
Portrait du transport collectif

dans la MRC de Joliette



*Produit par le
Comité local de développement social de Joliette*

Septembre 2008

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----|
| INTRODUCTION..... | 2 |
| 1. PORTRAIT DE L’OFFRE DE TRANSPORT | 3 |
| 1.1 Services de transport disponibles | 3 |
| 1.2 Les sources de financement des différents services de transport | 4 |
| 1.3 Brève description des différents services de transport | 5 |
| 2. PORTRAIT DE LA DEMANDE DANS LA MRC DE JOLIETTE | 8 |
| 2.1 Portrait des usagers des transporteurs | 8 |
| 2.2 Comportements de mobilité de différents groupes de population..... | 10 |
| 2.2.1 Jeunes de 12 à 17 ans | 10 |
| 2.2.2 Travailleurs de la MRC de Joliette..... | 12 |
| 2.2.3 Assistés sociaux..... | 14 |
| 2.2.4 Personnes âgées..... | 15 |
| 2.2.5 Personnes avec déficience physique, intellectuelle et en santé mentale | 16 |
| 2.2.6 Jeunes familles | 16 |
| 3. ANALYSE DE L’OFFRE ET DE LA DEMANDE DE TRANSPORT DANS LA MRC DE JOLIETTE..... | 19 |
| 3.1 Types de déplacement géographique avec les services offerts | 19 |
| 3.2 Types de déplacement dans le temps avec les services offerts | 20 |
| 3.3 Motifs de déplacement en lien avec les services offerts | 20 |
| 4. PRINCIPAUX BESOINS ET PROBLÉMATIQUES | 21 |
| | |
| ANNEXE 1 – Statistiques, Transport collectif interurbain (CRT) | 24 |
| ANNEXE II – Statistiques, Transport en commun (CTMRCJ) 2007..... | 25 |
| ANNEXE III – Statistiques, Transport adapté de Joliette..... | 28 |

INTRODUCTION

Le présent document vise à tracer le portrait du transport collectif dans la MRC de Joliette autant au plan des services que de la demande.

Au plan des services, nous nous sommes servis des informations provenant des différents transporteurs pour connaître l'offre de transport disponible sur le territoire : statistiques annuelles, horaires des circuits existants, et autres documents pertinents.

Au plan de la demande, des sondages, *focus group*, commentaires d'organisations et recherches ont constitué les sources d'information.

- Deux sondages ont été réalisés : le premier visait à connaître le profil et le niveau de satisfaction des usagers et des non usagers du transport en commun du Grand Joliette (CTMRCJ) (517 répondants); et le deuxième tentait de cerner les comportements de mobilité des travailleurs (24 répondants) de la MRC de Joliette.
- Les *focus groups* ont permis de mieux comprendre les comportements de mobilité de différents groupes de population: adolescents en milieu rural, adolescents en milieu urbain, assistés sociaux et jeunes familles.
- des recherches réalisées par d'autres organisations du milieu auprès des personnes âgées et auprès des personnes présentant une déficience physique ou intellectuelle ou des problèmes de santé mentale ont complété l'analyse des comportements de mobilité.
- des organisations comme le Cegep, la RASJM, La Myriade, le CSSSNL... venues présenter les besoins de leurs clientèles lors des rencontres régulières de CLDSJ ont aussi permis de compléter le portrait de la demande pour ces clientèles spécifiques.

La présente étude ne se veut pas exhaustive, mais plutôt un bref survol de la réalité du transport collectif dans la MRC de Joliette. L'objectif premier est de dégager les principales problématiques de transport afin d'envisager des actions significatives pour améliorer l'offre de transport de manière satisfaisante et durable.

Le premier chapitre est consacré au portrait de l'offre de transport au plan des services disponibles et des sources de financement. En deuxième chapitre, nous traiterons de la demande en matière de transport collectif dans la MRC. Ce portrait est tracé en deux plans: celui des usagers actuels et celui de la compréhension des comportements de mobilité de différents groupes de la population. Dans le troisième chapitre, nous tenterons de faire un parallèle entre l'offre et la demande pour mieux dégager les forces et les faiblesses du transport collectif. Finalement, dans le dernier chapitre, nous résumerons simplement les différents besoins et problèmes à combler en matière de transport collectif dans la MRC de Joliette. C'est à partir de ce dernier chapitre que différents acteurs du milieu seront mobilisés pour proposer des pistes d'action à réaliser.

1. PORTRAIT DE L'OFFRE DE TRANSPORT

Cette section présente les services de transport disponibles et leur desserte géographique, le financement de ces services et une description plus détaillée de chacun des services.

1.1 Services de transport disponibles

La MRC de Joliette compte six types de transport collectif :

- Transport collectif interurbain CRTL
- Transport en commun CTMRCJ
- Transport bénévole
 - D'accompagnement CAB Émilie Gamelin, AQDR Ste-Mélanie, Les amis des aînés de Lanaudière
 - Autres motifs Les amis des aînés de Lanaudière
- Transport adapté TAJ, CAB Émilie Gamelin, taxis
- Transport Taxi Taxi Monaco, Taxi Joliette, Taxi Pelland (St-Thomas)
- Transport scolaire Commission scolaire des Samares

Et ceux-ci couvrent presque l'ensemble du territoire.

Municipalités desservies selon les types de transport

| Municipalités | Transport collectif interurbain CRTL | Transport en commun CTMRCJ | Transport adapté | Transport bénévole | | Transport scolaire | Taxi |
|-------------------------|--------------------------------------|----------------------------|------------------|------------------------|---------------|--------------------|------|
| | | | | Accompagnement médical | Autres motifs | | |
| Crabtree | √ | | √ | √ | √ | √ | √ |
| Joliette | √ (MTL 55) | √ | √ | √ | √ | √ | √ |
| Notre-Dame-de-Lourde | √ (MTL vendredi et Dimanche 31-32) | | √ | √ | | √ | √ |
| Notre-Dame-des-Prairies | √ (MTL vendredi et Dimanche) 31-32 | √ | √ | √ | | √ | √ |
| Saint-Charles-Borromée | √ | √ | √ | √ | | √ | √ |
| St-Ambroise-de-Kildare | √ | | √ | √ | | √ | √ |
| Ste-Mélanie | Navette | | √ | √ | √ | √ | √ |
| St-Paul | Taxibus | | √ | √ | | √ | √ |
| St-Thomas | √ | | √ | √ | | √ | √ |
| Village Saint-Pierre | | | √ | √ | | √ | √ |

Mentionnons que :

- le transport en commun du CTMRCJ n'est disponible que dans le « Joliette urbain »;
- aucun service de taxi ne dispose d'un permis d'exploitation pour les municipalités de Ste-Mélanie et de Saint-Ambroise de Kildare. Les résidants de ces deux municipalités voulant avoir recours à un tel service doivent faire appel à une compagnie de Joliette et payer la course à partir de Joliette;
- le transport collectif interurbain du CRTL qui rejoint Ste-Mélanie est plutôt une navette qui conduit les résidants du cœur du village à la ligne d'autobus interurbaine qui passe un peu plus loin.
- Village St-Pierre semble être la municipalité la moins bien desservie;
- Joliette est la seule qui est desservie par l'ensemble des services de transport;
- Tout le territoire de la MRC bénéficie d'un service de transport adapté, du transport bénévole pour l'accompagnement médical et du transport scolaire.

1.2 Les sources de financement des différents services de transport

| | |
|---|--|
| <p>TRANSPORT COLLECTIF INTERURBAIN (CRTL), TRANSPORT EN COMMUN (CTMRCJ) TRANSPORT ADAPTÉ</p> <ul style="list-style-type: none">• Gouvernement du Québec (ministère du transport)• Municipalités• Usagers | <p>TRANSPORT SCOLAIRE</p> <ul style="list-style-type: none">• Gouvernement du Québec (ministère de l'éducation)• Budget de fonctionnement de la CS pour éponger le déficit• Les 16 à 18 ans paient 20\$/an |
| <p>TRANSPORT BÉNÉVOLE</p> <ul style="list-style-type: none">• Gouvernement du Québec (Sub. Maintien à domicile du MSSS, SACAIS, Programme de soutien, Solidarité sociale et de l'emploi)• Usagers• Commanditaires• Fondation : CHRDL, Société canadienne du cancer• Activités d'autofinancement | <p>TRANSPORT PAR TAXI</p> <ul style="list-style-type: none">• Usagers• Entente avec transporteurs |

Ajoutons que :

- malgré que le transport bénévole dispose de plusieurs sources de revenus, il se caractérise par un manque de financement;
- le transport scolaire est déficitaire de près de 1,5M\$;
- les contributions gouvernementales du transport collectif interurbain et du transport adapté représentent respectivement près de 70% et 83% des revenus totaux. La part des usagers est plus importante pour le transport collectif avec 28% des revenus comparativement à 15% pour le transport adapté.

1.3 Brève description des différents services de transport

| TRANSPORT COLLECTIF INTERURBAIN (CRTL) (statistiques annexe 1) |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Total de 8 circuits • 1 (1/2) circuit qui relie directement la région à Montréal Circuit 55 : Joliette, Lavaltrie, Montréal Le circuit 31 (St-Gabriel-Joliette) va à Montréal 1 fois le vendredi et 1 fois le dimanche • 7 autres circuits InterMRC : Circuit 31 : St-Gabriel-Joliette (arrêt à NdL) (MRC Matawinie) Circuit 32 : St-Michel-Joliette (arrêt à NdL)(MRC Matawinie) Circuit 45 : Joliette-Repentigny), passe par Crabtree et St-Paul (MRC L'Assomption) Circuit 131 : Berthierville-Lavaltrie-Joliette (MRC D'Autray-Joliette) Circuit 138 : Berthierville-Lanoraie-Lavaltrie-Joliette (MRC D'Autray-Joliette) Circuit 158 : Berthierville-Joliette (passe par St-Thomas (MRC D'Autray-Joliette) Circuit 34 : Rawdon-Joliette (passe par SCB, SAK, Ste-Mélanie) (MRC Matawini) • Aucun circuit ne relie la MRC de Joliette à la MRC des Moulins • Seule la ville de Joliette est reliée directement à Montréal. Et Joliette est le point central pour d'autres transports interurbains. • Nombre de départs (aller ou retour) par semaine par circuit : 31 : nb=45 32 : nb=14 34 : nb=30 45 : nb=122 55 : nb=88 46 : (sur appel : 62) 131-138 : nb=68 158 : nb=30 • Service de taxibus à St-Paul en partenariat avec Taxi Monaco |

| TRANSPORT EN COMMUN (CTMRCJ) (statistiques annexe II) |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Dessert les 3 municipalités urbaines de la MRC avec 3 circuits • Améliorations à apporter dont certaines sont en cours (au niveau des parcours et des boîtes intelligentes) • 3 véhicules à temps plein qui parcourent 3 circuits en boucle (circuit 1 : NDP, circuit 2 : SCB, circuit 3 : Joliette) • Les circuits 1 et 2 circulent aux 30 minutes et le circuit 3 aux heures. • Au total, on compte 125 parcours par semaine pour les circuits 1 et 2 respectivement et 70 parcours par semaine pour le circuit 3. • Les autobus comptent 21 places. |

| TRANSPORT ADAPTÉ (statistiques annexe III) |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Joueur unique • Couvre l'ensemble de la MRC de Joliette • A accès à 2 taxis adaptés, des taxis ordinaires et 4 minibus (le service de taxi fait appel à Taxi Monaco, les minibus appartiennent à Taxi Pelland) • Peut véhiculer à l'extérieur de la MRC • Minibus d'environ 12 places assises et 2 fauteuils roulants (le nombre de places assises varie en fonction du nombre de fauteuils roulants) • Taxi d'environ 4 personnes assises et 1 personne en fauteuil roulant |

| TRANSPORT BÉNÉVOLE | |
|--|--|
| <p>ACCOMPAGNEMENT MÉDICAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • CAB Émilie Gamelin : service offert à toute personne ayant besoin de transport d'accompagnement médical (personnes âgées, bénéficiaires de l'assistance emploi, prisonniers, familles monoparentales) • Entente de services avec l'agence de santé | <p>TRANSPORT « SOCIAL »</p> <ul style="list-style-type: none"> • Offert par le CAB Émilie Gamelin et Les amis des aînés de Lanaudière. • Disponible principalement pour les 55 ans et plus. |
| <p>LE CAB</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le CAB Émilie Gamelin dispose de 3 camionnettes, 2 camionnettes adaptées et 65 bénévoles qui utilisent soit les véhicules du centre ou soit leur auto. | |

- Le CAB couvre l'ensemble du territoire de la MRC. Il fait aussi de l'inter urbain vers Montréal, Trois-Rivières et parfois Sherbrooke.
- Selon leurs données, le nombre moyen de kilomètre parcouru pour un accompagnement est de 51 km.

LES AMIS DES AÎNÉS DE LANAUDIÈRE

- Les Amis des aînés de Lanaudière dispose d'une flotte de 6 véhicules appartenant aux bénévoles (donc 6 bénévoles).
- Territoire couvert : Joliette/Ste-Marie/Crabtree/Rawdon/Saint-Jacques (soit les MRC de Montcalm, Joliette et Matawinie). Ne va pas à Montréal.
- Délai de 24 heures pour réserver un véhicule.
- Les bénévoles transporteurs font environ 40 000 km par année : le nombre moyen de km parcouru pour un accompagnement (ou une course) serait de 40 km.

AQDR STE-MÉLANIE

- 3 bénévoles transporteurs
- Territoire couvert : les déplacements se font surtout vers St-Félix-de-Valois et Joliette

TOTAL

Total de 74 bénévoles transporteurs connus

Distance moyenne parcourue par course, entre 40 et 51 km.

TRANSPORT SCOLAIRE

- Joueur unique. Commission scolaire des Samares
- 40 000 Km/jr.
- Recourt à près de 270 gros autobus et 68 berlines (lesquelles font du transport spécialisé)
- Contrat de services avec transporteurs
- Fonctionne avec l'horaire d'école (jour d'école et heures de début et de fin de journée)
- Déficitaire de près de 1,5M\$ dû principalement à la couverture du territoire (grande distance à parcourir). Territoire très grand.
- Baisse possible du nombre de circuits dans l'avenir
- Expérience de « transport jaune » peu concluante (les gens ne l'utilisaient pas car les trajets ne convenaient pas et aussi parce que c'est un transport peu reposant). Le « transport jaune » consiste à offrir à la population les places restantes du transport scolaire

TRANSPORT PAR TAXI

- La MRC de Joliette a droit à un nombre maximum de 32 permis de taxi (permis régis par le MTQ). Tous les permis semblent accordés.
- 3 acteurs dans la MRC : Taxi Monaco, Taxi Joliette, Taxi Pelland.
- Taxi Monaco : la plus grosse flotte (20 véhicules, 40 chauffeurs, 8 mini-fourgonnettes (dont 2 pour le transport adapté). Dispose de 29 permis.
- Taxi Joliette a des permis pour 3 véhicules, couvrant les territoires de St-Paul, Crabtree, Joliette, St-Charles-Borromée, Notre-Dame-des-Prairies, Notre-Dame-de-Lourdes, Village St-Pierre. Dispose de contrats de transport avec le CLSC, CHRDL, CSST et la SAAQ.
- Taxi Pelland dispose de 2 véhicules couvrant les municipalités de St-Thomas et quelques municipalités de la MRC de D'Autray. (Donc possibilité d'inter-MRC). Dispose de contrats de transport avec TAJ (Transport adapté Joliette) et autobus. Entente avec le CLSC, CSST, SAAQ. Taxi Pelland dispose de 2 permis région (Permis TR) ou taxi de village (réglementation différente : ne possède pas de taximètre ou de compteur, le prix est fixé à la course entre le chauffeur et le client.).
- Service à la demande et ententes avec certaines organisations.
- Service de taxibus à St-Paul. Partenariat avec le CRT (circuit 46).
- Les municipalités de Ste-Mélanie et de SAK sont désavantagées en terme de déplacement par taxi compte tenu qu'elles ne disposent pas d'un service officiel sur son territoire. Il n'y a pas de problème lorsqu'un résidant d'une de ces deux municipalités désire se rendre dans une municipalité couverte par le permis. Par contre, si les résidants veulent se déplacer dans le village, le taximètre comptera le prix de la course à partir de Joliette.

On constate que :

- *le transport collectif interurbain et le transport bénévole vont vers Montréal;*
- *le transport collectif interurbain, le transport bénévole et les taxis font de l'inter MRC;*
- *Joliette est un « hub » c'est-à-dire une plaque tournante de l'ensemble des modes de transport et de plusieurs circuits;*
- *le transport bénévole aurait atteint une limite de développement.*

2. PORTRAIT DE LA DEMANDE DANS LA MRC DE JOLIETTE

Le portrait de la demande est présenté en 2 parties. La première présente le portrait des usagers des différents transporteurs. Dans la seconde partie, sont présentés les résultats des *focus group* réalisés auprès de groupes précis de population afin de mieux connaître leurs comportements de mobilité.

2.1 Portrait des usagers des transporteurs

| TRANSPORT COLLECTIF INTERURBAIN (CRTL) (2007) |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Total de passagers dans l'ensemble des 8 circuits, 132 061 dont 94 894 (71,9%) embarquent dans la MRC de Joliette. • Les passagers provenant de la MRC de Joliette sont plus nombreux à embarquer dans l'autobus dans la ville de Joliette (93,4%). Les passagers des autres municipalités sont donc marginaux (4,6%). • Le circuit 55 (Joliette-Lavaltrie-Montréal) est celui le plus achalandé du CRT avec 63 239 passagers dont 60 380 (95,5%) proviennent de la MRC de Joliette (une moyenne de 5 032 passagers par mois). Ce circuit compte pour 63,6% de l'ensemble des passagers de la MRC de Joliette de tous les circuits. En moyenne, on compte 13,8 personnes par voyage, soit un taux de remplissage de 25,5% du véhicule. • Le circuit 45 (Joliette-Repentigny) est le deuxième circuit le plus achalandé du CRT avec 32 419 passagers dont 22 424 (69,2%) proviennent de la MRC de Joliette. Ces derniers représentent 23,6% de l'ensemble des passagers du CRT provenant de la MRC de Joliette. • Le circuit Rawdon-Joliette se place en second plan quant à la moyenne d'usagers par autobus, soit un taux de remplissage du véhicule de 22,5%. • La majorité des circuits enregistrent une baisse de fréquentation pendant la saison estivale (à l'exception du taxibus St-Paul). • Parmi les circuits dont l'information est disponible, seul le circuit 158 (Berthierville-Joliette) n'a pas enregistré une croissance de sa fréquentation de la MRC de Joliette entre 2006-2007 (diminution de 20%). <p>TAXIBUS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Service de taxibus à St-Paul géré par le CRT. Mis en service en nov-déc. 2006. On compte 408 passagers pour l'année 2007. Une moyenne de 34 passagers par mois. Mai et juin ont été les mois qui ont enregistré les plus fortes fréquentations, suivis de Juillet et août, ainsi que janvier. Une fréquentation davantage estivale. <p>NAVETTE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Offre d'une navette du cœur de Ste-Mélanie vers le circuit d'autobus de Saint-Ambroise de Kildare pour le circuit 34. • N'enregistre aucun passager pour l'année 2007. |

| TRANSPORT EN COMMUN (CTMRCJ) |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Selon les responsables, on constate une baisse de la fréquentation depuis quelques années. • Au total, le CTMRCJ a véhiculé en 2007, 141 786 passagers, soit en moyenne 11 815 passagers par mois. • Ces passagers se répartissent assez également entre les trois circuits (33,01% pour le circuit 1; 30,02% pour le circuit 2; 36,97% pour le circuit 3). • Le nombre moyen de passagers par autobus est de 7,2 personnes pour le circuit 1; 6,5 passagers pour le circuit 2; et 14,4 passagers pour le circuit 3. (mentionnons qu'il y a près de la moitié moins d'autobus sur le circuit 3). • Le circuit 3 (Joliette) compte un taux de remplissage moyen des véhicules de 68,6%. Tandis que les 2 autres circuits ont des taux de remplissage de près de 30%. • Près de 38% des passagers paient leur passage en argent comptant, comparativement à 35% qui utilisent des billets et 17,5% qui utilisent un laissez-passer. • Les modes de paiement varient en fonction du tarif payé : régulier ou réduit. Effectivement, les passagers au tarif régulier paient davantage leur passage en argent comptant, tandis que chez les passagers à tarif réduit, le mode de paiement privilégié est le « billet ». • Les laissez-passer sont davantage utilisés par les passagers à tarif réduit. |

- Ce sont 56% des passagers qui paient au tarif régulier comparativement à 35% pour le tarif réduit. Ajoutons que 1,6% des passagers bénéficient d'une gratuité (entre autres, les enfants âgés de 0 à 6 ans accompagnés d'un adulte).
- Les bénéficiaires du tarif réduit sont les jeunes de 7 à 11 ans, les étudiants de 12 ans et plus de la Commission scolaire des Samares et du Cégep régional de Lanaudière-Joliette et les personnes âgées de 65 ans et plus.
- Le circuit 1 (NDP) compte plus de passagers à tarif réduit que les 2 autres circuits.
- Déplacement majoritaire pour motif de travail ou d'étude
- On se déplace en transport en commun parce qu'on n'a pas d'automobile (et non principalement pour d'autres raisons). Autrement dit, les autres valeurs associées au transport collectif priment moins (l'environnement, moindre coûts...)
- Les raisons des non-usagers pour ne pas utiliser le transport en commun sont : l'horaire et les trajets des autobus qui ne conviennent pas. Ceci est particulièrement vrai pour les travailleurs. Par contre, les coûts deviennent un facteur important pour les sans-emplois.

•
Selon les données du Schéma d'aménagement révisé,

- Les usagers du transport collectif se divisent, en 2006, en 4 catégories presque égales : étudiants, travailleurs, retraités et sans-emploi;
- Près de 70% des usagers sont âgés entre 17 et 54 ans;
- Les principales destinations à l'intérieur de la MRC sont : le centre-ville (commerces et Cégep), le centre d'achat (Galeries Joliette) et le CHRDL.

TRANSPORT ADAPTÉ DE JOLIETTE (2007)

- Total 46 586 déplacements, c'est-à-dire le nombre total de personnes que le TAJ a déplacé en 2007 (Mentionnons que de ce nombre, 1 497 sont des personnes accompagnatrices).
- Total de 20 193 voyages, c'est-à-dire le nombre de circuits effectués.
- Moyenne de 3 personnes par voyage en minibus; moyenne de 2 personnes par voyage en taxi.
- 855 clients, soit des personnes souffrant d'une déficience permanente (selon des critères précis).
- On pourrait dire que chaque client a effectué en moyenne 54,5 déplacements en 2007.
- Les personnes âgées de 65 ans et plus comptent pour 48,1% de la clientèle, suivies du groupe des personnes âgées de 22 à 65 ans (46,5%).
- 57,5% des déplacements sont réguliers.
- Les principaux motifs de déplacement (selon le TAJ) sont : le travail (20,9%) et le loisir (25,8%). Parmi les autres motifs de déplacement : santé (18,4%), étude (3,5%) et autres (31,4%).
- Plus de 60% des déplacements proviennent de Joliette et de St-Charles-Borromée (40,8% pour Joliette, et 21,1% pour St-Charles-Borromée). La répartition des déplacements pour les autres municipalités est : Crabtree (8,3%), NDL (3,1%), NDP (9%), SAK (4,5%), Ste-Mélanie (0,4%), St-Paul (6,9%), St-Thomas (5,6%).
- Au 8 février 2008, par rapport au prorata de la population, ce sont les résidents de la municipalité de Joliette qui utilisent davantage le transport adapté (soit 2% de la population); suivi des résidents de St-Charles-Borromée (1,7%); de NDL et St-Thomas (1,2% respectivement); Crabtree (1,1%); NDP et St-Ambroise de Kildare (1%); Ste-Mélanie (0,8%) et St-Paul (0,7%). Aucun résident de Village St-Pierre ne semble avoir fait usage du transport adapté. C'est environ 1,45% de la population de la MRC qui ont eu recours au transport adapté en 2007.

TRANSPORT BÉNÉVOLE

- Approximativement un total de 2 056 personnes (ou bénéficiaires) ont eu recours à un service de transport bénévole (sans distinction du motif)
- On compte un total de 10 772 accompagnements (dont 88,6% sont assumés par CAB Émilie-Gamelin)
- C'est environ 145 accompagnements par bénévole transporteur.
- Le nombre d'utilisations du service de transport bénévole par le même bénéficiaire en d'environ 6 fois par année.
- Le service est principalement offert à toutes personnes nécessitant un transport d'accompagnement médical et pour les personnes de 65 ans et plus.

TRANSPORT SCOLAIRE

- Obligation de voyager les jeunes de la formation générale et de la formation professionnelle, ainsi que les adultes de la formation professionnelle (16 à 18 ans). Par contre, la CS n'est pas obligé de transporter les personnes de la formation générale adulte. Pour ces derniers, le service leur est offert seulement s'il reste de la place dans les autobus.
- Baisse de la clientèle scolaire prévue dans les années à venir
- Le transport scolaire véhicule 21 000 élèves (sur 23 000 élèves), dont environ 1 800 vivent à l'intérieur de 1,6Km de leur école mais dans une zone jugée dangereuse.
- Transporte les jeunes de la formation professionnelle jusqu'à l'âge de 18 ans.
- S'il reste de la place dans les autobus, il peut transporter la clientèle 16-18 ans de la formation pour adulte. Sinon, ceux-ci doivent recourir à d'autres types de transport.

2.2 Comportements de mobilité de différents groupes de population

2.2.1 Jeunes de 12 à 17 ans

Deux groupes de jeunes, soit un total d'environ 16 jeunes de 12 à 17 ans, ont été rencontrés. L'un des groupes visait à comprendre la réalité de la mobilité des jeunes en milieu rural, l'autre celle des jeunes en milieu urbain.

Quels modes de transport utilisent les jeunes en général?

Les modes de transport utilisés sont assez variés : autobus scolaire, autobus de la ville, marche, vélo, scooter, taxi, « lift » des parents ou « lift » avec les parents d'amis.

Ce sont les jeunes en milieu urbain qui font usage d'une plus grande variété de modes de transport. La marche et le vélo sont les premiers moyens mentionnés, comparativement aux jeunes en milieu rural qui dépendent d'abord de la disponibilité d'un parent. Ceci s'explique, à nos yeux, par une accessibilité différenciée aux lieux désirés (que ce soit l'école, les lieux de loisir et même les commerces). Effectivement, les jeunes en milieu urbain jouissent d'une proximité aux services.

La notion de proximité prend un sens différent selon que l'on vive en milieu urbain ou en milieu rural. Géographiquement parlant, le rayon définissant la « proximité » est plus large pour les jeunes en milieu urbain. Ils peuvent plus facilement se rendre à des endroits plus éloignés considérant la disponibilité des modes de transport d'une part, et un environnement propice à l'utilisation des transports actifs comme le vélo, la marche ou le scooter d'autre part.

L'autonomie des jeunes est l'élément important qui ressort de cette idée de « proximité ». Car dans cette proximité, les jeunes utilisent beaucoup le vélo et la marche.

En milieu rural, le taxi n'a pas été mentionné comme mode de transport; il est vu comme trop dispendieux. Le transport en commun n'étant pas disponible sur leur territoire, ils n'en font pas usage non plus.

Mentionnons que tous les jeunes, sans distinction du lieu d'habitat, ont hâte de disposer de leur propre automobile. La question de l'augmentation du prix de l'essence n'est pas un facteur dissuasif.

Constats :

- *La disponibilité à un transport collectif augmente le rayon de la « proximité », et dans ce rayon, les jeunes jouissent de plus d'autonomie.*
- *Les jeunes en milieu rural disposent de moins d'autonomie dans leur mobilité.*
- *Inégalité, voire iniquité, en matière d'accès géographique aux services*
- *L'automobile est le moyen de transport par excellence.*

Habitudes de déplacement, motifs, destinations, fréquence et moment de la journée

Il y a les déplacements réguliers, ceux vers l'école matin et soir durant l'année scolaire.

Et il y a les déplacements occasionnels, ceux dédiés aux loisirs (maison des jeunes, Cadet, cinéma, restaurant), au magasinage, à son emploi à temps partiel (gardiennage ou autre).

Les déplacements réguliers ne posent pas de problèmes car ils sont assumés par le transport scolaire. Plusieurs jeunes en milieu urbain vont à l'école en vélo ou en marchant. Ceci est impossible pour les jeunes en milieu rural.

C'est au niveau des déplacements occasionnels qu'apparaissent les problèmes de transport pour les jeunes, notamment en fin de journée et les fins de semaine. Précisons, cependant, que les jeunes en milieu urbain ne vivent pas de problèmes majeurs de transport pour quelques motifs de déplacement que ce soit. Ils réussissent assez facilement à trouver des alternatives pour se rendre aux lieux désirés. Dans ce groupe, un seul jeune a mentionné être obligé de changer ses plans en situation d'absence de transport. Ce qui est totalement l'inverse pour les jeunes en milieu rural, lesquelles dépendent presque exclusivement de « parents » pour leurs déplacements. Ceux-ci sont obligés de revoir leurs choix de sorties si aucun parent n'est disponible pour les véhiculer. « *Si j'ai personne pour aller m'reconduire au cinéma ... j'y va pas.* »

Constats :

- *Les jeunes sont plus limités dans leurs déplacements occasionnels, lesquels sont liés à des motifs autres que « scolaire ».*
- *Les jeunes en milieu rural sont plus enclins à être brimés dans leurs loisirs et leur emploi (temps partiel).*

Jugez-vous que le transport collectif dans la MRC de Joliette répond bien à vos besoins?

D'abord, qu'est-ce que le transport collectif?

Aux yeux des jeunes, sans distinction entre les deux groupes, le transport collectif est :

- un transport qui peut transporter plusieurs personnes;
- une façon d'économiser de l'essence;
- une façon d'économiser de l'argent pour certains jeunes, ou un transport qui coûte cher, pour d'autres jeunes;
- un genre de covoiturage entre gens (entre amis);
- l'autobus, le taxi, le métro, le train...

Unanimement, sans distinction des deux groupes, les jeunes considèrent que le transport collectif ne répond pas à leurs besoins. Et pour l'instant, aucune mesure ne les incite à prendre le transport en commun.

Pour les jeunes en milieu rural, la réponse est simple : il n'est pas efficace car il ne passe pas chez eux.

Pour les jeunes en milieu urbain, le transport collectif n'est pas efficace parce que :

- il est dispendieux;
- les arrêts ne sont pas nécessairement bien situés;
- les horaires ne conviennent pas. « *Dès fois tu dois t'y rendre 2 heures plus tôt au Cégep à cause des horaires d'autobus* »;
- ne couvre pas tout le territoire. « *Dès fois t'es appelé à débarquer à telle place et à marcher une grande distance pour aller chez ton ami [qui demeure dans un rang]* ». Et à l'inverse, cet ami ne peut aller rejoindre le groupe étant beaucoup moins mobile que les autres.

Constat

- *Le transport collectif est perçu comme non efficace à cause du manque de territoire couvert, des horaires inappropriés et des arrêts mal situés.*

Qu'est-ce que pour vous un transport collectif efficace?

- Arrêts situés à des endroits plus stratégiques (c'est-à-dire où il y a plus de monde) et avoir plein d'arrêts.
- Plus grand territoire couvert;
- Plus de sensibilisation au transport collectif et de communication sur les services offerts;
- Que les trajets soient imprimés sur des cartes géographiques.
- Calendrier avec horaire.

Quelles améliorations pourraient être apportées au transport collectif dans la MRC de Joliette pour le rendre plus efficace?

- Pour les jeunes en milieu rural, il faudrait qu'il y ait des autobus, voire des arrêts à plusieurs endroits dans les villages. Il n'est pas nécessaire que cet autobus soit gros, il peut contenir 12 places seulement (voire minibus).
- Pour les jeunes en milieu urbain, il faut revoir la localisation des arrêts et avoir plus d'autobus et, évidemment, étendre le territoire de desserte.

2.2.2 Travailleurs de la MRC de Joliette

Vingt-quatre travailleurs seulement ont répondu à l'appel du sondage. Les résultats sont donc peu significatifs quoique qu'ils confirment plusieurs constats dégagés du sondage réalisé sur le transport en commun de Joliette en 2007 et des commentaires émis d'autres groupes d'individus questionnés depuis le début des travaux du CLDSJ.

La majorité des répondants demeure et travaille dans la MRC de Joliette. Ils sont tous des travailleurs à temps plein avec un horaire régulier de travail, c'est-à-dire « départ le matin et retour en fin de journée.

Modes de transport pour se rendre au travail

- 71% des travailleurs utilisent leur auto pour se rendre au travail, suivi des marcheurs à 25% et des cyclistes à 13%.

- L'ensemble des travailleurs qui utilise soit le vélo ou la marche pour se rendre au travail demeure dans la même municipalité que leur lieu d'emploi; tandis que c'est le cas pour seulement 2 automobilistes;
- Aucun des travailleurs n'utilise le transport en commun pour se rendre au travail, pourtant ils sont 25% à demeurer et travailler dans les municipalités desservies par le transport en commun, donc qui ont accès à ce mode de transport.

Constats

- *L'automobile est le mode de transport privilégié;*
- *La proximité au lieu de travail favorise les modes de transport actif;*
- *Le transport en commun semble boudé par les travailleurs qui y ont accès et ce, malgré qu'ils travaillent selon un horaire régulier.*

Mode de transport pour les autres motifs de déplacement

- On se déplace aussi dans la MRC pour faire ses commissions, pratiquer des loisirs, aller à des formations, visiter des amis/famille, aller à des rendez-vous médicaux... Pour tous ces déplacements, l'automobile prime comme moyen de transport.

Constat

- *Les individus sont dépendants de leur automobile pour tout type de déplacement.*

Perception du transport collectif

Les travailleurs ont une assez bonne idée de ce qu'est un transport collectif : soit un mode de déplacement qui déplace plusieurs personnes ensemble et qui permet de réduire l'utilisation de la voiture. Par contre, leur représentation est restreinte au transport par autobus car aucun n'a mentionné le train ou le taxi comme mode collectif.

- 87% des répondants ne se qualifie pas comme des utilisateurs de transport collectif;
- Ils n'utilisent pas le transport en commun parce que :
 - il n'y a pas de desserte où on a besoin d'aller;
 - on a toujours utilisé sa voiture;
 - l'automobile donne une liberté de déplacement.
- Parmi les résidents qui demeurent et travaillent dans les 3 villes desservies par le transport en commun, les raisons pourquoi ils n'utilisent pas le transport en commun sont :
 - le trajet et la fréquence ne répondent pas aux besoins;
 - on a toujours utilisé sa voiture;
 - la voiture donne une liberté de déplacement.
- La majorité des répondants mentionne que le transport collectif dans la MRC de Joliette ne répond pas aux besoins des travailleurs. Ceci est aussi vrai pour les répondants qui demeurent et travaillent dans les 3 villes desservies par le transport en commun. D'ailleurs, 70% des répondants jugent que le degré d'efficacité du transport collectif est faible.
- Pour les travailleurs, un transport collectif efficace est un transport qui est flexible (avec des horaires prolongés), plus fréquent, offrant plus de liaisons, lesquelles peuvent se faire via différents modes de transport (ex. ajouter le train vers Montréal), plus d'arrêts, plus confortable et une desserte vers les autres municipalités.

- Pour améliorer le transport collectif dans la MRC, il faudrait d’abord améliorer les horaires, les fréquences, plus de dessertes et la promotion. Il serait bien de faire passer le transport en commun dans les parcs industriels.

Constats

- *Les motifs liés au « non recours » au transport en commun sont davantage un signe d’un individualisme et d’une culture de l’auto très forte;*
- *Vision restreinte des modes de transport alternatif;*
- *Pour favoriser une plus grande utilisation du transport collectif, il faut que celui-ci permette une flexibilité et une liberté dans les déplacements.*

2.2.3 Assistés sociaux

C’est grâce à la participation de l’organisme « Action dignité Lanaudière » qu’il a été possible d’identifier sommairement les comportements de mobilité et les besoins en matière de transport de la population défavorisée économiquement. Huit personnes étaient présentes au *focus group*.

Les modes de transport utilisés par leurs usagers en général

Les personnes « pauvres » utilisent principalement la bicyclette, le transport adapté, le transport en commun et la marche comme modes de déplacement. C’est principalement pour des raisons économiques et des horaires inadéquats du transport en commun que la marche est utilisée comme mode de déplacement. Autrement dit, ce n’est pas par choix mais par dépit que l’on recourt à des modes de transport actif. Ce qui nous pousse à supposer que la défavorisation économique joue en défaveur d’une liberté de déplacement qui peut maintenir ces gens dans un isolement social.

On constate, également, que l’automobile n’est pas mentionnée par cette population comme mode de transport, les confinant à agir dans le rayon géographique que permet le transport collectif.

Constats

- *Les populations défavorisées économiquement voient leur mobilité limitée aux rayons d’action du transport collectif.*
- *Le transport collectif est indispensable pour assurer une liberté et une autonomie à ces populations.*

Habitudes de déplacement, motifs, destinations, fréquence et moment de la journée

- Pour les ateliers d’alphabétisation dans l’après-midi ;
- Pour les cafés rencontres du mardi soir ;
- Pour aller au CLSC, à l’hôpital ou au centre d’achat.

Le transport collectif dans la MRC de Joliette répond-il bien aux besoins des usagers ou membres de vos organisations et aux besoins de la population ?

Pour différentes raisons, le transport collectif actuel ne répond pas aux besoins des populations « pauvres ».

- Les horaires ne conviennent pas : « le début des autobus (7h15) est trop tard pour certains rendez-vous médicaux » ;
- Le transfert payant est terriblement frustrant car onéreux ;
- L'impossibilité de prendre les autobus avec divers sacs (à dos, d'épicerie, enfants, etc.)
- Il y aurait plus de monde aux cafés rencontres du mardi si le service d'autobus fonctionnait le soir.

Constat

- *Malgré que le transport collectif a été nommé ci-dessus comme mode de transport utilisé par les assistés sociaux, celui-ci ne semble pas adapté pour favoriser une indépendance, une liberté d'agir et possiblement un épanouissement social de ces personnes.*

Qu'est-ce que pour vous un transport collectif efficace?

- Circuits qui débutent à 6h30;
- Circuits plus fréquents (à la ½ heure);
- Circuits qui couvrent plus régulièrement les services publics : CLSC, hôpital, etc.;
- Des panneaux plus grands et plus foncés (difficile à lire pour les personnes âgées);
- Transfert gratuit.

Quelles améliorations pourraient être apportées au transport collectif dans la MRC de Joliette pour le rendre plus efficace?

- Voir les réponses à la question ci-dessus;
- Que les chauffeurs annoncent les arrêts;
- Avoir des autobus le dimanche;
- Faire des circuits plus courts;
- Sensibiliser la population aux besoins en transport collectif;
- Offrir aux familles démunies des billets à tarifs réduits.

Constats

- *En lien aux besoins spécifiques de la population défavorisée, le transport collectif devrait davantage répondre aux déplacements occasionnels, c'est-à-dire prévoir des horaires plus flexibles et prolongés.*
- *Les circuits devraient être conçus de façon à rejoindre les lieux stratégiques des villes : services publics, lieu de formation, lieu de rencontre.*

2.2.4 Personnes âgées

Texte tiré du document suivant : Rousseau Isabelle et coll. (2007), *Vieillir en demeurant dans sa communauté rurale*, Rapport de recherche. Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, CLSC de Joliette, 100 pages.

Note au lecteur : les informations ci-dessous sont issues d'entrevues individuelles et collectives avec des personnes âgées et des intervenantes et intervenants en soutien à domicile des municipalités de Crabtree et de Ste-Mélanie.

Les aînés rencontrent des difficultés de déplacement sur trois plans :

- Déplacement dans le village;
- Déplacement de la campagne vers le village;
- Déplacement du village vers le «Grand Joliette».

Les conditions à mettre en place :

- Assouplissement des règles de transport pour permettre des solutions locales
- Minibus vers le «Grand Joliette»
- Déplacements sur une demi-journée
- Transport accompagnement pour autres besoins que médical

2.2.5 Personnes avec déficience physique, intellectuelle et en santé mentale

Texte tiré du document suivant : Lafortune, Danielle, (mai 2008) *Les besoins des personnes liés à l'adaptation et à l'accessibilité en matière d'habitation dans Lanaudière*, Table des partenaires en développement social de Lanaudière, pp. 106-107

Note au lecteur : les informations ci-dessous émanent de trois *focus group* réunissant des personnes avec une déficience ou un problème de santé mentale, et de rencontres avec des intervenants agissant auprès de ces clientèles et ce, pour la MRC de Joliette.

« Les personnes ayant une déficience physique utilisent le transport adapté. Les participants de Joliette à la recherche se disent généralement satisfaits des services de transport, pour autant que ce soit local et médical. Par contre, concernant les transports pour des activités, ou à l'extérieur de Joliette le service semble moins adéquat. Les personnes doivent attendre plusieurs heures et synchroniser leurs sorties avec d'autres personnes qui désirent se rendre au même endroit. Lors des discussions, les participants des autres municipalités ont aussi fait part de leur insatisfaction en regard des moyens de transport.

...le transport adapté ne sort pas de son territoire, même pour le médical, à part Joliette. Comme plusieurs résidents ont migré vers le nord et conservé leurs médecins à Laval, Montréal ou à St-Jérôme; ils n'ont aucun transport pour leurs rendez-vous médicaux.

Par ailleurs, les CAB reçoivent du financement dédié au transport. [...] Ils obtiennent des budgets pour les clientèles vulnérables mais les personnes ayant une déficience intellectuelle ne bénéficieraient pas du service dans certaines MRC. Qu'en est-il dans notre MRC?

Constats

- *L'autonomie des personnes présentant une déficience physique, intellectuelle et en santé mentale repose sur le transport adapté et avec leur réseau social.*
- *Actuellement, le problème d'accès au transport adapté devient une source de stress pour certaines personnes ou pour leur entourage.*

2.2.6 Jeunes familles

Les membres de la Table Petite Enfance de la MRC de Joliette (TPE) ont exprimé leurs perceptions sur les habitudes de déplacement et les moyens de transport utilisés par les usagers de

leur organisme, voire les jeunes familles, ainsi que leurs points de vue sur ce que serait un transport collectif approprié.

Les modes de transport utilisés par leurs usagers

En général, les personnes qui résident à proximité du Centre-ville de Joliette adoptent le transport actif comme moyen de déplacements, c'est-à-dire la marche ou la bicyclette. Les organismes de la TPE mettent à la disposition des jeunes familles des équipements tels que des sièges à vélo pour les enfants, des brouettes pour faciliter les déplacements de ce type.

De temps en temps, leurs usagers optent pour le taxi, seul ou avec d'autres. Lors d'activités organisées par les organismes, le covoiturage est une pratique courante. Les automobiles personnelles ou les taxis sont alors mis à contribution. Les personnes qui habitent en périphérie du Centre-ville de Joliette ou en milieu rural ont continuellement recours à ces deux options compte tenu des contraintes vécues par le transport en commun.

Vient ensuite le transport par autobus. La Table Petite Enfance de la MRC de Joliette en partenariat avec la Corporation de transport en commun de la MRC de Joliette offre annuellement aux familles 25 à 30 laissez-passer à tarif étudiant. Toutefois, après deux ans, une seule famille s'est prévalu de ce privilège. Il semble que ce mode de transport comporte des inconvénients surtout lorsqu'on a à se déplacer avec les enfants en période hivernale.

Dans le cas où une personne se déplace pour une raison médicale, elle a parfois recours au service de transport accompagnement du Centre d'action bénévole Émilie-Gamelin.

Constats

- *Les jeunes familles utilisent une variété de mode de transport;*
- *Les familles en périphérie des milieux urbains doivent recourir à l'automobile ou au taxi;*
- *On constate que le recours à des modes de transport collectif est plus présent (covoiturage et taxi en covoiturage)*

Les habitudes de déplacements des jeunes familles, leurs motifs de déplacements, leurs destinations, la fréquence de leurs déplacements et le moment de la journée.

Les deux principaux motifs de déplacement des jeunes familles sont la fréquentation de l'école et de la garderie. Ensuite l'épicerie et les commissions amènent des déplacements réguliers. Occasionnellement, les soins de santé, les rendez-vous médicaux et les activités des membres de la famille obligent l'utilisation d'un moyen de transport.

Les déplacements s'effectuent plus fréquemment durant le jour.

Constats

- *Ce sont les déplacements occasionnels qui caractérisent davantage cette clientèle.*

Le transport collectif dans la MRC de Joliette répond-il bien aux besoins des usagers ou membres de vos organisations et aux besoins de la population?

Actuellement, le transport collectif répond très peu aux besoins des jeunes familles. L'horaire des autobus, le transfert payant au centre-ville, les trajets trop longs et l'intolérance au transport de

poussettes dans les autobus sont les principales raisons énoncées par les membres de la Table Petite Enfance de la MRC de Joliette.

Qu’est-ce que pour vous un transport collectif efficace?

La formule de taxibus avec sièges d’enfants disponibles semble être la solution qui pourrait répondre le mieux aux besoins des jeunes familles. La présence d’abribus aux endroits les plus fréquentés, comme les cliniques médicales, les bibliothèques, les épiceries, les Centres de la petite enfance et où sont situés des organismes communautaires, est une solution aux désagréments de l’hiver.

Quelles améliorations pourraient être apportées au transport collectif dans la MRC de Joliette pour le rendre plus efficace?

Comme mentionné précédemment, la présence d’abribus aux endroits plus fréquentés améliorerait le service du transport collectif. De plus, le réaménagement des circuits, l’élimination du transfert payant et une tarification familiale réduite avec gratuité pour les enfants de 12 ans et moins rendraient le transport collectif plus efficace et attrayant pour les jeunes familles.

Constats

- *La question financière du transport collectif semble préoccupée les membres de la TPE, pourtant très peu de familles se sont prévaluées des laissez-passer à tarif réduit. Est-ce une mauvaise perception des membres de la TPE ou simplement que les familles n’utilisent pas le transport en commun dû principalement à d’autres contraintes.*
- *L’option du taxi nolisé ou taxibus semble davantage répondre aux besoins des usagers des organismes de la TPE.*
- *Le transport collectif devrait davantage répondre aux déplacements occasionnels et les circuits devraient être conçus de façon à rejoindre les lieux stratégiques des villes : services publics et organismes communautaires*

3. ANALYSE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DE TRANSPORT DANS LA MRC DE JOLIETTE

Comme la demande se décline en manifestations de la mobilité, nous proposons une brève analyse de la concordance entre l'offre disponible dans la MRC de Joliette et ces manifestations. En regard des diverses informations tirées du portrait sur la demande de transport dans la MRC de Joliette, les manifestations de la mobilité se regroupent en trois plans :

1. Au plan géographique avec 4 types de déplacement

- À l'intérieur des villes ou des villages
- Pour les gens habitant les rangs vers les villages
- Des villages vers la ville de Joliette
- Vers l'extérieur de la MRC de Joliette

2. Au plan « temporel » avec 2 types de déplacement

- Régulier
- Occasionnel

3. Au plan des motifs de déplacement avec 5 principaux motifs

- Aux fins du travail
- Pour les études
- Pour le loisir
- Pour la santé
- À des fins de consommation

3.1 Types de déplacement géographique avec les services offerts

| Types de déplacement | Commentaires |
|--|--|
| À l'intérieur des villes et villages | <ul style="list-style-type: none"> • Les agglomérations urbaines jouissent d'un transport interne; • Problème de transport collectif à l'intérieur des villages sauf exception par taxis ou par transport adapté (pour les personnes cibles). • Sainte-Mélanie et Saint-Ambroise de Kildare ne bénéficient pas du service de taxi à l'intérieur de leur village. • Pour les aînées et dépendant du motif de déplacement, le transport bénévole peut être une avenue, notamment pour les municipalités de Crabtree, Joliette et Sainte-Mélanie. |
| Pour les gens habitant les rangs vers les villages | <ul style="list-style-type: none"> • Ils peuvent recourir aux services de taxi (quoique les populations de Sainte-Mélanie et de Saint-Ambroise de Kildare auront à déboursier un tarif plus élevé comptabilisé à partir de Joliette). Ce mode de transport exige des ressources financières. • Le transport adapté est disponible pour une clientèle précise. |
| Des villages vers Joliette | <ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des villages (sauf exception Village St-Pierre) est relié avec Joliette via le transport collectif interurbain. |
| Vers l'extérieur de la MRC de Joliette | <ul style="list-style-type: none"> • La ville de Joliette constitue le noyau principal de tous les départs vers l'extérieur de la MRC, notamment vers Montréal. • Seule la MRC les Moulins n'est pas accessible par transport collectif. • Le transport d'accompagnement bénévole peut répondre à ce besoin pour des motifs médicaux. |

3.2 Types de déplacement dans le temps avec les services offerts

| Types de déplacement | Commentaires |
|----------------------|---|
| Régulier | <ul style="list-style-type: none"> • Variant selon les horaires des individus et leur localisation/destination, le transport collectif interurbain, le transport en commun et le taxibus peuvent répondre à ce profil. • Les horaires du transport collectif interurbain répondent parfaitement à ce type de déplacement. • Pour des clientèles cibles, ajoutons le transport adapté et le transport scolaire. |
| Occasionnel | <ul style="list-style-type: none"> • Les taxis semblent plus appropriés, sauf dans les agglomérations urbaines où le transport en commun peut aussi être utilisé pour ces types de déplacement. • Pour les clientèles cibles, ajoutons le transport adapté et le transport bénévole. • Les horaires du transport collectif interurbain, incluant le taxibus, ne sont pas appropriés. |

3.3 Motifs de déplacement en lien avec les services offerts

| Motifs de déplacement | Commentaires |
|----------------------------|--|
| Aux fins de travail | <ul style="list-style-type: none"> • Les mouvements pendulaires réguliers associés au travail devraient généralement être bien desservis par le transport en commun et le transport collectif interurbain, sauf pour les travailleurs à horaire atypique. Cependant, aux yeux des travailleurs, le transport en commun n'est pas approprié à cause de ses fréquences, de ses arrêts « mal » situés et de son territoire de desserte limité. |
| Études | <ul style="list-style-type: none"> • Outre les jeunes desservis par le transport scolaire, les mouvements pendulaires réguliers associés aux études devraient généralement être bien desservis. • L'accessibilité entre les constituantes collégiales pose, par contre, un problème, particulièrement pour le campus de Terrebonne. • Les déplacements pour des horaires atypiques (ex. cours du soir) posent problèmes. |
| Loisir | <ul style="list-style-type: none"> • Les jeunes véhiculés par le transport scolaire ne peuvent s'inscrire aux activités parascolaires faute de transport pour le retour. • Souvent associé à des déplacements occasionnels, le transport en commun ne favorise pas ces déplacements, particulièrement pour les loisirs de soir et de fins de semaine. Le problème d'accessibilité aux loisirs est donc majeur. • Les jeunes en milieu rural sont encore plus désavantagés pour leur loisir, ne pouvant compter sur le transport en commun. Seul le taxi, comme transport collectif, leur permettrait l'accès géographique aux loisirs. Toutefois, celui-ci n'est pas accessible économiquement pour les jeunes. |
| Santé | <ul style="list-style-type: none"> • Transport bénévole présent, mais son développement est limité. Ne répond probablement pas à toute la demande. • Le transport en commun n'est pas adapté aux déplacements liés à la santé car ses circuits sont trop longs, ce qui exige pour l'individu de rester longtemps au même lieu, les horaires ne permettent pas la prise de rendez-vous tôt le matin ou en soirée. |
| À des fins de consommation | <ul style="list-style-type: none"> • Avec les loisirs, les déplacements pour des fins de consommation sont mal desservis. Le transport en commun ne permet pas de transporter des gros sacs. |

4. PRINCIPAUX BESOINS ET PROBLÉMATIQUES

À la lumière du portrait et de l'ensemble de l'analyse, différents besoins et problématiques peuvent être dégagés. Pêle-mêle :

- Faible interconnexion des infrastructures de transport actif (marche, vélo, patin) dans la MRC, voire même absence d'infrastructure dans certaines municipalités.
- Mode alternatif de transport peu développé.
- Culture de l'auto très forte autant pour se rendre au travail que pour les « courses », les loisirs ou autres motifs.
- Faible sensibilité environnementale de la population des impacts de l'automobile.
- Besoin de circulation d'information sur les transports disponibles (autant auprès des clientèles que des institutions offrant des services à ces clientèles).
- Mobilité, et donc accessibilité (technique et financière), inéquitables entre les populations urbaines et les populations rurales :
 - 1) améliorer la desserte à l'intérieur des villages par un transport économiquement et géographiquement accessible;
 - 2) améliorer les liens entre noyau villageois et noyaux urbains (notamment équipements commercial, éducatif, de santé et de loisir);
 - 3) améliorer l'autonomie des jeunes vivant en milieu rural notamment en facilitant leurs déplacements occasionnels (pour les loisirs en dehors de l'école, l'emploi, le magasinage).
- Soutien financier et technique aux déplacements des clientèles vulnérables (au plan physique, social et économique) :
 - 1) services spécialisés pour les personnes ayant des difficultés physiques mais ne répondant pas à la grille du transport adapté;
 - 2) coûts différenciés pour certaines clientèles.
- Problématique de croissance du transport bénévole :
 - 1) Problème de recrutement de bénévoles;
 - 2) Problème de financement;
 - 3) Accès au service limité à des groupes précis de population (population de 65 ans et plus ou pour motif d'accompagnement médical). Comment améliorer la disponibilité du service pour d'autres groupes ou d'autres motifs ?
- Coordination et harmonisation entre les différents services de transport offerts à améliorer.
- Améliorer l'interconnexion entre les MRC de Lanaudière, entre autres pour le transport adapté. Voir aussi à améliorer l'interconnexion vers Laval, Montréal et Saint-Jérôme.
- Diverses problématiques constatées au transport en commun du CTMRCJ :
 - 1) Baisse de la fréquentation;
 - 2) Horaire à réviser autant pour faciliter les déplacements réguliers (heures de pointe) que les déplacements occasionnels (assurer une flexibilité des déplacements);
 - 3) Horaires prolongés (le soir et la fin de semaine);
 - 4) Circuits à réviser ainsi qu'emplacement des abribus (avec nombre d'arrêts plus élevé). Penser à faire passer les circuits dans les parcs industriels et près des services publics : CLSC, hôpital, bibliothèque, épicerie, centre de la petite enfance...;

- 5) Couvrir un plus large territoire géographique;
 - 6) Raccourcir la longueur des trajets;
 - 7) Améliorer les liaisons entre les circuits ou avec les autres transports;
 - 8) Étroitesse des véhicules (manque de place pour les poussettes, les équipements de sport, les sacs d'épicerie);
 - 9) Augmenter la fréquence des autobus;
 - 10) Réduire, ou faire disparaître, les coûts du transfert;
 - 11) Inconfort des véhicules;
 - 12) Améliorer la promotion et imprimer les trajets sur une carte géographique.
- Problèmes soulevés pour le transport collectif interurbain (CTL) :
 - 1) Améliorer les horaires pour les déplacements occasionnels (horaire atypique);
 - 2) Améliorer la desserte à l'extérieur de la MRC.
 - Besoin de transport entre les constituantes collégiales.

Pour trouver des solutions durables à ces différents besoins et problèmes, il convient de tenir compte des opportunités et des menaces qui peuvent affecter le développement du transport collectif ainsi que des forces et faiblesses du transport dans la MRC de Joliette.. Le tableau suivant résume ces points.

Analyse de l'environnement

| Opportunités | Menaces |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Politique du transport collectif : Financement : 130 millions \$ à partir du Fonds vert pour l'amélioration des services offerts à la population; Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales; Bonification Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes; Bonification Programme d'aide au transport collectif en milieu rural (à travers son objectif d'appuyer les autres alternatives à l'automobile) • Association des transports collectifs ruraux du Québec qui dispose d'une expertise, d'un lobbyisme. • Plusieurs initiatives innovatrices au Québec. Les promoteurs sont très ouverts à partager de l'information. • Sensibilisation accrue des populations à l'environnement, notamment à la pollution causée par les autos. Donc ouverture à des modes alternatifs de transport. • Hausse du prix de l'essence. • Intérêt régional sur la question du transport par la création d'un comité régional soutenu par la TPDSL | <ul style="list-style-type: none"> • Manque de transversalité entre les différents ministères qui mettent de l'argent dans le transport (Éducation, SSS, Transport, Emploi...); • Programmes d'aide financière en transport qui touchent des clientèles ciblées devant répondre à des critères précis, voire difficultés des transporteurs à élargir leurs critères pour véhiculer d'autres personnes (sinon, ils ne sont pas financés). • Financement gouvernemental gelé. • Individualisme des individus et culture de l'auto. • Fausse perception que toute personne qui reste à la campagne possède une auto. |

| Forces | Faiblesses |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Présence de différents services de transport (en commun, adapté, bénévole, scolaire, taxi) avec chacun une bonne flotte de véhicules. • Services de transport bien implantés et comptant nombreuses années d'expérience. (transport adapté=25 ans; taxi = 60 ans...) • Ouverture des différents « transporteurs » de trouver des solutions « ensembles ». • Existence d'initiatives inter-services (ex. Taxibus; lien entre Transport adapté et Taxi Monaco); • Existence d'ententes entre joueurs (ex. Agence de santé avec Transport bénévole; CLE avec transport bénévole; Cégep avec taxi) • Intérêts des décideurs locaux (élus et hauts dirigeants). • Services de transport en commun du Grand Joliette qui dispose d'un budget supplémentaire pour améliorer et développer son transport. Les améliorations ont déjà commencé. | <ul style="list-style-type: none"> • Financement des organisations. • L'investissement de 2\$ par le MTQ pour 1\$ d'investissement de la MRC ne peut s'appliquer ici compte tenu de l'existence du CRTL. • Nombreuses difficultés de l'offre (rabattement vers les noyaux villageois, transport inter-MRC; baisse de la fréquentation du transport en commun de la ville de Joliette; cohésion entre les différents services de transport (en commun, adapté, bénévole et scolaire)) et diversités des besoins selon des populations variées (jeunes, populations en milieu rural, travailleurs...) exigent des solutions multiples. • Gestion par MRC du transport (donne des tarifs différenciés, etc.) • Transporteur « collectif » lié par contrat (peu de souplesse) |

ANNEXE 1 – Statistiques, Transport collectif interurbain (CRT)

| Circuit | | OFFRE AUTOBUS | | | | | DEMANDE PASSAGER | | | | | |
|--------------------------------|---|---------------|----------|--------|----------|-----------|------------------|-------------------|--------------------------------|--------------------------|------------------------|-------------------------|
| | | Lundi/jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche | Total sem | Total annuel | Total passager/an | Total passager/an MRC Joliette | % passagers MRC Joliette | Moy person par autobus | Taux remplissage |
| 31 St-Gabriel /Joliette | A | 5 (20) | 4 | 2 | 1 | 45 | 2 340 | 7 210 | 1 321 | 18,3% | 3,1 | – |
| | R | 3 (12) | 3 | 2 | 1 | | | | | | | |
| 32 St-Michel /Joliette | A | 1 (4) | 1 | 1 | 1 | 14 | 728 | 4 592 | 541 | 11,8% | 6,3 | - |
| | R | 1 (4) | 1 | 1 | 1 | | | | | | | |
| 34Rawdon Joliette | A | 3 (15) | | 0 | 0 | 30 | 1 560 | 13 155 | 6 632 | 50,4 | 8,4 | (40 passagers) 22,5% |
| | R | 3 (15) | | 0 | 0 | | | | | | | |
| 45 Joliette/ Repentigny | A | 10 (50) | | 8 | 8 | 122 | 6 344 | 32 419 | 22 424 | 69,2 | 5,1 | (40 passagers) 12,8% |
| | R | 8 (40) | | 8 | 8 | | | | | | | |
| 55 Express Joliette Mtl | A | 7 (35) + 1 | | 4 | 4 | 88 | 4 576 | 63 239 | 60 380 | 95,5% | 13,8 | (55 passagers) 25,5% |
| | R | 7 (35) + 1 | | 4 | 4 | | | | | | | |
| 46 Taxibus St-Paul* | A | 5 (25) | | 4 | 2 | 62* | 3 224 | 408 | 408 | 100% | 1,2** | - |
| | R | 5 (25) | | 4 | 2 | | | | | | | |
| 131-138 Joliette Berthierville | A | 6 (30) | | 2 | 2 | 68 | 3 536 | 8 259 | 1 845 | 22,3% | 2,3 | (22 passagers) 10,5% |
| | R | 6 (30) | | 2 | 2 | | | | | | | |
| 158 Joliette Berthierville | A | 3 (15) | | 0 | 0 | 30 | 1 560 | 2 779 | 1 343 | 48,3% | 1,8 | (24 passagers) 7,5% |
| | R | 3 (15) | | 0 | 0 | | | | | | | |

*le circuit 46 : Taxibus St-Paul, n'est disponible que sur demande. Ainsi, s'il n'y a pas eu d'appel, la course ne sera pas offerte.

** Taux moyen fourni par le CRT.

ANNEXE II – Statistiques, Transport en commun (CTMRCJ) 2007

| Circuit | OFFRE AUTOBUS | | | | | | DEMANDE PASSAGER | | | | |
|-------------------------------|---------------|----------|--------|----------|-----------|--------------|-------------------|----------------------|--------------------------|------------------------|----------------------------|
| | Lundi/jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche | Total sem | Total annuel | Total passager/an | % passager sur total | Moyenne mensuel passager | Moy person par autobus | Taux remplissage (21 pass) |
| Circuit 1 NDP | 23 (92) | 26 | 7 | - | 125 | 6 500 | 46 801 | 33,01% | 3 900,0 | 7,2 | 34,2% |
| Circuit 2 Ct-Charles-Borromée | 23 (92) | 26 | 7 | - | 125 | 6 500 | 42 570 | 30,02% | 3 547,5 | 6,5 | 30,6% |
| Circuit 3 Joliette | 12 (48) | 15 | 7 | - | 70 | 3 640 | 52 415 | 36,97% | 4 367,9 | 14,4 | 68,6 |
| TOTAL | | | | | 320 | 16 640 | 141 786 | 100% | 11 815,5 | | |

% de passagers selon le mode de paiement

| | |
|----------------|--------|
| Comptant | 38,09% |
| Laisser-passer | 17,53% |
| billet | 35,38% |

% de passagers selon leur mode de paiement par circuit

| | Passager Tarif régulier | | | Passager Tarif réduit | | |
|-----------|-------------------------|-----------------|----------------|-----------------------|-----------------|----------------|
| | Billet | Argent comptant | Laissez-passez | Billet | Argent comptant | Laissez-passez |
| Circuit 1 | 25,27% | 58,78% | 15,95% | 59,19% | 6,82% | 33,99% |
| Circuit 2 | 24,61% | 63,55% | 11,84% | 60,58% | 13,64% | 25,77% |
| Circuit 3 | 24,48% | 62,61% | 12,91% | 65,94% | 9,45% | 24,61% |

Détail par mois des passagers par circuit et par mode de paiement

| | | janvier | février | mars | avril | mai | juin | juillet | août | sept | oct | nov | déc | total | moyenne/an | % sur total |
|-----------|-------------------------|---------|---------|------|-------|------|------|---------|------|------|------|------|------|-------|------------|-------------|
| circuit 1 | total passager | 3830 | 3925 | 4568 | 3422 | 4065 | 3301 | 3288 | 3786 | 3609 | 3845 | 4837 | 4325 | 46801 | 3900,08 | |
| | passager tarif régulier | 2035 | 2101 | 2477 | 1732 | 2089 | 1705 | 1570 | 1853 | 1690 | 1936 | 2337 | 2368 | 23893 | 1991,08 | 51,05% |
| | Billet régulier | 646 | 539 | 705 | 496 | 563 | 463 | 373 | 457 | 367 | 439 | 487 | 502 | 6037 | | |
| | comptant régulier | 1172 | 1197 | 1396 | 1049 | 1141 | 1037 | 1065 | 1125 | 1029 | 1182 | 1303 | 1348 | 14044 | | |
| | laissez-passez rég | 217 | 365 | 376 | 187 | 385 | 205 | 132 | 271 | 294 | 315 | 547 | 518 | 3812 | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|----------------|---------------|
| | <i>passager tarif réduit</i> | total passager réduit | 1485 | 1515 | 1767 | 1469 | 1679 | 1496 | 1529 | 1900 | 1503 | 1536 | 2001 | 1717 | 19597 | 1633,08 | 41,87% |
| | | billet réduit | 965 | 818 | 931 | 856 | 991 | 866 | 1173 | 1231 | 842 | 933 | 1059 | 934 | 11599 | | |
| | | comptent réduit | 151 | 187 | 213 | 128 | 113 | 97 | 50 | 73 | 90 | 59 | 85 | 90 | 1336 | | |
| | | laissez-passes réduit | 369 | 510 | 623 | 485 | 575 | 533 | 306 | 596 | 571 | 544 | 857 | 693 | 6662 | | |
| | <i>passager gratuit</i> | total passager gratuit | 105 | 51 | 44 | 40 | 112 | 22 | 188 | 24 | 11 | 45 | 45 | 64 | 751 | 62,58 | 1,60% |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| circuit 2 | total passager | | 3876 | 3689 | 4226 | 3724 | 4224 | 3398 | 2222 | 3129 | 4101 | 4357 | 3127 | 2497 | 42570 | 3547,50 | |
| | <i>passager tarif régulier</i> | total passager régulier | 2141 | 1922 | 2320 | 1957 | 2464 | 2027 | 1493 | 1941 | 2029 | 2111 | 1905 | 1753 | 24063 | 2005,25 | 56,53% |
| | | Billet régulier | 661 | 513 | 691 | 503 | 617 | 452 | 353 | 344 | 458 | 465 | 476 | 388 | 5921 | | |
| | | comptant régulier | 1227 | 1097 | 1329 | 1245 | 1528 | 1258 | 993 | 1357 | 1354 | 1424 | 1279 | 1201 | 15292 | | |
| | | laissez-passez rég | 253 | 312 | 300 | 209 | 319 | 317 | 147 | 240 | 217 | 222 | 150 | 164 | 2850 | | |
| | <i>passager tarif réduit</i> | total passager réduit | 1091 | 1166 | 1241 | 1205 | 1190 | 989 | 650 | 1105 | 1143 | 1074 | 845 | 682 | 12381 | 1031,75 | 29,08% |
| | | billet réduit | 699 | 487 | 614 | 585 | 727 | 591 | 485 | 752 | 701 | 737 | 609 | 514 | 7501 | | |
| | | comptent réduit | 205 | 200 | 181 | 198 | 121 | 122 | 67 | 195 | 154 | 112 | 91 | 43 | 1689 | | |
| | | laissez-passes réduit | 187 | 479 | 446 | 422 | 342 | 276 | 98 | 158 | 288 | 225 | 145 | 125 | 3191 | | |
| | <i>passager gratuit</i> | total passager gratuit | 83 | 19 | 33 | 26 | 80 | 35 | 78 | 15 | 71 | 75 | 41 | 7 | 563 | 46,92 | 1,32% |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| circuit 3 | total passager | | 4302 | 4105 | 5194 | 4274 | 4550 | 4138 | 3403 | 3640 | 4131 | 4129 | 5413 | 5136 | 52415 | 4367,92 | |
| | <i>passager tarif régulier</i> | total passager régulier | 2678 | 2632 | 3188 | 2451 | 2555 | 2498 | 2114 | 2298 | 2467 | 2416 | 3346 | 3344 | 31987 | 2665,58 | 61,03% |
| | | Billet régulier | 806 | 734 | 841 | 659 | 635 | 594 | 548 | 628 | 661 | 585 | 615 | 525 | 7831 | | |
| | | comptant régulier | 1551 | 1620 | 1998 | 1596 | 1641 | 1679 | 1452 | 1532 | 1592 | 1462 | 1910 | 1993 | 20026 | | |
| | | laissez-passez rég | 321 | 278 | 349 | 196 | 279 | 225 | 114 | 138 | 214 | 369 | 821 | 826 | 4130 | | |
| | <i>passager tarif réduit</i> | total passager réduit | 1347 | 1207 | 1619 | 1494 | 1583 | 1471 | 1176 | 1234 | 1348 | 1384 | 1710 | 1524 | 17097 | 1424,75 | 32,62% |
| | | billet réduit | 832 | 761 | 1017 | 901 | 1038 | 1060 | 923 | 944 | 990 | 942 | 961 | 905 | 11274 | | |
| | | comptent réduit | 226 | 184 | 221 | 173 | 145 | 117 | 62 | 99 | 109 | 97 | 76 | 107 | 1616 | | |
| | laissez-passes réduit | 289 | 262 | 381 | 420 | 400 | 294 | 191 | 191 | 249 | 345 | 673 | 512 | 4207 | | | |
| <i>passager gratuit</i> | total passager gratuit | 87 | 65 | 98 | 125 | 110 | 17 | 113 | 42 | 13 | 45 | 68 | 115 | 898 | 74,83 | 1,71% | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total mensuel | | total passager | 12008 | 11719 | 13988 | 11420 | 12839 | 10837 | 8913 | 10555 | 11841 | 12331 | 13377 | 11958 | 141786 | 11815,50 | |
| | | total passager régulier | 6854 | 6655 | 7985 | 6140 | 7108 | 6230 | 5177 | 6092 | 6186 | 6463 | 7588 | 7465 | 79943 | 6661,92 | |
| | | total passager réduit | 3923 | 3888 | 4627 | 4168 | 4452 | 3956 | 3355 | 4239 | 3994 | 3994 | 4556 | 3923 | 49075 | 4089,58 | |
| | | total passager gratuit | 275 | 135 | 175 | 191 | 302 | 74 | 379 | 81 | 95 | 165 | 154 | 186 | 2212 | 184,33 | |

Part des usagers selon les circuits

| | |
|-----------|--------|
| circuit 1 | 33,01% |
| circuit 2 | 30,02% |
| circuit 3 | 36,97% |

Mode de paiement selon le tarif

| | billet | comptant | Laissez-passez |
|-----------------|---------------|---------------|----------------|
| <i>régulier</i> | <i>24,75%</i> | <i>61,75%</i> | <i>13,50%</i> |
| <i>réduit</i> | <i>61,89%</i> | <i>9,46%</i> | <i>28,65%</i> |

Part des usagers selon le tarif

| | |
|----------------|---------------|
| tarif régulier | 56,38% |
| tarif réduit | 34,61% |
| gratuité | 1,56% |

ANNEXE III – Statistiques, Transport adapté de Joliette

Portrait de la demande

| | Demande | | |
|-------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--|
| | Nombre de déplacements (2007) | Nb de clients (au 8 février 2008) | Taux de client dans la population (2006) |
| Crabtree | 3889 | 38 | 1,1 |
| Joliette | 19019 | 375 | 2 |
| Notre-Dame-de-Lourdes | 1460 | 27 | 1,2 |
| Notre-Dame-des-Prairies | 4190 | 86 | 1 |
| St-Ambroise de Kildare | 2119 | 36 | 1 |
| St-Charles Borromée | 9850 | 205 | 1,7 |
| Ste-Mélanie | 181 | 21 | 0,8 |
| St-Paul | 3239 | 26 | 0,7 |
| St-Thomas | 2605 | 34 | 1,2 |
| Village St-Pierre | 0 | 0 | - |
| Visiteur | 34 | - | - |
| TOTAL | 46 586 | 848 | 1,45 |

Portrait des déplacements

| | |
|--|--------------|
| Nombre de déplacements total | 46586 |
| Personnes ambulantes | 35496 |
| Personnes en fauteuil roulant | 9593 |
| Personnes accompagnatrice | 1497 |
| Total | 46586 |
| Voyages effectués en taxi | 13928 |
| Voyages effectués en minibus | 6265 |
| Total | 20193 |
| Nombre de déplacements effectués par minibus | 18522 |
| Nombre de déplacements effectués par taxi | 28064 |
| Total | 46586 |

Profil des usagers par groupe d'âge

| | |
|--------------|------------|
| 0 à 5 ans | 3 |
| 6 à 21 ans | 43 |
| 22 à 65 ans | 398 |
| 65 ans et + | 411 |
| Total | 855 |