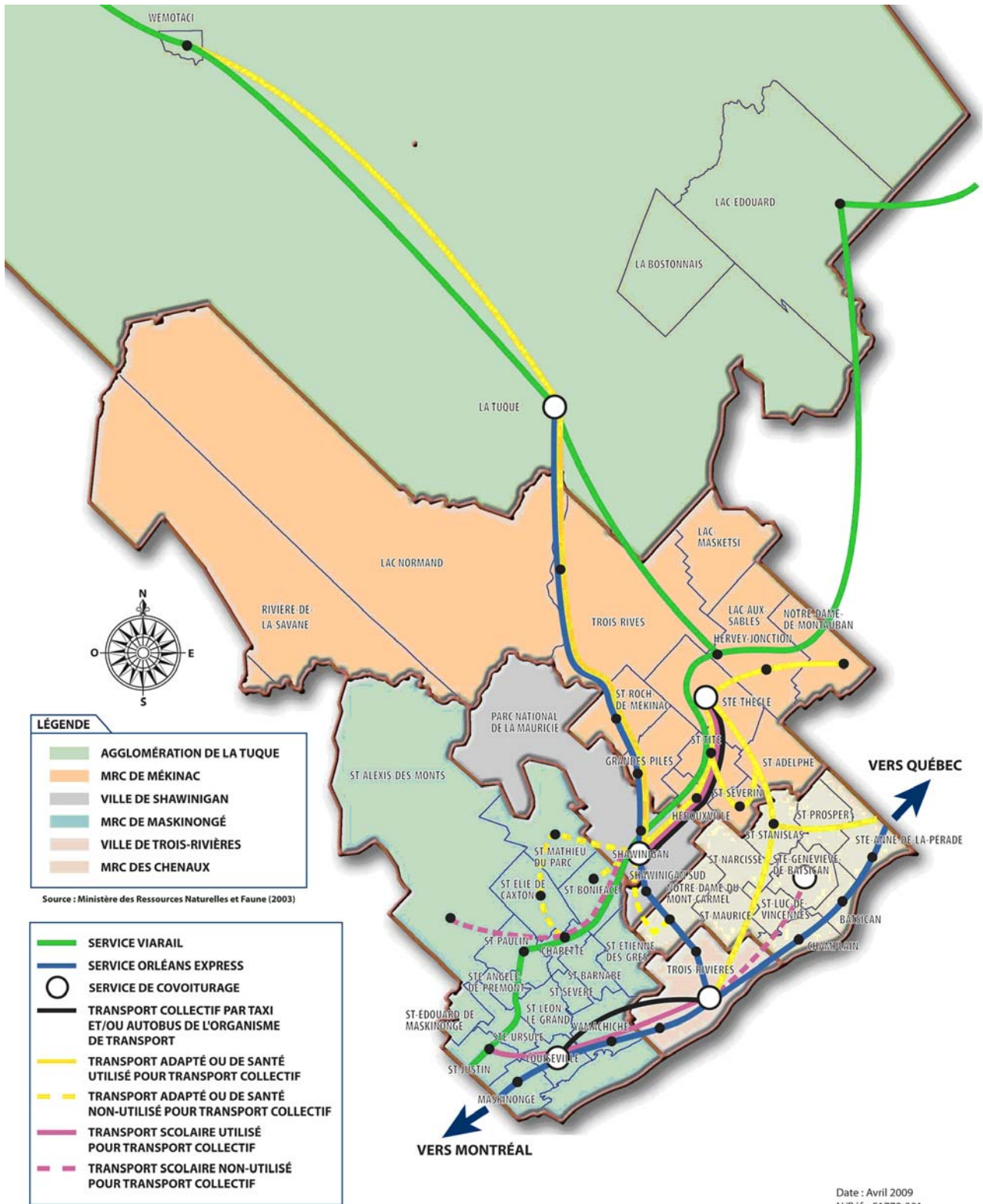
Le portrait de la géographie et les caractéristiques sociodémographiques du territoire ont permis de constater une grande diversité dans l'occupation du territoire, des grands pôles urbains de Trois-Rivières et Shawinigan, aux basses terres du Saint-Laurent des MRC de Maskinongé et des Chenaux, la moyenne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

La population mauricienne se caractérise par la 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'Institut de la statistique du Québec, 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) pourraient représenter, dans quelques années, des proportions 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 (carte 1) 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.

Carte 1 — LIENS INTERTERRITORIAUX EXISTANTS EN TRANSPORT COLLECTIF EN MAURICIE (2008)



LES DÉPLACEMENTS ACTUELS

L'exposé des caractéristiques de 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.

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 qu'en 2008, pour la période de janvier à juin seulement, plus de 2 000 déplacements ont été dénombrés. 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).

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 de 8 % depuis 2006. 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 personnes âgées (65 ans et plus) dans les usagers du transport collectif demeure faible (moins de 10 %).

MRC de Mékinac

Le nombre de déplacements en transport collectif, données saisies par la *CTAM* en 2007, était de 2 850. En 2008, ce nombre s'est élevé 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, dans l'ensemble des motifs de déplacements, relativement 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 mode de déplacement demeure stable. L'utilisation des places disponibles pour le transport collectif dans le transport adapté n'a cessé de progresser depuis 2003, passant de 61 % des déplacements à 84 %. Les déplacements interterritoriaux (38 %) représentent une part considérable. 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 %.

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 ont vu augmenter leur usage le plus sont le taxi collectif (21 à 474 déplacements) et le covoiturage (39 à 281 déplacements). Toutefois, de janvier à septembre 2008, ce sont toujours les places disponibles dans le transport adapté qui ont garanti le plus de déplacements en transport collectif, 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

Sommaire - Besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie

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'utilisateurs 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.

Ville de Shawinigan

Les seules données disponibles sur les déplacements, recensées 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'utilisateurs de la RTCS a régressé de 31 %. Selon le Plan stratégique de la ville de Shawinigan, cette diminution est attribuable à 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.

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 déplacements 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 plus* (27 % des passages chacun en 2008). 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 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).

SYNTHÈSE DES CARACTÉRISTIQUES DE LA CLIENTÈLE ACTUELLE

Les informations qui se retrouvent dans cette section permettent de dresser des constats sur l'utilisation du transport collectif en Mauricie et des 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 des usagers au-dessus de 36 ans.

Volet 2 — Évaluation des besoins en transport interterritorial

Après avoir dressé un portrait 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 estimations d'achalandage ont été produites. 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;
- des services de transport collectifs devraient répondre à des critères d'accessibilité universelle;
- au sujet de l'organisation du transport collectif, 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.

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 une hypothèse « faible » et « forte ») : le nombre total de déplacements qui serait effectué par transport collectif interterritorial varierait de 14 740 à 44 314.

Selon les données recueillies dans le Volet 2, 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 :

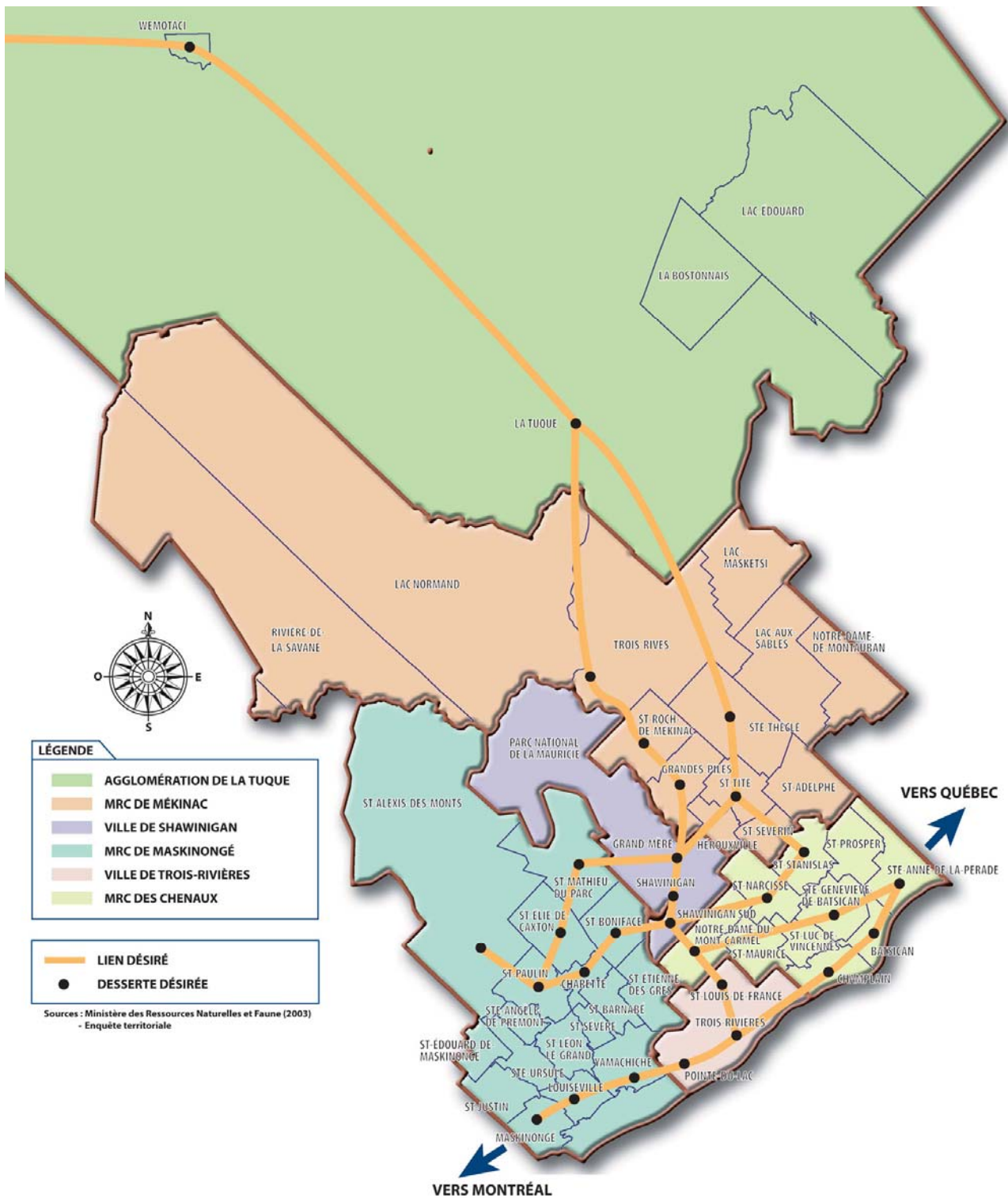
- en terme de services de *soins de santé et de services sociaux*, de *centres de formation* et de *services et d'approvisionnement*, Shawinigan et Trois-Rivières sont les villes les plus dotées;

- 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).

Carte 2 - LIENS INTERTERRITORIAUX DÉSIRÉS EN TRANSPORT COLLECTIF EN MAURICIE (2008)



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

Le transport collectif, dossier d'intérêt local, régional et national, a pour principaux objectifs d'assurer le développement local des communautés rurales dans une perspective de développement social, culturel et économique et de contrer l'exode rural. Le transport collectif est entendu comme un investissement pour consolider le tissu communautaire des zones rurales du Québec puisqu'il assure la circulation des citoyens et des citoyennes sur les territoires permettant ainsi l'accès des personnes aux services, à l'emploi, à la formation, aux loisirs et à une vie sociale.

ASPECTS SOCIAUX

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

L'absence de transport collectif en milieu rural va à l'encontre de la notion « d'accessibilité universelle ». Telle que définie dans ce rapport, l'accessibilité universelle vise à réduire et éliminer les obstacles résultants 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 concerné, 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.

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 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.

Par exemple, dans la MRC de Mékinac les résidents ne peuvent s'approvisionner entièrement sur le territoire de la MRC. Certains types d'achat doivent obligatoirement se faire à l'extérieur de ce territoire dans les pôles de services voisins.

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 tend à croître ou à augmenter de capacité;
- plus largement, dépendance accrue par rapport aux énergies fossiles (pétrole) et donc consommation accrue de celle-ci.

Volet 3 — Identification et évaluation des critères de développement

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 multicritère 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 le comité régional en transport collectif a été étroitement associé 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, tout en tenant compte des réalités territoriales².

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.

Cinq (5) 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);
- partenariat avec la Société de transport de Trois-Rivières et de la Régie du transport en commun de Shawinigan;
- entente(s) entre plusieurs corporations un/des acteur(s) local(aux) (générateur(s) de déplacements).

² Simultanément à l'étude interterritoriale, la MRC des Chenaux finalise son étude intra territoriale. Une onzième desserte sera éventuellement à prendre en considération dans la mise en œuvre des dessertes.
Sommaire - Besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie

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.

LES DESSERTES

La carte 3 illustre les dix dessertes établies en fonction des informations obtenues par les recherches et les groupes de discussions des volets 1 et 2. Ajoutée à celles-ci, une onzième desserte, Batiscan – Trois-Rivières, qui est ressortie lors d'une étude intra territoriale, menée à la même période que celle interterritoriale. Cette desserte est à mettre en œuvre, au même titre que les dix autres dessertes, selon les mêmes critères de développement incluant celui de l'accessibilité universelle³.

Les dessertes ont fait l'objet d'une évaluation multicritère afin d'identifier celles qui présentaient le plus d'avantages. Ces critères expriment les enjeux communiqués par les intervenants régionaux en transport collectif et ont été validés auprès de ceux-ci. L'approche d'une analyse multicritère est la suivante :

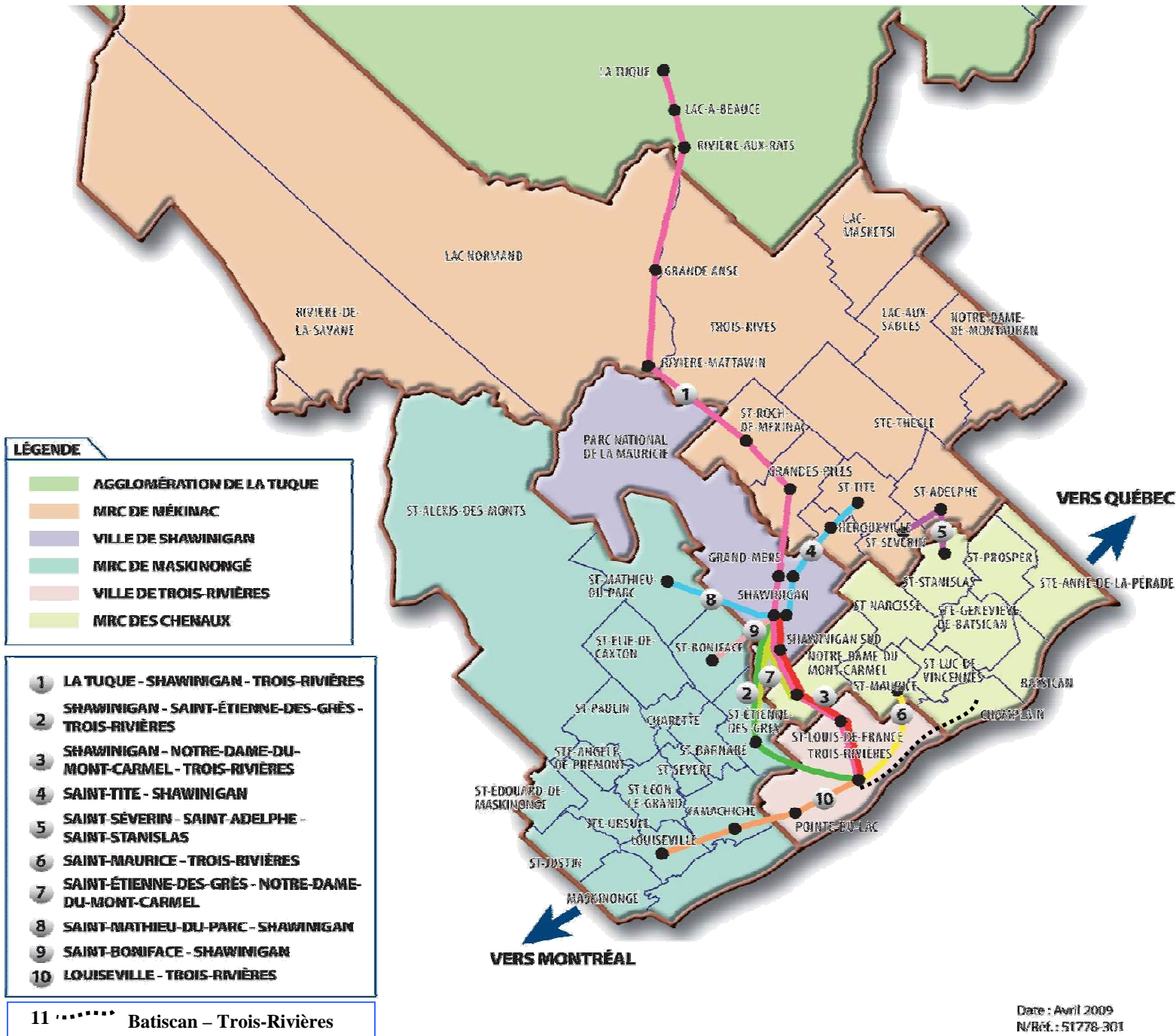
- chaque desserte est classifiée par rapport aux autres en fonction de sa performance pour chacun des critères;
- pour chaque critère, les scénarios se voient attribuer un pointage allant de -3 à 3 en fonction de leur classement;
- ce pointage est pondéré en fonction de l'importance accordée au critère correspondant.

La desserte obtenant le plus de points est considérée comme la plus performante.

³ Compte tenu que la firme qui a fait l'étude pour la MRC des Chenaux n'a pas utilisé la même méthodologie que la firme qui a fait l'étude interterritoriale, celle-ci n'a pas pu calculer les coûts et les modes de transport reliés à la desserte Batiscan – Trois-Rivières.

Sommaire - Besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie

Carte 3 - 11 DESSERTES INTERTERRITORIALES PROPOSÉES EN TRANSPORT COLLECTIF EN MAURICIE (2008)



L'analyse multicritère est un outil d'aide à la décision utilisée 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.

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.

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 interterritoriale, 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 multicritère, seuls les critères d'évaluation des impacts à court et moyen terme ont été retenus.

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.

Tableau 1 – CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT UTILISÉS DANS L'ÉVALUATION DES DESSERTES ET DES SCÉNARIOS DE DESSERTE EN TRANSPORT INTERTERRITORIAL EN MAURICIE

Critères de développement	Objectif	Description
<i>Dimensionnement du service de transport collectif</i>		
Achalandage	Maximiser	Nombre de déplacements potentiels en transport collectif
	Maximiser	Quantité de voyageurs totaux en transport collectif (par an/mois/jour)
Motif de 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
<i>Environnement physique et biophysique</i>		
Émissions de GES	Minimiser	Quantité de GES équivalente à celle qui serait émise si les déplacements en transport collectif étaient faits en automobile
<i>Environnement social</i>		
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
<i>Environnement économique</i>		
Gain économique	Maximiser	Calcul du gain économique pour les jours de déplacement
<i>Coûts et revenus</i>		
Coût net	Minimiser	Revenus (issus des usagers) — Dépenses = Coûts nets (à couvrir par des subventions et contributions locales)

Une consultation auprès des membres du comité régional en transport collectif de la Mauricie (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 2 — PONDÉRATION APPLIQUÉE AUX CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT

Critères de développement	Unité	Pondération
Dimensionnement du service		53 %
Achalandage	Déplacements	11 %
	Nombre de voyageurs par 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 %
Environnement 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 %

Classement des dessertes selon l'évaluation multicritère

- 1 – La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières (7,32 pts)
- 2 – Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières (5,61 pts)
- 3 – Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont-Carmel – Trois-Rivières (5,36 pts)
- 10 – Louiseville – Trois-Rivières (4,83 pts)
- 4 – Saint-Tite – Shawinigan (4,62 pts)
- 6 – Saint-Maurice – Trois-Rivières (4,53 pts)
- 5 – St-Séverin – St-Adelphe – St-Stanislas (3,55 pts)
- 7 – St-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel (3,46 pts)
- 9 – Saint-Boniface – Shawinigan (3,46 pts)
- 8 – Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan (2,10 pts)

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, elles 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 sont les plus performantes. A 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.

ANALYSE DES DESSERTES PROPOSÉES

La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières

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.

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).

- L'arrivée à Trois-Rivières à 10h02 est jugée trop tardive pour les déplacements ayant pour motifs travail et études, santé.
- D'autre part, si une arrivée à Trois-Rivières en début d'après-midi était ajoutée, elle serait utile pour les déplacements ayant pour motifs la santé et les loisirs;
- Deux départs plus tôt dans la journée de Trois-Rivières vers La Tuque seraient 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 Laffèche). 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 personnes à mobilité réduite 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 leur aller-retour 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.

Tableau 3 – Description de la desserte proposée La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières (adaptations à la desserte actuelle)

La Tuque –Trois Rivières

Offre actuelle										
Orléans Express										
Aller										
	La Tuque	Lac-à-Beauce	Rivière-aux-Rats	Grande-Anse	Matawin	Saint-Roch-Mékinac	Grandes-Piles	Grand-Mère	Shawinigan ¹	Trois-Rivières
Tous les jours	07h15	07h29	07h41	07h55	08h08	08h25	08h37	08h55	09h05	10h02
Tous les jours (sauf dimanche)								14h45	14h55	15h45
Dimanche	17h00	17h14	17h26	17h40	17h53	18h10	18h22	18h40	18h50	19h47
Orléans Express										
Retour										
	Trois-Rivières	Shawinigan ¹	Grand-Mère	Grandes-Piles	Saint-Roch-Mékinac	Matawin	Grande-Anse	Rivière-aux-Rats	Lac-à-Beauce	La Tuque
Tous les jours (sauf le dimanche)	13h00	13h50	14h00							
Dimanche	13h00	13h50	14h00	14h17	14h29	14h46	14h59	15h13	15h25	15h39
Tous les jours	18h00	18h50	19h06	19h23	19h35	19h52	20h05	20h19	20h31	20h45
1. D'autres arrêts sont à l'horaire. Voir desserte Shawinigan-Trois-Rivières.										
Transport adapté (juste privé)										
	Aller		Retour							
	La Tuque	Trois-Rivières	Trois-Rivières	La Tuque						
Tous les jours	sur demande		sur demande							

Ajouts à l'offre actuelle				
Taxi / Autobus / Minibus				
	Aller		Retour	
	La Tuque	Trois-Rivières	Trois-Rivières	La Tuque
2 fois par semaine	11h00	13h00	14h00	16h00

Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières (axe ouest)

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\$.

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.

Tableau 4 – Description de la desserte proposée Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières (nouvelle desserte)

Shawinigan - St-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières

Offre actuelle						
CTC Maskinongé - Transport scolaire (raccordement à la ligne 4 ou 14 de la STTR)						
	Aller			Retour		
	Shawinigan	St-Étienne-des-Grès	Trois-Rivières boul. St-Jean	Trois-Rivières boul. St-Jean	St-Étienne-des-Grès	Shawinigan
Lundi au vendredi		07h00	07h15	09h00	09h15	
Lundi au vendredi		14h30	14h45			
Transport adapté						
	Aller			Retour		
	Shawinigan	St-Étienne-des-Grès	Trois-Rivières	Trois-Rivières	St-Étienne-des-Grès	Shawinigan
Tous les jours		sur demande			sur demande	

Ajouts ou modifications à l'offre actuelle						
Taxi / Autobus / Minibus						
	Aller			Retour		
	Shawinigan	St-Étienne-des-Grès	Trois-Rivières	Trois-Rivières	St-Étienne-des-Grès	Shawinigan
Lundi au vendredi	07h20	07h40	08h00	13h00	13h20	13h40
Lundi au vendredi	13h45	14h05	14h30	17h00	17h20	17h40

Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont Carmel – Trois-Rivières (axe est)

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.

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-Dame-du-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.

Tableau 5 – Description de la desserte proposée Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont-Carmel – Trois-Rivières (nouvelle desserte)

Shawinigan - Notre-Dame-du-Mont-Carmel – Trois-Rivières

Offre actuelle					
Orléans Express					
Aller					
	Shawinigan	Shawinigan-Sud	N-D-Carmel	St-Louis-de-France	Trois-Rivières
Tous les jours	09h10	09h27	09h36	09h44	10h02
Tous les jours (sauf dimanche)	14h55	15h10	15h19	15h27	15h45
Dimanche	18h55	19h12	19h21	19h29	19h47
Orléans Express					
Retour					
	Trois-Rivières	St-Louis-de-France	N-D-Carmel	Shawinigan-Sud	Shawinigan
Tous les jours	13h00	13h18	13h26	13h35	13h50
Tous les jours	18h00	18h18	18h26	18h35	18h50
Taxi					
Aller			Retour		
	Shawinigan	Trois-Rivières	Trois-Rivières	Shawinigan	
Tous les jours	sur demande		sur demande		
Transport adapté					
Aller			Retour		
	Shawinigan	Trois-Rivières	Trois-Rivières	Shawinigan	
Tous les jours	sur demande		sur demande		

Ajouts ou modifications à l'offre actuelle

Taxi / Autobus / Minibus					
		Aller		Retour	
	Shawinigan	Trois-Rivières	Trois-Rivières	Shawinigan	
Lundi au vendredi	07h20	08h00	15h00	15h40	
Lundi au vendredi			17h00	17h40	

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.

Saint-Tite – Shawinigan

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) aller-retour 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.

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 \$.

Tableau 6 – Description de la desserte Saint-Tite – Shawinigan (nouvelle desserte)

St-Tite - Shawinigan

Offre actuelle				
Orléans Express (départ de St-Roch-de-Mékinac - 19km ou 20 min. de St-Tite)				
Aller				
	Saint-Roch-Mékinac	Grandes-Piles	Grand-Mère	Shawinigan
Tous les jours	08h25	08h37	08h55	09h05
Dimanche	18h10	18h22	18h40	18h50
Orléans Express (retour à St-Roch-de-Mékinac - 19km ou 20 min. de St-Tite)				
Retour				
	Shawinigan	Grand-Mère	Grandes-Piles	Saint-Roch-Mékinac
Dimanche	13h50	14h00	14h17	14h29
Tous les jours	18h56	19h06	19h23	19h35
CTAM (transport adapté)				
Aller				
	St-Tite	Shawinigan	Shawinigan	Retour
	St-Tite	Shawinigan	Shawinigan	St-Tite
Lundi au vendredi	08h15	09h15	09h15	10h00
Lundi au vendredi	14h40	15h30	15h30	16h15

Ajouts ou modifications à l'offre actuelle				
Taxi / Autobus / Minibus				
Aller				
	St-Tite	Shawinigan	Retour	St-Tite
	St-Tite	Shawinigan	Shawinigan	St-Tite
Lundi au vendredi			12h30	13h00

Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas

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.

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).

Tableau 7 – Description de la desserte proposée Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas (nouvelle desserte)

St-Séverin – St-Adelphe – St-Stanislas

Offre actuelle	CTAM		
	Aller		
	St-Séverin	St-Adelphe	St-Stanislas
lundi au vendredi	sur demande		
	CTAM		
	Retour		
	St-Stanislas	St-Adelphe	St-Séverin
lundi au vendredi	sur demande		

Ajouts ou modifications à l'offre actuelle	Taxi / Autobus / Minibus			
	Aller		Retour	
	St-Séverin	St-Stanislas	St-Stanislas	St-Séverin
Lundi au vendredi	sur demande			

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.

Saint-Maurice – Trois-Rivières

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.

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.

Tableau 8 – Description de la desserte proposée Saint-Maurice – Trois-Rivières (nouvelle desserte)

St-Maurice - Trois-Rivières

Offre actuelle		STTR (de St-Maurice à la ligne 2)			
		St-Maurice	Aller Trois-Rivières (rue Alice)	Retour Trois-Rivières (rue Alice)	St-Maurice
Lundi au vendredi - jour				06h15 à 18h45 (.40 et .10)	
Lundi au vendredi - soir				19h15 à 00h10 (.40)	
Samedi - jour				06h15 à 17h45 (.40)	
Samedi - soir				18h15 à 00h10 (.40)	
Dimanche - jour				08h45 à 19h10 (.40)	
		Transport adapté FranCheMont			
		St-Maurice	Aller Trois-Rivières	Retour Trois-Rivières	St-Maurice
Tous les jours			sur demande	sur demande	

Ajouts ou modifications à l'offre actuelle		Taxi / Autobus / Minibus (St-Maurice à la rue Alice = 20 min.)			
		St-Maurice	Aller Trois-Rivières (rue Alice)	Retour Trois-Rivières (rue Alice)	St-Maurice
Lundi au vendredi			sur demande	sur demande	

Note :

À la date d'émission de ce présent rapport, une étude sur le transport collectif intra territorial 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.

Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du Mont-Carmel

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.

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 Saint-Étienne-des-Grès.

Tableau 9 – Description de la desserte proposée Saint-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du- Mont-Carmel (nouvelle desserte)

St-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel

Offre actuelle				
Orléans Express (départ de St-Roch-de-Mékinac - 19km ou 20 min. de St-Tite)				
Aller				
	Saint-Roch-Mékinac	Grandes-Piles	Grand-Mère	Shawinigan
Tous les jours	08h25	08h37	08h55	09h05
Dimanche	18h10	18h22	18h40	18h50
Orléans Express (retour à St-Roch-de-Mékinac - 19km ou 20 min. de St-Tite)				
Retour				
	Shawinigan	Grand-Mère	Grandes-Piles	Saint-Roch-Mékinac
Dimanche	13h50	14h00	14h17	14h29
Tous les jours	18h56	19h06	19h23	19h35
CTAM (transport adapté)				
Aller				
	St-Tite	Shawinigan	Shawinigan	Retour
Lundi au vendredi	08h15	09h15	09h15	10h00
Lundi au vendredi	14h40	15h30	15h30	16h15

Ajouts ou modifications à l'offre actuelle				
Taxi / Autobus / Minibus				
Aller				
	St-Tite	Shawinigan	Shawinigan	Retour
			St-Tite	
Lundi au vendredi			12h30	13h00

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.).

Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan

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.

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.

Tableau 10 – Description de la desserte proposée Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan (adaptations à la desserte actuelle)

St-Mathieu-du-Parc - Shawinigan

Offre actuelle	CTCM			
	Aller		Retour	
	St-Mathieu-du-Parc	Shawinigan	Shawinigan	St-Mathieu-du-Parc
Lundi au vendredi	sur demande		sur demande	
Ajouts ou modifications à l'offre actuelle	Taxi / Autobus / Minibus			
	Aller		Retour	
	St-Mathieu-du-Parc	Shawinigan	Shawinigan	St-Mathieu-du-Parc
Lundi au vendredi			12h30	13h00

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.

Saint-Boniface – Shawinigan

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 Charrette et Shawinigan (lignes Montréal – Jonquière et Montréal – Senneterre), toutefois sans arrêt à Saint-Boniface.

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 \$.

Tableau 11 – Description de la desserte proposée Saint-Boniface – Shawinigan (nouvelle desserte)

St-Boniface - Shawinigan

Offre actuelle	CTAM (transport adapté)			
	Aller		Retour	
	St-Tite	Shawinigan	Shawinigan	St-Tite
Lundi au vendredi	08h15	09h15	09h15	10h00
Lundi au vendredi	14h40	15h30	15h30	16h15

Ajouts ou modifications à l'offre actuelle	Taxi / Autobus / Minibus			
	Aller		Retour	
	St-Tite	Shawinigan	Shawinigan	St-Tite
Lundi au vendredi			12h30	13h00

Louiseville – Trois-Rivières

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 est le même, sauf en direction de Montréal dans lequel 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			
Trois-Rivières	10h10	12h30	17h43	00h10

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			13h13				13h13		
Pointe-du-Lac			13h23				13h23		
Yamachiche			13h32				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.

Constat d'inadéquation de l'offre existante

Les inadéquations de l'offre sur cet axe qui ont été relevées 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 Lafèche) 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.

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)

Louiseville - Trois Rivières

Offre actuelle		Orléans Express				
		Aller				
		Louiseville	Yamachiche	Pointe-du-Lac	Baie-Jolie	Trois-Rivières
Tous les jours	09h30		09h41	09h48	09h53	10h10
Tous les jours	12h05					12h30
Tous les jours	17h17					17h43
Tous les jours	23h45					00h25
		Orléans Express				
		Retour				
		Trois-Rivières	Baie-Jolie	Pointe-du-Lac	Yamachiche	Louiseville
Tous les jours	06h15					06h45
Tous les jours	10h15					10h45
Tous les jours	13h00		13h13	13h23	13h32	13h42
Tous les jours	16h00					16h30
Tous les jours	20h55					21h25
		CTCM (taxi collectif)				
		Aller		Retour		
		Louiseville	Trois-Rivières	Trois-Rivières	Louiseville	
Lundi au vendredi	11h45		12h15	13h45	14h15	
Lundi au vendredi	17h15		17h45	21h30	22h00	
		Transport adapté				
		Aller		Retour		
		Louiseville	Trois-Rivières	Trois-Rivières	Louiseville	
Tous les jours		sur demande			sur demande	

Ajouts ou modifications à l'offre actuelle

		Taxi / Autobus / Minibus			
		Aller		Retour	
		Louiseville	Trois-Rivières	Trois-Rivières	Louiseville
Lundi au vendredi	07h30		08h00	17h00	17h30

Exceptions : dessertes intra territoriales identifiées comme reflétant un besoin

Pour information seulement sont cités ici des liens intra territoriaux qui ont été ciblés comme reflétant un besoin par les intervenants régionaux en transport collectif interrogés lors de l'enquête territoriale, ainsi que des liens qui apparaissent refléter un besoin selon le consultant. Il s'agit des liens suivants :

Pour La Tuque :

- La Tuque – La Bostonnais – Lac-Édouard;

Pour Maskinongé :

- Louiseville – Sainte-Ursule – Sainte-Angèle-de-Prémont – Saint-Paulin - Saint-Alexis-des-Monts;
- 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.

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, le développement de scénarios dans le cadre du dernier volet (4) permettra de cheminer vers un plan complet de mise en œuvre au terme de cette étude.

Volet 4 — Identification et évaluation des critères de développement

Le Volet 4 tire parti du travail réalisé et décrit dans les présents volets et propose 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. Ces deux (2) scénarios ont été soumis à l'examen de la CRÉ de la Mauricie et aux membres du comité régional en transport collectif.

Voici les deux scénarios proposés :

Scénario 1

- Mise en œuvre des 10 dessertes interterritoriales en transport collectif
- Répond à 100 % de la demande évaluée
- Partenariats possibles selon le mode de transport considéré : via autocar (desserte 1 : La Tuque – Trois-Rivières)
- Bonification de l'offre de services existante Orléans Express
- Nouvelle desserte parallèle à celle d'Orléans Express (aspects légaux à l'étude)
- Desserte par taxibus (toutes les dessertes, sauf 1 et 8)
- Partenariats entre corporations et/ou acteurs locaux
- Places disponibles sur le transport adapté et le transport scolaire (desserte 8 St-Mathieu-du-Parc – Shawinigan)
- Partenariats entre corporations et transporteurs

Scénario 2

- Mise en œuvre des 5 dessertes les plus performantes : 1, 2, 4, 6 et 10
- La desserte 3 (Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont-Carmel – Trois-Rivières) faisant doublon, a été écartée
- Répond à 84 % de la demande évaluée
- Partenariats possibles selon le mode de transport considéré : via autocar (desserte 1 : La Tuque – Trois-Rivières)
- Bonification de l'offre de services existante Orléans Express
- Nouvelle desserte parallèle à celle d'Orléans Express (aspects légaux à l'étude)
- Desserte par taxibus (toutes les dessertes, sauf 1 et 8)
- Partenariats entre corporations et/ou acteurs locaux.

Tableau 15 — BILAN DES COÛTS ET DES REVENUS (COÛT NET)

Desserte	Nom desserte (O/D)	Nombre voyages/jour (1 sens)	Km annuel par sens	Jours en service	Coûts d'opération annuels (2 sens)	Revenus usagers annuels (2 sens)	Coûts nets annuels totaux
1	La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières	2	118 236	354	117 810 \$	-98 358 \$	-216 168 \$
2	Shawinigan – Saint-Étienne-des-Grès – Trois-Rivières	2	24 900	250	79 680 \$	8 789 \$	-70 891 \$
3	Shawinigan – Notre-Dame-du-Mont-Carmel – Trois-Rivières	2	22 450	250	71 840 \$	8 249 \$	-63 591 \$
4	Saint-Tite – Shawinigan	3	19 500	250	62 400 \$	13 084 \$	-49 316 \$
5	Saint-Séverin – Saint-Adelphe – Saint-Stanislas	1	7 625	250	24 400 \$	3 642 \$	-20 758 \$
6	Saint-Maurice – Trois-Rivières	1	6 050	250	19 360 \$	1 536 \$	-17 824 \$
7	St-Étienne-des-Grès – Notre-Dame-du-Mont-Carmel	1	9 275	250	29 680 \$	2 143 \$	-27 537 \$
8	Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan	0,08	401	250	528 \$	177 \$	-351 \$
9	Saint-Boniface – Shawinigan	1	3 275	250	10 480 \$	1 227 \$	-9 253 \$
10	Louiseville – Trois-Rivières	1	13 806	354	12 314 \$	2 808 \$	-9 505 \$

	Scénario 1	Scénario 2
Dépenses	428 491,84 \$	291 563,60 \$
Revenus	56 701,57 \$	72 140,13 \$
Coût net	485 193,41 \$	363 703,73 \$

Les coûts présentés dans ces tableaux sont basés sur des extrapolations et ne considèrent pas, par exemple, les partenariats possibles avec Orléans Express, la Société de transport de Trois-Rivières, la Régie du transport en commun de Shawinigan, ou par l'exploitation d'un minibus supplémentaire par une corporation de transport collectif en place.

À titre indicatif, voici le calcul utilisé :

Seuls les coûts d'opération (hors immobilisation) sont considérés

Les coûts d'opération incluent typiquement :

- les frais dits de roulage (essence, entretien, etc.)
- les honoraires payés aux employés
- les frais administratifs,

mais exclus :

- l'acquisition et l'amortissement des véhicules

Indices de coûts utilisés

- Autocar (Orléans Express) : 1,98 \$/km
- Taxibus (CTAM et CTCM) : 1,60 \$/km
- Places disponibles sur le transport adapté et le transport scolaire (minibus scolaire CTAM) : 1,32 \$/km

LE SCÉNARIO CHOISI PAR LE COMITÉ RÉGIONAL EN TRANSPORT COLLECTIF ET LE CA DE LA CRÉ

Le comité régional en transport collectif s'est réuni le 5 juin 2009 afin d'arrêter son choix sur un des deux scénarios proposés. Le comité était libre de prendre tel quel un des deux scénarios ou d'en proposer un « hybride ».

Pour arrêter son choix, le comité a pris en considération trois éléments importants soient les besoins des usagers (actuels et potentiels), l'occupation du territoire et les coûts. Bien que le scénario 2 semble le moins dispendieux, il n'en reste pas moins qu'une bonne partie des Mauriciens n'auraient pas accès au transport collectif. Nous avons donc ajouté quelques dessertes au scénario 2, afin de maximiser l'occupation du territoire, pour nous rendre compte finalement qu'il ne restait que 2 à 3 dessertes à réaliser. De plus, ces dessertes ne représentaient pas un très grand problème de mise en œuvre, car certaines ententes entre les corporations de transport collectif et les transporteurs sont en voie d'être conclues.

Nous en sommes donc arrivés à la conclusion que pour être à l'écoute de la population et maximiser le développement de tous les territoires, il devenait évident d'entreprendre la mise en œuvre de l'ensemble des dessertes. Le choix du scénario a également été entériné par les membres du CA de la CRÉ de la Mauricie lors de la séance du 18 juin 2009.

Tableau 16 — MODE DE TRANSPORT PROPOSÉ ET COÛT PAR KILOMÈTRE DE CHACUNE DES DESSERTES

Desserte		Mode de transport	KM annuel		Coûts	
No	Nom		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
Pour les dessertes 1 et 10, les coûts totaux annuels constituent des coûts marginaux estimés

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. À 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 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 vigueur⁴. 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, d'où le 10 \$ en négatif se retrouvant dans le tableau suivant.

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 estimés, 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 sont des revenus marginaux, qui quantifient la variation de revenus par rapport aux revenus estimés actuels.

⁴ 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.

Sommaire - Besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie

Tableau 17 — REVENUS ANNUELS GÉNÉRÉS PAR LES USAGERS

Desserte		Mode de transport	Achalandage potentiel estimé (2 sens)	Revenus générés issus des usagers	
No	Nom			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 \$

*Notes Les revenus totaux issus des usagers sont arrondis
 Pour les dessertes 1 et 10, les revenus totaux annuels constituent des revenus marginaux estimés

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 supramunicipales, 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 18 – COÛTS NETS TOTAUX ANNUELS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES DIX DESSERTES

No	Nom de la desserte	Mode de transport	Coût d'opération*	Revenu des usagers*	Coût net	
					annuel*	par déplacement
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.

PLAN DE MISE EN ŒUVRE

Étapes	Objectif	Responsable	Échéance
1 — Présentation au CA de la CRÉ Tournée des MRC et des villes (sur demande) avec les faits saillants de l'étude et présentation de la démarche de mise en œuvre	Partager l'information et développer une vision commune du plan d'action	Comité plan d'action	juin 2010
2 – Dépôt d'un projet au FDR pour l'embauche d'un chargé de projet	Obtenir les ressources financières nécessaires afin de couvrir les frais du chargé de projet	Corporation du transport collectif du Haut-St-Maurice en collaboration avec le comité plan d'action	27 août 2010
3 – Embauche d'un chargé de projet en transport		Corporation du transport collectif du Haut-St-Maurice en collaboration avec le comité plan d'action	mi-octobre 2010
4 — Écriture de l'appel de soumissions pour chacune des 11 dessertes	Connaître quels sont les transporteurs intéressés à offrir les dessertes	Chargé de projet en collaboration avec le comité plan d'action et validation par le comité régional	décembre 2010
5 — Analyse des offres de service des transporteurs	Connaître exactement les coûts d'exploitation des dessertes selon les offres des transporteurs	Chargé de projet en collaboration avec le comité plan d'action et validation par le comité régional	décembre 2010

Étapes (suite)	Objectif	Responsable	Échéance
6 — Prise de contact avec les transporteurs choisis et négociation si nécessaire	Obtenir le meilleur prix possible pour chaque desserte	Chargé de projet en collaboration avec la corporation de transport collectif concernée par la desserte	décembre 2010
7 – Déterminer une structure de coût et de financement possible pour chacune des dessertes (MTQ, Fonds vert, Transport Canada, etc.)	Connaître exactement le financement des dessertes	Chargé de projet en collaboration avec le comité plan d'action et validation par le comité régional	décembre 2010
8 – Dépôt des demandes de financement aux programmes concernés		Chargé de projet en collaboration avec le comité plan d'action et la corporation de transport collectif concernée	janvier 2011
9 — Rédaction de contrat avec les transporteurs choisis		Chargé de projet en collaboration avec le comité plan d'action	février 2011
10 — Mise en service d'une ou des dessertes et gestion du contrat avec le ou les transporteurs		Corporation de transport collectif concernée par la desserte en collaboration avec le comité plan d'action et le comité régional	janvier 2011

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE DES DESSERTES

Outre les étapes de mise en œuvre des onze (11) dessertes constituant le plan de desserte interterritoriale en transport collectif de la Mauricie décrites dans le tableau plus haut, des étapes stratégiques à l'échelle régionale sont présentées au tableau suivant.

Tableau 19 – ÉTAPES STRATÉGIQUES DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN

Étape	
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
2	Création / prolongement du mandat du comité régional en transport collectif interterritorial de la Mauricie
3	Préparation d'un plan de communications à l'échelle régionale, à court, moyen et long terme
4	Plan de suivi de la CRÉ et/ou du comité régional en transport collectif, ainsi que des organismes organisant du transport collectif interterritorial
5	Étude 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) de la Mauricie 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 d'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.

Conclusion

L'étude sur l'*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. Ce plan de communication serait adressé 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) dessertes⁵, assurant une mise en place simultanée dans les six (6) territoires de la région, afin d'éviter un cloisonnement de l'une de celles-ci.

Les onze (11) dessertes pourraient être tout **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 \$ (excluant les coûts de Batiscan-trois-Rivières), à financer par diverses subventions**. 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 effectuée 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.

⁵ La présente étude propose dix (10) dessertes, auxquelles 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 proposé ici.

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.

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 définies en détail 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 formelles entre les acteurs impliqués, qui définissent en détail 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 événements 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);

- 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 le partenariat pour sa mise en œuvre de la desserte 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, qui pourra être relancé périodiquement, puisque le succès de la nouvelle desserte dépendra fortement de la connaissance de l'information par l'utilisateur potentiel. La promotion de la desserte pourra se faire sur plusieurs de ces outils de communication : journaux locaux, Internet, service téléphonique d'information, publicités extérieures, séances d'information, kiosques d'information 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.

Profitant de ce moment, la CRÉ de la Mauricie désire remercier tous les membres du comité régional en transport collectif de la Mauricie pour leur collaboration et leur participation active tout au long de cette étude. C'est ensemble que nous avons élaboré cette étude, et c'est ensemble que nous la mettrons en œuvre.

Liste des membres du comité régional en transport collectif de la Mauricie (2008-2009)

Caroline Blais, Transport collectif du Haut-St-Maurice

Clément Lebel, Agglomération de La Tuque

Gisèle Renaud, Transport collectif Mékinac

Marius Saint-Amant, MRC de Mékinac

Pierre La Haie, Coop de solidarité d'aide-domestique de Shawinigan

Nathalie Lefebvre, CSSS de l'Énergie

Gilles Marchand, Ville de Shawinigan (Régie du transport en commun de Shawinigan)

Réjean Carle, MRC de Maskinongé

Valérie Bellerose, Transport collectif Maskinongé

Monique Leclerc, Ville de Trois-Rivières (Société de transport de Trois-Rivières)

Lionel Arsenault, CLD des Chenaux

Richard Lampron, Commission scolaire du Chemin-du-Roy

Renauld Lévesque, Commission scolaire de l'Énergie

Marie-Denise Prud'homme, Consortium en développement social de la Mauricie

Manon Filion, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

Josée Bourassa, Emploi-Québec

Monique Boulanger, ministère des Transports du Québec

Katy Bendwell, OPHQ

Steve Leblanc, Regroupement d'organismes de promotion pour personnes handicapées (ROPPH) de la Mauricie