

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

Présentation des résultats de l'étude

8 septembre 2009



- ❖ Contexte et contenu de l'étude
- ❖ Volet 1 - Portrait détaillé du transport collectif en Mauricie
- ❖ Volet 2 - Évaluation des besoins en transport interterritorial
- ❖ Volet 3 - Identification et évaluation des critères de développement
- ❖ Volet 4 - Plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie
- ❖ Prochaines étapes



La présente démarche couronne plusieurs années d'efforts de plusieurs acteurs mauriciens relativement à l'organisation d'une offre de services *régionale* en matière de transport collectif

Le programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (PAGTCR) favorise l'optimisation et l'intégration des services de transport collectif au niveau régional

Épaulée par le Comité régional en transport collectif, la CRÉ de la Mauricie coordonne la réalisation de l'étude d'*Évaluation des besoins et identification des solutions à l'égard des axes interterritoriaux en transport collectif régional en Mauricie*

- Roche-Deluc mandatée par la CRÉ, début des travaux en septembre 2008
- Quatre (4) rapports d'étape déposés entre l'automne 2008 et juin 2009 et un (1) rapport final déposé en septembre 2009
- La présente constitue une synthèse de l'ensemble des travaux



But : évaluer les besoins et proposer des solutions sous forme de nouveaux services en matière de transport collectif interterritorial

- entre les six (6) territoires de la région : MRC des Chenaux, Mékinac et Maskinongé; villes de Shawinigan et Trois-Rivières et agglomération de La Tuque

Transport collectif

- transport collectif de personnes (non spécialisé)
- intègre une variété de moyens de transport et table au maximum sur les ressources existantes (places disponibles en transport adapté, covoiturage, taxi collectif, transport scolaire, etc.)
- doit répondre à des critères d'accessibilité universelle

Travaux structurés en quatre (4) volets

1. Portrait détaillé du transport collectif
2. Évaluation des besoins
3. Identification et évaluation des dessertes
4. Scénario retenu et plan de mise en œuvre



Au fil de l'avancement des travaux, la participation active du Comité régional et d'autres intervenants a été sollicitée davantage

Volet	Contenu	Interactions
1	Inventaires	Comité régional : validation
2	Évaluation de la demande	Intervenants régionaux : consultation Comité régional : validation
3	Identification et évaluation des dessertes	Comité régional : <ul style="list-style-type: none">• choix des dessertes• pondération des critères d'évaluation• Validation
4	Scénario de desserte et plan de mise en œuvre	Comité régional et CA de la CRÉ : <ul style="list-style-type: none">• choix du scénario de desserte• Validation



Volet 1 - Portrait détaillé du transport collectif en Mauricie



La connaissance du territoire, de la population et de ses besoins est un prérequis à l'élaboration de solutions de transport

Contenu du volet 1 – Inventaires caractérisant :

- les caractéristiques sociodémographiques
- l'offre et la demande en transport collectif inter territorial
- les sources de financement disponibles
- les effets socioéconomiques d'un service de transport collectif en milieu rural

LE TERRITOIRE MAURICIEN

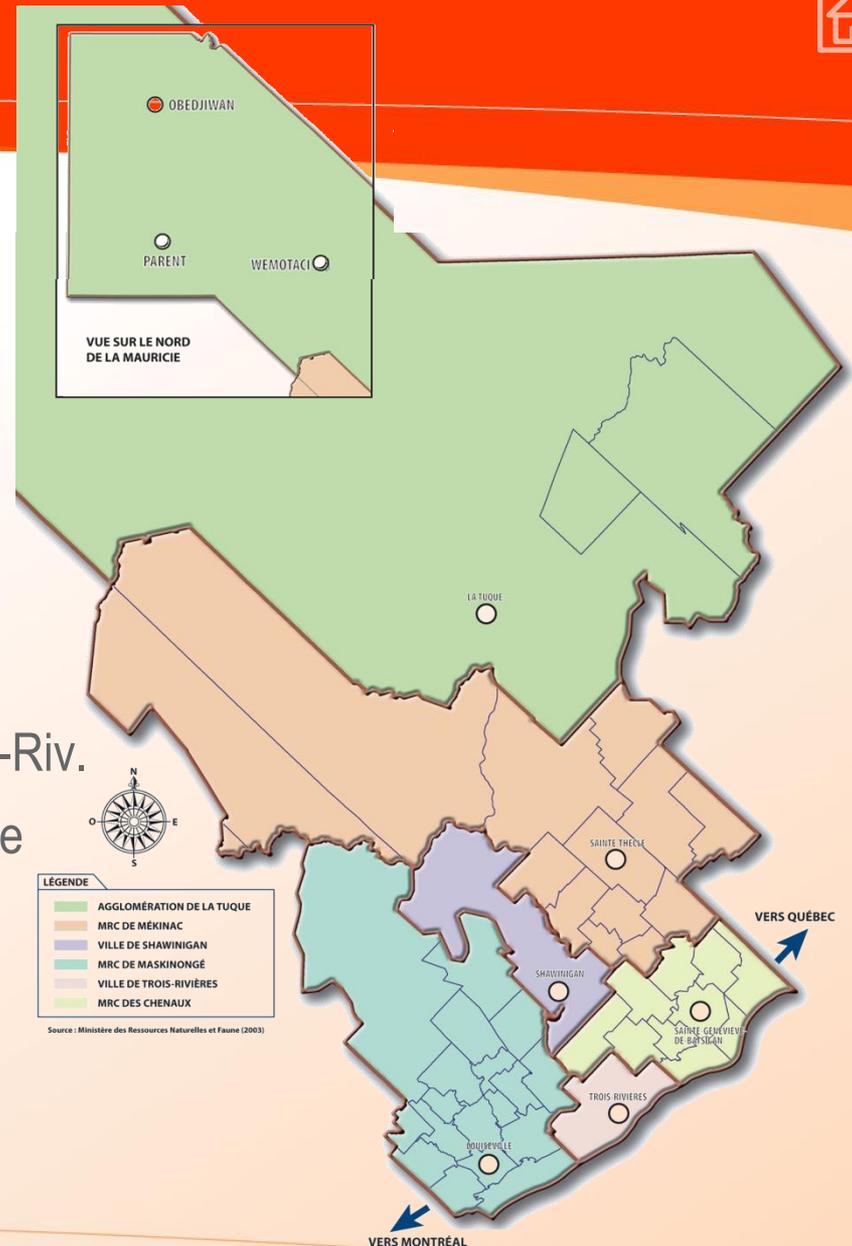


Géographie

- territoire très vaste, occupation et densité très différenciées du sud au nord

Sociodémographie, quelques faits

- beaucoup de familles avec enfants
- taux de chômage reste élevé
- revenu médian inf. à la moy. québécoise
- migration vers les centres urb., surtout T.-Riv.
- prévisions démo de l'ISQ : baisse possible de la population mais tranches d'âge des moins de 24 ans et des plus de 64 ans, clientèles à même d'utiliser le transport collectif augmenteront en importance



L'OFFRE ACTUELLE EN TRANSPORT COLLECTIF

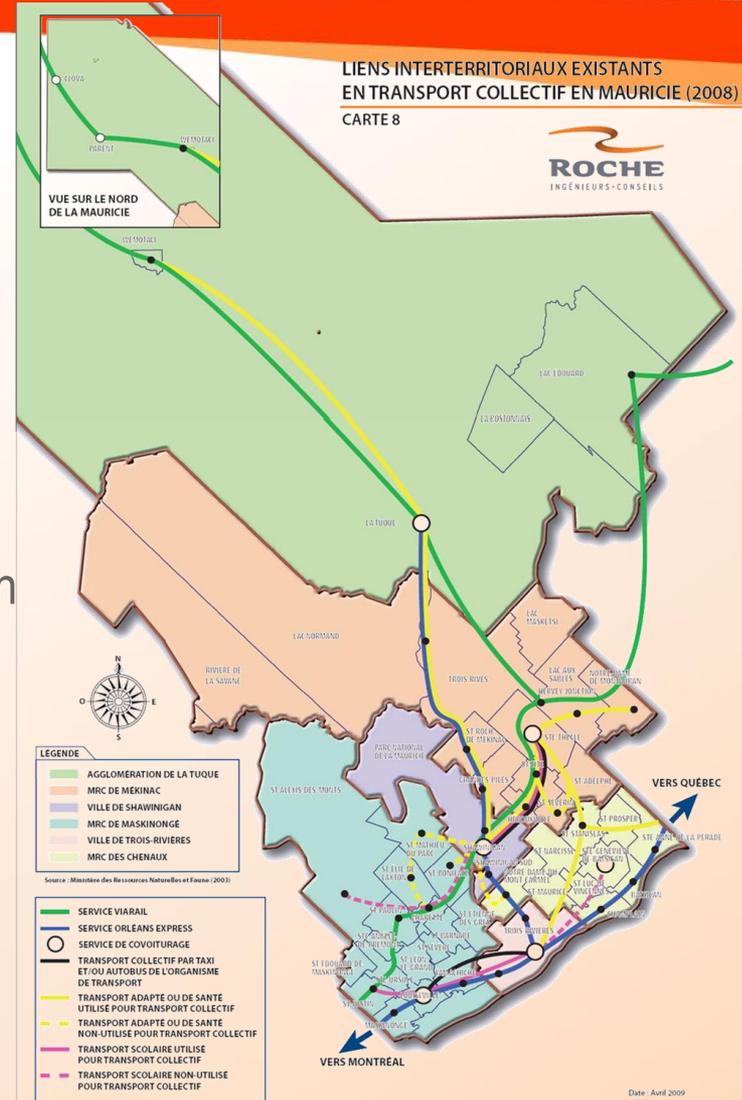


Au niveau régional ou national

- Trains de VIA Rail : Montréal – Senneterre et Montréal – Saguenay
- Autocars d'Orléans Express : Montréal – Trois-Rivières, Trois-Rivières – Québec et Trois-Rivières – La Tuque

Services locaux (surtout *intra* territoriaux)

- Sociétés de transport des villes de Shawinigan et de Trois-Rivières
- Services locaux à La Tuque, Maskinongé et Mékinac (des Chenaux en développement)
 - Mise en commun des ressources disponibles (tr. adapté, tr. scolaire, taxi collectif,...)
 - Transport à la demande
 - Quelques services inter territoriaux





LA CLIENTÈLE ACTUELLE, CARACTÉRISTIQUES

Synthèse des informations recueillies

- utilisation du tr. collectif est globalement en hausse dans les territoires ruraux
- principaux motifs de déplacements :
 - ▣ soutien aux familles, santé, travail, loisirs
- modes de transport :
 - ▣ places disponibles dans le transport adapté très utilisées
 - ▣ covoiturage organisé peu utilisé
- les déplacements interterritoriaux représentent une part substantielle des déplacements totaux actuellement en tr. collectif (15 % à 38 %)
- la clientèle actuelle (en dehors des villes de Shawinigan et de Trois-Rivières) :
 - ▣ majoritairement des femmes
 - ▣ majoritairement des personnes au-dessus de 36 ans



Québec (politique du transport collectif : 2007-2011)

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

Chantiers Canada (2007-2014)

Autres

- forum régional jeunesse
- secteur privé (via ententes de partenariats)
- centres locaux de développement (CLD)
- Politique nationale de la ruralité 2007-2014
- contributions des MRC
- revenus autonomes générés auprès des voyageurs



IMPACTS SOCIAUX ET ÉCONOMIQUES

Objectif : décrire une méthodologie propre à quantifier les impacts sociaux et économiques résultant de la mise en place d'un service

Cinq bénéfices quantifiables calculés

Résultats probants pour la MRC de Mékinac (exemple testé)

- Bénéfices économiques totaux : 23 697 \$
- Coût d'opération 2007 : 12 139 \$
- Donc, impact économique du transport collectif et adapté de Mékinac produit un ratio bénéfice/coûts de 1,95

Observation : cette approche est encore peu usitée au Québec où peu d'applications existent encore



Volet 2 - Évaluation des besoins en transport interterritorial



Objectif : évaluer les besoins de la Mauricie en matière de transport inter territorial

Étapes :

- Enquête territoriale
 - Six (6) rencontres (pour autant de territoires) des intervenants intéressés par le transport des personnes
 - Identification des besoins de façon qualitative (préoccupations, besoins non comblés, destinations et pôles de desserte)
- Évaluation quantitative de la demande potentielle en transport inter territorial
- Exposé des conséquences de l'absence d'un service de transport inter territorial

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE TERRITORIALE

11 au 13 nov. 2009, six rencontres, 58 intervenants

Principaux constats :



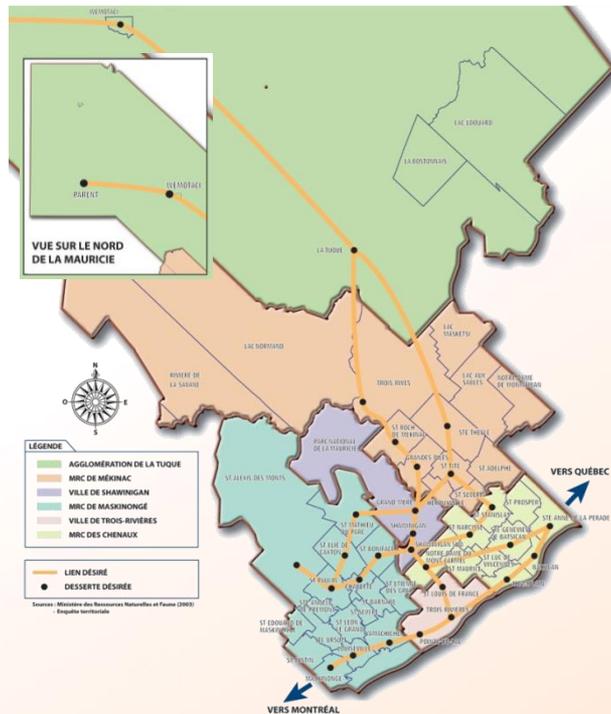
- les besoins varient selon le groupe d'âge
 - ▣ 16-25 ans (formation et recherche d'emploi)
 - ▣ 25-65 ans (formation ou réinsertion dans le marché du travail)
 - ▣ 65 ans et plus (santé)
 - ▣ personnes à mobilité réduite
- motifs de déplacements prioritaires : santé, formation (études), travail, accès aux services et aux centres d'approvisionnement, loisir
- disponibilité des services : clientèle régulière et clientèle irrégulière
- Tarification : intégration régionale privilégiée
- les services de transport collectifs doivent répondre à des critères d'accessibilité universelle
- organisation souple souhaitée avec partenariats entre instances régionales



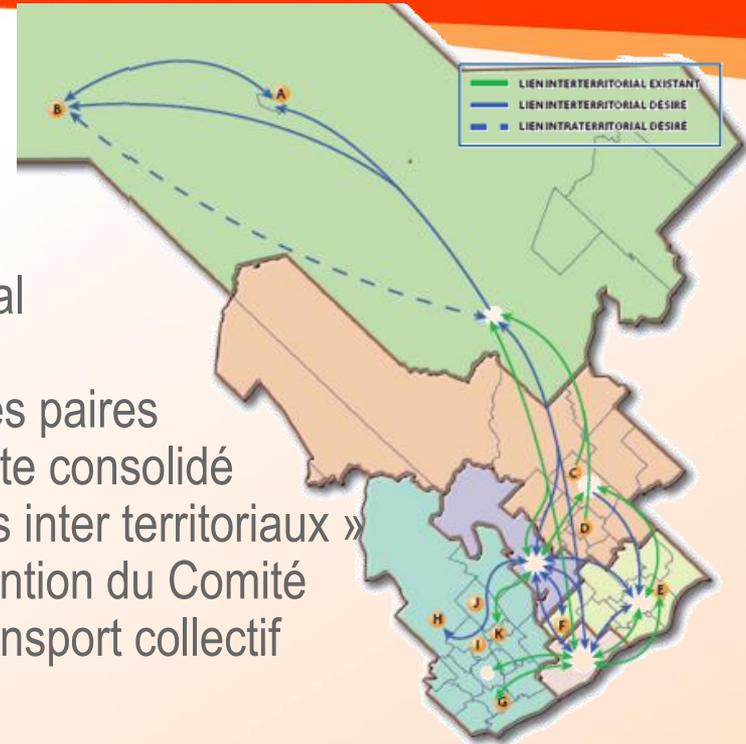
AXES DE TRANSPORT PRIVILIGIÉS PAR LE MILIEU

Axes existants et désirés

- La carte à droite représente l'ensemble des pôles origine-destination identifiés par les intervenants comme susceptibles d'être desservis en transport collectif inter territorial



- L'ensemble des paires OD sera ensuite consolidé dans des « lins inter territoriaux » soumis à l'attention du Comité régional de transport collectif pour révision





Nos prévisions proviennent de deux sources

- Statistiques d'achalandage inter territorial (incomplètes)
- Estimations à partir des données de recensement sur les dépl. à motif travail
- La MRC Mékinac sert de modèle pour le nord du territoire et celle de Maskinongé pour la partie sud

la donnée la + élevée retenue

		Entité administrative de destination						Total
		La Tuque	Des Chenaux	Maskinongé	Mékinac	Shawinigan	Trois-Rivières	
Entité administrative d'origine	La Tuque	--	3	8	334	681	2 042	3 069
	Des Chenaux	3	--	16	334	143	304	801
	Maskinongé	8	16	--	0	245	453	722
	Mékinac	334	334	0	--	1 200	334	2 202
	Shawinigan	681	143	245	1 200	--	1 679	3 948
	Trois-Rivières	2 042	304	453	334	1 679	--	4 813
Total		3 069	801	722	2 202	3 948	4 813	15 554

Légende :

Paire identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale
Paire non identifiée comme besoin lors de l'enquête territoriale

Estimés produits pour l'horizon 2018

- hypothèse « faible » : 14 740 dépl.
- hypothèse « forte » : 44 314 dépl.

soit en moyenne 62 déplacements inter territoriaux par jour de semaine sur tout le territoire



LES CONSÉQUENCES DE L'ABSENCE DE SERVICE

Les conséquences sont de trois ordres :

■ *social*

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

■ *économique*

- dépeuplement des zones rurales
- réduction des bassins de main-d'œuvre et de clientèles
- diminution du nombre d'entreprises et de commerces

■ *environnemental*

- détérioration de la qualité de l'air (émissions de GES et polluants atmosphériques)
- augmentation des nuisances sonores
- consommation d'espace accrue par les infrastructures routières
- dépendance grandissante aux énergies fossiles (pétrole).



Volet 3 - Identification et évaluation des critères de développement



Les travaux effectués au volet 3 avaient pour but de :

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



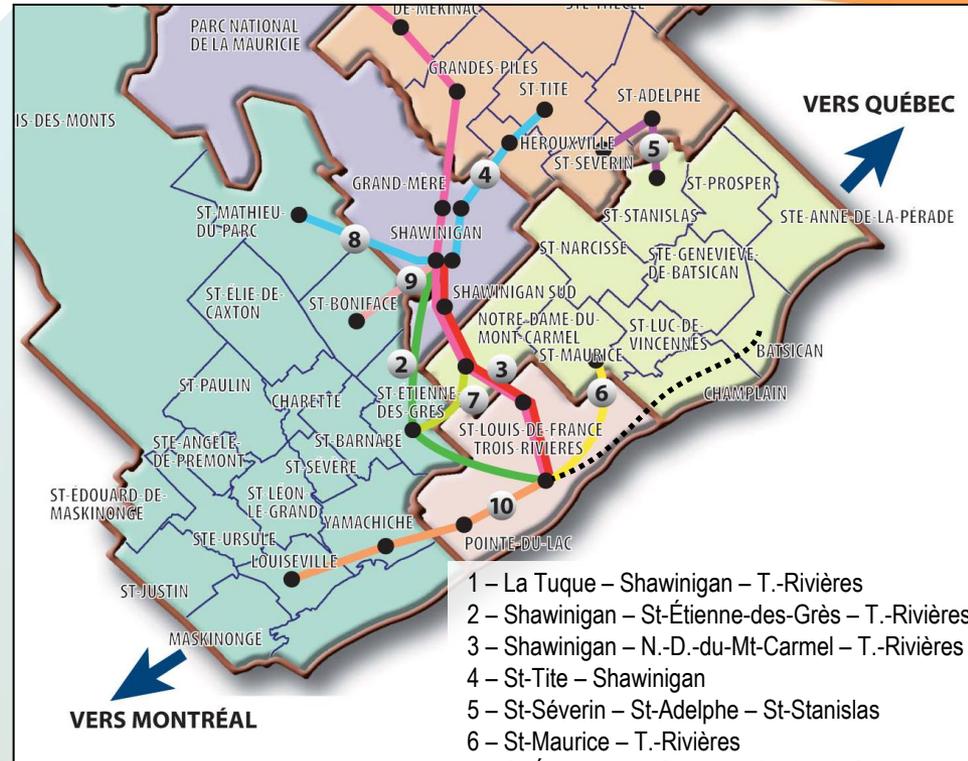
Processus

- Proposition par Roche de 12 dessertes
 - rencontrant les besoins identifiés ainsi que les orientations privilégiées dans chaque territoire
 - caractérisées par : pôles desservis, routes empruntées, clientèle cible, période où le service est offert, mode de transport, achalandage potentiel
- Exposé au Comité régional
- Discussions au sein du Comité régional et identification de 10 dessertes retenues pour étude et évaluation approfondies

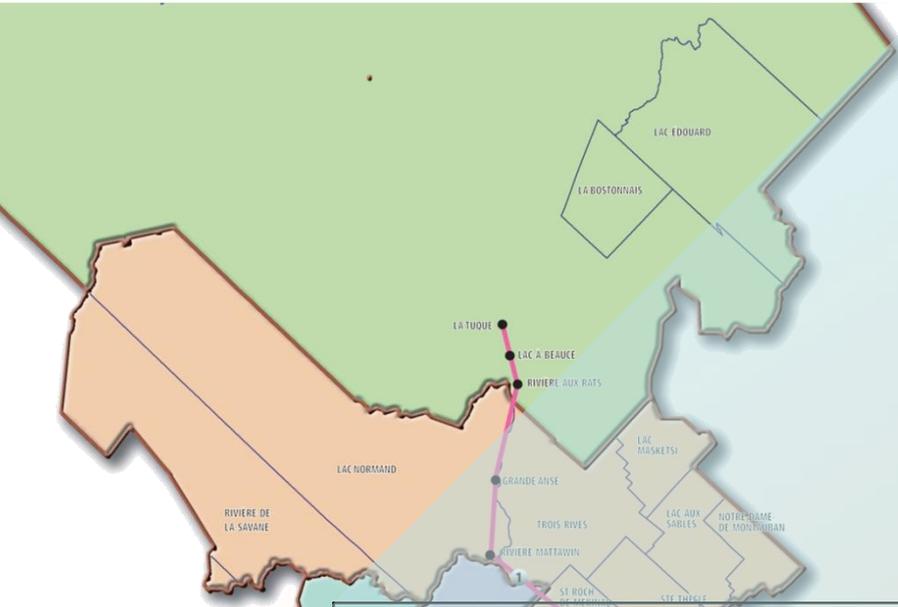
DESSERTES RETENUES



Zoom



- 1 – La Tuque – Shawinigan – T.-Rivières
- 2 – Shawinigan – St-Étienne-des-Grès – T.-Rivières
- 3 – Shawinigan – N.-D.-du-Mt-Carmel – T.-Rivières
- 4 – St-Tite – Shawinigan
- 5 – St-Séverin – St-Adelphe – St-Stanislas
- 6 – St-Maurice – T.-Rivières
- 7 – St-Étienne-des-Grès – N.-D.-du-Mt-Carmel
- 8 – St-Mathieu-du-Parc – Shawinigan
- 9 – St-Boniface – Shawinigan
- 10 – Louiseville – T.-Rivières
- 11 – Batiscan – T.-Rivières (autre étude)



- LÉGENDE**
- AGGLOMÉRATION DE LA TUQUE
 - MRC DE MÉKINAC
 - VILLE DE SHAWINIGAN
 - MRC DE MASKINONGÉ
 - VILLE DE TROIS-RIVIÈRES
 - MRC DES CHENAUX

- 1 LA TUQUE - SHAWINIGAN - TROIS-RIVIÈRES
- 2 SHAWINIGAN - SAINT-ÉTIENNE-DES-GRÈS - TROIS-RIVIÈRES
- 3 SHAWINIGAN - NOTRE-DAME-DU-MONT-CARMEL - TROIS-RIVIÈRES
- 4 SAINT-TITE - SHAWINIGAN
- 5 SAINT-SÉVERIN - SAINT-ADELPE - SAINT-STANISLAS
- 6 SAINT-AURICE - TROIS-RIVIÈRES
- 7 SAINT-ÉTIENNE-DES-GRÈS - NOTRE-DAME-DU-MONT-CARMEL
- 8 SAINT-MATHIEU-DU-PARC - SHAWINIGAN
- 9 SAINT-BONIFACE - SHAWINIGAN
- 10 LOUISEVILLE - TROIS-RIVIÈRES



MÉTHODE D'ÉVALUATION DES DESSERTES

Objectifs

- Évaluer l'utilité des dessertes en regard des enjeux régionaux
- Faciliter la sélection finale des dessertes et l'établissement d'un réseau régional

Méthode d'évaluation multicritères

- Ensemble de critères à la fois qualitatifs et quantitatifs
- Construction d'une grille d'évaluation cumulative
 - Pondération des critères discutée et approuvée par le Comité régional

Critères de développement	Unité	Poids
Dimensionnement du service		53 %
Achalandage	Déplacements	11 %
	Nombre de voyageurs par an/mois/jour	7 %
Motif des déplacements desservis	%	12 %
Pôles générateurs	Nombre de pôles générateurs desservis	7 %
Mode de transport	Qualitatif	5 %
Capacité	Places	4 %
Population	Population	6 %
Âge	%	1 %
Environnemental physique et biophysique		5 %
Émissions GES	Tonnes métriques par an	5 %
Environnement social		21 %
Qualité de vie (sociale et de santé)	Nombre de pôles de biens et services desservis	21%
Environnement économique		10 %
Gain économique	Coût en \$	10 %
Coûts et revenus		11 %
Coût net	Coût en \$	11 %
TOTAL		100 %

RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION MULTICRITÈRES



Classement des dessertes selon l'évaluation multicritères

- 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 – N.-D.-du-Mont-Carmel (3,46 pts)
- 9 – Saint-Boniface – Shawinigan (3,46 pts)
- 8 – Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan (2,10 pts)





L'organisation le succès de la mise en place d'une desserte en transport repose également sur :

- la concertation entre partenaires concernés (organismes, bénéficiaires, pôles de desserte, financiers, etc.)

Quatre types d'organisation/de partenariats sont proposés

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

Modulation selon le type de desserte, à peaufiner lors de la mise en œuvre des services



Volet 4 - Plan de desserte interterritoriale en transport collectif en Mauricie



Volet 4 - Proposition de deux scénarios de desserte

1. Définition de deux scénarios de desserte en TC interterritorial en Mauricie
 - scénario = plusieurs dessertes + possibilités de partenariats pour les réaliser
2. Estimation préliminaire des coûts de mise en œuvre des scénarios
3. Scénario retenu par le Comité régional de l'étude
4. Élaboration d'un plan de mise en œuvre (temporel et budgétaire) du scénario retenu

CHOIX D'UN SCÉNARIO DE TRANSPORT INTER TERRITORIAL



Deux scénarios soumis à l'examen du Comité de suivi (5 juin 2009)

- S1 – Mise en place des dix (10) dessertes proposées au terme du volet 3
 - ▣ Coût d'opération annuel : 487m\$
 - ▣ Demande : 16 400 dépl./an
- S2 – Mise en œuvre des 5 dessertes les plus performantes : 1, 2, 4, 6 et 10
 - ▣ Axes principaux, dessert 84% de la demande potentielle (13 400 dépl. /an)
 - ▣ Coût d'opération annuel : 366m\$

Choix du scénario 1 (complet) par le Comité
Ajout d'une desserte Batiscan – Trois-Rivières





ESTIMATION DES COÛTS D'OPÉRATION

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
- Exception propre à la desserte en autocar (Orléans Express, desserte 1) :
 - coûts d'acquisition et d'amortissement des véhicules non compris

Indices de coûts utilisés

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



Méthode d'estimation

- Revenu / dépl. (tarif) X Nbre dépl. = Revenu
- Hypothèses retenues pour fins d'évaluation :
 - Mode autobus : tarifs d'Orléans Express diminués de 25 % (effet nul sur l'opérateur : frais doivent être couverts par le financement du service);
 - Mode Taxibus et places disponibles sur le tr. adapté et tr. scolaire : tarif de 6 \$ par trajet aller (soit le double du tarif exigé pour un dépl. local)
- Méthode de calcul
 - Dessertes existantes (1, 8 et 10) : nouvelle évaluation des revenus marginaux d'opération
 - Nouvelles dessertes : nouveaux revenus

Requerra à la mise en œuvre du service une étude plus poussée et la définition d'une grille tarifaire



Mise en place des services étalée sur cinq (5) années (2010-2014)

Étapes stratégiques (à l'échelle régionale) requises

1. Demande de subvention, par la CRÉ, auprès du MTQ dans le cadre du PAGTCR – Volet 2 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 communication 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

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE DES DESSERTES



Implique notamment la conclusion de partenariats pour l'organisation et le financement de chaque desserte

Exemple de planification (dessertes 2 à 7, 9 et 10)

Étape	Coordonnateur	Partenaires	Phasage de mise en œuvre des étapes	
			Année + 1	Année + 2
Définition du service	Comité régional TC interterritorial et organisme(s) de transport collectif impliqué(s) dans la desserte	Fournisseur externe	■	
Explorer la possibilité de participation d'un ou de plusieurs générateurs de déplacements	Comité régional TC interterritorial et organisme(s) de transport collectif impliqué(s) dans la desserte	Fournisseur externe	■	
Dépôt d'un budget de fonctionnement relatif à la desserte et demande de subvention	MRC(s) impliquée(s) dans la desserte	MTQ, fournisseur externe		■
Procédure d'appels d'offres pour engager le transporteur	Organisme(s) de transport collectif et MRC(s) impliquée(s) dans la desserte	Fournisseur externe		■
Mise en service de la nouvelle offre de transport et mise en place structurelle du réseau	Organisme(s) de transport collectif impliqué(s) dans la desserte	Opérateur de transport		■
Plan de communication de la nouvelle offre de transport	Comité régional TC interterritorial, MRC(s) et organisme(s) de transport collectif impliqué(s) dans la desserte	Opérateur, fournisseur externe		■

PLAN DE DÉPLOIEMENT DES 11 DESSERTES



Mise en place simultanée sur l'ensemble du territoire

Étape	2010	2011	2012	2013	2014
Étapes stratégiques					
1 - Demande de subvention	■				
2 - Prolongement du mandat du Comité régional	■	■	■	■	■
3 - Préparation d'un plan de communication		■	■	■	■
4 - Plan de suivi	■	■	■	■	■
5 - Étude tarifaire	■				
Mise en place des dessertes					
1 : La Tuque – Shawinigan – Trois-Rivières			■	■	■
4 : Saint-Tite – Shawinigan			■	■	■
10 : Louiseville – Trois-Rivières			■	■	■
11 : Batiscan – Trois-Rivières			à définir		
2 : Shawinigan – St-Étienne-des-Grès – Tr-Rivières			■	■	■
6 : Saint-Maurice – Trois-Rivières				■	■
8 : Saint-Mathieu-du-Parc – Shawinigan			■	■	■
3 : Shawinigan – ND-du-Mont-Carmel – Tr-Rivières				■	■
5 : St-Séverin – St-Adelphe – St-Stanislas				■	■
7 : St-Étienne-des-Grès – ND-du-Mont-Carmel				■	■
9 : St-Boniface – Shawinigan				■	■



D'ordre général :

- Obtenir l'appui politique des élus de la région et des MRC
- Assurer le financement nécessaire (élargir les sources)
- Présenter une vision intégrée du transport intra et inter territorial dans le futur plan de communication

Élaboration de partenariats

- Intégrer aux protocoles d'entente le mode opératoire et financier du service pour assurer sa viabilité
- Impliquer les générateurs de déplacements pour répondre au mieux aux besoins
- Adapter le service à la demande et aux événements spéciaux culturels et récréatifs
- Assurer la transparence et effectuer un suivi rigoureux des négociations en vue de leur conclusion rapide
- S'inspirer d'autres partenariats conclus ailleurs au Québec



Mise en œuvre opérationnelle des dessertes interterritoriales

- Planifier en détails la mise en place de chaque desserte (étapes de mise en œuvre, plan de communication, coordination avec le transporteur)
- Intégrer des critères d'accessibilité universelle (définition et mise en place des arrêts) et lors du choix du transporteur
- Définir un plan de communication complet et continu dans le temps, le succès de la nouvelle desserte dépendant fortement de la connaissance de l'information par l'utilisateur potentiel
 - outils de communication : journaux locaux, Internet, service téléphonique, publicité, séances et kiosques d'information, etc.
- Effectuer un suivi rigoureux de chaque desserte après sa mise en service
 - fonctionnement, achalandage, enquêtes (satisfaction et connaissance des besoins) auprès des usagers, ajustements éventuels de l'offre de service



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

Maintenant commence la mise en œuvre du Plan

- la démarche de concertation régionale chapeautée par la CRÉ se poursuit
- le Plan identifie :
 - les étapes stratégiques de réalisation, communes à toutes les dessertes et à coordonner au niveau régional
 - les phases de réalisation propres à chacune des 11 dessertes que comporte le Plan
- La mise en place d'une première desserte ou d'un sous-ensemble du Plan complet pourrait permettre de tester en vraie grandeur les éléments du Plan

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

Présentation des résultats de l'étude

8 septembre 2009