



ÉTUDE AUPRÈS DES FEMMES SUR L'ÉTAT DE SITUATION
DU TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ DANS LA RÉGION
DE LANAUDIÈRE 2014





Crédits

Promotion, préparation, organisation et animation des groupes témoins : Francine Rivest, Table de concertation des groupes de femmes de Lanaudière (TCGFL).

Prise de notes lors des entrevues de groupe, collecte des données: Lucie Didié, Table des partenaires du développement social de Lanaudière (TPDSL).

Rédaction : Lucie Didié, TPDSL en collaboration avec Francine Rivest, TCGFL

Comité de lecture : Lucie Didié et Chantal Lalonde, TPDSL, Francine Rivest, TCGFL et Josée Camarra, Conseil du Statut de la femme.

Correction : Marie-Danielle Gaudet

Illustration : Lucie Didié

Mise en page : Gisèle Fauvel

© Dépôt légal 2014

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014

Bibliothèque et Archives Canada, 2014

ISBN : 978-2-9807568-9-4 (PDF)

La version PDF de ce document est disponible sur les sites Web : www.tpdsl.org et www.femmeslanaudiere.org

Toute demande de reproduction totale ou partielle doit être faite à la Table des partenaires du développement social de Lanaudière ainsi qu'à la Table de concertation des groupes de femmes de Lanaudière.

Table des matières

1. Présentation du projet	p.3
2. Méthodologie	p.5
3. Situation socio-économique des femmes de Lanaudière	p.7
4. Services en transport collectif et adapté offerts	p.13
5. Résultats des entrevues de groupe	p.15
5.1 Profil des participantes	p.15
5.1.1 Groupes d'âge	
5.1.2 Provenance	
5.1.3 Occupation	
5.1.4 Statut familial	
5.2 Observations, problématiques et suggestions	p. 19
5.2.1 MRC de D'Au-tray	
5.2.2 MRC de Joliette	
5.2.3 MRC de L'Assomption	
5.2.4 MRC de Montcalm	
5.2.5 MRC de Matawinie	
5.2.6 Observations par milieu (urbain – rural)	
5.2.7 Observations au niveau régional	
6. Conclusion	p.29
7. Ressources en transport collectif et adapté	p.32

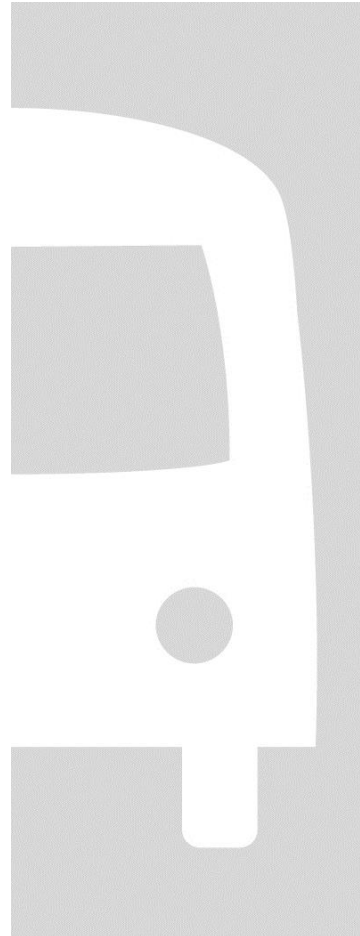


1. Présentation du projet

La majorité des Lanaudois et des Lanaudoises vivent dans des milieux qui ont été pensés et planifiés en fonction de déplacements effectués en automobile. De ce fait, il est souvent nécessaire de conduire ou de se faire reconduire pour atteindre les lieux de travail, les commerces, les services de santé et les zones d'activités récréatives ou de loisirs. Au fil des ans, les MRC de la région de Lanaudière ont mis en place une infrastructure réunissant différents types de transport en commun et adaptés pour répondre aux besoins des citoyens et citoyennes de leur territoire. Cependant, les frais coûteux engendrés par ces services, dus au vaste territoire à couvrir, ne permettent pas de combler tous les besoins

Les Lanaudoises sont particulièrement sensibles au manque ou à l'inefficacité des services, car ils limitent leur autonomie, leur accès aux services, leur accès à la formation et à leur insertion au marché du travail. Ces obstacles contribuent à augmenter leur isolement et constituent une entrave à leur autonomie économique et à leur participation au développement de leur communauté. De plus, des groupes de femmes ont constaté qu'un bon nombre de Lanaudoises ne pouvaient pas se déplacer aux activités offertes dans leur organisation à cause de l'absence de véhicule ou de services en transport collectif.

C'est dans ce contexte que la Table de concertation des groupes de femmes de Lanaudière (TCGFL) et la Table des partenaires du développement social de Lanaudière (TPDSL) se sont mobilisées pour documenter la situation de la mobilité chez les femmes.



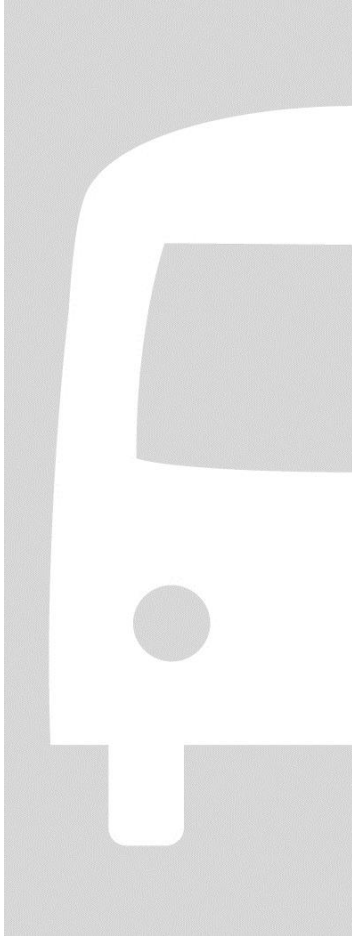


L'objectif du projet est de :

- Recueillir les besoins des femmes sur l'offre de service en transport collectif et adapté dans les MRC, entre les MRC et dans tout Lanaudière.
- Faire une analyse sur le transport existant en regard des besoins exprimés.
- Élaborer des suggestions visant l'amélioration et le développement de transport qui répondront adéquatement aux besoins spécifiques des femmes de la région.

Des entrevues de groupe ont été réalisées dans cinq MRC (D'Autray, Joliette, L'Assomption, Matawinie et Montcalm).

Le rapport suivant présente des données démographiques, les différents services en transport collectif et adapté offerts dans la région de Lanaudière, les résultats des entrevues de groupe suite à une tournée régionale et termine avec les conclusions.



2.Méthodologie

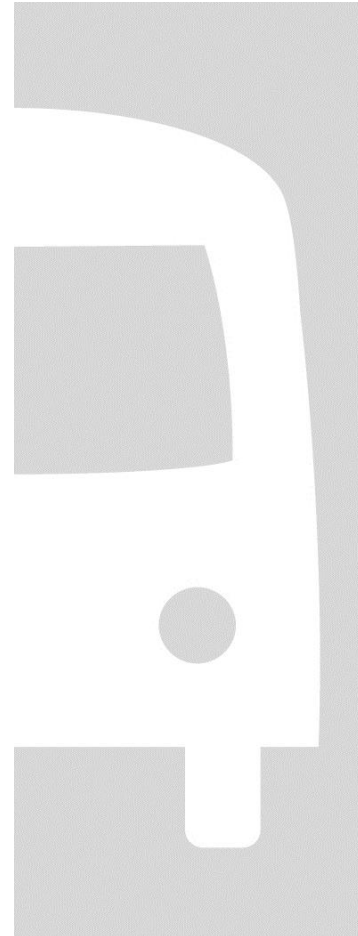
Pour atteindre les objectifs, le recours à une démarche de recherche qualitative et quantitative a été privilégiée. L'approche choisie n'avait aucune prétention par rapport à la représentativité statistique de la population étudiée.

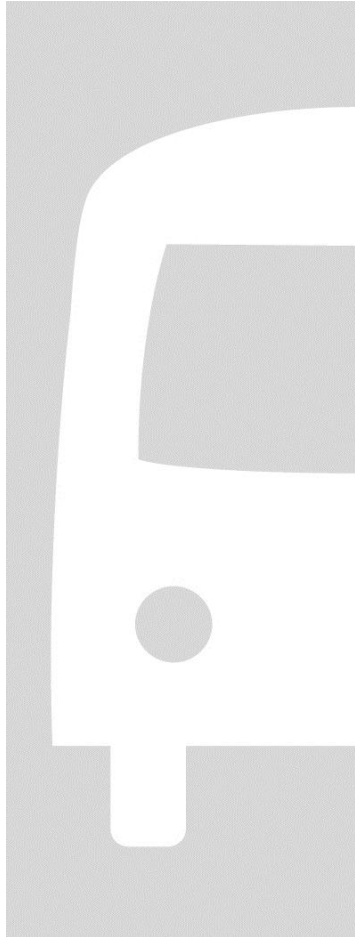
Les entrevues de groupes semi-dirigées, réalisées entre le mois de janvier et la fin mars 2014, ont été choisies comme outil de collecte des données, accompagnées d'une grille d'entrevue.

Le recrutement des participantes a été effectué par le biais de vingt-deux groupes de femmes afin qu'ils sollicitent des femmes à participer au sondage. Une présentation du projet avait été faite auprès de ces groupes lors de la journée de concertation de la TCGFL tenue le 10 octobre 2013. De plus, pendant cette journée, quinze intervenantes des groupes de femmes avaient aussi présenté leur point de vue sur la situation du transport chez les femmes. Afin de compléter les informations, un autre groupe communautaire a servi de groupe témoin.

Au total, huit entrevues de groupe ont permis de rencontrer soixante femmes provenant de différents groupes d'âge et de différents secteurs d'activités (travailleuses, retraitées, en recherche d'emploi...). Plus précisément, deux entrevues de groupe ont eu lieu dans chacune des MRC de Joliette, L'Assomption et Montcalm, et une dans celle de D'Autray et Matawinie.

Chaque entrevue de groupe se déroulait selon la même structure. La première partie était destinée à recueillir des données quantitatives : groupe d'âge, occupation, statut familial (conjoint, enfant(s) à charge) et municipalité de résidence.





La deuxième partie servait à obtenir les données qualitatives en abordant en groupe des questions concernant l'utilisation du transport collectif, les observations, les problématiques vécues et les suggestions. Les propos furent transcrits dans des comptes-rendus. À la fin des rencontres, chacune des participantes recevait une carte-cadeau d'une pharmacie et le *Portrait des services de transport collectif et adapté dans Lanaudière*.

Les résultats présentés ci-après proviennent de la compilation des comptes-rendus des entrevues de groupe et des principales idées formulées par les participantes. Les données quantitatives ont permis d'établir des statistiques qui sont présentées dans la partie « Profil des participantes ». Les données qualitatives sont présentées dans la partie « Observations, problématiques et suggestions » selon chaque MRC.

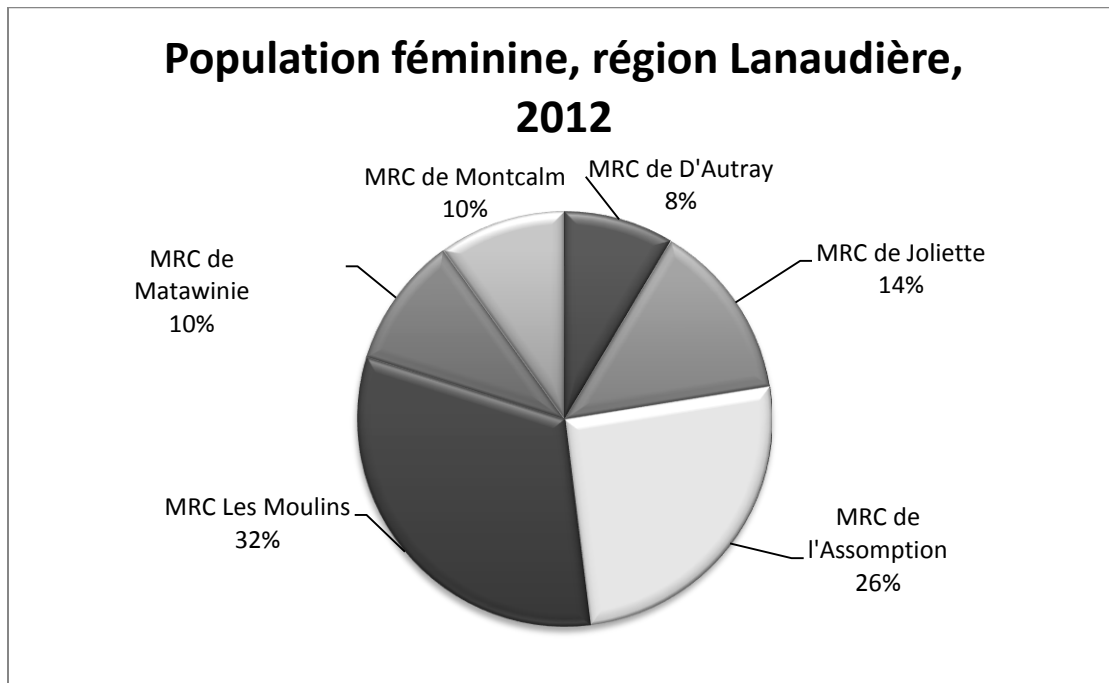
Il est important de mentionner que la TPDSL et la TCGFL n'ont eu recours à aucun financement, ni à des ressources humaines supplémentaires pour réaliser cette étude exploratoire. C'est pourquoi, il a été convenu de réaliser conjointement les entrevues de groupes sur une période de trois mois et de limiter le nombre de rencontres dans chaque MRC. Même si la MRC Les Moulins n'est pas incluse dans cette étude, les données recueillies n'en demeurent pas moins pertinentes.

3. Situation socio-économique des femmes de Lanaudière

Estimation du nombre de femmes par MRC

La population féminine dans la région de Lanaudière est de 241 050¹ sur un total de 482 990 habitants. Elle représente donc 50% de la population. De façon plus précise, elle se répartit comme suit :

- MRC de D’Autray : 20 621
- MRC de Joliette : 33 495
- MRC de L’Assomption : 61 664
- MRC Les Moulins : 76 667
- MRC de Matawinie : 24 667
- MRC de Montcalm : 23 936.



¹ Système Lanaudois d’Information et d’Analyse (SYLIA), Service de surveillance, recherche et évaluation, DSP de Lanaudière : Population par MRC 1996 – 2013.

Groupes d'âge des femmes :

Profil des MRC, année de référence 2012 ²

MRC	0-14 ans	15-34 ans	35-64 ans	65ans+
D'Autray	15%	22%	44%	19%
Joliette	14%	23%	41%	22%
L'Assomption	16%	25%	44%	15%
Les Moulins	19%	27%	43%	11%
Matawinie	13%	19%	46%	22%
Montcalm	17%	26%	43%	14%

Revenu médian annuel (avant impôt), comparaisons travailleuses et travailleurs

(24 – 65 ans) 2011

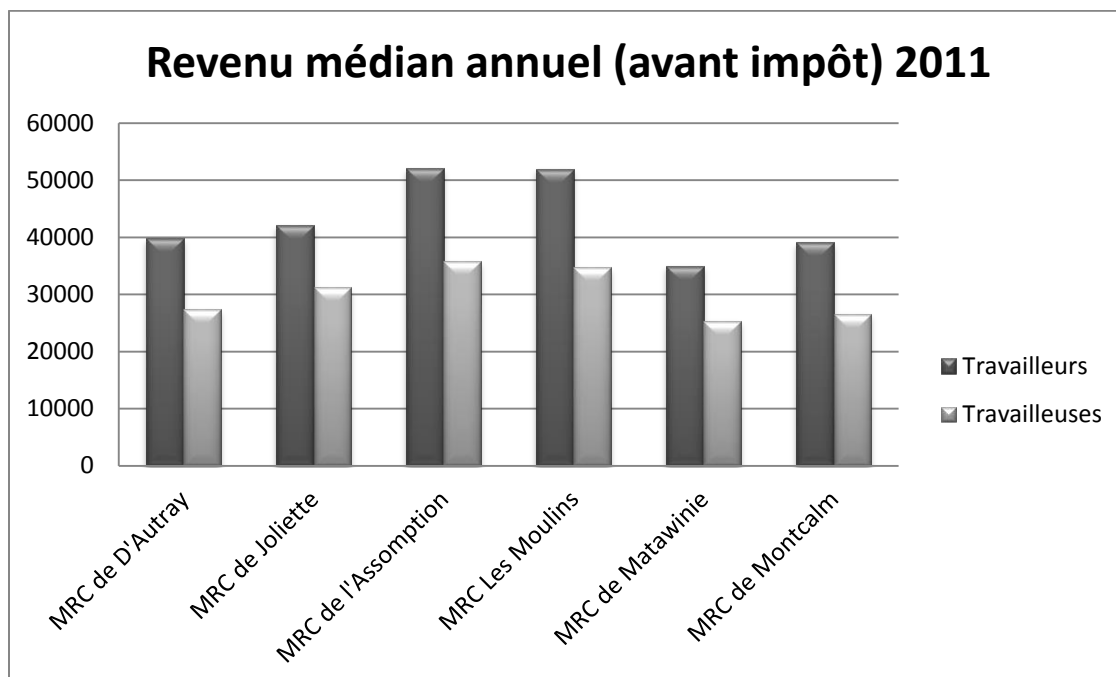
Le revenu annuel (avant impôt) dans Lanaudière est plus haut chez les travailleurs que les travailleuses, et plus élevé dans les MRC au sud de la région que dans les MRC plus éloignées de la région métropolitaine de Montréal. La répartition détaillée par MRC démontre que le revenu le plus élevé se situe dans la MRC de l'Assomption, suivi par la MRC Les Moulins, MRC de Joliette, MRC de D'Autray, MRC de Montcalm et MRC de Matawinie.³

² Système Lanaudois d'Information et d'Analyse (SYLIA), Service de surveillance, recherche et évaluation, DSP de Lanaudière : Estimation de la population des MRC et des territoires équivalents selon les groupes d'âge et le sexe au 1^{er} juillet des années 1996 à 2013.

³ Institut de la statistique Québec : Revenu d'emploi médian des travailleurs de 24 – 64 ans, selon sexe, MRC de Lanaudière, 2008-2012.

Revenu médian annuel (avant impôt)

MRC	Femmes	Hommes
D'Autray	27 368\$	39 775\$
Joliette	31 200\$	42 005\$
L'Assomption	35 758\$	52 051\$
Les Moulins	34 751\$	51 941\$
Matawinie	25 368\$	34 086\$
Montcalm	26 557\$	39 136\$

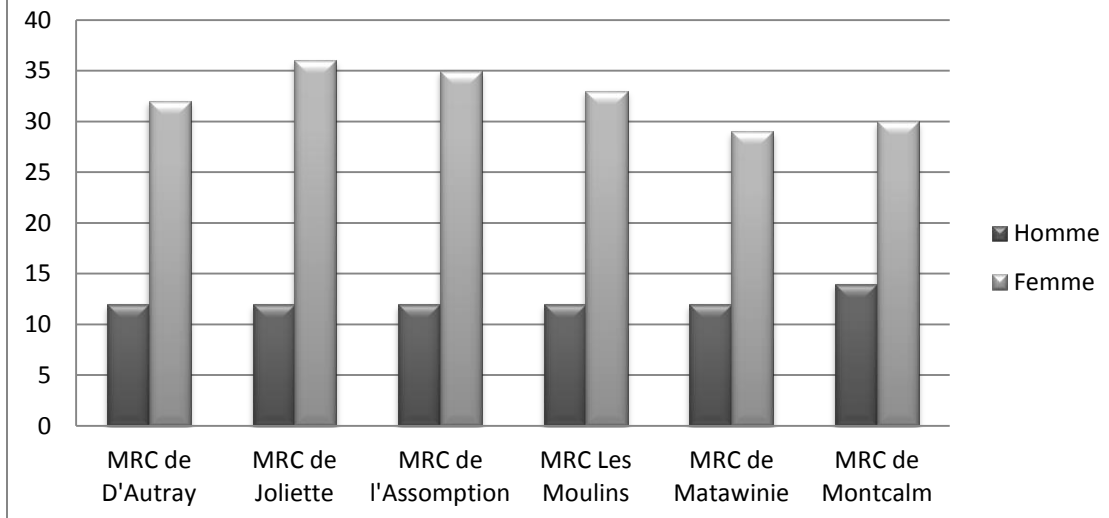


Répartition des familles monoparentales, comparaison femmes et hommes monoparentaux selon les MRC - 2011⁴

MRC	Femmes monoparentales	Hommes monoparentaux
D'Autray	32%	12%
Joliette	36%	12%
L'Assomption	35%	12%
Les Moulins	33%	12%
Matawinie	29%	12%
Montcalm	30%	14%

⁴ Système Lanaudois d'Information et d'Analyse (SYLIA), Service de surveillance, recherche et évaluation, DSP de Lanaudière : Estimation de la population des MRC et des territoires équivalents selon les groupes d'âge et le sexe au 1^{er} juillet des années 1996 à 2013. Agence de la santé et des services sociaux de Lanaudière, Service de surveillance recherche et évaluation, Coup d'oeil sur la MRC (...). Agence de la santé et des services sociaux de Lanaudière, Direction de santé publique et d'évaluation: Joliette.

Répartition des familles monoparentales, 2011



Faits saillants :

- Le revenu chez les femmes est en moyenne moins élevé que celui des hommes.
- Les territoires plus éloignés des centres urbains démontrent des revenus plus bas. Le pourcentage des femmes âgées (groupe d'âge 65 ans+) est également plus haut dans les territoires ruraux (Matawinie).
- Le pourcentage des femmes monoparentales est plus élevé dans les agglomérations urbaines. Les familles monoparentales constituées de femmes comme responsables sont en moyenne deux fois plus nombreuses que celles composées d'hommes comme responsables.

Ces faits saillants indiquent les tendances suivantes :

Une Lanaudoise monoparentale risque davantage d'avoir un faible revenu qu'un Lanaudois monoparental. Les Lanaudoises monoparentales ont tendance à s'installer dans des territoires urbains et les Lanaudoises âgées et seules sont dans certains territoires ruraux plus nombreuses que dans les agglomérations urbaines. Ceci laisse croire que les besoins en matière de transport collectif chez les femmes sont importants dans les territoires où la proportion des femmes seules (monoparentales ou non) est élevée.

Ces femmes ont un budget plus limité que les femmes ayant un(e) conjoint(e) et ainsi moins d'argent disponible pour le transport. Les données démontrent que le revenu des femmes est généralement moins élevé dans les territoires ruraux. Pour cette raison, le transport devient un enjeu majeur, car les distances à parcourir sont trop grandes pour être assumées à pied ou à bicyclette. Donc, les femmes seules ou monoparentales vivant dans les territoires ruraux peuvent se retrouver plus rapidement dans une position précaire à cause de leur situation économique. Leur capacité à se déplacer est alors fortement tributaire d'une offre en transport qui leur soit accessible.



4. Services de transport collectif et adapté offerts

Le territoire de la MRC de Joliette est desservi par les services suivants : transport collectif et adapté du territoire métropolitain de Joliette (CTJM), transport collectif du territoire rural et transport adapté. Le transport collectif qui couvre le territoire de la ville de Joliette offre quatre circuits réguliers. Le transport collectif qui couvre le territoire en dehors de la ville de Joliette offre des trajets et des horaires qui sont déterminés selon les réservations. Un déplacement coûte environ 3 \$. Des rabais s'appliquent aux abonnements et à l'achat de lisières. La MRC de Joliette est également desservie par le Conseil régional de transport de Lanaudière (CRTL). Ces trajets permettent aux usagers de se déplacer en dehors de la MRC. Le CRTL offre six circuits : circuit 31 (Joliette – Mandeville), 32 (Joliette – Saint-Michel-des-Saints), 34 (Joliette – Rawdon), 46 (Joliette – Saint-Paul), 50 (Joliette – Montréal) et 131 (Joliette – Berthier).

Le territoire de la MRC de D'Auray est desservi par le taxibus qui offre du transport collectif et adapté intégré⁵ dans huit secteurs : Saint-Gabriel, York, St-Norbert, Lavaltrie, Lanoraie, Des Îles, Brandon et Berthier. Des réservations sont requises.

Les frais pour un déplacement unique varient entre 2 \$ et 3 \$. La MRC de D'Auray est également desservie par la CRTL : circuit 31 (direction Mandeville), circuit 50 (Lavaltrie) et circuit 131 (Berthier).

La MRC Les Moulins offre du transport collectif avec vingt-huit circuits assurant les liens entre les villes de Terrebonne, Mascouche et les municipalités adjacentes de Laval, Sainte-Thérèse, Bois-des-Filion ainsi que Montréal. Le prix unitaire du billet est offert à partir de 4,25 \$. Le transport adapté est effectué sur réservation. La CRTL dessert également le territoire par les circuits 37 (Terrebonne) et 125 (Terrebonne et Mascouche). La MRC de L'Assomption offre treize circuits en transport collectif qui lient les municipalités de Repentigny, Charlemagne, Terrebonne, L'Assomption, Saint-Sulpice, Lavaltrie et la ville de Montréal. Le prix unitaire est offert à partir de 3,10 \$. Le transport adapté est offert selon les réservations. La CRTL dessert le territoire par le circuit 50 (Repentigny).

⁵ Transport collectif et adapté intégré signifie que s'il y a des places disponibles dans les trajets du transport adapté qui ne sont pas utilisées par ces usagers, elles sont offertes aux usagers du transport collectif.

La MRC de Montcalm offre un service en transport collectif intégré. Toutes les municipalités de la MRC sont desservies, les trajets et les horaires varient selon les réservations. La MRC assure également un trajet vers Joliette (transport intégré, horaires et disponibilités variables). Le prix unitaire est offert à partir de 3,40 \$. Le transport adapté est offert selon les réservations. La CRTL dessert également le territoire par trois circuits : 35 (St-Lin-Laurentides – St-Jérôme), 37 (St-Lin-Laurentides – Terrebonne), 125 (Ste-Julienne, St-Esprit, St-Roch-de-l’Achigan – Montréal).

La MRC de Matawinie offre un circuit en transport collectif liant la municipalité de Saint-Donat avec Sainte-Agathe-des-Monts. Le prix du billet unitaire est de 5 \$. Le transport adapté est offert selon les réservations. La CRTL dessert le territoire via quatre circuits : 31 (St-Félix-de-Valois sur le trajet Joliette – St-Gabriel-de-Brandon), 32 (St-Michel-des-Saints – Joliette), 34 (Rawdon – Joliette), 125 (St-Donat – Montréal).



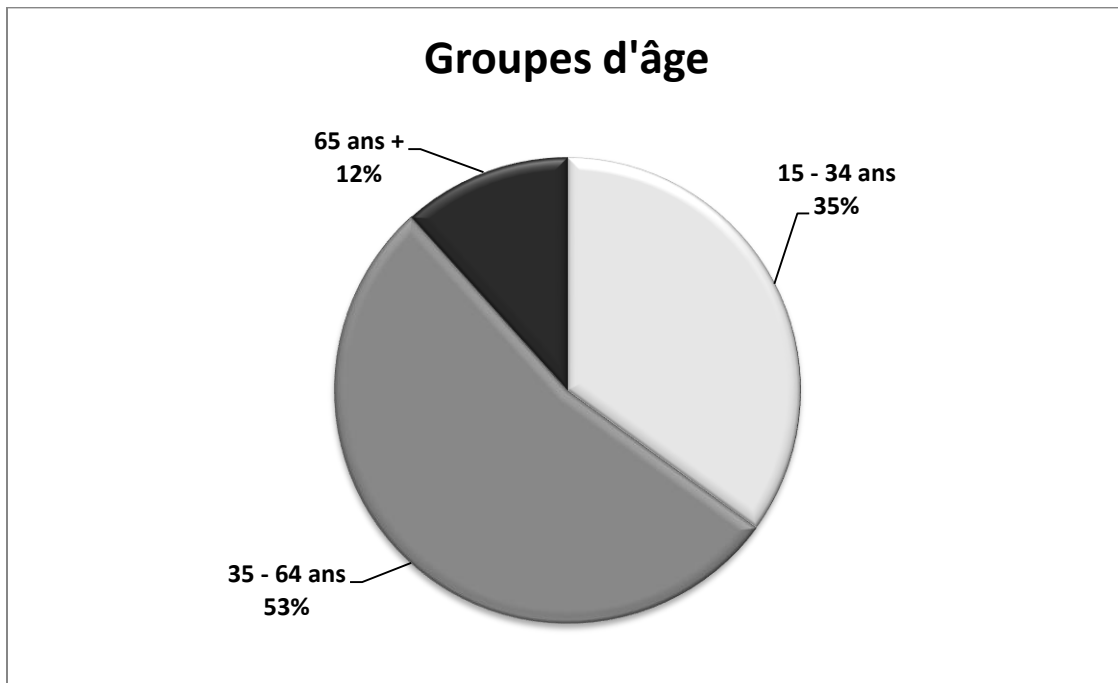
5. Résultats des entrevues de groupes

5.1 Profil des participantes

Les données ont été recueillies lors des entrevues de groupe organisées entre le mois de janvier et mars 2014 : soixante femmes ont été rencontrées.

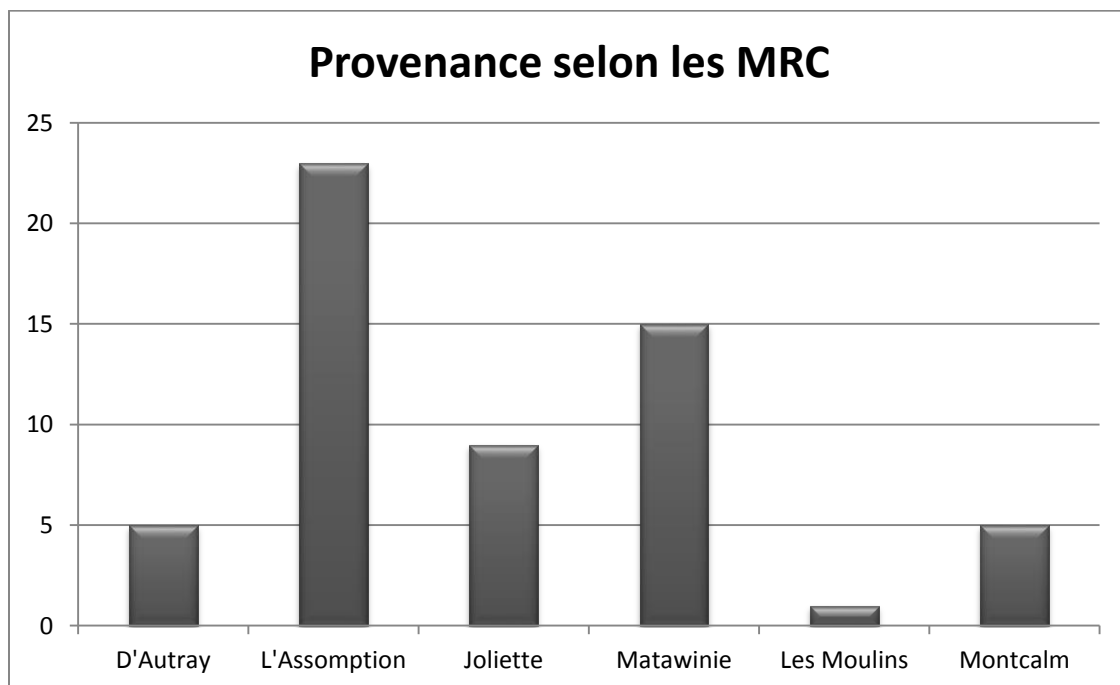
5.1.1 Groupe d'âge des participantes :

- 21 participantes avaient entre 15-34 ans.
- 32 participantes entre 35-64 ans.
- 7 participantes avaient 65 ans+.



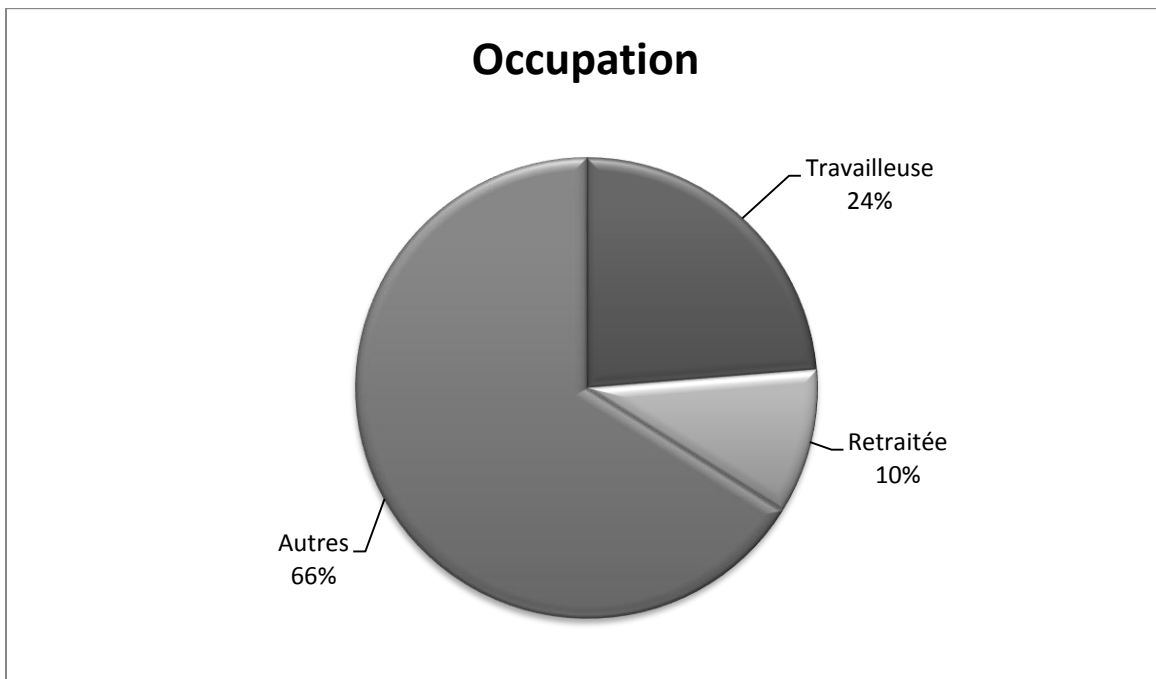
5.1.2 Provenance des participantes (2 non considérées)

- MRC D'Autray : 5 participantes.
- MRC Joliette : 9 participantes.
- MRC L'Assomption : 23 participantes.
- MRC Les Moulins : 1 participante.
- MRC Matawinie : 15 participantes.
- MRC Montcalm : 5 participantes.



5.1.3 Occupation (1 non considérée)

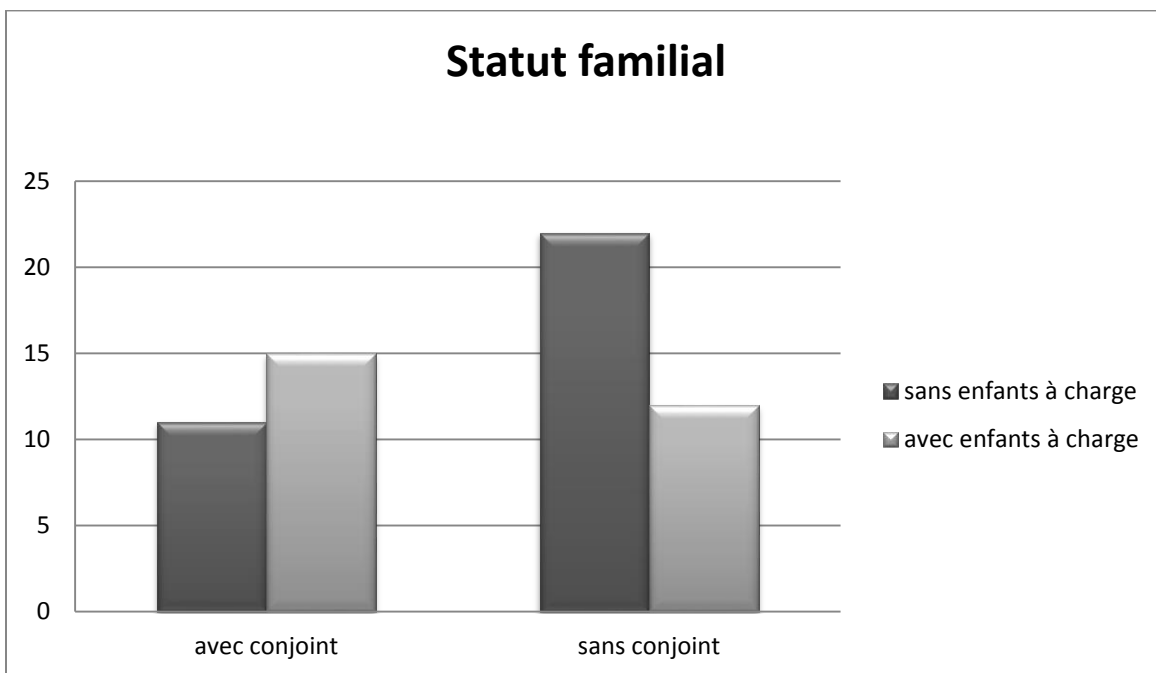
- La majorité des participantes (39) indiquait comme secteur d'activité « autres » (sans emploi ou à la recherche d'emploi).
- 14 participantes ont indiqué être actives sur le marché de travail.
- 6 participantes étaient retraitées.



5.1.4 Statut familial

Soixante participantes ont répondu au sondage:

- Parmi elles, 27 ont indiqué avoir des enfants à leur charge (10 participantes - 1 enfant; 8 participantes - 2 enfants; 7 participantes - 3 enfants; 2 participantes - 4 enfants).
- Des 27 participantes avec des enfants à charge, 12 se sont déclarées monoparentales.
- Des 33 participantes sans enfants à charge, 22 se sont déclarées seules.



5.2 Observations, problématiques et suggestions

La partie suivante présente les données qualitatives recueillies lors des entrevues de groupe. Les résultats sont présentés selon chacune des MRC de la manière suivante : commentaires sur le fonctionnement du transport collectif et les autres modes de transport (si connus), les axes de déplacement souhaités et les suggestions des participantes.



5.2.1 MRC de D'Autray

Commentaires sur le fonctionnement du transport collectif :

- Les participantes apprécieraient que les horaires du taxibus de la MRC de D'Autray soient plus flexibles et qu'elles aient la possibilité de s'adresser aux répartitrices pour plus d'informations.
- La durée des attentes aux arrêts des circuits du taxibus est jugée courte (5 min).
- L'obligation de réserver le transport collectif au minimum 24 heures avant l'utilisation est considérée comme une contrainte, surtout pour des déplacements d'urgence (par ex. : pour les rendez-vous dans les cliniques de santé « sans rendez-vous » qui se donnent la journée même).
- Les participantes déplorent de ne pas pouvoir acheter toutes les passes du CRTL (par ex. : passes mensuelles) à Saint-Gabriel-de-Brandon pour le circuit (Saint-Gabriel-de-Brandon – Joliette). Ce circuit s'arrête au CHRDL.
- Certains endroits de la MRC de D'Autray ne sont pas desservis par le taxibus. Les participantes souhaitent que le fait de vivre dans une petite municipalité, éloignée des grands centres, ne les empêche pas d'avoir accès à une offre de transport capable de répondre à leurs besoins.

Autres modes de transport connus :

- Le taxi privé est jugé trop dispendieux pour l'utilisation quotidienne.
- Certaines épiceries offrent des livraisons.
- Le transport bénévole est assuré par le Centre d'action bénévole de Brandon (CAB) et le Centre de bénévolat Brandon (CBB).

Axes de déplacement à maintenir ou souhaités par les participantes

- Saint-Gabriel-de-Brandon – Joliette
- Saint-Gabriel-de-Brandon – Berthier

Suggestions :

Pour le taxibus de la MRC de D’Autray, les propositions suivantes ont été mentionnées:

- Ajouter plus d’horaires les soirs et les fins de semaine et permettre l’utilisation du taxibus pour les loisirs.
- Avoir la possibilité d’amener plus d’un sac par passager dans le taxibus.
- Offrir des sièges-bébé à bord du taxibus.
- Ajouter plus de connexions intermunicipales et interrégionales.

Pour les services offerts par le CRTL :

- Ajouter plus de connexions intermunicipales et interrégionales.



5.2.2 MRC de Joliette

Commentaires sur le fonctionnement du transport collectif :

- Les participantes apprécient avoir la possibilité d’utiliser le transport collectif, mais elles trouvent les lieux de certains arrêts dangereux et les attentes longues (+ 40 minutes).
- L’utilisation du transport collectif demande généralement de l’organisation de la part des participantes (savoir où se renseigner, planifier les trajets).
- Pour la Corporation de transport Joliette métropolitain (CTJM): les participantes trouvent problématique le fait que le circuit soit seulement à sens unique. Ceci rend les trajets parfois trop longs et décourage les participantes à prendre le l’autobus.
- Les tarifs pour de petites distances sont jugés dispendieux⁶.
- Le nombre d’arrêts d’autobus est jugé suffisant (pour la ville de Joliette).
- Les participantes se voient obligées d’utiliser des voitures privées pour les trajets inter-MRC (par exemple pour aller à Berthier ou à Saint-Lin-Laurentides).

⁶Un tarif unique s’applique au passage simple, peu importe si la passagère parcourt une distance de quelques arrêts ou le circuit au complet.

Autres modes de transport connus:

- Certaines épiceries offrent le service de livraison et de transport (aller chercher les clients chez eux et les reconduire).
- Le transport bénévole pour les déplacements médicaux offert par le Centre Émilie-Gamelin est apprécié par les organismes qui travaillent en partenariat avec lui.

Axes de déplacement à maintenir ou souhaités par les participantes

- À l'intérieur de la MRC de Joliette.
- Déplacements en dehors de la MRC vers les services de santé.
- Joliette – Montréal.

Suggestions :

Pour les services offerts par la CTJM :

- Offrir des tarifs équitables dans tout le territoire : que la tarification soit en fonction de la distance parcourue et non en fonction de zones de tarifs.
- Faire connaître davantage les services en transport collectif, surtout parmi les intervenantes pour qu'elles puissent informer leurs participantes.
- Ajouter plus d'horaires durant les fins de semaine.
- Ajouter davantage d'abribus.
- Installer un système pour que les chauffeurs puissent rendre la monnaie.

Pour les services en transport collectif en milieu rural de la MRC de Joliette :

- Installer un système pour que les chauffeurs puissent rendre la monnaie.
- Avoir plus de flexibilité au niveau des réservations (un délai de moins de 24 h).
- Offrir un service téléphonique 24 h sur 24 pour donner accès à des informations concernant les changements d'horaires (tempêtes, retards...).

Pour les services offerts par le CRTL :

- Améliorer les connexions inter-MRC, entre autres une meilleure connexion entre Joliette et Berthier.
- Augmenter les heures d'ouverture des guichets du CRTL, spécifiquement les fins de semaine.

-
- Offrir un service téléphonique 24 h sur 24 pour donner des informations concernant les changements d'horaires (tempêtes, retards...)

Suggestions générales :

- Utiliser le transport scolaire pour emmener les enfants vers les Centres de la petite enfance (CPE).
- Mettre en place un transport bénévole pour les rendez-vous autres que médicaux (rencontres juridiques, activités psychosociales).



5.2.3 MRC de l'Assomption

Commentaires sur le fonctionnement du transport collectif :

- Les participantes ont indiqué avoir tendance à utiliser le transport collectif pour les déplacements vers Montréal et à se servir de leurs voitures privées pour des déplacements locaux.
- Elles mentionnent que les horaires limités des autobus ne permettent pas toujours de se rendre au travail ou à la formation à l'heure convenue ou souhaitée.
- Une certaine régularité des circuits au niveau des heures de départ, de la fréquence et du nombre d'arrêts permettrait à des femmes monoparentales d'intégrer des déplacements supplémentaires en se rendant au travail, par exemple sur les trajets entre le domicile, les services de garde et l'emploi. Compte tenu de l'horaire des circuits actuels, ces déplacements supplémentaires peuvent causer des retards au travail et risquer la perte de l'emploi.
- Les participantes constatent que les besoins en transport collectif grandissent avec l'âge et l'état de santé, par exemple quand les participantes ne sont plus capables de conduire une voiture.
- Le fait que le transport collectif est gratuit pour les personnes âgées de 65 ans et plus est très apprécié.
- Les participantes soulignent que l'état des trottoirs peut rendre le transport collectif dangereux en hiver.

Commentaires plus précis pour certains trajets :

- Circuit 400 (en direction de Montréal) : trajet apprécié, le tarif est abordable, le système de carte à puce fonctionne de manière satisfaisante.
- Circuit 15 : les participantes déplorent que l'arrivée de l'autobus au terminus ne coïncide pas toujours avec les départs des autres lignes. Les transferts sont ainsi rendus plus difficiles.
- Les circuits pour se rendre à Montréal sont jugés bien développés. Néanmoins, les participantes voient des contraintes majeures si elles doivent se déplacer dans la région, par exemple à Joliette.

Autres modes de transport connus :

- Le transport bénévole médical offert par le CLSC.
- Les épiceries offrent le service de transport aux clients et de livraison (service gratuit pour 65 ans+).
- Le transport bénévole est offert par le Centre à nous.

Axes de déplacement à maintenir ou souhaités par les participantes:

- MRC de L'Assomption vers Montréal.
- MRC de L'Assomption vers la MRC Les Moulins (Terrebonne).

Suggestions :

Pour le transport collectif de la MRC de L'Assomption, les propositions suivantes ont été mentionnées :

- Desservir la municipalité de l'Épiphanie les fins de semaine.
- Installer un système pour permettre aux chauffeurs de rendre la monnaie.
- Promouvoir davantage les services en transport collectif.
- Offrir plus de départs.
- Abaisser l'âge de la gratuité du transport collectif à 60 ans.
- Installer un abri fermé et chauffé au terminus de Repentigny.

Suggestions générales :

- Mettre en place un site Web afin de s'informer des places disponibles en covoiturage.



5.2.4 MRC de Montcalm

Commentaires sur le fonctionnement du transport collectif :

- Les arrêts d'autobus peuvent se trouver loin du domicile. Il est possible de demander un déplacement de l'arrêt, mais ceci nécessite plusieurs démarches et initiatives. De plus, les arrêts, même à proximité du domicile, ne sont pas toujours jugés sécuritaires.
- Les heures de pointe causent des retards. Les participantes mentionnent qu'il est préférable d'utiliser le transport collectif en dehors de ces heures.
- Les horaires des autobus concordent souvent mal avec les horaires de travail.
- Les déplacements en transport collectif en soirée (service offert jusqu'à 23 h) sont jugés dangereux à cause de la marche nécessaire entre le domicile et les arrêts, ainsi que les longues périodes d'attente avant l'arrivée de l'autobus.
- Les tarifs appliqués sont jugés raisonnables.

Autres modes de transport connus par les participantes :

- Les organismes essaient de soutenir leurs participantes dans l'organisation du covoiturage.
- Le taxi privé existe, mais est jugé dispendieux.
- Le transport bénévole est offert par La Rescousse et le Regroupement bénévole de Montcalm.

Axes de déplacement à maintenir ou souhaités par les participantes:

- À l'intérieur de la MRC de Montcalm.
- MRC de Montcalm – Sud de la région (Terrebonne, Repentigny).
- MRC de Montcalm – Saint-Lin-des-Laurentides (services de santé).
- MRC de Montcalm – Saint-Jérôme.
- MRC de Montcalm – Joliette.

Suggestions :

Pour le transport collectif de la MRC de Montcalm, les propositions suivantes ont été mentionnées :

- Offrir des tarifs moins chers.
- Offrir davantage de départs.

-
- Avoir un meilleur affichage des horaires et des coordonnées des services d'information aux arrêts d'autobus.
 - Permettre un délai plus court au niveau de la réservation (moins de 24 h).
 - Avoir la possibilité de réserver via internet.

Pour les services offerts par le CRTL :

- Obtenir de meilleures connexions inter-MRC.

D'autres suggestions :

- Établir un système de covoiturage avec la possibilité de réserver en ligne.



5.2.5 MRC de Matawinie

Commentaires sur le fonctionnement du transport collectif :

Pour les trajets offerts par le CRTL et desservant le territoire de la Matawinie :

- Il est apprécié que le trajet entre Saint-Michel-des-Saints et Joliette existe. Celui-ci est utilisé pour les déplacements ponctuels.
- Les participantes trouvent toutefois que les horaires de ce trajet ne sont pas adaptés aux heures de travail.
- Celles-ci constatent également qu'il est difficile de trouver l'information et d'autant plus si elles ne possèdent aucun accès à l'internet.

Autres modes de transport connus par les participantes :

- Le manque de transport collectif favorise l'émergence des initiatives personnelles : des participantes s'organisent pour faire du covoiturage, des organismes pensent à se procurer leur propre véhicule. Également, des gens improvisent d'autres initiatives de transport-accompagnement qui ne sont pas toujours légales.
- L'utilisation du taxi privé pour des loisirs ponctuels est possible, mais demeure dispendieuse.
- Le transport bénévole offert par le Centre communautaire bénévole Matawinie (CCBM) est connu.

- Le transport scolaire peut être présentement utilisé par des jeunes en emploi ou en formation. Il est aussi possible d'acheter une passe pour l'année scolaire.

Axes de déplacement à maintenir ou souhaités par les participantes:

- Saint-Jean-de-Matha (et alentours) – Joliette.
- Saint-Jean-de-Matha (et alentours) – Rawdon.

Suggestions :

Pour les services en transport collectif organisés par la MRC de Matawinie :

- Améliorer les connexions est-ouest : création d'axes de rabattement vers les routes 125 et 131 (aucun service n'est présentement offert).
- Vérifier la possibilité d'utiliser le transport scolaire (écoles secondaires) comme transport collectif (et partager les frais entre les municipalités, les usagers et d'autres partenaires).

5.2.6 Observations par milieu (urbain-rural)

En plus des commentaires émis dans chacune des MRC, certains autres furent mentionnés à plusieurs reprises, distinctement dans les territoires ruraux et les agglomérations urbaines :

Dans les territoires ruraux (D'Autray, Matawinie, Montcalm) :

- Il était mentionné dans plusieurs entrevues de groupe que des horaires mal adaptés, des trajets trop longs et le manque de transport collectif peuvent avoir des incidences majeures sur la persévérance scolaire chez les jeunes (pas de possibilité de se rendre aux études postsecondaires = abandon de la formation).
- La possession d'un véhicule et la « culture » s'y rattachant sont répandues dans les territoires ruraux. Cependant, les participantes n'ont pas tous les moyens financiers d'entretenir une voiture (phénomène de « voiture sans gaz » dans la cour). Les frais d'achat et d'entretien des voitures peuvent amener les jeunes femmes à travailler à temps plein au lieu de poursuivre leurs études. Un cercle vicieux est créé.

Sans voiture, les jeunes ont moins accès aux études et s'ils en possèdent une, les frais encourus pour l'entretien les obligent à travailler. En fin de compte, le temps consacré à leurs études est ainsi réduit.

- La distance à parcourir entre le domicile et l'arrêt d'autobus peut également être une raison pour prendre ou ne pas prendre le transport collectif.

Dans les agglomérations urbaines (Joliette, L'Assomption) :

La multiplicité des offres de services en transport collectif bénévole peut causer une certaine confusion. Conséquemment, les participantes ne savent plus à qui s'adresser pour planifier leur déplacement.

5.2.7 Observations au niveau régional

Les commentaires suivants furent mentionnés dans la majorité des entrevues de groupe :

- Un manque de transport collectif est jugé comme un facteur de dévitalisation des municipalités et une cause de l'exode rural. La migration de la population se fait vers les centres qui offrent plus de services en transport collectif amenant une plus grande accessibilité aux emplois et aux différents services.
- La qualité du service en transport collectif varie grandement avec l'attitude du chauffeur. Quelques participantes ont vécu des situations difficiles telles des commentaires discriminatoires ou une attitude négative du chauffeur. Par contre, d'autres participantes mentionnaient que certains chauffeurs essaient le plus possible d'accommoder les passagers.
- Généralement, les participantes étaient ouvertes à offrir du covoiturage. Pour les autres, la raison majeure de ne pas vouloir offrir ce service était le fait d'avoir des enfants à bord ou pour des questions de sécurité (assurances, peur des poursuites). Les participantes mentionnent que ce serait nécessaire que le covoiturage soit administré par une ressource et/ou un site internet.
- Pour certaines personnes, les coûts du transport collectif peuvent représenter une contrainte majeure. Une solution mentionnée lors de plusieurs entrevues de groupe était d'établir différents tarifs selon le revenu pour permettre, entre autres, aux travailleuses à modeste revenu de se rendre au travail.

-
- Une meilleure publicité des services en transport collectif était jugée comme élémentaire. Les participantes de tout le territoire éprouvent souvent des difficultés à trouver les informations adéquates concernant les trajets et les services. Elles ne savent à qui s'adresser.

Toutes les participantes ont été questionnées sur leur intention d'utiliser le transport collectif si celui-ci était plus adapté à leurs besoins (plus de départs, des arrêts plus proches).

Plus de la moitié des participantes (36) ont indiqué qu'elles seraient prêtes à prendre le transport collectif dans ce cas, particulièrement pour les déplacements au travail. Les participantes (24) qui refusaient malgré une offre mieux adaptée à leurs besoins indiquaient les raisons suivantes :

- *Contraintes familiales* : les participantes avec des enfants à charge se voient obligées de garder leur autonomie (en cas de déplacements imprévus).
- *Confort* : les participantes identifient leur voiture comme un moyen de transport confortable. Aussi, elles peuvent éviter des situations jugées désagréables dans le transport collectif (mauvaises odeurs).
- *Indépendance* : les participantes considèrent leur voiture comme un moyen de garder leur indépendance. Une voiture permet de gérer le temps de manière autonome et libre.



6. Conclusion

La tournée des entrevues de groupe confirme que les besoins des femmes en matière de transport collectif ne varient pas seulement d'une MRC à l'autre, mais également selon l'âge, la situation familiale et l'occupation. La diversité des situations et des conditions de vie ne permet pas de proposer, dans le cadre de cette étude, des améliorations qui combleraient tous les besoins de la population féminine Lanaudoise. De plus, il faut être conscient que l'organisation du transport collectif demeure la responsabilité de chaque MRC et que ce sont les décideurs et les gestionnaires territoriaux qui peuvent identifier les priorités en cette matière. Cependant, nous croyons qu'il est important d'offrir un service permettant un niveau de mobilité adéquat assurant l'égalité des chances pour toutes et tous en matière de qualité de vie.

Les résultats de ce sondage suggèrent des pistes de réflexion pouvant favoriser l'utilisation du transport collectif. Certains facteurs auraient avantage à être pris en considération dans l'analyse du déploiement du transport collectif et adapté pour la région de Lanaudière. Il est rappelé que pour certaines Lanaudoises, les obstacles liés à l'utilisation du transport collectif et du transport adapté limitent l'accès aux diverses ressources locales et régionales (au niveau de la santé, du travail, de l'éducation et des loisirs). Ceci contribue à réduire les chances, pour ces femmes, de développer leur plein potentiel.

Selon l'analyse des résultats, on peut retenir les facteurs qui favorisent l'utilisation du transport collectif chez les Lanaudoises.

Facteurs internes :

Ceux-ci désignent toutes les circonstances qui dépendent de la situation personnelle de chaque femme et où les décideurs n'ont aucune ou très peu d'influence.

- Enfants à charge.
- Possession ou non d'un permis de conduire.
- Revenu de travail pour assumer les frais de transport.
- Horaires de travail flexibles.
- Conditions physiques et mentales pour partager un moyen de transport avec d'autres usagers.

Facteurs externes :

Ceux-ci désignent toutes les situations mises en place par les responsables et les décideurs où les femmes n'ont aucune ou très peu d'influence.

- Informations sur les services offerts qui sont faciles à comprendre et rapidement accessibles via plusieurs moyens (réseaux sociaux, internet, documents imprimés et distribués, affichages).
- Tarifs abordables.
- Arrêts d'autobus sécuritaires (abribus).
- Proximité des arrêts d'autobus des demeures des usagers.
- Nombre élevé des départs⁷.

Le fonctionnement des services en transport collectif dans d'autres régions du Québec montre que certains territoires ruraux ont identifié une clientèle cible pour ajuster et améliorer les services en transport collectif, par exemple les jeunes ou les nouveaux arrivants. Cette recherche de groupes cibles allait parallèlement avec l'identification des priorités en développement d'un territoire. Les démarches étaient portées par les élus et le milieu. Ces approches démontrent que la faible densité des territoires ruraux et les grandes distances représentent un véritable défi et qu'il n'est pas possible de répondre à tous les besoins des habitants. Le fait que certaines régions ont intégré le transport collectif dans leurs plans de développement⁸ démontre l'importance du transport collectif comme moyen de favoriser le développement d'une MRC ou d'une région.

Les résultats de la tournée des entrevues de groupe ne sont pas seulement destinés à titre informatif aux partenaires du milieu mais à tous les décideurs et responsables qui désirent réfléchir sur l'amélioration ou l'implantation des services en transport collectif. La TPDSL et la TCGFL espèrent donc que les besoins formulés dans ce document seront pris en considération afin que l'offre en transport collectif permette aux femmes et aux hommes de participer au développement de notre région.

⁷ Il est difficile de statuer, à partir de quel nombre les départs sont considérés comme élevés. Ce facteur est fortement influencé par l'offre déjà existante dans un territoire.

⁸ Par exemple : MRC de L'Érable, région Gaspésie Îles-de-la-Madeleine.

L'accessibilité au transport collectif peut être considérée comme un moyen majeur pour **revitaliser un territoire**, et plus spécifiquement :

- Favoriser la persévérance scolaire.
- Favoriser l'accès à l'emploi.
- Favoriser la participation à la vie socioculturelle.
- Favoriser de saines habitudes de vie.
- Favoriser la protection de l'environnement.



7. Ressources en transport collectif et adapté

Services offerts au niveau régional :

Conseil régional de transport de Lanaudière
930, Saint-Louis
Joliette (QC) J6E 3A4
450-756-2785

MRC de D'Autray

Transport collectif et adapté de la MRC de D'Autray
Organisation : MRC de D'Autray
153, rue St-Gabriel
St-Gabriel-de-Brandon (QC) J0K 2N0

MRC de Joliette

Transport collectif du territoire métropolitain de Joliette
Organisation : Conseil régional de transport de Lanaudière
930, Saint-Louis
Joliette (QC) J6E 3A4
450-756-2785

Transport collectif et adapté de la MRC de Joliette
Organisation : MRC de Joliette
632, rue de Lanaudière
Joliette (QC) J6E 3M7
450-759-2237

MRC de L'Assomption

Réseau du transport collectif régional de la MRC de L'Assomption
(transport collectif et adapté)
75, rue Notre-Dame
Repentigny (QC) J6A 2P1
450-470-3860

MRC de Matawinie

Transport collectif et adapté
Organisation : MRC de Matawinie
3184, 1^{re} Avenue
Rawdon (QC) J0K 1S0
450-834-5441

MRC Les Moulins

URBIS - Transport urbain Les Moulins
(transport collectif et adapté)
Organisation : MRC Les Moulins
710, boulevard des Seigneurs
Terrebonne (QC) J6W 1T6
450-492-0611

MRC de Montcalm

Transport collectif et adapté
Organisation : MRC de Montcalm
1540, rue Albert
Sainte-Julienne (QC) J0K 2T0
450-831-2182

Remerciements

Merci aux groupes qui ont recruté des femmes pour participer au sondage et nous ont accueilli dans leurs locaux :

Centre Avec des elles

Centre Lanaudière d'emploi pour femmes

Centre de femmes Montcalm

Centre Inter-femmes

Centre Intégration professionnelle pour femmes

Maison d'accueil la Traverse

Du cœur au ventre

*De même, nous remercions la participation dynamique des femmes lors des entrevues de groupe.
Par leur contribution, elles ont permis de mieux comprendre la situation du transport dans Lanaudière.*

La TCGFL et la TPDSL tiennent à remercier :

Le Secrétariat à la condition féminine

Les signataires de l'Entente spécifique portant sur le développement social dans Lanaudière :

Conférence régionale des élus Lanaudière

Agence de la santé et des services sociaux de Lanaudière

Direction générale d'Emploi Québec

Centre de santé et des services sociaux du sud de Lanaudière

Centre de santé et des services sociaux du nord de Lanaudière

Centraide Lanaudière

Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

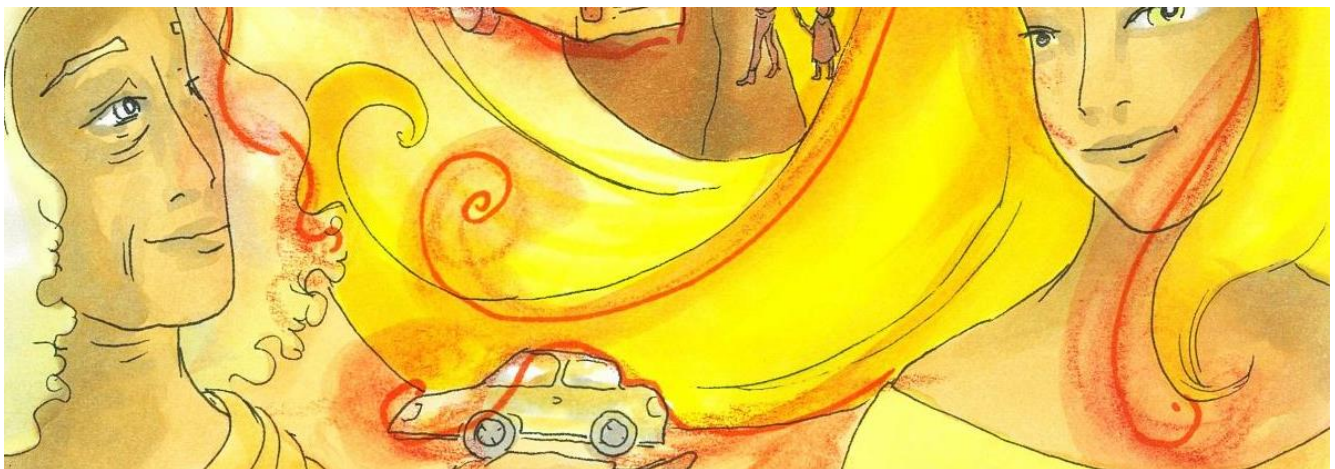




Table de concertation des groupes de femmes de Lanaudière

144, rue Saint-Joseph, suite 200

Joliette (Québec) J6E 5C4

www.femmeslanaudiere.org

Table des partenaires du développement social de Lanaudière

672, rue Saint-Louis

Joliette (Québec) J6E 2Z6

www.tpdsl.org