



DÉCEMBRE
2020

PORTRAIT- DIAGNOSTIC

Transport adapté et collectif

MRC Nouvelle-Beauce

TABLE DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL DE LA NOUVELLE-BEAUCE

Réalisé par Karine Desrochers, coordonnatrice

Approuvé par le comité d'encadrement de la TDS-NB

TABLE DES MATIÈRES



1. Mise en contexte de l'étude	3
2. Portrait des services offerts par Mobilité Beauce-Nord	4
3. Offres de transports alternatifs pour les citoyens	5
3.1 Patients des centres hospitaliers	6
3.2 Clientèle de l'Association d'entraide La Fontaine	8
3.3 Personnes âgées autonomes	10
3.4 Nouveaux arrivants	11
3.5 Étudiants	12
3.6 Transport collectif en milieu rural	13
3.7 Embarque Chaudière-Appalaches	13
4. Projets en cours	14
4.1 Stationnement incitatif à Sainte-Marie	15
4.2 Projet régional	15
5. Impacts de la crise socio-sanitaire sur le transport collectif, adapté et interurbain	16
6. Modèles inspirants en transport collectif et adapté	17
6.1 Taxibus Saint-Georges	18
6.2 Transport collectif/adapté Bellechasse	19
6.3 Express Lotbinière	20
7. Modèles inspirants en transport interurbain	21
7.1 Transport interurbain Bellechasse	22
7.2 Express-Sainte-Foy et Express-Lévis (Lotbinière)	23
8. Conclusion et recommandations	24
8.1 Conclusion	25
8.2 Collaboration avec le monde municipal	29
8.3 Tarification sociale	29
8.4 Partenariat avec le monde des affaires et les institutions scolaires	30
Remerciements	31

1. MISE EN CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Le transport fait partie des trois priorités d'intervention retenues par la Table de développement social de la MRC de La Nouvelle-Beauce. Les partenaires sont conscients de l'impact des services de transport adapté et collectif sur la santé, l'inclusion sociale, l'utilisation des services par les citoyens ainsi que l'accès à la formation et à l'emploi. Les conséquences de tels services peuvent cependant être plus importantes dans le quotidien des personnes qui se retrouvent en contexte de vulnérabilité.

Le présent portrait s'inscrit en complémentarité avec le travail de Mobilité Beauce-Nord dans l'identification des besoins des usagers et dans le recensement des modèles inspirants en matière de transport collectif tels que décrits à la page 20 de la Politique familiale et des aînés de La MRC de La Nouvelle-Beauce (2020-2022)¹.

À cet effet, un mandat pour l'optimisation des services en transport adapté et collectif a été alloué en septembre 2020 par la MRC de La Nouvelle-Beauce auprès de la firme Mobili-T en collaboration avec la MRC Robert-Cliche. La Table de développement social de La Nouvelle-Beauce a collaboré avec les chargées de projet dans leur mandat. À partir du présent portrait diagnostique, des données de l'étude réalisée par Mobili-T et des constats extraits des consultations citoyennes, les partenaires intersectoriels amorceront une réflexion sur la mise en place d'actions concrètes lors du forum organisé par les partenaires de la Table de développement social prévu le 11 février 2021.

2. PORTRAIT DES SERVICES OFFERTS PAR MOBILITÉ BEAUCE-NORD

La MRC de La Nouvelle-Beauce assume la gestion de Mobilité Beauce-Nord depuis le 11 juillet 2019 pour l'ensemble des municipalités des MRC de Nouvelle-Beauce et de Robert-Cliche suite à la dissolution de l'organisme Transport Collectif de Beauce. Les deux MRC contribuent annuellement au financement des services ainsi que le ministère des Transports du Québec et les usagers. Saint-Lambert-de-Lauzon est la seule municipalité desservie par la Société de transport de Lévis. En reprenant le mandat du transport adapté et collectif, les instances décisionnelles (MRC) se sont rapprochées de l'administration et du développement des services.



TRANSPORT ADAPTÉ

Mobilité Beauce-Nord offre aux citoyens ayant des limitations physiques, intellectuelles ou cognitives un service de transport adapté (de type porte à porte) pour des soins de santé, le travail, les études ou les loisirs. Les utilisateurs doivent répondre aux critères d'admissibilité définis par le ministère des Transports du Québec. Un formulaire fourni par l'organisme doit être complété par le médecin traitant de l'utilisateur ou par un professionnel autorisé. Seuls les déplacements à l'intérieur des territoires de la MRC de La Nouvelle-Beauce et de la MRC Robert-Cliche sont offerts.

Deux répartitrices reçoivent les appels et les courriels de réservation des usagers avant 11h00 le jour ouvrable précédant le déplacement et préparent les feuilles de route pour les compagnies de taxis tout en maximisant les parcours dans la mesure du possible. L'organisation ne peut empêcher les compagnies de taxis à avoir des engagements externes (cours de taxi régulières, courses pour CSSBE), ce qui rend parfois conflictuel l'horaire des transports adaptés. Les détails concernant l'horaire et les coûts des déplacements défrayés par les usagers sont en ligne sur le site Internet de l'organisme <http://mobilitebn.com/>.

La restructuration des services a apporté des changements majeurs. Les déplacements à l'extérieur des territoires des MRC ont été abolis en juin 2019 pour des raisons financières. Le faible taux de fréquentation a également contribué à cette décision. Ces déplacements étaient principalement pour des rendez-vous médicaux (hôpitaux et CRDI de Lévis) et pour des activités sociales et éducatives organisées par L'Association d'entraide communautaire La Fontaine.

TRANSPORT COLLECTIF

Le transport collectif a également subi une métamorphose importante. Les citoyens non admis au transport adapté peuvent toujours bénéficier des places vacantes dans les véhicules utilisés. Cependant, le lieu d'origine et la destination doivent se trouver sur le parcours établis par la répartitrice de Mobilité Beauce-Nord pour un usager du transport adapté. Plusieurs citoyens se retrouvent donc devant l'absence de services étant donné qu'ils ne sont pas admissibles au transport adapté et qu'il n'y a pas de parcours réguliers en transport collectif pour le moment.

3. OFFRES DE TRANSPORTS ALTERNATIFS POUR LES CITOYENS

3.1 Patients des centres hospitaliers

3.2 Clientèle de l'Association d'entraide communautaire La Fontaine

3.3 Personnes âgées autonomes

3.4 Nouveaux arrivants

3.5 Étudiants

3.6 Transport collectif en milieu rural

3.7 Embarque Chaudières-Appalaches



3.1 PATIENTS DES CENTRES HOSPITALIERS

Les patients des hôpitaux de Lévis, de Québec, de Saint-Georges et de Thetford Mines, ayant besoin d'un véhicule adapté, n'ont plus accès au service depuis juillet 2019. Il faut rappeler qu'il n'y a aucun hôpital sur les territoires administratifs desservis par Mobilité Beauce-Nord.

Les patients ayant besoin d'un transport adapté doivent alors se retourner vers l'utilisation des taxis ce qui entraîne une dépense onéreuse (*tableau 1*). Une seule compagnie de Taxi dessert le territoire de La Nouvelle-Beauce et il s'agit de Taxi Raymond Dulac qui possède des voitures régulières et adaptées. Le coût d'un déplacement vers un centre hospitalier peut s'élever jusqu'à 140\$. Pour un aller-retour il s'agit d'une dépense pouvant aller jusqu'à 280\$.

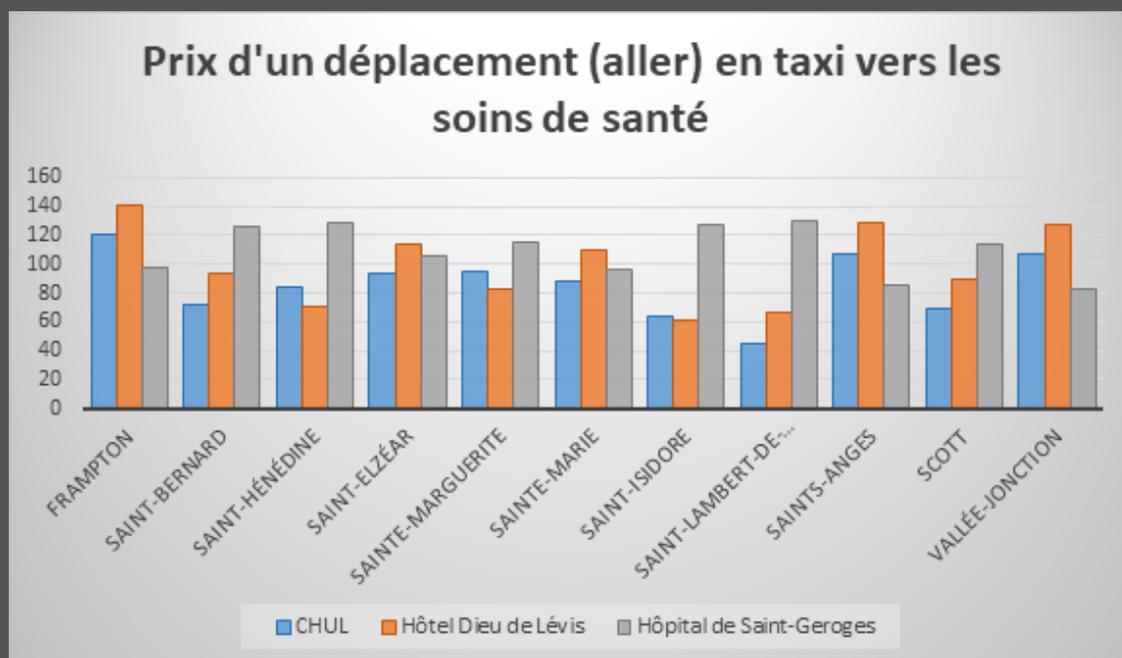
Les citoyens devant se déplacer pour un rendez-vous médical peuvent faire appel aux services des organismes à but non lucratif tels que Lien-Partage et Groupe d'Accompagnement Jonathan qui offrent l'accompagnement-transport par un bénévole ne possédant pas de véhicule adapté. Toutefois, ces deux organismes ciblent des personnes vivant dans un contexte précis et ils peuvent se voir refuser l'aide demandée s'ils ne répondent pas aux critères d'admission. Il faut mentionner que ces organismes assouplissent leurs critères, dans la mesure du possible, afin de venir en aide à un plus grand nombre de personnes. Quant aux citoyens de la municipalité de Saint-Lambert-de-Lauzon, le Service d'entraide offre également le transport-accompagnement, car la Société du Transport de Lévis a un horaire restreint vers Lévis et la Rive-Nord.

Pour les patients en dialyse, le programme CISSS transport-hébergement est offert sous certaines conditions (50 km aller-retour). Les prestataires d'aide sociale ont également droit à un programme de remboursement de transport pour des raisons de santé (600\$/mois ou plus si besoins particuliers comme le CRDI de Lévis).

Consultations citoyennes

Lors des consultations citoyennes, une participante a avoué s'être inquiétée de la sécurité de son père en chaise roulante qu'elle avait dû transporter dans sa voiture non adaptée vers un centre hospitalier. D'autres citoyens ont mentionné s'être retrouvés sans accompagnement-transport lors de l'obtention de leur congé d'hôpital puisqu'ils n'avaient pas réservé leur transport auprès de Lien-Partage dans les délais. Face à cette problématique, l'intervenante de l'organisme a expliqué que la difficulté à trouver un bénévole à la dernière minute pour un transport ne permet pas de répondre aux urgences de ce type. Un citoyen a quant à lui révélé : « Je préfère souffrir et endurer que d'aller à l'hôpital (et me retrouver sans transport au retour). » Dans ces exemples, l'absence de transport collectif vers les hôpitaux a une conséquence directe sur la santé des citoyens. Une jeune citoyenne a également mentionné les nombreux congés de travail de sa mère pour l'accompagner à ses rendez-vous auprès de professionnels à Québec et à Lévis.

Tableau 1



Distance en km via Googlemaps
prix: 1,75\$ x km + 3,50\$ (Taxi Raymond Dulac)



3.2 CLIENTÈLE DE L'ASSOCIATION D'ENTRAIDE COMUNAUTAIRE LA FONTAINE

La clientèle qui fréquente l'Association d'entraide communautaire La Fontaine présente des limitations physiques et intellectuelles. Cent pour cent de la clientèle de jour utilise le service de transport adapté offert par Mobilité Beauce-Nord.

La responsable des activités du centre La Fontaine communique l'horaire mensuel aux répartitrices de Mobilité Beauce-Nord afin de faciliter la réservation des utilisateurs. Malgré cette collaboration, l'horaire planifié des déplacements est souvent modifié sans préavis. Les utilisateurs des services arrivent donc en avance ou en retard et quittent au moment où le transporteur se présente. Cela a pour conséquence de mobiliser une intervenante de l'organisme en moyenne 2 heures par semaine à l'accueil et au départ de la clientèle. Lorsque le transport adapté était offert à la clientèle régulière de La Fontaine par un trajet déterminé, la réalité était différente. Tout le monde arrivait en même temps et quittait au même moment. C'est la compagnie Autobus Landry située à Sainte-Marie qui assurait le service quotidien avec un autobus adapté. Elle assurait également les déplacements de la clientèle à l'extérieur du territoire administratif, à la demande de La Fontaine.

Depuis la restructuration de Mobilité Beauce-Nord, M. René Landry des Autobus Landry, s'est départi de son véhicule adapté. L'Association d'entraide communautaire La Fontaine doit désormais louer un autobus adapté chez Autobus Auger à Lévis, avec l'autorisation d'Autobus Landry, lorsqu'elle organise des activités avec sa clientèle. Le déplacement de l'autobus (adapté) de location en provenance de Lévis augmente considérablement les coûts. Par exemple, une sortie au Musée de la Civilisation a coûté 450\$ à l'organisme et un déplacement à Saint-Anne-de-Beaupré s'est élevé à 635\$. En raison des coûts élevés du transport, l'organisme a cessé les activités sociales et éducatives à l'extérieur du territoire de La Nouvelle-Beauce.

L'horaire d'opération de Mobilité Beauce-Nord semble limiter les déplacements de la clientèle autonome. Ces derniers se retrouvent devant l'absence de transport adapté les soirs (à partir de 18h00) et les fins de semaine. Grâce à une entente entre La Fontaine qui offre des loisirs le mercredi soir et Mobilité Beauce-Nord, les utilisateurs ont exceptionnellement accès au transport adapté à cette plage horaire. Toutefois, ils ont dû annuler les soirées dansantes du vendredi soir en raison de l'absence des services en transport adapté.

Entrevue avec Mme Cindy Turmel, directrice-adjointe (La Fontaine).

Les utilisateurs du transport adapté ont fait part de leurs craintes à Mme Turmel lorsqu'elle a tenté de les inviter à une consultation citoyenne réalisée par la Table de développement social de La Nouvelle-Beauce. Ils ont refusé d'y participer car le transport était abordé. Ils ont peur de perdre les services actuels s'ils se « plaignent ». Même s'ils vivent des difficultés importantes, ils dépendent des services auxquels ils ont droit.

Mme Turmel a raconté qu'une cliente de La Fontaine a dû être déplacée à bras à plusieurs reprises par sa famille dans un véhicule régulier car elle souhaitait leur rendre visite le dimanche. Cette même citoyenne doit se résoudre à faire ses commissions le jeudi avant-midi devant les limites d'horaire du transporteur. Il semblerait également que pour les utilisateurs qui résident dans une autre municipalité que Sainte-Marie, un maximum d'un déplacement par jour serait autorisé. Par conséquent, les travailleurs ont dû cesser leurs loisirs en soirée afin de se limiter à un déplacement. Une vérification a été faite auprès de Mobilité Beauce-Nord afin de valider ces informations qui auraient été diffusées avant la restructuration de juillet 2019. Il a été confirmé par Mme Maryse Breton de la MRC Nouvelle-Beauce qu'il n'y avait aucune limite de déplacements quotidiens pour les usagers du transport adapté. L'information sera diffusée afin de permettre aux citoyens de réintégrer leurs activités sociales.



3.3 PERSONNES ÂÎNÉES AUTONOMES

Les personnes âgées ne possédant pas de voiture, de permis de conduire ou préférant limiter leurs déplacements pendant la période hivernale doivent utiliser des moyens de déplacement alternatifs limités.

Lien-Partage offre l'accompagnement-transport à cette clientèle pour les rendez-vous médicaux seulement. Or, pour les autres déplacements qui ne requièrent pas d'accompagnement vers des soins de santé, ils doivent faire appel aux membres de leur entourage ou aux taxis. Pour leurs commissions, les services payants de la Coopérative de services à domicile Beauce-Nord sont disponibles, ainsi que les services de livraison des épicereries et des pharmacies. La MRC de La Nouvelle-Beauce souhaite rejoindre les personnes âgées vivant de l'isolement pour qu'elles se réfèrent aux organismes et aux services disponibles (Politique familiale et des années, 2020-2022 p.17). L'accès à un service de transport pourrait être un des moyens pour briser l'isolement.

La population étant vieillissante, la rétention des personnes âgées dans leur municipalité pourrait être favorisée par l'accès à un système de transport collectif qui permettrait une plus grande autonomie. Ces derniers choisissent parfois de se rapprocher des hôpitaux et des lieux offrant des soins de santé ou de leur entourage leur assurant une sécurité lorsque des services de transport sont plus restreints.

Consultations citoyennes

Les consultations citoyennes réalisées auprès des personnes âgées ont permis d'identifier l'isolement social et l'isolement géographique comme problèmes principaux en lien avec la mobilité. Une citoyenne a révélé qu'elle n'était pas allée à son rendez-vous à Québec pour une mammographie prescrite depuis plus d'un an puisqu'elle ne conduit pas dans cette région, qu'elle ne veut pas « quêter » un service à ses proches et que le prix de l'accompagnement-transport offert par Lien-Partage (0,44\$/km) est trop élevé en raison de la distance à parcourir. Dans cet exemple, l'absence de transport collectif vers les services de santé a une conséquence directe sur la santé de cette citoyenne. Plusieurs participants ont admis ne pas oser demander d'aide à leurs enfants qui vivent d'ailleurs trop loin et qui sont occupés au quotidien avec leur propre famille.

3.4 NOUVEAUX ARRIVANTS

Dans un contexte de pénurie de la main d'œuvre, plusieurs entreprises sur les territoires de la MRC de La Nouvelle-Beauce et de la MRC Robert-Cliche font appel au recrutement d'employés à l'international. Il va de la responsabilité de l'employeur du domaine agricole de fournir le transport vers le lieu de travail et l'épicerie dans le cas d'un permis de travail temporaire. Cependant, l'employé se retrouve sans moyen pour ses autres déplacements. Au-delà des déplacements essentiels, il faut penser aux conséquences d'un isolement social chez ce groupe de personnes, ainsi que pour leur famille. Des employeurs d'autres secteurs tels que Olymel et Groupe RBR font le choix d'offrir le transport à leurs employés.. Le Carrefour jeunesse-emploi Beauce Nord a un volet d'intervention ayant pour mission « d'accueillir et favoriser l'inclusion des personnes immigrantes en leur offrant les meilleures conditions possibles afin de les aider à devenir des citoyens engagés. » Le service de transport ne fait cependant pas partie de leur mandat. Toutefois, il arrive qu'un intervenant dépanne un utilisateur de leurs services. La présence du transport collectif favoriserait une meilleure intégration de ces travailleurs et de leur famille à leur communauté d'accueil. De plus, l'exode des nouveaux arrivants accueillis en milieu rural vers de plus grands centres urbains serait assurément freiné par un meilleur accès à la mobilité

Consultations citoyennes

Les consultations citoyennes réalisées auprès des citoyens immigrants ont révélé un problème important au niveau de la législation de la SAAQ en lien avec l'obtention d'un permis de conduire valide au Québec. « Le titulaire d'un permis étranger valide a le droit de circuler sur les routes du Québec pendant 6 mois consécutifs. Passé ce délai, il doit posséder un permis de conduire international et, s'il décide de s'établir dans la province, il doit obtenir un permis du Québec qu'il peut demander dès son arrivée. »² Pour les demandeurs d'asile, il est impossible de contacter leur pays d'origine pour valider leur permis de conduire. Pour les personnes immigrantes souhaitant posséder un permis de conduire du Québec, il existe des « ententes de réciprocités ou un accord administratif entre le Québec et certains pays pour faciliter les échanges de permis de conduire. »³ Si leur pays d'origine ne facilite pas l'obtention d'un permis du Québec valide, ils doivent passer des examens théoriques et pratiques moyennant des coûts. Pour un permis classe 5 permettant de conduire un automobile, le coût est évalué à environ 300\$ selon le site de la SAAQ.⁴ Il faut ajouter à cela, le défi de posséder un permis d'apprenti conducteur pendant 24 mois, au cours duquel un conducteur chevronné doit accompagner le détenteur dans chacun de ses déplacements. Les participants immigrants déclarent, d'un commun accord, que « Pour vivre en Beauce, il faut avoir un permis et une voiture. » Ils sont convaincus que plusieurs personnes immigrantes choisissent de rester à Montréal et à Québec, où le transport collectif facilite leurs déplacements. Même si le transport ne fait pas partie officiellement des services offerts par le Carrefour jeunesse-emploi et la Maison de la Famille Nouvelle-Beauce, plusieurs participants immigrants ont mentionné recevoir de l'aide au niveau du transport et de la livraison de boîtes de denrées en provenance de La Source Sainte-Marie de leur part.



3.5 ÉTUDIANTS

Le Cégep Beauce-Appalaches a un campus situé à Sainte-Marie dans la MRC de La Nouvelle-Beauce qui a vu ses admissions augmenter de 40% à l'automne 2020, passant de 250 à 324, avec l'ouverture du nouveau programme « technique de santé animale » qui se donne également à La Pocatière. Le Cégep Beauce-Appalaches planifie l'accueil de plusieurs étudiants internationaux au cours des prochaines années, en plus de stagiaires. La population étudiante est grandissante sur le territoire de La Nouvelle-Beauce avec la construction du nouvel établissement collégial à Sainte-Marie. Les étudiants de Québec, Lévis ou Saint-Georges qui fréquentent le campus de Sainte-Marie n'ont pas accès à un service de transport collectif interurbain pour s'y rendre. Ils n'ont d'autres choix que de posséder un véhicule, opter pour du co-voiturage ou emménager sur le territoire à proximité du campus. Vivant une crise du logement suite aux inondations au printemps 2019, cette dernière option est un défi pour les étudiants provenant de l'extérieur.

Pour les citoyens de La Nouvelle-Beauce et de Robert-Cliche qui désirent étudier dans un programme à Québec, à Lévis ou à Saint-Georges, l'absence de transport collectif interurbain pourrait être un frein à leurs projets. Cependant, ils font preuve d'adaptation en utilisant le co-voiturage facilité par les réseaux sociaux tel qu'Amigo Express. L'Entreprise Autobus Breton offre le service de transport interurbain vers Québec, à raison de deux départs par jour. Les horaires et les tarifs sont disponibles sur leur site Internet <https://www.autobusbreton.com>.

La présence d'un service de transport collectif contribuerait donc à favoriser l'accès à diverses formations, les menant à intégrer ou à réintégrer le marché du travail et à améliorer leurs conditions de vie. Il permettrait également aux étudiants d'occuper des emplois à temps partiel sur le territoire, diminuant ainsi la pénurie de la main d'œuvre dans les entreprises. De plus, l'accès à la mobilité vers les services (éducation, loisirs, santé) favoriserait certainement la rétention des jeunes dans leur municipalité.

Consultations citoyennes

La consultation auprès de parents d'étudiants qui fréquentent le campus de Sainte-Marie a révélé que la pénurie de logements abordables à proximité du Cégep et l'absence de transport collectif sont des enjeux majeurs dans le parcours scolaire de leurs enfants ayant fait un "choix de coeur" pour le cégep Beauce-Appalaches. Une mère s'inquiète : " Nos enfants sont des enfants COVID qui n'ont pas terminé leur 5e secondaire en classe, qui font leur entrée au Cégep en suivant les cours à distances et qui n'ont pas pu suivre leur cours de conduite. Maintenant on leur met le poids de devoir se trouver des "lifts" pour aller au campus et faire leurs épiceries et leurs commissions parce que nous, on n'est pas là. Et s'il arrive une urgence, ils vont aller comment à l'hôpital ou au CLSC? " Une autre participante ajoute: " Le co-voiturage ça va bien tant qu'il n'y a pas de chicanes avec les amis. On ne peut pas mettre ce poids là sur les épaules des enfants."

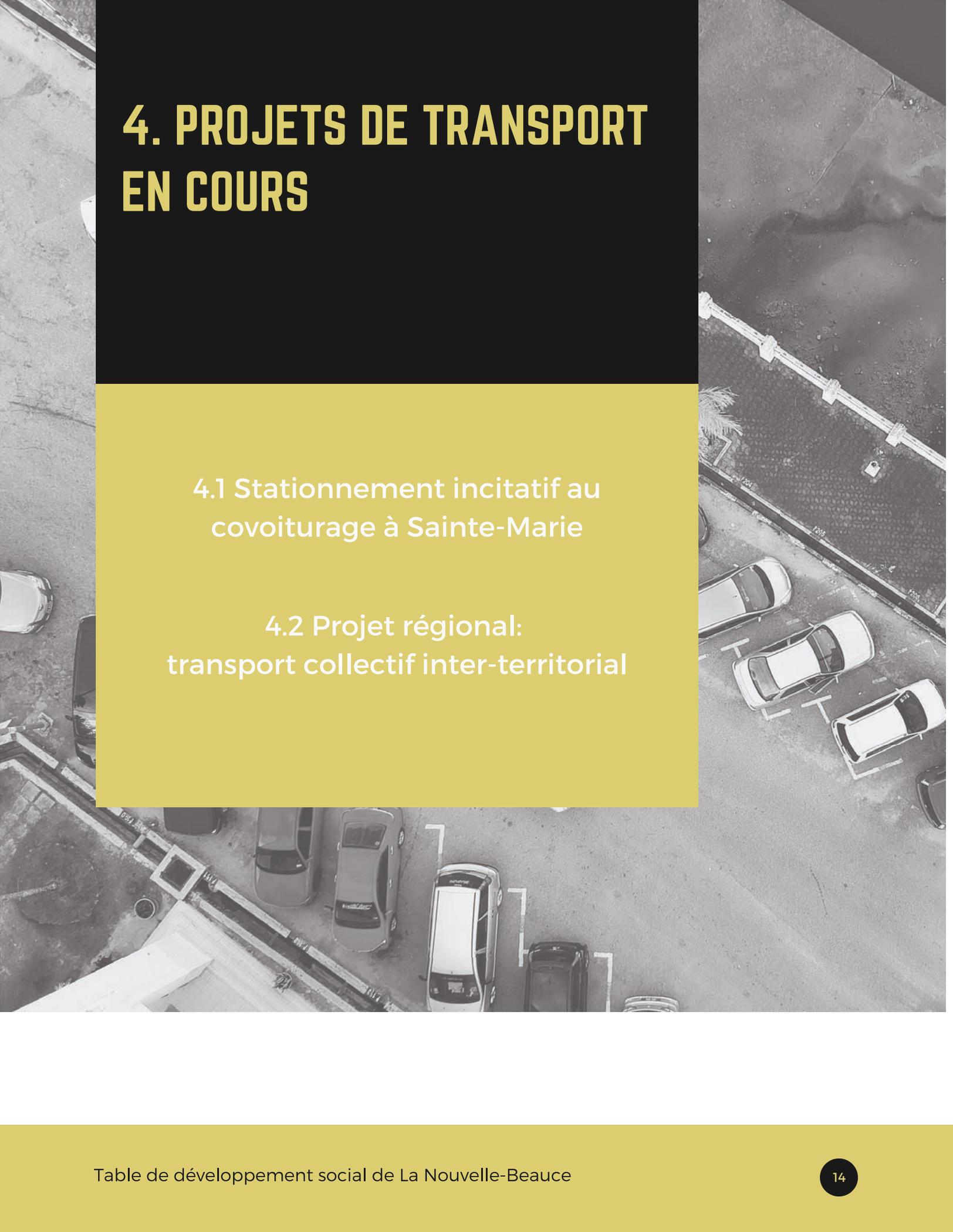


3.6 TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL

En plus des organismes communautaires, des programmes de remboursements et des transporteurs privés présentés dans les paragraphes précédents, d'autres options de transport sont offertes sur le territoire de La Nouvelle-Beauce dont le transport collectif offert par Le Centre de services scolaire de la Beauce-Etchemin qui offre la possibilité d'utiliser le réseau de transport scolaire sur demande, sous certaines conditions. Elle rend accessibles aux citoyens les places disponibles sur les circuits d'autobus existants entre les écoles primaires et secondaires, les centres de services spécialisés en formation professionnelle et les centres d'éducation aux adultes. Cette option a certaines limites pour l'utilisateur. L'horaire est établi selon les heures de fréquentation des élèves et des étudiants et selon le calendrier scolaire établi annuellement. Les tarifs et les conditions d'utilisation se trouvent sur le site Internet de la CSSBE sous l'onglet « Transport collectif en milieu rural » <https://www.csbe.qc.ca>.

3.7 EMBARQUE CHAUDIÈRE-APPALACHES

Embarque! Chaudière-Appalaches est une plateforme numérique qui met à jour « l'ensemble des moyens de transport alternatifs à l'auto solo sur le territoire de Chaudière-Appalaches. »⁷ Des stationnements incitatifs dans les municipalités ainsi que des outils pour simplifier la recherche de partenaires de co-voiturage sont mis à la disposition des utilisateurs qui sont invités à se rendre sur leur site Internet. Le défi est de faire connaître cette ressource à l'ensemble des citoyens.



4. PROJETS DE TRANSPORT EN COURS

4.1 Stationnement incitatif au covoiturage à Sainte-Marie

4.2 Projet régional:
transport collectif inter-territorial



4.1 STATIONNEMENT INCITATIF AU CO-VOITURAGE À SAINTE-MARIE

Un projet de stationnements incitatifs sur un terrain appartenant au ministère des Transports du Québec se travaille à la municipalité de Sainte-Marie. La MRC a déposé une demande d'aide financière au ministère des Transports du Québec à la mi-septembre 2020 dans le cadre du programme SOFIL. Si ce projet reçoit un appui financier du gouvernement, un stationnement de 175 cases serait construit à proximité d'une bretelle d'accès de l'autoroute 73 le long de la route Cameron. En raison des coûts importants d'implantation, le projet dépend du financement provincial.

Il est important de mentionner que des espaces de stationnements de type incitatif sont disponibles en Nouvelle-Beauce. Il y a, entre autre, le stationnement de l'église à Scott et le stationnement du dépanneur à Saint-Isidore près de l'échangeur de l'autoroute 73. Toutefois, ils ne sont pas officiellement annoncés par l'organisme « Embarque Chaudière-Appalaches ».

4.2 PROJET RÉGIONAL: TRANSPORT COLLECTIF INTER-TERRITORIAL

Au-delà du développement territorial du transport collectif, un projet régional a été réfléchi lors du forum dialogique le 20 février 2020 animé par le Collectif en recherche participative sur la pauvreté en milieu rural et le GRAP de Chaudière-Appalaches. L'élaboration d'un projet de Taxi Bus afin de relier les trajets existants dans les grands centres de Chaudière-Appalaches semblait répondre aux besoins des citoyens présents. Toutefois, un travail de concertation entre les MRC de Nouvelle-Beauce et de Robert-Cliche est essentiel avant d'aller de l'avant dans un projet régional. De plus, si le projet de stationnement incitatif est réalisé, cela facilitera le déplacement des citoyens vers les ponts ou vers St-Georges.

Un tel service a un impact positif sur la santé comme le décrit le Consortium en développement social de la Mauricie : « Un service de transport collectif interterritorial rend les services médicaux plus accessibles en permettant aux usagers de se déplacer de manière autonome. Ils sont en mesure de mieux respecter leurs rendez-vous médicaux, ce qui favorise leur santé. Le transport collectif favorise également le sentiment de sécurité, brise l'isolement et diminue la consommation de médicaments reliée au stress.»⁵

La crise socio-sanitaire causée par la Covid-19 a exacerbé la problématique de l'accessibilité à la mobilité chez les citoyens de La Nouvelle-Beauce.



5. IMPACTS DE LA CRISE SOCIO-SANITAIRE SUR LE TRANSPORT COLLECTIF, ADAPTÉ ET INTERURBAIN

MOBILITÉ BEAUCE-NORD

Tout d'abord, Mobilité Beauce-Nord a dû retirer ses services à la population le 25 mars 2020 en raison de la décision des compagnies de taxis de cesser leurs activités afin de préserver la santé de leurs travailleurs et de leurs utilisateurs. L'absence des taxis sur le territoire n'a pas eu uniquement un impact sur les utilisateurs du transport-adapté. En effet, l'organisme la Source offrant du dépannage alimentaire de façon régulière aux citoyens de la MRC de La Nouvelle-Beauce a été confronté à des personnes vulnérables ne pouvant plus se déplacer pour récupérer leur boîte alimentaire. En partenariat avec le Carrefour jeunesse-emploi Beauce-Nord ayant pour mission d'accompagner les personnes immigrantes, la livraison des boîtes alimentaires a permis à plusieurs familles immigrantes ou non de recevoir de l'aide. (ANNEXE A) Les services de Mobilité Beauce-Nord ont repris graduellement à partir du 1er juin 2020, soit 10 semaines plus tard.

COVOITURAGE

Le co-voiturage n'était pas une option encouragée par la Santé publique puisqu'elle ne respecte pas le 2 mètres de distance sécuritaire entre deux personnes, ce qui limitait grandement les solutions aux déplacements. En contrepartie, les étudiants du Cégep ont poursuivi leurs études à distance grâce aux technologies et plusieurs travailleurs avaient la possibilité de faire du télétravail. Une telle réorganisation semble plaire aux étudiants et aux professionnels qui bénéficient de plus de temps pour le

travail et pour leurs activités familiales et personnelles grâce à la réduction du temps de déplacement.

TACCOMPAGNEMENT-TRANSPORT

Les services s'accompagnement-transport offerts par les organismes tels que Lien-Partage, Accompagnement-Jonathan et Service d'entraide de Saint-Lambert-de-Lauzon ont été limités aux rendez-vous vitaux (dialyse) et exigés par les médecins traitants. Comme plusieurs bénévoles étaient âgés de plus de 70 ans, ils ont fait face au défi de recruter de nouveaux bénévoles pour accompagner les personnes vers leurs rendez-vous.

TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL

Comme les transporteurs scolaires ont cessé leur activité pendant le confinement des élèves, aucune place n'était disponible sur les circuits d'autobus pour les citoyens. Avec la réouverture des écoles primaires, le nombre de passagers était restreint afin de respecter la distanciation sociale. Les places disponibles ont donc diminué considérablement. Le nombre d'utilisateurs est passé de 120 à 43.

AUTOBUS BRETON

L'entreprise Autobus Breton a également cessé les déplacements interurbains pendant la crise. Elle a repris graduellement le service en juillet 2020.



6. MODÈLES DE TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ INSPIRANTS

6.1 Taxibus de Saint-Georges

6.2 Transport collectif/adapté
MRC Bellechasse

6.3 Express Lotbinière

6.1 TAXIBUS SAINT-GEORGES TRANSPORT COLLECTIF

Financement 2019

395 000\$ VILLE DE SAINT-GEORGES

170 000\$ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

221 500\$ USAGERS

FONCTIONNEMENT

Le transport collectif Taxibus Saint-Georges s'est inspiré des modèles de Victoriaville et de Thetford Mines. 800 bornes, distancées de 150 mètres en milieu urbain et de 250 mètres en milieu rural, sont installées dans la ville. Des bornes sont également installées aux points de services tels que l'hôpital, le CLSC, le Cégep, etc. Taxibus a développé un partenariat avec les organismes qui accueillent des clientèles présentant des limitations fonctionnelles afin de leur offrir une borne facilitant la mobilité de ces derniers. De plus, les commerces ont la possibilité d'acheter une borne au coût de 500\$. La compagnie de taxis assure la répartition des demandes 24 heures sur 24. Le système informatique développé pour les taxibus « FlexPro » est utilisé afin de maximiser les trajets en fonction des demandes. L'utilisateur doit réserver son transport une heure avant son départ prévu. La ville paye à l'odomètre alors que l'utilisateur paye à la course. C'est la raison pour laquelle les trajets sont maximisés en tentant d'y accueillir plus d'un usager à la fois. Transport Autonomie Beauce-Etchemins et Taxi Collectif Beauce-Sartigan convergent vers Saint-Georges.

Ville	Population	territoire	% travailleurs sur le territoire	Inscriptions au Cégep
Saint-Georges	33 355	202,4 km ²	74,4%	1 156
Sainte-Marie	13 682	109 km ²	54,4%	500

6.2 MRC BELLECHASSE TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ



FONCTIONNEMENT

Le transport collectif et adapté de Bellechasse est géré par un comité transport mis sur pied par la MRC sur lequel siègent 5 élus. Il n'est donc pas considéré comme un organisme à but non lucratif (OBNL). Les véhicules collectifs et adaptés sont mis à la disposition de Transport collectif et adapté Bellechasse selon une entente forfaitaire avec des compagnies de transport existantes (heures fixes actives/semaine).

- 2 véhicules 6 passagers
- 2 micro-autobus (1 collectif, 1 adapté)
- 2 mini van (1 collectif, 1 adapté)

Le centre de répartition est situé dans les locaux administratifs de la MRC. Une répartitrice effectue les réservations via le système d'information « Logiciel Parcours ». En août, elle crée un itinéraire en fonction des utilisateurs réguliers qui ont un dossier en transport adapté. L'utilisateur occasionnel doit réserver 24 heures en avance (jour ouvrable) par téléphone. La répartitrice lui propose une heure en fonction de l'itinéraire régulier. Le trajet adapté est remis la veille au transporteur. La priorité est donnée aux rendez-vous médicaux en transport adapté. Les usagers payent en argent ou avec des cartes prépayées à poinçonner vendues par le chauffeurs et dans les bureaux municipaux.

Financement 2019

150 000\$ 20
MUNICIPALITÉS
(PAR DÉCRET)

100 000\$ MINISTÈRE DES
TRANSPORTS DU
QUÉBEC

15 000\$ USAGERS

MRC	Population (2018)	territoire	Nombre de municipalités	% travailleurs sur le territoire (2016)
Bellechasse	37 765	1782 km ²	20	52%
Nouvelle-Beauce	37 779	904,7 km ²	11	58%



6.3 EXPRESS LOTBINIÈRE TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ

Financement 2019

120 000\$ 18 MUNICIPALITÉS (PAR DÉCRET)

475 000\$ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

105 000\$ USAGERS

40 000\$ CONTRAT DIALYSE (CISSS)

FONCTIONNEMENT

Express Lotbinière est un organisme à but non lucratif. La MRC de Lotbinière supporte l'organisme financièrement lorsque les subventions tardent à venir (jusqu'à 1 ½ an). Elle a également subventionné des abribus grâce aux Fonds de développement du territoire (15 000\$ chaque). L'organisme est propriétaire de 7 véhicules en plus de posséder ses propres permis :

- 2 taxis réguliers
- 3 taxis adaptés
- 2 minibus (14 et 21 passagers)

Cela permet une économie substantielle sur les frais de déplacements puisqu'il ne paie pas de sous-traitant à l'odomètre. Il engage huit chauffeurs à temps plein et à temps partiel pour assurer le transport adapté et collectif, le transport interurbain et les demandes personnalisées des organismes. Les usagers doivent payer un abonnement à vie au coût de 5\$. L'itinéraire régulier est déterminé en fonction des besoins des usagers en transport adapté via le « logiciel Parcours ». Les usagers occasionnels doivent réserver leur transport avant midi le jour ouvrable avant le déplacement auprès de la répartitrice de l'organisme. Le trajet est envoyé au chauffeur la veille sur leur tablette électronique via leur système informatique créé sur mesure. L'utilisateur peut payer en argent au chauffeur ou recevoir la facturation mensuelle de l'organisme. Il y a un partenariat établi entre Express Lotbinière et les organismes communautaires œuvrant sur le territoire. Un système de coupons à moindre coût est instauré pour la clientèle vulnérable qui fréquentent ces organismes grâce au financement du plan d'action gouvernemental pour l'inclusion économique et la participation sociale (PAGIEPS).

MRC	Population (2018)*	territoire	Nombre de municipalités	% travailleurs sur le territoire (2016)
Lotbinière	32 629	1663 km ²	18	52%
Nouvelle-Beauce	37 779	904,7 km ²	11	58%

7. MODÈLES DE TRANSPORT INTERURBAIN INSPIRANTS

7.1 Transport interurbain Bellechasse

7.2 Express Ste-Foy / Express Lévis
Lotbinière



En plus du transport collectif sur le territoire de la MRC de La Nouvelle-Beauce, il importe de se questionner sur le transport interurbain reliant le territoire aux grands centres urbains. Rappelons que pour le moment ce service est offert par l'entreprise privée Autobus Breton et qu'elle est subventionnée par la MRC de La Nouvelle-Beauce, de Robert-Cliche et de Beauce-Sartigan à la hauteur de 50 000\$ par année. Il est important de mentionner que la contribution municipale demeure fragile à court terme.

7.1 TRANSPORT INTERURBAIN BELLECHASSE

FONCTIONNEMENT

Transport interurbain Bellechasse est géré par le comité de transport de la MRC de Bellechasse, au même titre que les transports collectif et adapté. Il y a 3 axes vers Lévis le matin et 3 axes vers Bellechasse pour le retour du soir qui desservent l'ensemble des municipalités de la MRC. Les arrêts et l'horaire sont définis et affichés sur le site Internet de la MRC. Les usagers prennent place à bord des autobus 30 passagers avec Wifi. Ils peuvent payer à chaque déplacement, se procurer des coupons (50\$/10 coupons) ou détenir une passe mensuelle (190\$).

FINANCEMENT

Le financement est assuré à 75% par le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC). Cette subvention pour le développement de services en transport interurbain par autobus est octroyée par le Ministère des Transports du Québec. La différence est payée par la MRC de Bellechasse et par les usagers.

UTILISATEURS

Les étudiants du Cégep de Lévis et de l'UQAR peuvent utiliser ce transport matin et soir. Les travailleurs de chez Mouvement Desjardins, dont le siège social est situé à Lévis, et de chez Fritolay ont également la possibilité d'utiliser ce service. Rappelons que 25% des travailleurs résidant sur le territoire de Bellechasse se déplacent vers Lévis pour leurs activités professionnelles selon le portrait statistique de la MRC réalisé par Marylin Laflamme, agente aux communications MRC Bellechasse. Le transport interurbain se rend jusqu'à l'Hôtel Dieu de Lévis soir et matin. Toutefois, l'horaire rend difficile la conciliation avec les quarts de travail pour les employés du centre hospitalier. Les patients peuvent s'y rendre pour un rendez-vous tôt le matin, en s'assurant de combler la journée entière avant le retour prévu. En proposant un arrêt au traversier, les usagers peuvent se rendre du côté de Québec en déboursant les frais exigés par La Société des traversiers du Québec.



7.2 EXPRESS SAINTE-FOY / EXPRESS LÉVIS (LOTBINIÈRE)

FONCTIONNEMENT

Express Lotbinière, l'organisme à but non lucratif qui gère le transport adapté dans la MRC de Lotbinière, offre également le service de transport interurbain par autobus. Il y a 4 départs en avant-midi, 4 retour en après-midi et un service le midi pour les étudiants qui doivent se déplacer pour une demi-journée. L'organisme loue les autobus et engage leurs chauffeurs. Les arrêts et les horaires sont définis et diffusés via leur site Internet. Les usagers peuvent payer à chaque déplacement, se procurer des coupons ou un laissez-passer mensuel. Les coûts varient selon la destination (Saint-Nicolas ou Sainte-Foy).

UTILISATEURS

Les étudiants des Cégep à Sainte-Foy ainsi que de l'Université Laval peuvent facilement s'y rendre via le service de transport interurbain. Il s'agit d'ailleurs des clients prioritaires de l'organisme qui établit l'horaire en fonction de ceux-ci. Leur décision est motivée par le désir de freiner l'exode des étudiants post-secondaires. Un partenariat est même établi avec les institutions afin d'offrir des coupons de transport à moindre coût. Par exemple, le Cégep François-Xavier Garneau paye une partie des frais de déplacement pour les étudiants résidant en Lotbinière afin d'attirer ces derniers dans leur établissement. Les déplacements pour les rendez-vous médicaux, pour les sorties, le magasinage ou les loisirs se trouvent facilités par ce service à fréquence assez élevée.

Transports interurbains	gouvernance			Coût (aller simple) \$					départs/retours par jour
	MRC	OBNL	privée	Saint-Nicolas	Lévis	Ste-Foy	Québec	Saint-Georges	
Bellechasse	✓			x	6	x	x	x	1
Lotbinière		✓		3,30	x	4,60	x	x	4
Breton (Beauce)			✓	x	x	10,01	14,30	12,26	2
						+ txs			

8. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

8.1 Conclusion

8.2 Collaboration avec le monde municipal

8.3 Tarification sociale

8.4 Partenariat avec le monde des affaires et les institutions scolaires

8.1 CONCLUSION

La clé est d'offrir des services complémentaires dans différents secteurs (publics, privés, communautaires, etc.) afin de répondre à l'ensemble des besoins des citoyens en fonction des ressources et moyens mis à notre disposition. Les organismes communautaires tels que Lien-partage, Groupe Jonathan et le Service d'entraide Saint-Lambert-de-Lauzon permettent à la clientèle d'obtenir des soins de santé à l'extérieur du territoire de la Nouvelle-Beauce en offrant le transport-accompagnement par des bénévoles dans des véhicules non adaptés. Des offres des entreprises privées tels que les taxis, Autobus Breton (transport interurbain) et les supermarchés (livraison) comblent également certains besoins à coûts plus élevés.

La question n'est pas de se demander s'il devrait y avoir un service de transport collectif en Nouvelle-Beauce, mais plutôt de se demander quel modèle serait le plus viable financièrement et répondrait le mieux aux besoins des citoyens. Chacun des services de transport : adapté, collectif et interurbain est essentiel car il répond aux besoins de différentes clientèles. À ces besoins, s'ajoute la livraison des boîtes alimentaires offertes en dépannage d'urgence.

Cependant, plusieurs organismes communautaires, tels que le Berceau et la Maison des Jeunes L'Utopie, pour ne nommer que ceux-là, utilisent une part de leur financement pour favoriser les déplacements de leur clientèle vulnérable vers leurs services, sans quoi ils n'auraient physiquement pas accès à leur soutien. L'intervention à distance a été largement mise à contribution pendant la pandémie. L'isolement physique et social ont eu des impacts psychologiques sur les citoyens. L'intervention humaine (présence physique) est à privilégier, même si les consultations téléphoniques et virtuelles sont complémentaires. D'autres organismes, tels que Carrefour jeunesse-emploi Beauce-Nord et la Maison de la Famille Nouvelle-Beauce, utilisent une part de leur budget pour la livraison de boîtes alimentaires généreusement offertes par La Source Sainte-Marie.



Budget en transport pour les utilisateurs des services des organismes communautaires

Organismes	Budget	Services offerts
Le Berceau Sainte-Marie	2018-2019 : 1052\$ 2019-2020 : 689\$	-Taxi pour les jeunes mamans voulant participer aux activités offertes au Berceau
La Maison de la Famille Nouvelle-Beauce	Données non disponibles	-Livraison des boîtes alimentaires distribuées par la Source
Carrefour jeunesse emploi Beauce-Nord	2019-2020 : 2722,99 \$ (Depuis 1 ^{er} avril 2020 : 844\$)	-Transport des utilisateurs pour participer aux activités offertes par le CJE -Déplacements des intervenants chez les utilisateurs des services du CJE ne pouvant pas se déplacer -Livraison des boîtes alimentaires distribuées par la Source *Exclus les déplacements des bénévoles
Maison des jeunes L'Utopie Travail de rue	2019-2020 : 3960\$ 25	-Accompagnements et visites à domicile *Exclus les transports des jeunes par les intervenants vers la MDJ pour les activités
La Rencontre	2019-2020 : 5000\$ 721 déplacements	-Transport pour les utilisateurs résidant dans la municipalité de Sainte-Marie. *Mobilité Beauce-Nord offre les services pour les autres municipalités depuis le 1 ^{er} avril 2019

Ces portions du financement des organismes devraient être destinées à améliorer et à diversifier leurs services plutôt qu'à pallier à l'absence de transport collectif et aux limites du transport adapté. *C'est pourquoi un partenariat entre les organismes communautaires et Mobilité Beauce-Nord serait une solution intéressante, tel que présenté à la section 8.4.*



Les citoyens en contexte de vulnérabilité peinent à subvenir à leurs besoins de base, telle que l'alimentation et le logement. Il devient difficile, voire impossible, de se procurer une voiture et d'en assumer les coûts d'entretien. Ajoutons à cela, le fait que détenir un permis de conduire valide au Québec est un défi pour les personnes immigrantes. Toutefois, les travailleurs immigrants oeuvrant dans le domaine agricole détenant un permis de travail temporaire bénéficient d'un service de transport offert par leur employeur pour leurs besoins de base. Toutefois, l'isolement géographique et social est un défi difficile à surmonter pour l'intégration de ces travailleurs venus dans l'espoir d'améliorer leur qualité de vie. Les citoyens vulnérables souffrent d'avantage d'isolement sociale. Ils se retrouvent souvent sans entourage pouvant les soutenir, ni les dépanner dans leurs déplacements. Ils n'ont d'autres choix que de se retourner vers les services des organismes communautaires étant donné les coûts élevés des courses de taxi et leur horaire limité sur le territoire de la Nouvelle-Beauce. *Un partenariat avec le monde des affaires tel que décrit dans la section 8.4 serait intéressant afin de répondre aux besoins des travailleurs étrangers et de leur famille.* La faible densité démographique et les longues distances à parcourir sont des défis de taille dans la mise en place d'un service de transport collectif en milieu rural.

Au niveau local, les municipalités sont parfois réticentes à s'engager, car les élus perçoivent le financement comme une dépense, sans bénéfices. Par ailleurs « Une étude américaine réalisée en 1998 a permis de démontrer que les comtés ruraux américains ayant un service de transport collectif ont une croissance économique nette de 11 % supérieure à ceux qui n'en possèdent pas. Ainsi, un dollar investi dans le transport collectif rural permet d'économiser ou de rapporter 3,35 \$ à la société. Cela signifie que chaque dollar investi en transport par les pouvoirs publics rapporte davantage à la communauté en termes de bénéfices sociaux et économiques. »⁶ (Transit Cooperative Research Program, 1998). Au Québec, une étude commandée par La Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale (CRÉ) a été réalisée en 2007 par la firme Génivar. « En termes économiques, les ratios mesurés dépassaient tous l'unité (entre 1 et 5,5) à l'exception du service de transport adapté de Côte-de-Beaupré qui obtient un résultat de 0,73. Toutefois, il est important de mentionner que les bénéfices quantifiables pour cette MRC étaient élevés. Ce qui semble distinguer cette MRC, c'est sa structure de coûts qui semble élevée par rapport à l'achalandage annuel. »⁶



AVANTAGES D'UN TRANSPORT COLLECTIF, ADAPTÉ ET INTERURBAIN EN DÉVELOPPEMENT SOCIAL

Outre les bénéfices économiques, il est important de rappeler quelques impacts du transport collectif en terme de développement social, inspiré de l'étude réalisée par Génivar en 2007 :

- Favorise l'accès aux soins de santé qui augmentent la qualité de vie des citoyens et libère la charge des proches aidants.
- Favorise l'accès à la formation professionnelle qui augmente l'employabilité et le salaire à long terme du citoyen lui permettant une meilleure qualité de vie.
- Favorise l'accès à l'emploi et augmente l'attraction des employés sur le territoire.
- Favorise l'accès aux services communautaires qui brisent l'isolement des utilisateurs.
- Favorise le maintien à domicile des personnes âgées et évite les frais d'hébergements publics liés au CHSLD.
- Augmente la capacité des gens à vivre de manière autonome et favorise une meilleure estime de soi.
- Favorise la réduction de l'utilisation et de la dépendance à l'automobile et diminue les émissions de gaz à effet de serre.



8.2 COLLABORATION AVEC LE MONDE MUNICIPAL

Les partenaires de la Table de développement social présenteront les besoins en mobilité extraits des consultations citoyennes aux élus municipaux lors d'un forum prévu en février 2021. Tel que mentionné dans l'introduction, la réalisation de l'étude commandée par la MRC de La Nouvelle-Beauce et menée par une firme externe auprès des utilisateurs potentiels fourniront des données complémentaires et essentielles pour la mise en œuvre d'un service de transport collectif et adapté et dont l'offre répondra aux besoins des citoyens des MRC. Le développement d'un transport interurbain à moindre coût est à réfléchir, entre autre pour les étudiants fréquentant les établissements post-secondaire.

8.3 TARIFICATION SOCIALE

Le Service de Transport de Lévis offre une tarification sociale via le programme Accès-Transport Lévis en partenariat avec la ville de Lévis, Convergence Action Bénévole et le réseau communautaire. Ce programme « ...vise à rendre le transport en commun davantage accessible aux personnes vivant sous le seuil de faible revenu et aux personnes confrontées à une situation personnelle inhabituelle qui les rend vulnérables économiquement. »⁷ Le Service d'Entraide de Saint-Lambert-de-Lauzon n'a pas accès à ce programme. Rappelons que Express Lotbinière offre également des coupons de transport à moindre coût à la clientèle des organismes communautaires. Il serait intéressant d'analyser ces modèles afin d'élaborer un tel partenariat sur le territoire de La Nouvelle-Beauce pour répondre aux besoins de la clientèle vulnérable et libérer la charge financière des organismes communautaires, en matière de transport.



8.4 PARTENARIAT AVEC LE MONDE DES AFFAIRES ET LES INSTITUTIONS SCOLAIRE

Le campus Sainte-Marie du Cégep Beauce-Appalaches compte parmi nos partenaires autour de la Table de développement social depuis décembre 2019. Cette collaboration est une opportunité intéressante pour travailler à la rétention de jeunes dans notre milieu. D'ailleurs, le Carrefour jeunesse-emploi Beauce-Nord a développé les projets « Place aux jeunes » et « Places aux jeunes ados » qui visent la rétention des jeunes sur leur territoire. Dans un contexte de pénurie de main d'œuvre, les jeunes qualifiés sont une richesse pour leur communauté. Cependant, il ne faut pas banaliser l'impact des nombreux postes offerts aux étudiants qui peuvent éprouver de la difficulté à trouver l'équilibre entre leur emploi et leurs études. « C'est mon choix », un projet également soutenu en partie par le CJE Beauce-Nord accompagne les jeunes, les parents et les employeurs dans l'atteinte de cet équilibre.

Il serait intéressant d'approcher le monde des affaires afin de développer une vision concertée du transport et travailler en complémentarité dans ce dossier. Le développement d'un service de transport collectif semble être au cœur des facteurs d'influence dans l'accès à la formation et à l'emploi ainsi qu'à la rétention des jeunes. Le partenariat avec le monde des affaires serait également bénéfique pour le développement de services en transport destinés aux personnes immigrantes. La mise en place d'un service de transport collectif ne devrait pas remplacer les initiatives déjà en place dans les entreprises accueillant des travailleurs étrangers. Il serait d'ailleurs pertinent de recenser ces services offerts sur le territoire.

Tel que mentionné dans la section 7.2, un partenariat avec les institutions scolaires seraient bénéfiques pour les étudiants post-secondaires qui doivent se déplacer vers les grands centres. En contribuant financièrement, les institutions scolaires offriraient un attrait intéressant pour les étudiants des milieux ruraux. Une meilleure connaissance des outils de recherche de partenaires de co-voiturage, tel que « Embarque Chaudière-Appalaches » ou « Amigo » pourrait être également intéressante. Rappelons que le stationnement incitatif prévu à Sainte-Marie sera un lieu privilégié de rassemblement pour le co-voiturage d'étudiants et de travailleurs.

Membres du comité d'encadrement

Marie -Josée Bolduc

Directrice générale
Carrefour jeunesse-emploi Beauce-Nord

Luce Lacroix

Directrice générale
Maison de la Famille et
Centre de pédiatrie sociale en communauté de La Nouvelle-Beauce

Sophie Marcoux

Organisatrice communautaire
CISSS-CA

Sarah Rodrigue

Directrice générale
Corporation de développement communautaire Beauce-Etchemin

Marie-France Vallée

Agente de développement rural
MRC Nouvelle-Beauce

Remerciements

La réalisation du portrait-diagnostic en transport a été rendue possible grâce à la collaboration de nombreuses personnes et organisations. Le comité d'encadrement de la Table de développement social de La Nouvelle-Beauce tient à remercier tous ses partenaires.

Un merci spécial à Mme Maryse Breton de la MRC de La Nouvelle-Beauce, à M. Jean McCollough de la municipalité de Saint-Georges, à Mme Marjolaine Henry de la MRC de Bellechasse et M. Michel Lemay directeur général d'Express Lotbinière qui ont tous accepté de prendre de leur précieux temps pour rencontrer la coordonnatrice de la TDS-NB.

La réalisation de ce portrait a été réalisé grâce à la subvention du Plan d'action gouvernemental pour l'inclusion économique et la participation sociale (PAGIEPS)

Un financement de la Fondation Lucie et André Chagnon a permis de bonifier cette étude par la réalisation des consultations citoyennes auprès des personnes vivant en contexte de vulnérabilité dans la MRC de La Nouvelle-Beauce.

Références:

1. MRC de La Nouvelle-Beauce. (2020). Politique familiale et des aînés; Démarche collective 2020-2022. [En ligne]
https://www.nouvellebeauce.com/wp-content/uploads/2020/02/MRC_Politique_web.pdf
2. Société de l'assurance automobile du Québec. (2020). « Nouveaux arrivants : Faire reconnaître son permis de conduire » [En ligne]
<https://saaq.gouv.qc.ca/touristes-nouveaux-arrivants/nouveaux-arrivants/faire-reconnaitre-permis-conduire/>
3. Société de l'assurance automobile du Québec. (2020). « Permis de conduire étranger » [En ligne] <https://saaq.gouv.qc.ca/permis-de-conduire/permis-etranger/>
4. Société de l'assurance automobile du Québec. (2020). « Coûts liés à l'obtention d'un permis pour l'année en cours » [En ligne] <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/permis-conduire/couts-obtention-permis/>
5. Consortium en développement social de la Mauricie. (2020). « Enjeux du transport collectif interterritorial » [En ligne] <http://www.consortium-mauricie.org/enjeux/transport-collectif>
6. Conférence nationale des élus de la Capitale-Nationale et GÉNIVAR. (2007, novembre). Étude d'impacts socioéconomiques du transport des personnes en milieu rural dans la région de la Capitale-Nationale (No Q106727). [En ligne]
<file:///C:/Users/ENO/Desktop/D%C3%A9veloppement%20Social/developpementsocial/table%20concertation/Comit%C3%A9%20Transport/%C3%A9tude%20G%C3%A9nivar.pdf>
7. Société de transport de Lévis. (2020). « Programme Accès-Transport Lévis » [En ligne]
<https://www.stlevis.ca/tarifs-points-de-vente/programme-acces-transport-levis>