

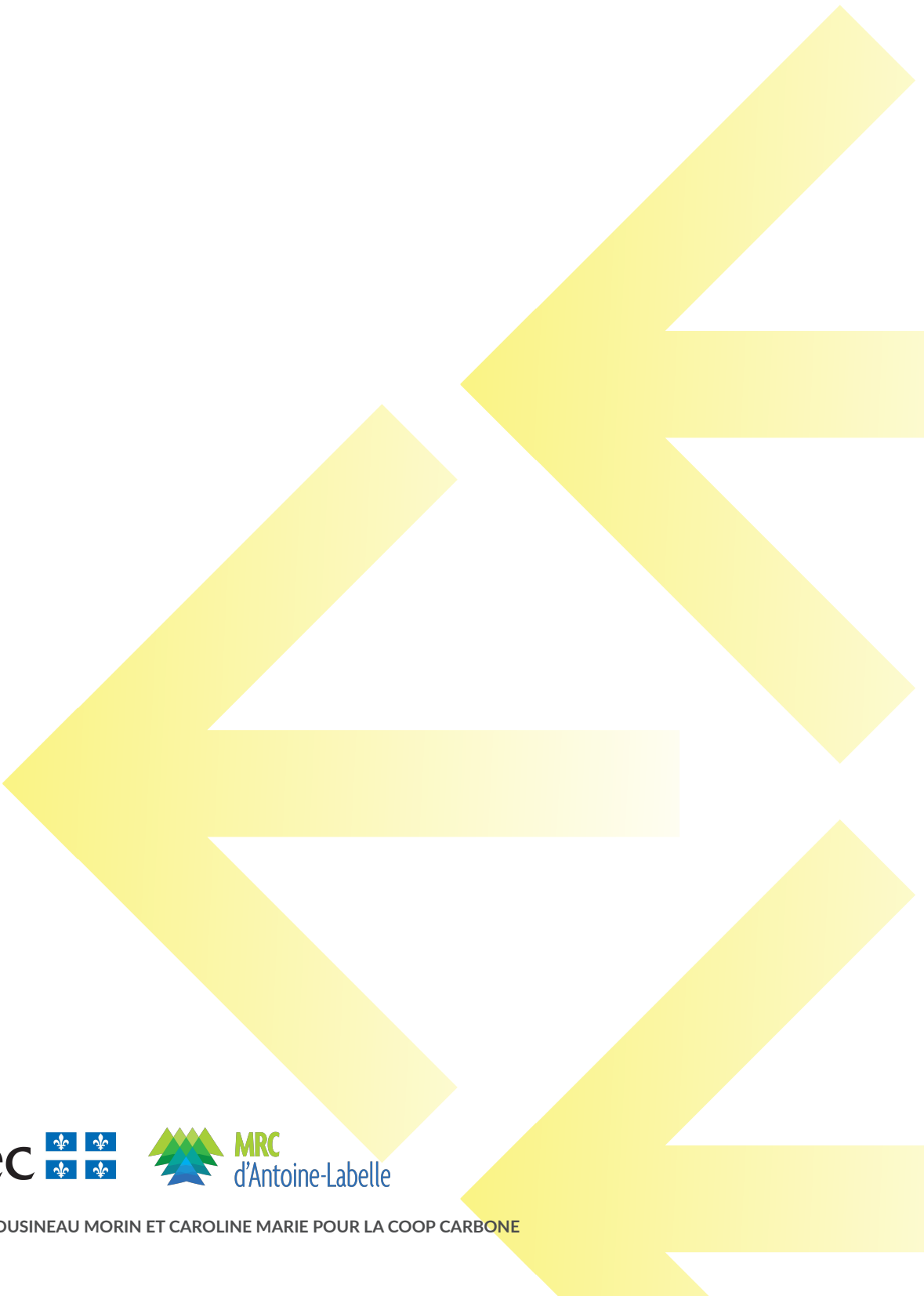
PLAN DE TRANSPORT 2021-2025

TRANSPORT ADAPTÉ ET COLLECTIF D'ANTOINE-LABELLE



TACAL
Transport adapté et collectif
d'Antoine-Labelle

COOP CARBONE



Québec 

 MRC
d'Antoine-Labelle

AUTEURS : PHILIPPE COUSINEAU MORIN ET CAROLINE MARIE POUR LA COOP CARBONE
JUN 2021

Introduction: Une nouvelle ère en mobilité durable	1
Mot de la Présidente et de la Directrice générale	2
Cadre du mandat	3
La Coop Carbone	3
Cadre du Mandat	3
Méthodologie	3
La MRC Antoine-Labelle	4
La population de la MRC d'Antoine-Labelle	4
La densité de la population	4
Une population vieillissante	6
Migration de la population	6
Le revenu médian	6
L'organisation du territoire de la MRC d'Antoine-Labelle	7
De grandes distances à parcourir	9
Les principaux axes routiers	10
La mobilité dans la MRC d'Antoine-Labelle	11
Les acteurs des transports	11
Le contexte du transport régional au Québec	12
Quelques exemples d'intérêt au Québec	13
Analyse des services du TACAL	15
Plan de transport collectif 2016-2019	15
Description des services existants en 2020	16
Transport adapté	17
Transport collectif	17
Transport bénévole	18
En résumé	18
Évaluation des besoins pour la période 2021-2025	18
Synthèse des forces-faiblesses-opportunités-menaces	22
Orientations	23
Vision du Tacal 2021-2025	23
Stratégie de développement	23
Propositions 2021-2025	23
Positionner le TACAL comme organisme public central pour l'accès à des services de mobilité sur le territoire	23
Élargir et faciliter l'accès aux services de transport	24
Faire des choix stratégiques pour contrôler la croissance des coûts	27
Calendrier de mise en oeuvre	28
En conclusion	29
Annexes	30
Glossaire	30
Sigles et acronymes utilisés	30
Fiche d'expérimentation - modèle indicatif	31

INTRODUCTION: UNE NOUVELLE ÈRE EN MOBILITÉ DURABLE

La mobilité est un enjeu vital quel que soit le territoire : accès aux soins, aux commerces, à l'emploi, aux études, aux loisirs. Elle est au cœur de nos vies quotidiennes.

Largement dépendante de l'automobile au Québec, a fortiori en région, cette mobilité du quotidien est affectée par des mutations profondes liées au vieillissement de la population, à la lutte contre le changement climatique et aux nouvelles technologies. La transformation de la mobilité doit ainsi répondre aux enjeux d'accessibilité (chacun a-t-il la possibilité de se déplacer facilement, en sécurité, à prix raisonnable), d'efficacité (en temps, en énergie), et d'impact sur l'environnement.

Électrification, réduction de la dépendance à l'auto et équité d'accès aux services de mobilité sont ainsi au cœur des nouvelles politiques de mobilité.

Le présent plan de transport entend proposer des orientations pour l'organisation de la mobilité sur le territoire de la MRC Antoine-Labelle, en tenant compte des besoins et attentes des habitants et des opportunités ou contraintes auxquels sont confrontés les acteurs institutionnels, au premier rang desquels le TACAL - Transport adapté et collectif d'Antoine-Labelle, commanditaire de l'étude.



MOT DE LA PRÉSIDENTE ET DE LA DIRECTRICE GÉNÉRALE

Le développement des services de transport de personnes se heurte à de nombreux défis sur le territoire de la MRC d'Antoine-Labelle.

Ce magnifique territoire est immense et peu peuplé, nous avons tôt fait de cumuler les kilomètres, en nous déplaçant entre les 17 municipalités qui le composent, et de rencontrer des barrières qui freinent le développement des transports collectifs.

L'organisation de services de transport accessibles, sécuritaires et répondant aux besoins du milieu représente un défi auquel le TACAL a su répondre en offrant une diversité de modes de transport ; cependant, il fait face aujourd'hui au défi de couvrir un plus vaste territoire et de répondre aux besoins d'une clientèle plus large.

Ce plan de transport expose les enjeux avec lesquels le TACAL doit composer et il offre des pistes de solutions, des axes à exploiter, et invite à une collaboration plus soutenue entre les différents acteurs du milieu.

C'est ensemble, municipalités, institutions, organismes communautaires, entreprises privées et citoyens que nous parviendrons à mettre toute la région en mouvement tout en diminuant le nombre de véhicules sur nos routes et en atteignant les objectifs de la Politique de mobilité durable du ministère des Transports.

Unissons nos efforts pour améliorer, dès maintenant, la vie des aînés, des individus plus vulnérables, de l'ensemble de la population et, dans un avenir plus rapproché qu'on le pense, améliorer la vie des générations futures...

Monique Ladouceur, Présidente du TACAL

Céline Perrier, Directrice générale du TACAL

CADRE DU MANDAT

LA COOP CARBONE

La Coop Carbone est une coopérative de solidarité à but non lucratif. Sa mission est de générer des projets réduisant les émissions de gaz à effet de serre au Québec en s'appuyant sur 2 leviers : le marché du carbone et la conduite de projets de réduction de gaz à effets de serre dans l'agriculture (biométhanisation) et les transports.

Mobis est l'équipe dédiée à la mobilité et aux transports, et a réalisé la présente étude.

Caroline Marie : conseillère stratégique en mobilité durable

Philippe Cousineau-Morin : consultant en mobilité durable

Vincent Dussault : directeur de programme

CADRE DU MANDAT

Face à l'évolution de l'environnement interne (ex. baisse de l'achalandage du transport adapté depuis 2014, demande pour un service régulier entre les municipalités de Mont-Laurier et Mont-Tremblant) et externe (ex. Projet de loi 17, nouvelles technologies) de la mobilité dans la MRC d'Antoine-Labelle, le TACAL souhaitait élaborer un plan de mobilité pour la période 2020-2025. Ce plan quinquennal a été construit sur un état de la situation de la mobilité dans la MRC d'Antoine-Labelle et une analyse de l'offre et des besoins en matière de services de transport, au regard des opportunités nouvelles liées au développement du cadre réglementaire et technologique.

Démarré début 2020, le mandat a subi une interruption de plus de 6 mois au deuxième semestre 2020 et les travaux ont repris début 2021. Le présent plan de transport couvre désormais la période 2021-2025.

MÉTHODOLOGIE

La présente étude a été effectuée en deux temps.

Elle a démarré début 2020 avec une série de réunions de cadrage, d'entretiens et d'enquêtes auprès d'acteurs représentatifs des communautés d'Antoine-Labelle ou désignés comme tels par le commanditaire. Les travaux ont été suspendus, notamment du fait de la pandémie et ont repris début 2021 avec une nouvelle équipe tant du côté du TACAL que de la Coop Carbone.

Le présent rapport s'appuie ainsi sur :

- › une analyse documentaire des politiques nationales en matière de transport en région
- › une analyse documentaire des services offerts par le TACAL
- › un sondage en ligne auprès d'instances représentatives sur le territoire d'Antoine-Labelle (11 réponses)
- › 3 ateliers de consultation, tenus en ligne pour raisons sanitaires, ayant réuni 25 personnes entre mai et juillet 2020
- › 1 session de travail visant à affiner les attentes et la vision des services de transport pour le TACAL en mai 2021
- › des entretiens du TACAL avec les parties prenantes du transport sur le territoire.

LA MRC ANTOINE-LABELLE

La MRC Antoine-Labelle couvre un vaste territoire d'environ 15000 km², représentant 72% de la superficie totale de la région administrative des Laurentides. 38% de ce territoire, soit 6192 km², sont organisés en 17 municipalités, au sud, et 62% sont en territoires non organisés.

LA POPULATION DE LA MRC D'ANTOINE-LABELLE

En 2019, la population totale de la MRC d'Antoine-Labelle était de 35 922 personnes, ce qui représente une légère augmentation de 168 depuis 2016. Depuis 2006, la population de la MRC oscille autour d'environ 35 500 habitants, et apparaît relativement stable¹. Selon les projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec, cette stabilité devrait se maintenir jusqu'en 2041, avec une croissance pratiquement nulle².

Plus de la moitié de la population habite dans les deux principales municipalités de la MRC, soit Mont-Laurier (40 % de la population) et Rivière-Rouge (12 %). Ferme-Neuve et Lac-des-Écorces regroupent chacune environ 8 % de la population de la MRC³.

La densité de la population

La MRC d'Antoine-Labelle, dont la superficie atteint 14 977 km², présente une densité de population de 2,4 habitants au km², ce qui est faible par rapport aux autres MRC de la région des Laurentides, mais néanmoins comparables aux densités observées dans plusieurs autres MRC rurales ou éloignées des principaux centres urbains de la province⁴.

Cette densité est ramenée à 5,7 hab/km² sur le seul territoire des 17 municipalités soit une densité équivalente à la moyenne au Québec.

Ce facteur peut être déterminant pour les types d'offres de transport à développer de manière pérenne.

Le tableau suivant démontre la densité de population par municipalités, sur le territoire de la MRC d'Antoine-Labelle.



crédit photo : Nicolas Aubry, Zoom multimédia

¹ Institut de la statistique du Québec (2020). « La population des régions administratives, des MRC et des municipalités du Québec en 2019 », Coup d'œil sociodémographique, [En ligne], no 71, février, L'Institut, p. 1-12.

[<https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/la-population-des-regions-administratives-des-mrc-et-des-municipalites-du-quebec-en-2019.pdf>].

² Institut de la statistique du Québec (2019). « Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2016-2041 », Données sociodémographiques en bref, [En ligne], no 24, vol. 1, octobre, L'Institut, p. 1-18. [<https://www.stat.gouv.qc.ca/docs/hmi/statistiques/conditions-vie-societe/bulletins/sociodemo-vol24-no1.pdf>].

³ Institut de la statistique du Québec (2020). Estimations de la population des municipalités, Québec, 1er juillet 2001 à 2019. [En ligne] <https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/structure/index.html>

⁴ Institut de la statistique du Québec (2020). 15 - La région des Laurentides ainsi que ses municipalités régionales de comté (MRC). [En ligne] https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/region_15/region_15_00.htm

Tableau 1. Densité de population par municipalité⁵

MUNICIPALITÉS	SUPERFICIE (KM ²)	POPULATION	DENSITÉ PERSONNE/KM ²
MRC Antoine-Labelle	14 977	35 922	2,4
Mont-Laurier	591	14 243	24,1
Rivière-Rouge	456	4 467	9,8
Lac-des-Écorces	145	2 829	19,5
Ferme-Neuve	793	2 727	3,4
Nomingue	307	2 116	6,9
Notre-Dame-du-Laus	862	1 604	1,9
La Macaza	163	1 111	6,8
Chute-Saint-Philippe	300	982	3,3
L'Ascension	341	845	2,5
Kiamika	340	795	2,3
Notre-Dame-de-Pontmain	263	785	3
Saint-Aimé-du-Lac-des-Iles	164	778	4,7
Mont-Saint-Michel	139	597	4,3
Sainte-Anne-du-Lac	323	564	1,7
Lac-du-Cerf	73	498	6,8
Lac-Saguay	173	490	2,8
Lac-Saint-Paul	172	486	2,8

⁵ Décret 1358-2020, 16 décembre 2020 Gazette officielle du Québec, 24 décembre 2020 pour la population et Direction des solutions technologiques et des services aux utilisateurs, ministère des Affaires municipales et Habitation Gouvernement du Québec, avril 2020 pour les superficies.

On observe des densités de population plus importantes dans deux zones situées autour des villes centres de la MRC: Mont-Laurier (avec Lac-des-Écorces) et Rivière-Rouge (avec Nominique et La Macaza). Notons toutefois que les chiffres présentés au tableau précédent représentent des densités moyennes de population sur la superficie totale de chaque municipalité. Des bassins plus denses de population peuvent exister, particulièrement dans les noyaux des différentes municipalités de la MRC.

Une population vieillissante

En 2018, l'âge moyen des résidents d'Antoine-Labelle était de 48,4 ans, contre 45,3 en 2011⁶. Le vieillissement de la population de la MRC, qui s'observe depuis quelques décennies, se poursuit: les personnes âgées de 65 ans et plus représentent maintenant un peu plus du quart de la population (28,1 %), contre 20,0 % en 2011.

Le tableau suivant présente la composition de la population de la MRC d'Antoine-Labelle, selon le groupe d'âge.

TOTAL	0-19 ANS	20-64 ANS	65 ANS ET PLUS
35 577	5628 (15,8%)	19 953 (56,1%)	9996 (28,1%)

Comme ailleurs au Québec, le vieillissement de la population est appelé à s'intensifier au cours des prochaines années. Les personnes de 65 ans et plus pourraient représenter près de 39 % de la population de la MRC en 2041⁷.

Migration de la population

De manière générale, la MRC d'Antoine-Labelle affiche des gains migratoires lorsqu'il est question de migrations internes au Québec. Durant la période 2001-2002 à 2018-2019, le solde migratoire annuel de la MRC s'est avéré positif 14 années sur 18, avec un solde net positif de 100 nouveaux résidents en moyenne par année. Ces gains ont eu tendance à croître dans les dernières années. Ainsi, depuis 2014-2015, le gain migratoire se chiffre à 167 nouveaux résidents par année⁸.

Par contre, ces chiffres camouflent des tendances différentes selon les groupes d'âge. Le groupe des 15-24 ans affiche des pertes chaque année, avec une perte moyenne de 92 personnes au cours des 18 dernières années, soit une perte totale de près de 1 700 personnes. Les études et le travail constituent généralement les motifs de déménagement les plus importants pour ce groupe d'âge. Bien que toujours négatif, le solde migratoire de ce groupe d'âge a grandement diminué au cours des dernières années, ce qui pourrait annoncer une tendance positive pour la MRC. Les aînés (65 ans et plus) ont également été plus nombreux à quitter la MRC chaque année depuis 2001-2002, sauf à quelques exceptions. Avec une perte moyenne de 25 personnes annuellement, la MRC affiche une perte totale de 470 personnes au cours des 18 dernières années. Le solde migratoire positif est donc dû à la catégorie de la population des 25-64 ans.

Ces installations de nouvelles populations dans la MRC sont visibles dans le paysage puisqu'elles se traduisent souvent par des constructions nouvelles, notamment en dehors des centres de ville ou de village. Cette dispersion de l'habitat, surtout si elle est associée à des populations néo-retraitées dont les besoins vont aller croissant, peut poser à terme un enjeu majeur de desserte par des transports alternatifs à l'auto-solo.

Les migrations interprovinciales et internationales, de leur côté, demeurent marginales et oscillent entre un solde positif et négatif sans tendance claire⁹.

LE REVENU MÉDIAN

Le revenu médian est en croissance dans la MRC. De 53 879 \$ en 2012, le revenu médian après impôt des familles est passé à 57 540 \$ en 2016, une croissance de près de 7 %¹⁰. En comparaison, le revenu médian des familles est de 71 750 \$ au Québec et de 72 750 \$ pour la région des Laurentides¹¹. La MRC d'Antoine-Labelle demeure celle qui affiche le revenu médian le plus faible des Laurentides.

⁶ Institut de la statistique du Québec (2020). Estimations de la population des MRC selon le groupe d'âge et le sexe, âge médian et âge moyen, Québec, 1er juillet 1996 à 2019. [En ligne] <https://stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/structure/index.html>

⁷ Institut de la statistique du Québec (2019). Part des grands groupes d'âge et âge moyen de la population des MRC du Québec, scénario Référence (A), 2016 et 2041. [En ligne] https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/population/pop_part-grage_agemoy_mrc_ed19.htm

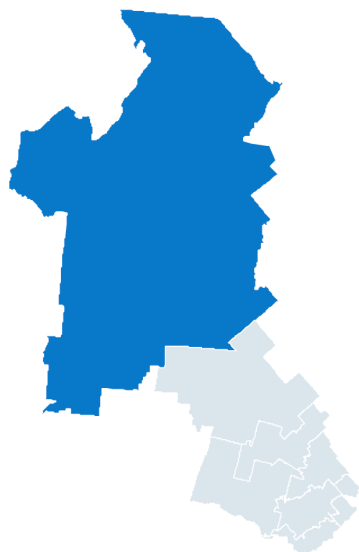
⁸ Institut de la statistique du Québec (2020). Soldes migratoires des MRC avec chacune des régions administratives selon le grand groupe d'âge. [En ligne] <https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/migration/internes/>

⁹ Institut de la statistique du Québec (2020). Migrations internationales et interprovinciales par division de recensement, Québec, 2006-2019. [En ligne] <https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/migration/internationales-interprovinciales/index.html>

¹⁰ Institut de la statistique du Québec (2020). Revenu médian après impôt des familles selon le type de famille¹, MRC² des Laurentides, 2012-2016. [En ligne] https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/profil15/societe/fam_men_niv_vie/rev_dep/rev_med_tot15_mrc.htm

¹¹ Institut de la statistique du Québec (2020). Revenu médian après impôt des familles, selon le type de famille¹, Laurentides et ensemble du Québec, 2012-2016. [En ligne]

Tableau 3. Portrait statistique de la MRC Antoine-Labelle



Antoine-Labelle

Population totale (2020 ^P)	35 865 hab.
0-19 ans (2020 ^P)	15,7 %
20-64 ans (2020 ^P)	55,5 %
65 ans et plus (2020 ^P)	28,8 %
Solde migratoire interrégional (2019-2020)	550 hab.
Travailleurs de 25-64 ans (2019 ^P)	11 975
Taux de travailleurs de 25-64 ans (2019 ^P)	66,6 %
Revenu d'emploi médian des 25-64 ans (2019 ^P)	34 349 \$
Revenu disponible par habitant (2019 ^P)	27 425 \$
Valeur foncière moyenne des résidences unifamiliales (2021)	174 906 \$
Valeur totale des permis de bâtir (2020)	67 558 k\$

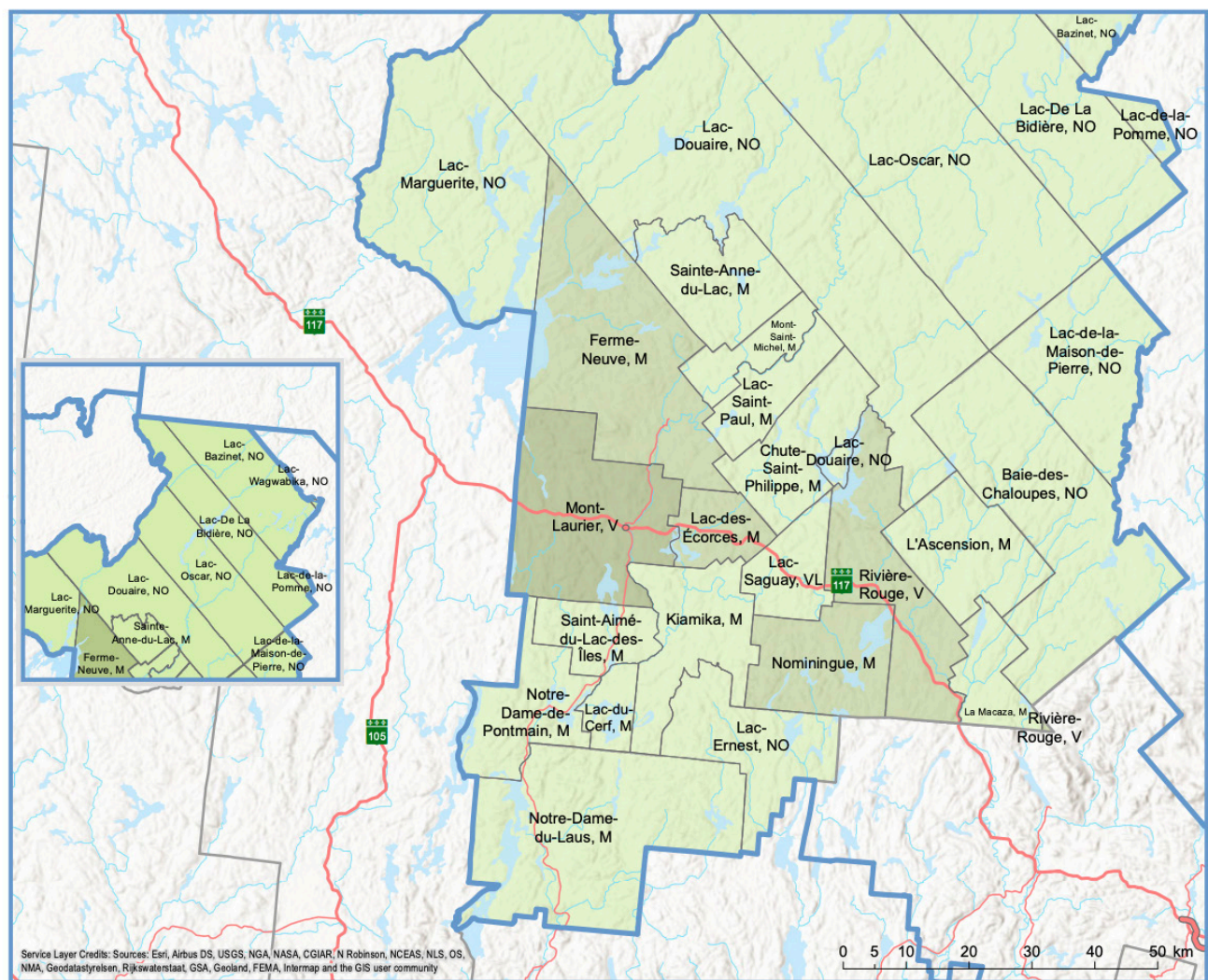
L'ORGANISATION DU TERRITOIRE DE LA MRC D'ANTOINE-LABELLE

L'ORGANISATION DU TERRITOIRE AUTOUR DE DEUX VILLES CENTRES

Mont-Laurier et Rivière-Rouge, en raison de la concentration de services pour la population, sont désignées ici villes centres. Mont-Laurier, la municipalité la plus peuplée, a sur son territoire un hôpital, un CLSC, une concentration d'écoles du Centre de services scolaire des Hautes-Laurentides, un cégep, une université, la majorité des services des organismes communautaires, les bureaux administratifs de la région (MRC, CSPN, etc.) et les principaux employeurs. Rivière-Rouge compte sur son territoire un hôpital, un CLSC, des écoles de la commission scolaire, des services d'organismes communautaires, des bureaux administratifs et des employeurs.

Pour l'offre de service de transport, Mont-Laurier et Rivière-Rouge sont les deux destinations de rabattements et chaque municipalité de la MRC est organisée autour d'une des deux villes centres.

Carte 1. L'organisation territoriale de la MRC Antoine-Labelle



Service Layer Credits: Sources: Esri, Airbus DS, USGS, NGA, NASA, CGIAR, N Robinson, NCEAS, NLS, OS, NMA, Geodatasysteisen, Rijkswaterstaat, GSA, Geoland, FEMA, Intermap and the GIS user community

Population par municipalité (décret 2021)

	0 - 1 999 h.
	2 000 h. - 9 999 h.
	10 000 h. - 49 999 h.

Limites

	Région administrative
	MRC

Réseau routier

	Autoroute
	Route nationale
	Route régionale



Direction des solutions technologiques et des services aux utilisateurs, mars 2021
© Gouvernement du Québec

Sources: Découpage administratif MERN, janvier 2019
Superficies compilées par le MERN, décembre 2019
Décret de population (1358-2020)

Affaires municipales et Habitation
Québec

De grandes distances à parcourir

Le territoire de la MRCAL a une superficie de 14 977 km². Les distances à parcourir sont souvent longues, notamment pour les municipalités les plus éloignées des villes centres telles Sainte-Anne-du-Lac et Notre-Dame-du-Laus, la municipalité la plus éloignée de sa ville centre. La distance entre cette dernière et Mont-Laurier est de 66 km, ce qui équivaut à environ 45 minutes de transport. Si on évalue

le coût d'une course en taxi selon les normes actuelles, soit 3,50 \$ (prix de départ) et 1,75 \$ du km parcouru¹², un utilisateur devrait déboursier 119 \$ pour un aller simple vers Mont-Laurier à partir de Notre-Dame-du-Laus.

Les tableaux suivants indiquent la distance à parcourir entre les municipalités et leur ville centre.

Tableau 4. Distance de rabattement vers la ville centre de Mont-Laurier

MUNICIPALITÉS	DISTANCE DE MONT-LAURIER
Lac-des-Écorces	11 km
Ferme-Neuve	19 km
Saint-Aimé-du-Lac-des-Iles	20 km
Kiamika	22 km
Chute-Saint-Philippe	29 km
Mont-Saint-Michel	33 km
Lac-Saint-Paul	34 km
Lac-du-Cerf	43 km
Notre-Dame-de-Pontmain	40 km
Sainte-Anne-du-Lac	47 km
Notre-Dame-du-Laus	66 km

Tableau 5. Distance de rabattement vers la ville centre de Rivière-Rouge

MUNICIPALITÉS	DISTANCE DE MONT-LAURIER
La Macaza	15 km
Nominingue	18 km
L'Ascension	22 km
Lac-Saguay	28 km

¹² Tarifs de transport rémunéré de personnes par automobile - Commission des transports du Québec (gouv.qc.ca)

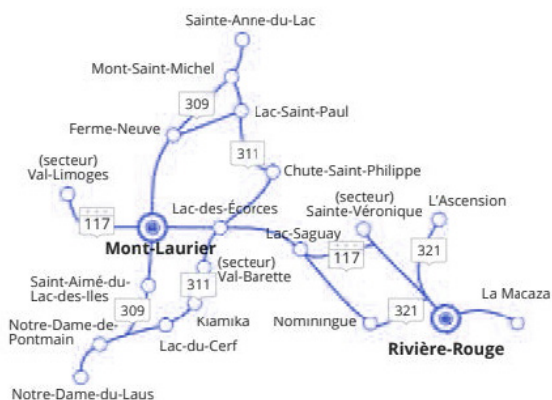
La municipalité de Lac-Saguay a la particularité d'être située presque à mi-parcours entre les deux villes centres. En effet, cette municipalité se situe à 28 km de Rivière-Rouge et à 32 km de Mont-Laurier. Seulement 4 km font en sorte que la municipalité de Lac-Saguay est rattachée à Rivière-Rouge.

les principaux axes routiers

Tel que l'on peut observer à la carte 1, la MRC Antoine-Labelle est traversée d'est en ouest par la route 117, la reliant ainsi au sud des Laurentides et à l'Abitibi-Témiscamingue. Elle est ensuite traversée du Nord au Sud par la route 309, la reliant à l'Outaouais et aux territoires non municipalisés situés au nord. On retrouve également deux autres routes régionales desservant le territoire soit la route 311, reliant Notre-Dame-de-Pontmain à Mont-Saint-Michel ainsi que la route 321, reliant L'Ascension à Lac-Saguay.



Carte 2. Les principaux axes routiers de la MRC d'Antoine-Labelle



LA MOBILITÉ DANS LA MRC D'ANTOINE-LABELLE

La part modale de l'automobile dans les déplacements domicile-travail des résidents d'Antoine-Labelle est élevée, à 93 % (2016), en hausse depuis 2006 (89 %). Quant au transport en commun, la part modale en 2016 est estimée à moins de 1 %, soit pratiquement identique à celle de 2006. Ces proportions demeurent plus ou moins constantes d'une municipalité à l'autre de la MRC¹³.

De 2000 à 2018, le nombre de véhicules personnels a d'ailleurs connu une hausse constante dans la MRC d'Antoine-Labelle, passant d'environ 17 000 à près de 24 000 automobiles et camions légers immatriculés pour une utilisation de type promenade, soit 0,7 véhicule par habitant, légèrement plus que la moyenne nationale qui est d'un peu moins de 0,6 véhicule par habitant. Si on prend l'ensemble des véhicules immatriculés, peu importe l'utilisation, on observe une hausse de 30 000 à près de 42 000 durant la même période¹⁴, soit de 0,8 véhicule par hab à 1,2 (il est de 0,63 au Québec). La population de la MRC Antoine-Labelle est donc particulièrement motorisée, même si ces données cachent des inégalités au sein de la population.

Les acteurs des transports

Le TACAL - Transport Adapté et Collectif d'Antoine-Labelle organise depuis 1983 le transport adapté et depuis 2004 le transport collectif pour la MRC Antoine-Labelle.

Services offerts

- › transport collectif à horaires réguliers dans les autobus scolaires (départ pour 8h30- retour un peu avant 16h)
- › transport adapté à la demande (centrale de réservation téléphonique TACAL)
- › taxibus à Mont-Laurier et Rivière-Rouge (centrale de réservation téléphonique TACAL)
- › transport bénévole : pour les rendez-vous médicaux

Taxi Clément, situé à Mont-Laurier, opère le taxibus à Mont-Laurier.

Taxi Étoile du Nord opère le taxibus à Rivière-Rouge.

Autobus Galland : opérateur de la ligne Mont-Laurier - Tremblant

Autobus D. Lachaine : opérateur du transport scolaire pour le compte de la Commission scolaire

EN RÉSUMÉ

La MRC Antoine-Labelle s'étend sur un vaste territoire, avec une population peu nombreuse et dispersée. Le territoire s'organise autour de deux villes centres où sont concentrés les services à la population. Mais un tiers des municipalités et 12,5% de la population sont situées à 30 km ou plus d'une des deux villes-centres.

De plus, cette population est vieillissante et l'indice de pauvreté est relativement élevé : les limites de taxation de ses citoyens et la faible capacité de paiement sont donc des contraintes financières fortes pesant sur le développement des transports publics, avec parallèlement une hausse prévisible des besoins tant pour le transport collectif que pour le transport adapté.

L'optimisation des modes de transports est rendue ardue par la faible densité mais les acteurs : TACAL, autobus, taxi travaillent déjà ensemble. La croissance démographique est essentiellement tirée par un solde migratoire positif des 25-64 ans qui composent l'essentiel de la population en âge de travailler. Ces nouveaux installés sont potentiellement porteurs d'autres expériences de mobilité (active ou collective).

¹³ Statistique Canada (2017). Antoine-Labelle, MRC [Division de recensement], Québec et Québec [Province] (tableau). Profil du recensement, Recensement de 2016, produit n° 98-316-X2016001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 29 novembre 2017. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 10 juillet 2020).

¹⁴ Société de l'Assurance automobile du Québec (2019). Nombre de véhicules en circulation selon le type d'utilisation et le type de véhicule, Québec, régions administratives et municipalités de résidence du propriétaire du véhicule. Banque de données des statistiques officielles sur le Québec. [En ligne] [https://bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken2122_navig_niv_2.page_niv2?p_iden_tran=REPERY6Z3FO-291218146429303m\(i&p_lang=1&p_id_ss_domn=718](https://bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/ken2122_navig_niv_2.page_niv2?p_iden_tran=REPERY6Z3FO-291218146429303m(i&p_lang=1&p_id_ss_domn=718)

LE CONTEXTE DU TRANSPORT RÉGIONAL AU QUÉBEC

Voici quelques éléments de contexte, non exhaustifs, en transport régional au Québec qui doivent être considérés pour la planification des services de transport adaptés et collectifs ruraux.

- › Développé dans les années 1970 et 1980, le **transport adapté** dessert aujourd'hui la quasi-totalité de la population québécoise. En 2015, plus de 33% des déplacements et 60% des admissions étaient le fait de citoyens de plus de 65 ans¹⁵, en hausse depuis 2010. Vu l'évolution démographique, cette demande est croissante et les coûts également. Face à cela, les leviers d'action en transport pour travailler la demande de déplacements sont les critères d'admissibilité au transport adapté (régis par le gouvernement) et les services de transports collectifs à accessibilité universelle (que peuvent parfois emprunter les bénéficiaires du transport adapté). Plus largement, la demande de déplacements de ce groupe dans la société peut évoluer avec les mutations dans les services de livraison et les services virtuels comme la télémédecine, notamment.
- › Le **transport collectif rural** connaît également une croissance majeure, considérant qu'il était quasi inexistant dans les dernières décennies. Comme le dit la Politique de mobilité durable 2030 : "Dans les territoires ruraux, la question de la mobilité conditionne aussi bien le développement économique et l'accès à l'emploi que l'intégration sociale et l'égalité d'accès aux services publics."¹⁶ Et ce, dans un contexte où de nombreux services publics et commerces de détails sont de moins en moins présents dans les milieux avec peu de population.
- › Le **transport interurbain par autobus** est sous pression partout, l'exemple phare étant la disparition de tous les services entre Montréal et Vancouver depuis 2018 par la compagnie Greyhound.
- › Malgré la croissance de la demande, il y a beaucoup d'**enjeux de gouvernance, d'organisation et de planification** des services régionaux. Le gouvernement privilégie le regroupement et la régionalisation des services.
- › On assiste à l'émergence de **nouveaux services** (vélos à assistance électrique) et la commercialisation de services autrefois communautaires (covoiturage, autopartage).
- › Les grands objectifs de la **Politique de mobilité durable 2030** du gouvernement du Québec et des investissements locaux et transports du gouvernement du Canada s'appliquent aux milieux ruraux et soutiennent le recul de la mobilité en auto-solo au profit des transports collectifs et actifs.
- › Parmi les **perspectives et tendances émergentes**, on note l'utilisation maintenant répandue des téléphones mobiles et du paiement sans monnaie, facilitant l'usage et la gestion des transports, tant pour l'information en temps réel, la géolocalisation, le paiement, la mise en relation des offres et de la demande, etc.
- › **L'électrification des transports** est une voie majeure de transformation dans les prochaines décennies, suivant notamment le Plan pour une économie verte du gouvernement du Québec. Par exemple, les dernières annonces du gouvernement prévoient que l'ensemble des autobus scolaires mis en service à partir de 2023 au Québec seront entièrement électriques¹⁷. Cette transition vers les véhicules à propulsion électrique se concrétise également pour les voitures de taxi, pour l'autopartage, pour les minibus collectifs, etc.
- › La **loi 17 sur le transport rémunéré de personnes** est entrée en vigueur en octobre 2020. Elle prévoit divers changements importants, dont le paiement dynamique des courses et la création d'un "système de transport" par une personne morale. Elle délaisse ainsi les permis de taxis. Pour les organismes de planification de transport comme le TACAL, ces changements pourraient représenter des opportunités pour étendre et accroître l'offre de service. Certains représentants du taxi reconnaissent le potentiel pour les utilisateurs de meilleures connexions entre les services de transport¹⁸.

¹⁵ Gouvernement du Québec, Politique de mobilité durable 2030, Cadre d'intervention en transport adapté, p.2

¹⁶ Gouvernement du Québec, Politique de mobilité durable 2030, Cadre d'intervention en transport collectif régional, p.3

¹⁷ Ministre des Transports du Québec, Électrification des transports - Plus de 250 M\$ pour électrifier 65 % des autobus scolaires d'ici 2030, <https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/electrification-des-transports-plus-de-250-m-pour-electrifier-65-des-autobus-scolaires-d-ici-2030-30718>

¹⁸ ICI Radio-Canada Bas-Saint-Laurent, "Résilience chez des chauffeurs de taxi devant l'entrée en vigueur de la loi 17"<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1740570/taxi-loi-17-reforme-industrie-atr>

Quelques exemples d'intérêt au Québec

Au-delà de ces grandes tendances, il est intéressant de souligner divers projets en cours au Québec qui mettent en lumière les bonnes pratiques, les projets novateurs et les expérimentations locales et régionales.

PLATEFORME EMBARQUE

Initiée par différents Conseils régionaux de l'environnement du Québec, la plateforme Embarque permet de répertorier et communiquer l'ensemble des services de mobilité en région. La plateforme offre entre autres un agrégateur de covoiturage qui permet de chercher des trajets parmi plusieurs opérateurs intercités. Il s'agit d'une visualisation sur un site unique des différentes offres de mobilité du territoire, la plateforme renvoyant à chaque opérateur pour la réservation et le paiement du trajet.

CIRCUIT DE VILLE À LOUISEVILLE

Le Circuit de ville est un autobus urbain desservant la Ville de Louiseville. Il s'agit d'une route fixe et sans réservation. Il est en fonction tous les jeudis, vendredis et samedis de 8h30 à 17h et coûte 2\$ par passage. Les usagers n'ont pas besoin de réserver leur place ou être membres, mais bien de se présenter à l'un des 28 arrêts.

LE MINIBUS ÉLECTRIQUE ARRIVE AU TRANSPORT ADAPTÉ (STM)

La Société de transport de Montréal a acquis son premier minibus entièrement électrique pour le service adapté le 28 avril 2021. Des tests permettront d'évaluer les impacts sur le service des modifications opérationnelles exigées par l'opérateur. La tendance lourde vers l'électrification des autobus (scolaire, urbains notamment aux États-Unis) devrait apporter des changements rapides dans l'offre de véhicules disponibles pour le transport collectif rural.

LE TRANSPORT ET LA TARIFICATION SOCIALE

Face à la tension constante entre des tarifs accessibles aux plus démunis et une contribution du milieu pour financer les services, certains transporteurs privilégient des transports sociaux ou une tarification sociale. Un transport social correspond à une route, un moment ou une destination où tous les passagers ont accès à un tarif

réduit, à l'instar de [l'Omnibus région d'Acton](#) qui offre 2 \$ de réduction le passage vers certains lieux et le leur refacture, alors qu'un tarif social réduit le coût pour certains utilisateurs. En transport collectif régional, la pratique la plus courante consiste à offrir (parfois avec des financements complémentaires tel le PAGIEPS) des billets gracieux et à des organismes communautaires qui sont en contact direct avec les clientèles nécessiteuses.

PASSE ÉTUDIANTE

Dans l'optique de desservir, d'intégrer et de fidéliser certaines clientèles, des transporteurs régionaux offrent des promotions spécifiques aux étudiants. C'est le cas des étudiants du [Cégep de Matane](#), qui ont accès à une carte mensuelle à 50% de rabais et à des réservations deux heures avant le déplacement. En Mauricie et Centre-du-Québec, un transporteur urbain et trois transporteurs de MRC offrent des circuits et tarifs spécifiques aux étudiants post-secondaires. [L'Écopasse](#) est défrayée par tous les étudiants, sur leurs frais d'institution, au coût de 60\$ par semestre. Selon [Le Nouvelliste](#), "Le Cégep souligne que, selon un sondage effectué auprès de 2715 étudiants, l'utilisation des services de transport en commun est passée de 17,7 % en 2018 à 30 % en 2019."

RÉGIM : AUTOPARTAGE, ÉLECTRIFICATION ET RÉGIE RÉGIONALE

La [Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles de la Madeleine](#) est un modèle en termes de transport collectif régional; la clé du succès : un territoire et un financement régional. Si l'on doit s'en inspirer, c'est qu'il devient un levier de développement en mobilité durable. Après une dizaine d'années d'existence, la RÉGIM passe à une autre étape de son développement au-delà des circuits de minibus : outils de planification et de concertation régionale des besoins, établissement de six hubs de mobilité durable et coordination avec six véhicules électriques municipaux destinés à l'autopartage.

RÉSERVATIONS ET PAIEMENTS EN LIGNE

Tant du point de vue utilisateur que du point de vue opérateur, une plateforme de réservation en ligne offre de nombreux avantages, sur les heures de réservation, la facilité et même les transactions financières. [La MRC Rimouski-Neigette](#) met de l'avant cette option, tout comme [la MRC de Bécancour](#) pour ses circuits avec réservation.

PROMOTION : DES PAMPHLETS AVEC TOUTES LES INFORMATIONS

La démocratisation de l'internet et des services mobiles autonomise les citoyens dans leur recherche d'informations : il n'est plus satisfaisant pour la clientèle de lui demander de téléphoner pour obtenir les informations. Des informations détaillées doivent être disponibles en ligne, et en format imprimé, sur toutes les plateformes. L'information doit être compréhensible pour un non-usager, car les principaux freins sont à la première utilisation. Le pamphlet de services en transport de la [MRC de Bellechasse](#) regroupe simplement les informations nécessaires. Le transport de la [MRC de Bécancour](#) illustre rapidement sur la carte les trajets disponibles, avec directement l'option "Réserver" ou l'indication "Aucune réservation requise".

Impacts de la pandémie

La pandémie a certes eu des effets négatifs sur l'utilisation des transports collectifs, mais il ne faudrait pas tabler sur la seule lecture de 2020 pour prédire les comportements de mobilité futurs. En effet, certains déplacements seront modifiés, mais le besoin d'aller vers des lieux existera toujours. De plus, la diminution des besoins de lieux de services ou de rencontre par l'amélioration des technologies de visioconférence (moins de déplacements pendulaires) pourrait bien être compensée par l'installation des travailleurs et des ménages dans des lieux plus reculés, ce qui revient au même nombre de kilomètres parcourus chaque semaine, même si moins de déplacements quotidiens. Ce qu'il faut donc surveiller, ce sont ces besoins atypiques, en horaire irrégulier, pour des besoins divers, et la spontanéité des demandes. Finalement, l'accroissement majeur des livraisons commerciales pourrait avoir un impact sur les transports collectifs ou ruraux. Bref, pas de craintes, on se déplacera différemment, mais on se déplacera toujours!

ANALYSE DES SERVICES DU TACAL

Pour analyser les services du TACAL, les éléments suivants ont été considérés : l'évaluation du plan de transport 2016-2019, les services existants en 2020, l'évaluation et la priorisation des besoins, pour mener à un résumé de l'environnement d'intervention du TACAL sous la matrice forces-faiblesses-opportunités-menaces.

PLAN DE TRANSPORT COLLECTIF 2016-2019

Le TACAL a publié un "Plan de transport collectif pour la MRC Antoine-Labelle 2016-2019" qui contenait de nombreux éléments pertinents et poursuivait trois objectifs:

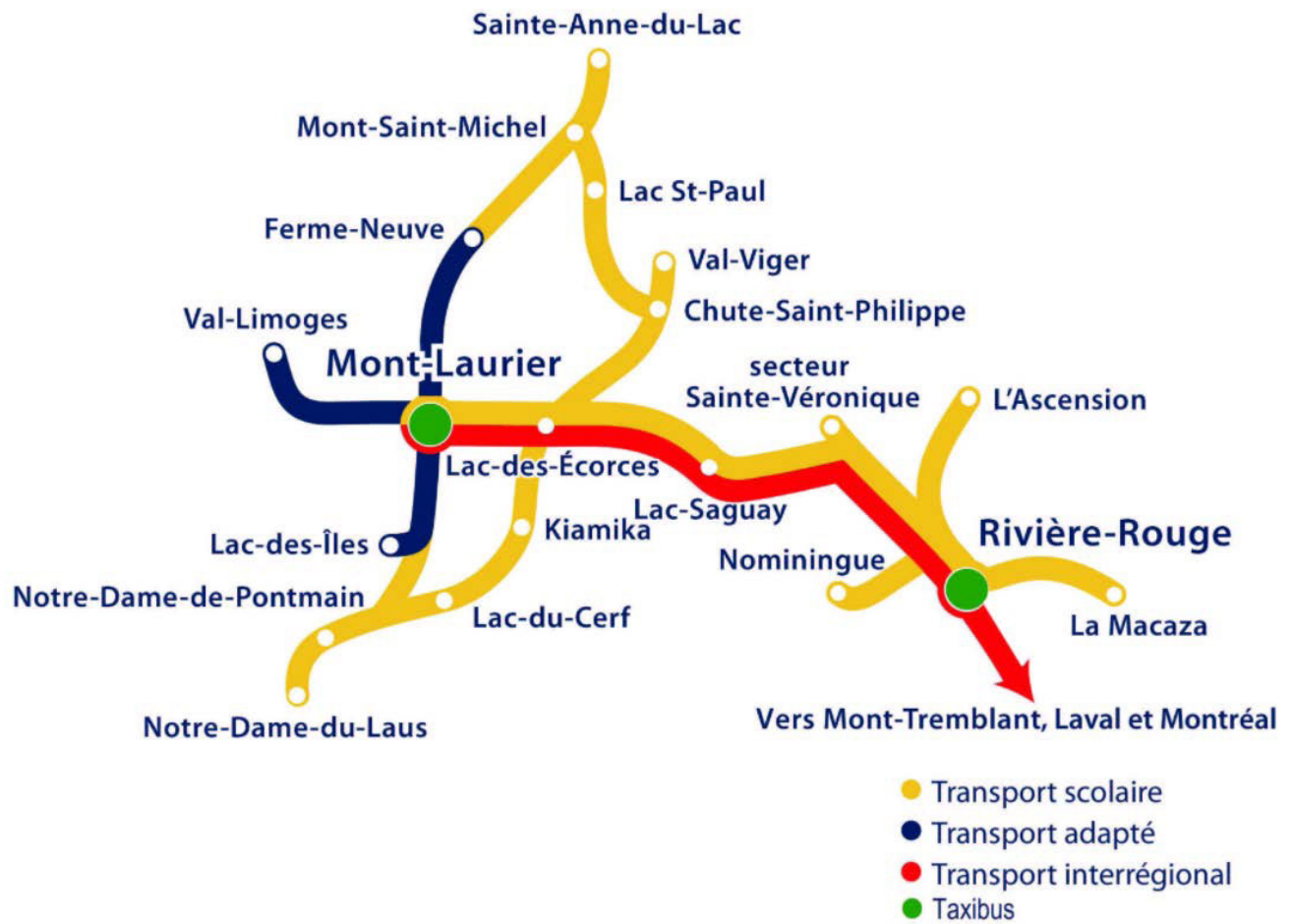
1. Consolider le TACAL dans son rôle de centrale d'appels de transport de personnes dans la MRC
 - › Promotion;
 - › Ententes de partenariat avec les autres organisations ayant leur propre service de transport;
 - › Évaluation du mode de juridiction optimal du TACAL.
2. Augmenter l'achalandage du TACAL en facilitant l'accès aux services de transport
 - › Analyse d'impact du rapatriement du TA de la Rouge;
 - › Uniformisation des règles d'utilisation des différents services;
 - › Suppression de la ligne fixe Mont-Laurier et développement du taxibus pour les transferts;
 - › Bonification du service de taxibus : en couverture horaire et géographique;
 - › Redéfinition des règles encadrant le transport bénévole afin d'éviter le cannibalisme et réduction des coûts à l'usager;
3. Assurer la pérennité financière du TACAL
 - › Analyse pour mise en place d'une carte mensuelle pour le TACAL;
 - › Mise en place d'un service de covoiturage;
 - › Intégration du transport actif dans l'offre du TACAL;
 - › Mise en place d'un service de vélopartage.

3. Assurer la pérennité financière du TACAL

- › Poursuite des travaux du plan régional afin de pérenniser un service de transport collectif en propre;
- › Bonification des sommes investies dans la ligne Rivière-Rouge/ Mont-Tremblant avec le programme du MTQ dans le cadre d'un service interrégional.

Bien qu'aucun bilan formel n'ait été effectué, les efforts semblent avoir été concentrés sur l'objectif 2 avec des actions ciblant le transport collectif, adapté et bénévole. Les actions portant sur le covoiturage et les modes actifs n'ont pas été réalisées.

DESCRIPTION DES SERVICES EXISTANTS EN 2020



source : www.tacal.com

Afin de donner des ordres de grandeur pertinents, l'année 2019 sera choisie comme dernière année de référence, dans la mesure où l'achalandage a été particulièrement affecté par la pandémie en 2020 et 2021.

1. Transport adapté

Le transport adapté dispose de 2 véhicules et fonctionne à horaires fixes et sur réservation du lundi au vendredi de 7 h à 17 h.

Les autobus desservent Ferme-Neuve, Val-Limoges, Mont-Laurier et Saint-Aimé-du-Lac-des-Îles avec 2 aller-retours par jour en utilisant, au besoin, les services de Taxi Clément pour assurer certaines liaisons.

Les réservations doivent être effectuées au moins 24 h à l'avance. Le coût d'un trajet est de 3\$. Il s'agit d'un service porte-à-porte.

Le service a effectué 21 443 déplacements en 2018, 19 993 en 2019 et 8229 en 2020 et concerne 204 personnes. La baisse d'achalandage avait commencé avant que la pandémie ne l'impacte davantage. Un peu plus de 90% des déplacements sont des déplacements réguliers. En temps normal (pré-covid), environ 35 % de ces déplacements ont pour motif le travail, 13 % les études, moins de 2 % la santé, et plus de 50 % les loisirs. 75 % des déplacements proviennent de Mont-Laurier, 5 % de Lac-des-Îles et 20 % de Ferme-Neuve.

Le financement du service (environ 320 000 \$ en 2019) est assuré par les contributions des usagers, du MTQ et des municipalités de Mont-Laurier, Ferme-Neuve et Lac-Saguay. Il est à noter que depuis 2020, il n'y a plus de demande à Lac-Saguay, donc plus de desserte organisée en TA sur cette municipalité.

Les habitants non desservis par la ligne de TA peuvent faire appel à un taxi adapté, et bénéficier d'une aide du MTQ au titre du volet souple du PADTC - programme d'aide au développement du transport collectif. 1454 trajets couvrant les municipalités de Lac du Cerf, Kiamika, Chute-Saint-Philippe et Lac-des-Écorces ont ainsi été financés en 2019.

2. Transport collectif

Le transport collectif est assuré via l'optimisation des places disponibles du transport scolaire et du transport adapté et par les taxibus dans les villes centres.

Ainsi toutes les municipalités sont desservies vers Mont-Laurier ou Rivière-Rouge par le transport scolaire avec un aller le matin (arrivée 8h30) et un retour entre 15 h 30 et 16 h, grâce à une entente avec le Centre de services scolaire des Hautes-Laurentides.

L'utilisation du service se fait sur inscription une fois dans l'année, après vérification des antécédents judiciaires. Le tarif unique est de 3 \$ par déplacement. Sur les 4278 déplacements effectués en 2019, 42 % concernent le travail, 33 % les loisirs, 14 % la santé et 11 % l'éducation.

Dans Mont-Laurier et Rivière-Rouge, un service de taxibus, toujours au tarif unique de 3 \$, opère un service de transport à la demande avec départ toutes les heures. La réservation s'effectue jusqu'à 15 minutes avant le départ.

Enfin, le transport adapté accepte, sous réserve de places disponibles, des usagers au titre du transport collectif, sur la base d'une réservation et du tarif unique de 3 \$. Cet usage correspond à moins de 2 % des déplacements en TA.

Le transport collectif représente une charge de 41 000 \$ environ pour près de 4300 déplacements en 2019. Le nombre de déplacements a crû de 2015 à 2018 pour redescendre en dessous de son niveau de 2016 en 2019. Quatre-vingts pour cent de ces déplacements concernent le taxibus de Mont-Laurier, 8 % la mise en commun des places du transport adapté, 6 % le transport scolaire et 4 % le taxibus de Rivière-Rouge. 477 usagers ont été recensés en 2019.

⁴⁸ CERRE 2019 | La régulation de la mobilité urbaine à l'épreuve de la mobilité partagée et du "MaaS"
⁴⁹ étude doctorale Gabriel Lefebvre-Ropars- Polytechnique

3. Transport bénévole

Le TACAL organise le transport bénévole pour permettre de se rendre à des rendez-vous médicaux. Le chauffeur est un bénévole et l'usager le défraie sur la base du nombre de km parcourus. Le TACAL organise la réservation et la répartition.

755 personnes ont fait appel à ce service en 2020 et le nombre de déplacements effectués croît régulièrement depuis 2016, passant de 3992 à 6373 en 2019.

Un budget annuel d'environ 360 000 \$ y est consacré, avec les contributions des usagers et de la MRC.

En résumé

Le transport collectif et adapté sur le territoire de la MRC Antoine-Labelle s'appuie sur une armature articulée entre les différents services, fonctionne sur réservation et sur la base d'un tarif unique (à l'exception du transport bénévole) de 3\$/ trajet. Il n'y a pas de carte mensuelle ou annuelle.

Le nombre de déplacements du transport adapté et du transport collectif avait commencé à diminuer avant la pandémie, fragilisant l'équilibre financier de ces services au détriment des municipalités, qui couvrent le déficit d'exploitation. En revanche, si le transport bénévole a été, comme le reste, largement affecté par la pandémie, il restait sur une dynamique ascendante.

ÉVALUATION DES BESOINS POUR LA PÉRIODE 2021-2025

Au printemps 2020, plusieurs exercices de consultation ont été menés à travers des ateliers et une enquête pour recueillir les attentes envers les services du TACAL.

Un sondage, auquel une douzaine d'institutions ont répondu, a permis d'identifier ou confirmer les grands enjeux de mobilité pour le TACAL.



Figure 1. Évaluez les services actuels du TACAL pour les éléments suivants.

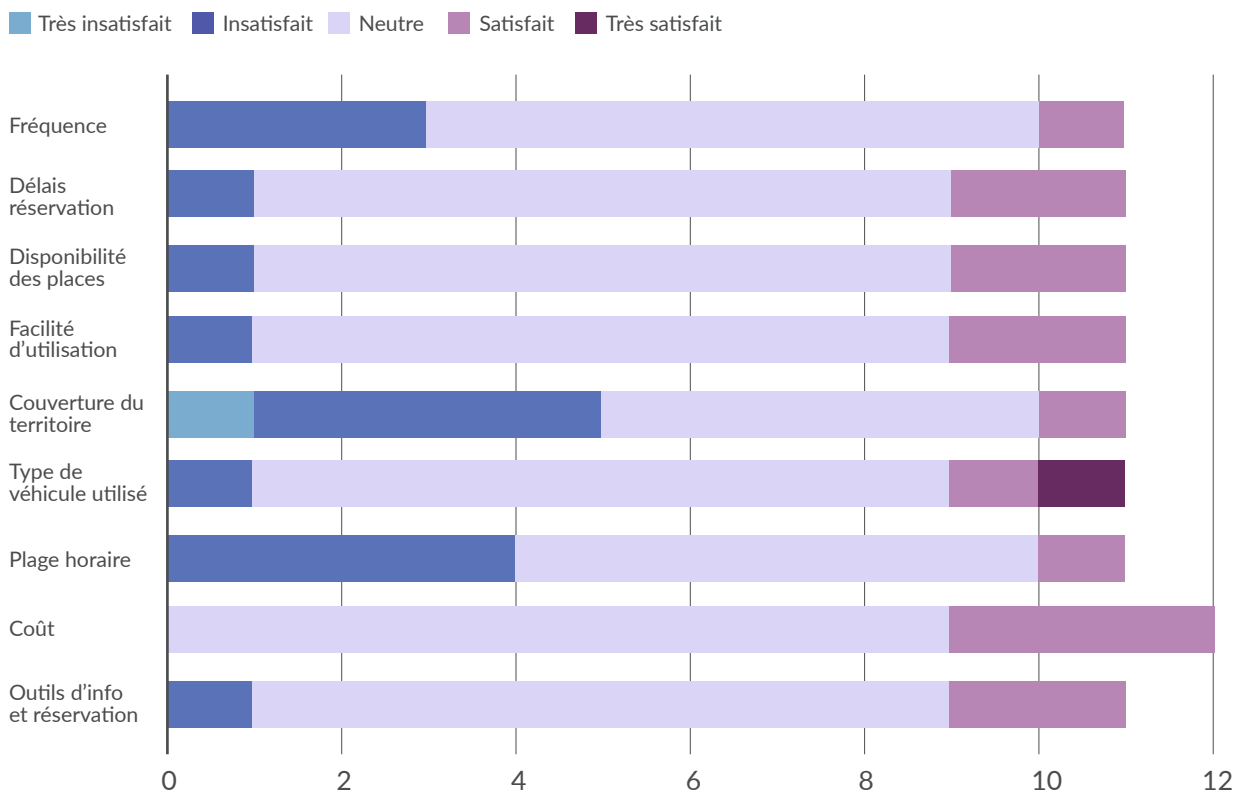
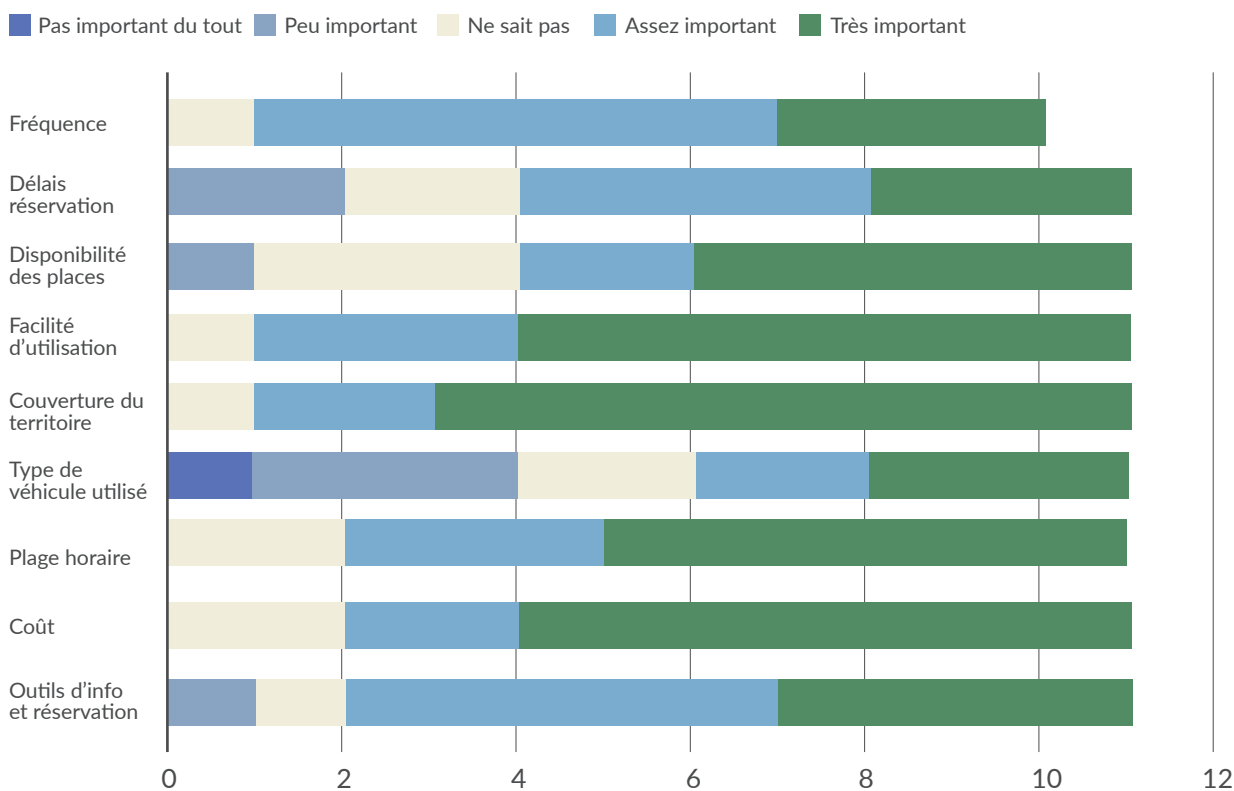


Figure 2. Évaluez les services actuels du TACAL pour les éléments suivants.



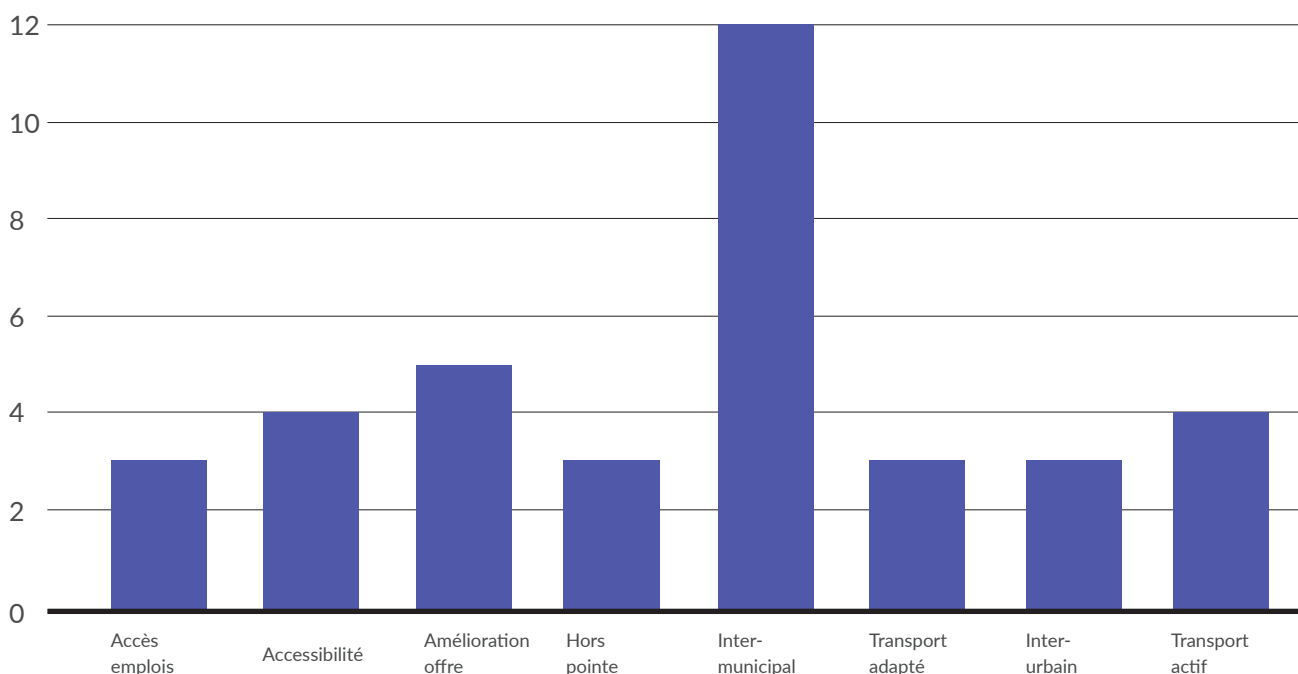
Les principales attentes identifiées lors de cette première étape de concertation concernent :

- les horaires
- la fréquence du service
- la couverture géographique du service
- le facilité d'utilisation
- le coût

Ces attentes ont été confirmées et précisées lors des ateliers de concertation tenus en mai 2020.

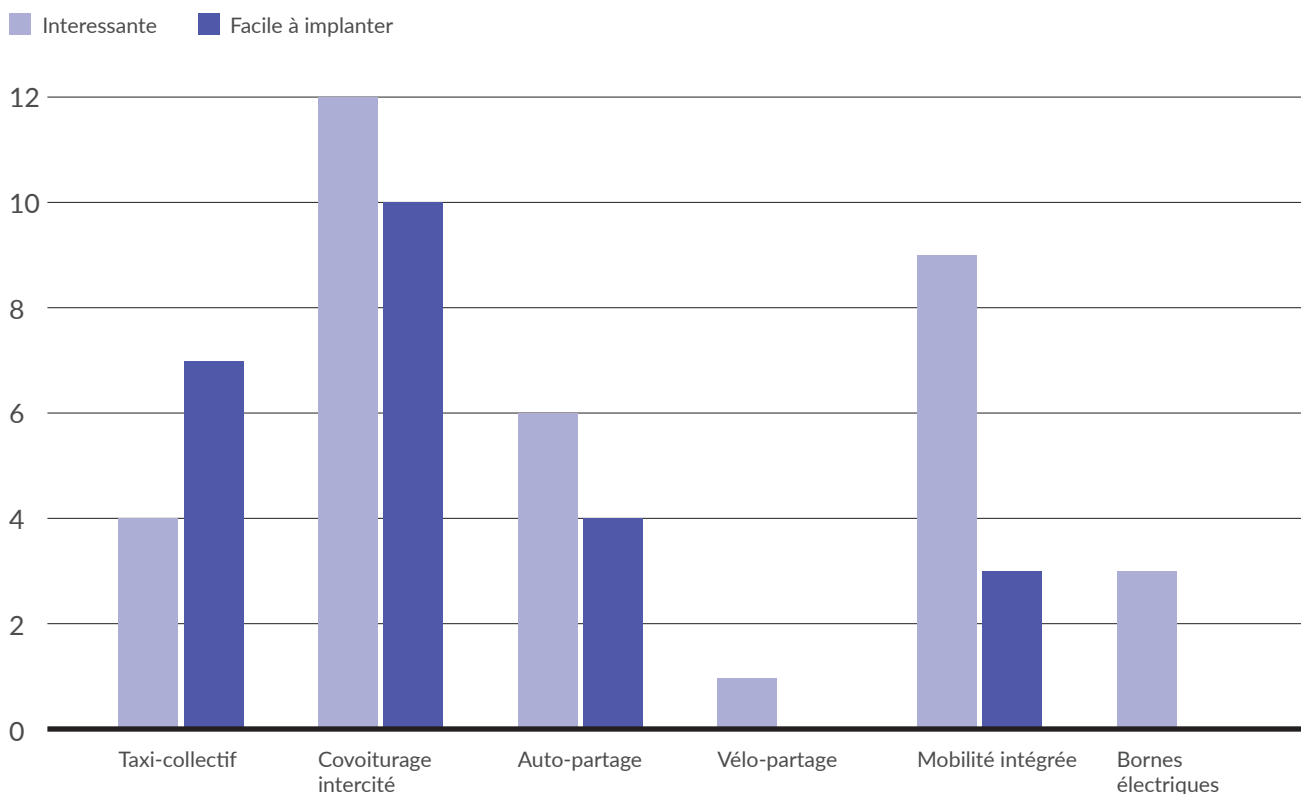
Nous avons demandé aux participants de mentionner spontanément les besoins et problématiques de la MRC en fonction des types de besoins. Les 44 éléments de réponse ont été regroupés en 8 catégories. Et il ressort assez nettement que le principal enjeu est d'améliorer l'offre de service pour le transport intermunicipal, pour une meilleure couverture géographique des 17 municipalités.

Figure 3. Priorisation des besoins



Il a été demandé ensuite aux participants de se prononcer sur différentes solutions liées à la mobilité qui ne sont pas actuellement proposées par le TACAL : taxi collectif, covoiturage, autopartage, vélopartage, mobilité intégrée et bornes électriques. Nous avons présenté ces solutions pour que les participants puissent les évaluer sous l'angle de la désirabilité (je trouve cette solution intéressante) et de la faisabilité (facile à implanter).

Figure 4. Principales solutions en mobilité identifiées et évaluées



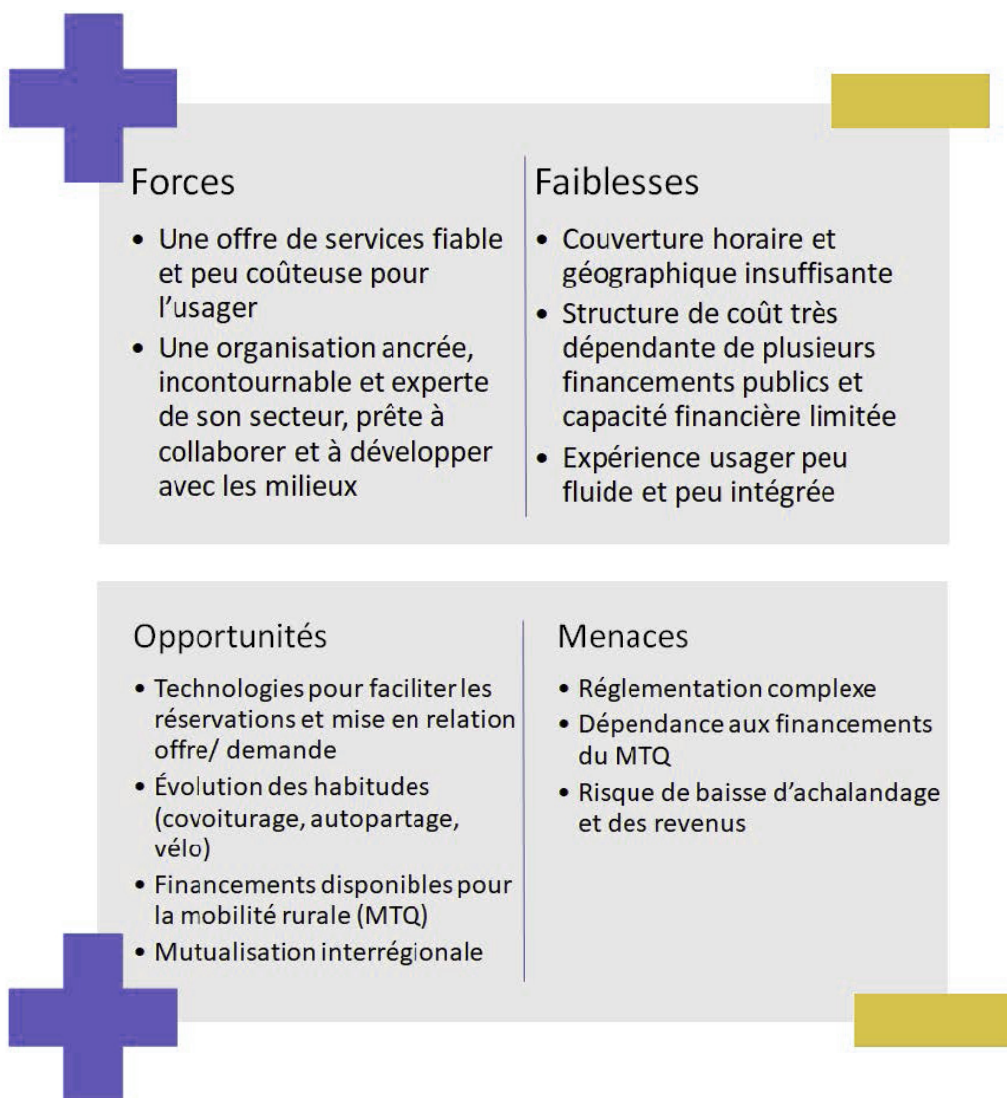
Les solutions d'optimisation des véhicules existants apparaissent comme les plus souhaitables et les plus simples à mettre en œuvre. Le covoiturage ressort nettement et si la mobilité intégrée intéresse elle paraît plus compliquée à implanter que le taxi collectif, le covoiturage ou l'autopartage.

La compréhension des attentes a été renforcée lors de l'atelier avec des membres du CA du TACAL en mai 2021. De fait, des besoins d'élargissement du service et d'ouverture à d'autres modes (actifs) et d'autres acteurs (alimentaire) mettent une pression positive sur le TACAL, qui semble de

mieux en mieux reconnu comme l'interlocuteur transport de premier rang dans la MRC. La crainte est de devoir subir cette pression sans pouvoir aller de l'avant, faute de moyens financiers et humains suffisants.

L'optimisation des places dans les véhicules existants apparaît comme l'outil majeur d'amélioration de l'offre en respectant un équilibre budgétaire fortement contraint.

SYNTHÈSE DES FORCES-FAIBLESSES-OPPORTUNITÉS-MENACES



ORIENTATIONS

VISION DU TACAL 2021-2025

Voici une proposition d'élément de vision pour le TACAL :

À l'horizon 2025, la mobilité durable est de plus en plus accessible à tous dans la MRC Antoine-Labelle. Tous les modes de déplacements durables et adaptés sont en croissance d'utilisation, sont mieux connus et répondent à différents besoins socioéconomiques et à différentes clientèles, tant à l'intérieur que vers l'extérieur de la MRC. L'utilisateur-citoyen est au cœur de ces services intégrés.

Le TACAL est un acteur incontournable dans la prestation de ces services, mais également dans l'organisation, la planification et la concertation relative à la mobilité durable. Il se positionne comme leader et permet à la communauté de tendre vers les objectifs de la Politique de mobilité durable 2030.

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

Le contexte dans lequel s'ancre cette vision et qui conduit aux orientations suivantes suppose que le TACAL fasse évoluer son organisation et ses services pour être un acteur proactif de sa collectivité, qui développe des services et amène des projets, au-delà de ses obligations de services. Des exemples inspirants à l'échelle rurale existent au Québec et ailleurs, mais exigent de réunir certaines conditions de succès.

Dit autrement, pour passer au transport électrique, pour accompagner la croissance du transport actif, être un champion de la mutualisation des services et aider les ménages à réduire leurs coûts de transports, le TACAL doit développer les capacités internes, financières et humaines afin de développer ces services et les capacités externes, soit l'acceptabilité sociale des projets, le rôle pivot d'intervention territoriale et la confiance accrue des partenaires.

Si la stratégie était un slogan, ce serait le suivant : **“Pensez 2025 dès aujourd'hui”**. Les orientations suivantes découlent donc d'une stratégie qui relève du **positionnement du TACAL dans son milieu, en développement de partenariats, qu'il profite des opportunités et améliore la vision client et les communications** sur les différents services de mobilité durable et finalement qu'il soit un leader des transitions et de l'optimisation des services.

PROPOSITIONS 2021-2025

1. Positionner le TACAL comme organisme public central pour l'accès à des services de mobilité sur le territoire

- **Développer le “réflexe TACAL” auprès de tous les pouvoirs publics pour les dossiers mobilité et aménagement du territoire.**

La MRC et les municipalités doivent systématiquement consulter le TACAL sur les dossiers transports et aménagement, incluant par exemple la mobilité active et électrique, comme la localisation des bornes de recharge. En effet, si tous les services mobilités ne sont pas opérés par le TACAL, il doit néanmoins être le chien de garde des services à la collectivité en transport. À titre d'exemple, lorsqu'une institution publique de santé octroie un contrat de transport médical directement au secteur privé, on passe parfois à côté d'une occasion de renforcer les transports publics. Les différents transports, tous financés avec des deniers publics, se cannibalisent parfois entre eux et les coûts globaux en sont augmentés. Sans être responsable de l'opération des véhicules, le TACAL pourrait assurer la gestion, la promotion et l'intégration de ce service transport avec les autres offres. Et a minima, assurer une vision cohérente de l'ensemble des offres de transport sur le territoire. Avec ce **“réflexe TACAL”**, l'organisation aura d'abord un rôle d'information, puis, avec la confiance des intervenants, un rôle de coordination et ultimement d'acteur et intégrateur des solutions durables de mobilité.

- **Concerter les partenaires en transport en vue d'un plus grand arrimage et une meilleure complémentarité des offres**

Pour ce faire, une **table de concertation transport permanente** pourrait être créée et coordonnée par le TACAL (voir si financements disponibles en services sociaux, développement régional, économie sociale, etc.). Cela participe également, pour le TACAL, à une des clés pour aller chercher de la clientèle supplémentaire à travers les acteurs importants de la communauté.

- **Faire la promotion de tous les services de mobilité alternative à la voiture solo**

Viser l'amélioration de la promotion des services du TACAL par diverses approches complémentaires. Celles-ci devraient nécessairement inclure des **communications grand public révisées d'un point de vue usager**. À titre d'exemple, l'information sur le délai de réservation des places donne trois plages différentes selon le service. Or, l'utilisateur réfléchit en termes de destination, pas de service; c'est une confusion inutile: il faut travailler à réduire les plus longs délais de réservation (par exemple avec la compilation directe par les logiciels technologiques) et à uniformiser les procédures.

La promotion des services devrait également faire la belle part à la sollicitation directe des clientèles potentielles, en travaillant avec les intermédiaires des lieux de départs et d'arrivée les plus importants: cégep, hôpitaux, table des aînés etc.

De plus, le TACAL peut fournir les informations sur les autres services de transport, pour être un **"bureau d'information transport"** (voir si financements disponibles en tourisme, développement régional, etc.).

L'enjeu est vraiment de rassembler sur un site unique et un numéro de téléphone unique les informations et possibilités de réservation de tous les transports offerts sur le territoire: si le service n'est pas géré par le TACAL, il convient d'organiser le transfert téléphonique vers le service adéquat, ou obtenir les droits pour des réservations ponctuelles, et faire le lien sur le site web.

- **Participer activement aux concertations régionales**

Prendre une participation active aux initiatives régionales en transport, telles que l'appel d'offres covoiturage, la démarche régionale CRE Laurentides, la suite du plan de transport régional et du financement par la taxe sur l'essence.

Il serait pertinent que la MRC initie une concertation régionale visant la création d'une **table de concertation régionale permanente en transport**, suivant les besoins inter-MRC et les objectifs financés par le volet correspondant du PADTC, à laquelle contribuerait le TACAL.

2. Élargir et faciliter l'accès aux services de transport

- **Maintenir la plus grande uniformité et simplicité d'information entre les différents services**

Le TACAL peut se targuer d'avoir développé différents services selon les besoins et opportunités et ainsi avoir une offre adaptée aux milieux. Cela entraîne néanmoins des défis de promotion, alors que l'accessibilité aux services de transport commence par la connaissance de ceux-ci. Il faut donc **poursuivre la promotion en visant la compréhension des services du point de vue de l'utilisateur**, la simplicité, l'uniformité des informations et processus d'enregistrement, de réservation et d'utilisation voire même l'harmonisation en pensant à tous les aspects incluant les prix et les horaires.

Cela suppose par exemple de rencontrer les publics types des services actuels, en centres de soin, dans les résidences pour aînés, dans le Cégep, etc.

Une présentation du point de vue de l'utilisateur (par destination et non par service) peut être également pertinente. Par exemple, au départ de Ferme Neuve, 3 aller-retour sont offerts quotidiennement pour Mont-Laurier et pourraient être présentés comme tels:

Départs : 7 h 30 (TA)- 8 h 00 (TC scolaire) - 12 h 30 (TA)

Retours : 10 h 30 (TA) -15 h 45 (TA) -15 h 55 (TC scolaire)

- **Élargir l'offre de service transport collectif à de nouvelles clientèles, en concertation avec les générateurs de déplacements ou les organismes communautaires**

- › Le travail gagnant des dernières années a été réalisé en travaillant sur les offres, il faudrait également travailler les demandes de déplacements. Plusieurs avenues s'offrent au TACAL pour **adapter, réviser ou développer ses services existants pour mieux répondre aux besoins des clientèles, en partenariat avec les acteurs du territoire**. A cet effet et en complément de l'orientation 1, l'organisme doit aller rencontrer les générateurs de déplacements et les intermédiaires comme les organismes ou municipalités. Voici quelques suggestions:
- › Offrir des projets pilotes municipaux, pour les municipalités excentrées. Sur démonstration d'un besoin dans une municipalité, le TACAL pourrait mettre en place un service, pendant au minimum 4 mois voire un an, pour répondre à un besoin de déplacement, même s'il n'est qu'un jour par semaine ou même moins (ajout d'une plage horaire par exemple). La décision de reconduire ou non le projet doit être communiquée à la population le plus longtemps possible en amont, faute de fidélisation. L'exemple du transport scolaire, qui n'est pas offert à l'année, témoigne de la difficulté de faire monter à bord une clientèle régulière comme les travailleurs.
- › Développer un projet de transport social, soit auprès d'un commerce ou institution qui peut financer une réduction tarifaire, ou de profiter d'opportunités de financement social (comme le PAGIEPS) pour distribuer, à travers les organismes communautaires, des billets de transport. [Voir nos exemples.](#)
- › Aller à la rencontre des grands générateurs, tout en pensant aux types de clientèles potentielles. Il y a donc bien sûr les grands employeurs publics et privés, particulièrement ceux avec des travailleurs à plus faibles salaires (Plaza, épiciers, centres commerciaux) ou des quarts de travail (CISSS), les lieux de destination comme les hôpitaux, CLSC, municipalités et cliniques, ainsi que le Cégep.

- › Travailler en concertation avec le CISSS pour la prise de rendez-vous médicaux, facilement arrimable avec les horaires des transports disponibles, mais aussi pour l'optimisation, à terme, des coûts de transport défrayés par le CISSS pour ses usagers, en parallèle bien souvent des transports publics.
- › Possiblement en collaboration avec un ou des commerçants, offrir une route fixe ([voir l'exemple de Louiseville](#)) ou de soirée, pour faire découvrir à de nouvelles clientèles le transport collectif (magasinage ou sortie sociale le jeudi soir)
- › La disponibilité des véhicules de transport adapté et de transport scolaire à partir de 16h30 laisse la porte ouverte à une offre de retour pour les travailleurs d'horaires réguliers qui manque actuellement vers 17h.
- › Alimenter le déploiement du covoiturage (voir ci-bas)
- › Si des besoins accrus en taxibus étaient nécessaires et advenant le refus de prestataires d'en prendre l'opération, le TACAL devrait, avec l'appui de la MRC, étudier les possibilités offertes par la loi 17 de devenir un système de transport et ainsi pouvoir opérer des véhicules de taxi pour ses besoins.

- **Déployer un service transactionnel par Internet et s'assurer de l'interopérabilité des plateformes**

Dans l'optique d'améliorer les échanges pour la clientèle et pour démontrer un leadership dans son domaine, le TACAL doit intégrer des volets de réservation en ligne ou par mobile, tant pour l'inscription, la réservation, les paiements que les services à la clientèle. Une solution technologique appropriée, adaptée à la capacité de gestion interne et intégrée ou compatible avec les différentes plateformes et services de transports actuels et futurs est nécessaire, afin d'éviter un outil qui fonctionne en silo et qui serait difficile d'accès aux usagers selon les services empruntés. Il est important d'avoir en tête le type de services futurs et les outils technologiques qui y seraient accolés (par exemple, covoiturage de courte et longue distance, vélos en libre-service, autopartage, carte des bornes de recharge électrique, etc.)

- **Définir la place du transport bénévole médical et du transport collectif rural**

- › Le transport bénévole pour raisons médicales, en marge du service similaire du centre d'action bénévole et d'Action bénévole de la Rouge, est un service très important offert à la communauté, notamment dans le contexte où il n'y a pas de transport collectif rural. Or, sans l'implication du TACAL, il ne pourrait pas rayonner autant, étant donné la quantité d'heures de service à la clientèle et de répartition qui y est affectée, la recherche continue de bénévoles et le gage de qualité pour les usagers. Pour le TACAL, ce service est coûteux par déplacement et les subventions sont extrêmement rares. De plus, il est légalement impossible d'en faire du transport collectif, ce qui limite l'offre de transport pour les municipalités visées. Il est suggéré au TACAL, après examen minutieux des offres des partenaires et besoins dans les secteurs géographiques visés, **de bien définir la place que doit prendre le transport bénévole et, par conséquent, la possibilité ou non d'offrir d'autres services dans les mêmes secteurs.** Le TACAL, dans son rôle accru de planificateur (orientation 1) sera mieux à même dans le futur de faire évoluer ce service selon les circonstances.

- **Arrimer ensemble la mobilité collective et la mobilité active**

L'État du vélo 2020 confirme la popularité croissante des transports actifs; allongement de la saison estivale, électrification des vélos, changements populationnels vers la santé durable, autant de facteurs positifs. Rappelons qu'en ruralité, les utilisateurs des transports actifs (surtout marche et vélo) sont beaucoup plus nombreux que les utilisateurs des transports collectifs, mais ce sont aussi parmi les plus susceptibles de monter à bord! **Le TACAL, les municipalités et les MRC doivent donc s'assurer des meilleures interfaces entre les types de transports :** marchabilité et sécurité aux arrêts et points de transferts, supports à vélo aux lieux de transferts, liens avec le réseau cyclable et information multimodale. Cette connectivité présente aussi un grand intérêt pour les clientèles touristiques.

Ce travail doit se faire de concert avec les municipalités et la MRC et en concordance avec les Plans de mobilité durable intégrés (PMDI) qui seront partis aux prochaines générations de schémas d'aménagement et de développement (mesure de la Politique de mobilité durable 2030).

- **Covoiturage régional, covoiturage local, planifié et spontané**

L'offre de transport la moins coûteuse à mettre en place, c'est bien sûr les places actuellement disponibles dans les voitures des particuliers. Divers types de covoiturage existent, de la courte à la longue distance, du spontané au plus régulier. **Dans le contexte d'une MRC peu densément peuplée, mais aussi de déplacements vers l'extérieur, le TACAL devrait cibler comment le covoiturage peut répondre aux besoins qu'il identifie mais auquel il ne peut pas actuellement répondre.** Il pourrait ensuite trouver des partenaires, locaux et régionaux, pour mettre en place une offre qui s'arrime aux services de mobilité durable existants. On pense par exemple à la démarche Laurentides qui est intéressante pour de la moyenne et longue distance, et au TACAL qui pourrait concentrer ses efforts sur les municipalités rurales de sa MRC, en y trouvant un rôle de choix, **comme responsable de l'interface, de la promotion, des stationnements incitatifs de départs,** etc.

Dans la logique d'optimisation des véhicules qui circulent déjà sur le territoire et de construction du "réflexe TACAL", il serait pertinent d'examiner l'intégration de la ou des interface(s) de covoiturage sur le site du TACAL.

- **Profiter de l'arrivée de l'autopartage pour en faire un service arrimé aux transports collectifs**

L'autopartage a le vent dans les voiles dans les petites et moyennes villes. Il est souvent initié par une municipalité à l'aide d'un véhicule électrique, et les financements sont là, à l'instar du déploiement d'un [réseau d'autopartage régional en Outaouais financé par Desjardins](#). Il y a là tout le pouvoir pour **rentabiliser l'actif qu'est le véhicule :** utilisé soit par les employés de la municipalité, par les citoyens les soirs et fins de semaine, voire même par les chauffeurs et bénévoles du transport TACAL pour certaines routes.

3. Faire des choix stratégiques pour contrôler la croissance des coûts

- **Maîtriser les coûts et faire des projections de coûts avec les ajustements de services**

Le transporteur aura continuellement un défi de maîtrise de ses coûts d'opération, et il doit donc être à l'affût de toutes les opportunités : mutualisation des services et des actifs, productivité technologique accrue, accessibilité universelle accrue, coûts d'opération. Sur le plan des coûts d'opération, **l'organisme doit posséder des données fines sur ses coûts par déplacements**, à l'instar des données que nous avons calculées par déplacements dans chaque famille de service. Cela lui permet de désigner là où des efforts de rationalisation ou de promotion doivent être faits, afin d'utiliser au meilleur escient les ressources administratives de l'organisme (dont les salaires qui s'apparentent à un coût fixe).

Suivant cette optique d'amortissement des coûts administratifs et d'optimisation des véhicules et chauffeurs, **l'organisme doit faire des projections financières notamment pour les petits projets de développement de clientèle et travailler très fort à l'utilisation des places disponibles en transport adapté**, notamment en trouvant les utilisateurs et les complémentarités (par exemple pour un retour plus tardif qu'avec le transport scolaire).

Si un financement complémentaire ou une contribution initiale du milieu vient lancer un nouveau service, la projection doit tenir compte des déplacements rehaussés afin d'atteindre par exemple un seuil supplémentaire de financement en transport collectif au volet 2 du PADTC. **Le seuil minimal des 5 000 déplacements en collectif apparaît critique pour amortir les coûts de base du service**, grâce à l'atteinte d'un meilleur palier de financement (en autant que la contrepartie du milieu : coût des billets et subventions municipales, soit indexée).

À l'égard spécifiquement de l'électrification, le transporteur doit préparer, en amont des achats ou appels d'offres, la transition vers des minibus et taxis entièrement électriques. La rentabilité financière n'est plus à démontrer, mais des

changements dans les opérations sont à prévoir. De plus, un engorgement des commandes est plus que prévisible pour les véhicules, il est déjà en cours pour les voitures électriques de particuliers. La multiplicité et la facilité d'accès aux aides à l'achat de véhicules électriques (et l'accompagnement à la transition) sont d'autres incitatifs au passage à l'action à court terme. Par exemple, fin 2020, seulement quatre modèles de minibus électriques étaient subventionnables par Québec, il y en a maintenant sept.¹⁹

Finalement, il faut développer la pratique de documenter correctement des données complémentaires à celles recensées actuellement, comme les demandes et besoins de déplacements, non seulement dans l'optique d'améliorer les communications clientèles mais aussi de détailler le potentiel de développement.

- **Se positionner comme leader de développement**

Comme corollaire de l'orientation 1, le TACAL doit se positionner comme leader de développement de services à la collectivité. Cela exige d'abord un **investissement en temps et en ressources humaines**, mais peut se révéler stratégique vu la hausse marquée et pérenne de plusieurs financements relatifs à la mobilité durable, électrique et active et à la transition écologique.

- **Étudier le potentiel d'économies et de services offerts par la loi 17**

Après avoir analysé les changements directs apportés par la loi 17, la MRC devrait, **en regroupement avec d'autres milieux (à travers l'UTACQ, la région Laurentides ou la FQM pour les milieux ruraux) commander une étude de potentiel, pour sa réalité, des voies offertes par la loi 17**. Elle pourra du même souffle obtenir des coûts comparables des différents services de taxibus au Québec et voir à moyen terme si le TACAL doit continuer de dépendre du principal fournisseur actuel en taxi ou évaluer d'autres options.

¹⁹ Transition Énergétique Québec, Transportez Vert, Listes des technologies admissibles, https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/transport/TV_Liste_des_technologies_admissibles_2021-05.pdf

CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE

ORIENTATION ET ACTION / AN	AN 1	AN 2	AN 3	AN 4
1 - Positionner le TACAL comme organisme public central pour l'accès à des services de mobilité sur le territoire				
Développer le "réflexe TACAL"				
Concerter les partenaires en transport				
Faire la promotion de tous les services de mobilité				
Participer activement aux concertations régionales	<i>Selon les opportunités</i>			
2 - Élargir et faciliter l'accès aux services de transport				
Maintenir la plus grande uniformité et simplicité d'information				
Élargir l'offre de service en transport collectif à de nouvelles clientèles, en concertation				
Déployer un service transactionnel par Internet et s'assurer de l'interopérabilité des plateformes				
Définir la place du transport bénévole médical				
Arrimer ensemble la mobilité collective et la mobilité active				
Covoiturage régional, covoiturage local, planifié et spontané				
Profiter de l'arrivée de l'autopartage pour en faire un service arrimé aux transports collectifs				
3 - Faire des choix stratégiques pour contrôler la croissance des coûts				
Maîtriser les coûts				
Se positionner comme leader de développement				
Étudier le potentiel d'économies et de services offerts par la loi 17				

EN CONCLUSION

Le TACAL a intérêt à être proactif et ambitieux, à la fois pour répondre aux attentes des habitants du territoire mais également pour consolider l'achalandage de ses services et, par là même, sa santé financière.

Cette ambition peut obtenir des retombées à moindres frais au travers d'une plus forte implication pour informer et mobiliser les utilisateurs potentiels.

L'évolution rapide des solutions de mobilité ouvre des opportunités nouvelles pour le transport en région que le TACAL peut adapter à ses enjeux propres.



ANNEXES

GLOSSAIRE

Autopartage : ou voitures en libre-service, est un système dans lequel une société, une agence publique, une coopérative, une association, ou même un groupe d'individus de manière informelle, met à la disposition des membres du service une ou plusieurs automobiles.

Circuit fixe : Trajet d'un véhicule avec des points d'arrêt prédéfinis qui n'est pas modifié selon les besoins de déplacement des passagers.

Circuit flexible : Trajet d'un véhicule modifiable selon les besoins de déplacement des passagers.

Covoiturage : Le covoiturage est l'utilisation conjointe et organisée d'un véhicule, par un chauffeur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun. Ce jumelage de personnes est principalement réalisé par un site Internet de covoiturage, mais peut également être rendu par une centrale de répartition.

Déplacement : Le fait, pour une personne, de se rendre d'un point A à un point B. Un aller et un retour sont considérés comme deux déplacements. Chaque personne déplacée est comptabilisée comme un déplacement.

Porte-à-porte : Un passager est embarqué à son point de départ et mené jusqu'à son lieu d'arrivée.

Rabatement : L'action d'amener les gens en déplacement vers le transfert d'un départ d'un autre transport (souvent situé dans une ville centre où sont concentrés les services). Le rabatement couvre plusieurs kilomètres.

Transport d'accompagnement bénévole : Consiste à transporter des personnes dans le véhicule personnel d'un individu qui n'est pas rémunéré pour ce type d'actions mais reçoit une compensation pour l'utilisation de son véhicule.

Transport actif : Toute forme de déplacement où l'énergie est fournie par l'être humain, notamment la marche, la course à pied, le vélo, les patins à roues alignés, la planche à roulettes, le fauteuil roulant non motorisé.

Transport adapté : Consiste à transporter des personnes ayant des problèmes de mobilité permanente, définis au sens de la loi. Cette déficience doit limiter sa mobilité, sa capacité ou son autonomie de façon telle, qu'elle serait empêchée d'utiliser un service régulier de transport collectif.

Transport à la demande: Service de transport en commun sur réservation.

Transport collectif : Consiste à transporter plusieurs personnes en même temps, sur un même trajet.

Transport scolaire : Consiste à transporter des étudiants enfants et adultes vers leurs institutions d'enseignement.

Utilisation des places disponibles : Sièges laissés libres après l'embarquement de tous les usagers réguliers d'un transport organisé et régulier (par exemple, le transport scolaire et le transport adapté), et pouvant être offerts à des usagers non réguliers à ce type de transport collectif.

Véhicules utilisés selon le nombre de personnes à transporter :

Taxibus : Berline ou minifourgonnette de 6 à 9 passagers.

Minibus : transporte entre 9 et 21 passagers.

Autobus : transporte entre 40 et 50 passagers.

Maxibus : transporte jusqu'à 56 passagers.

Vélopartage : ou vélos en libre-service, est un système dans lequel une société, une agence publique, une coopérative, une association, ou même un groupe d'individus de manière informelle, met à la disposition des membres du service un ou plusieurs vélos.

SIGLES ET ACRONYMES UTILISÉS

FQM: Fédération québécoise des Municipalités

PADCT: Programme d'aide au développement du transport collectif

PAGIEPS: Plan d'action gouvernemental pour l'inclusion économique et la participation sociale

PMDI: Plan de Mobilité durable et intégrée

TA: Transport adapté

TC: Transport collectif

UTACQ: Union des transports adaptés et collectifs du Québec

FICHE D'EXPÉRIMENTATION - MODÈLE INDICATIF

DESCRIPTION DE LA SITUATION DE DÉPART

Les habitants de la municipalité de Lac-Saguay (exemple) n'utilisent pas le transport collectif à cause des horaires incompatibles avec leurs activités. Les activités en question relèvent essentiellement des services et des achats à Mont-Laurier (coiffeur, petite épicerie, etc.) et loisirs.

ENJEUX À ADRESSER / RÉSULTAT AUQUEL ON SOUHAITE PARVENIR

L'expérimentation vise à mesurer l'intérêt pour le transport collectif s'il était plus fréquent. Le succès de l'opération se mesure si 5/ 10 (à déterminer) personnes de plus utilisent régulièrement le service par mois (à modéliser sur l'année en perspective des seuils d'achalandage pertinents).

Objet de l'expérimentation: accroître l'offre de service pour mieux correspondre aux attentes

- › **ÉTAPE 1** : recueil des attentes auprès de clientèles types : RPA, étudiants, échanges avec les élus
- › **ÉTAPE 2** : organisation de la navette, avec choix des jours et des horaires

PAR EXEMPLE, DÉPARTS:

7 h 45 TC avec transport scolaire

11 h 15 avec taxibus expérimentation les jeudis et vendredis

RETOUR

12 h 30 avec taxibus expérimentation les jeudis et vendredis

15 h 55 avec transport scolaire

17 h 30 avec taxi collectif ou ligne de covoiturage

MODALITÉS

Location taxibus, choix de tarification, promotion du service, mesure de l'achalandage à chaque horaire, durée: 4 mois minimum.

PRISE DE DÉCISION

Options d'opération du service (avec compagnie de taxi, opération en propre -loi 17, organisation des lignes de covoiturage), modèle économique (est-ce que le service supplémentaire permet de franchir un seuil d'achalandage améliorant l'amortissement du service en captant plus de subventions) et de conditions opérationnelles (par exemple, limitation du transport bénévole sur cette zone).