

Les citoyens se font de plus en plus entendre auprès de leurs élus pour les inciter à agir en faveur du transport collectif, ne serait-ce que pour diminuer les impacts négatifs de la congestion routière.

Le transport collectif<sup>1</sup> inclut le transport en commun (autobus, métro, tramway et train de banlieue), mais aussi des systèmes plus souples tels que le covoiturage et le taxi collectif.

Constatant les impacts économiques, sociaux et sur la santé engendrés par l'utilisation prédominante de la voiture, plusieurs partenaires, dont les municipalités, se penchent activement sur le développement d'alternatives durables.

# TRANSPORT COLLECTIF

## POURQUOI SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF ?

### ➤ Pour réduire l'étalement urbain et favoriser le développement durable

L'étalement urbain est le pire ennemi du transport collectif. Certaines façons d'aménager et de développer le territoire lui sont donc plus favorables. Concentrer les développements immobiliers dans un secteur plus restreint, en y intégrant une mixité des usages et une offre de services de proximité, augmente le nombre d'usagers potentiels du transport collectif. Ceci aura pour effet de faciliter l'implantation d'un service plus performant.

De plus, un service de transport collectif de qualité, c'est-à-dire ayant des véhicules et aires d'attentes confortables, un service accessible, fiable, fréquent et rapide, ainsi qu'une bonne qualité d'informations aux usagers réduit les coûts sociaux induits par la congestion, la construction et l'entretien des infrastructures routières, en plus de réduire la pollution atmosphérique [1].

### ➤ Pour diminuer la part du budget des ménages allouée au transport

Au Québec, le transport est la deuxième dépense la plus importante des ménages, juste après le logement et bien avant l'alimentation. Une offre de transport collectif adéquate, de qualité, fiable et abordable permet de diminuer la part du budget des ménages consacrée aux déplacements, leur permettant ainsi de mieux satisfaire leurs autres besoins (ex. : avoir un logement de qualité, une alimentation suffisante, nutritive et de qualité, se vêtir adéquatement, etc.). En effet, l'utilisateur du transport en commun économisera entre 17 \$ et 20 \$ par jour par rapport à l'utilisation quotidienne de la voiture [2, 3]. L'impact sera d'autant plus important chez les ménages à faible revenu.

### ➤ Pour améliorer la mobilité de tous!

En Montérégie, en 2016, 15 % des hommes et 20 % des femmes de plus de 16 ans ne détenaient pas de permis de conduire. Chez les 16 à 24 ans, seulement six personnes sur dix possédaient un permis.

<sup>1</sup> Les termes « transport collectif » et « transport en commun » ne sont pas interchangeables. En effet, « transport collectif » désigne une réalité plus large (adapté du Lexique de la mobilité durable, Bertrand, Louis-Dominic. Gatineau : Bureau de la traduction, Direction de la normalisation terminologique, 2010).

Par ailleurs, chez les femmes âgées de 25 à 44 ans et chez les hommes âgés de 25 à 64 ans, la proportion de titulaires de permis de conduire a chuté entre 2006 et 2016 [4]. Chez les aînés, la proportion de titulaires de permis de conduire diminue grandement avec l'âge, et ce, particulièrement chez les femmes. Il est également documenté que les aînés et les personnes à mobilité réduite se déplacent considérablement moins et parcourent de moins longues distances. Ces populations sont, par conséquent, plus susceptibles de vivre de l'isolement et d'avoir une capacité restreinte de participer à la vie sociale et communautaire comparativement au reste de la population [5]. Ceci est d'autant plus vrai en milieu rural, où le groupe le plus affecté par un déficit de mobilité est composé des personnes âgées [6]. Pour les citoyens âgés, les déplacements sont souvent à l'échelle d'un quartier ou entre les villages avoisinants. En effet, en milieu rural, il n'est pas rare que les établissements de santé, les commerces et même certaines activités de loisirs soient regroupés dans la municipalité la plus peuplée d'une région. Pour certains aînés, qui n'ont plus la possibilité de se déplacer en voiture, la disponibilité d'une offre de transport collectif devient alors extrêmement importante pour maintenir leur autonomie et ainsi pouvoir continuer à vivre dans leur communauté.



## BÉNÉFICES POUR LA MUNICIPALITÉ ET LA COMMUNAUTÉ

### Une offre de transport collectif adéquate, de qualité, fiable et abordable :

- Diminue la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre (GES);
- Favorise une plus grande attractivité de la municipalité auprès des entreprises et de la population;
- Permet un environnement bâti plus dense et compact, contribuant à augmenter les revenus fonciers (plus d'unités d'habitation/hectare);
- Facilite l'accès aux pôles d'emplois et de formation (collèges, universités, centres de formation professionnelle, etc.) ainsi qu'aux commerces et aux services;
- Augmente l'achalandage dans les commerces de proximité, les rendant d'autant plus attrayants;
- Réduit les coûts sociaux induits par la congestion, la construction et l'entretien des infrastructures routières [1];
- Génère des bénéfices mesurables en termes de développement économique et social (par exemple : hausse des revenus fonciers et diminution des coûts sociaux imputables à la pollution atmosphérique).

## INTERVENTIONS À PRIVILÉGIER

Il faut considérer à la fois les besoins des clientèles dont les habitudes de transport ne correspondent pas à celles typiques des travailleurs (personnes âgées, familles monoparentales sans emploi, etc.), et également répondre aux besoins des communautés rurales éloignées.

- Offrir une **desserte locale hors heures de pointe** pour favoriser l'équité d'accès aux ressources et services (alimentation, pharmacie, services bancaires, organismes communautaires, etc.);
- **Diversifier les modes de transport collectif**, tels que le taxi collectif, le taxi-bus, la distribution des places disponibles dans le transport scolaire et adapté, le covoiturage, l'auto-partage, etc.;

- **Favoriser l'accessibilité universelle** pour tous les modes de transport collectif afin qu'ils puissent être utilisés par l'ensemble de la population en même temps et de la même manière, tant pour les personnes ayant des limitations motrices, visuelles, auditives, intellectuelles ou cognitives que pour les jeunes familles qui doivent se déplacer avec des poussettes. À titre d'exemple, on recommande d'aménager un banc dans les abribus pour améliorer le confort des clients en attente, notamment des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite;
- **Offrir la gratuité du transport collectif** ou mettre en place une tarification sociale basée sur le revenu;
- **Aménager des quartiers résidentiels plus denses** offrant une diversité de services de proximité pour augmenter le nombre d'usagers potentiels du transport collectif. Ceci a pour effet de faciliter l'implantation d'un service plus performant (fréquence, rapidité);
- **Offrir des incitatifs** afin d'encourager les citoyens à changer leur mode de déplacement au bénéfice du transport collectif en implantant, par exemple, des programmes d'apprentissage pour faciliter la transition vers ce mode de transport auprès de clientèles moins familières avec celui-ci ou moins enclines à l'utiliser.



## RÉFÉRENCES

Pour en savoir plus sur l'accessibilité universelle du transport en commun :



**Guide des principes d'aménagement et d'accessibilité universelle.**  
STO, 2017

Document PDF : [bit.ly/3vRiFeg](http://bit.ly/3vRiFeg)



**Poussette et astuces en autobus.** Comité transport famille de l'Initiative 1,2,3 GO! Longueuil.

Document PDF : [bit.ly/2trSer2](http://bit.ly/2trSer2)



## POUR ALLER PLUS LOIN !

**FICHE THÉMATIQUE**

- **Quartier mixte, dense, compact et connecté**



FICHES INTERVENTIONS

- **Optimisation du transport adapté et scolaire**
- **Covoiturage et autopartage**
- **Transport collectif par taxi**
- **Abordabilité du transport collectif**

Consultez les autres fiches de notre collection [ici](#)

## EXEMPLES INSPIRANTS

### Pour la gratuité du transport collectif:

Favoriser l'accès à une offre de transport collectif abordable est une action à fort potentiel d'impact sur la santé. Offrir la gratuité, à tous ou à certains groupes de population ciblée, est une tendance qu'on observe autant à l'échelle municipale canadienne qu'à l'international (voir encadré).

Au Québec, à titre d'exemple, dans la municipalité de Sainte-Julie, le transport collectif local est gratuit pour tous, en tout temps, sur tous les circuits.

La municipalité de Beauharnois, a mis en place la gratuité pour tous ses résidents sur le circuit de transport local parcourant son centre.

Certaines villes de l'agglomération de Longueuil (Brossard, Boucherville et Longueuil) offrent également la gratuité à leurs citoyens âgés de 65 ans et plus qui se déplacent en dehors des heures de pointe.



### Villes ayant mis en place une forme de gratuité du transport en commun :

#### Au Canada

- Calgary
- Gatineau
- Grande Prairie
- Guelph
- Hamilton
- Kingston
- London
- Mississauga
- Waterloo
- Windsor
- York

#### À l'International

- Chengdu (Chine)
- Dunkerque (France)
- Luxembourg
- Tallinn (Estonie)

## Pour les programmes d'aide à l'apprentissage au transport en commun :

Au Québec, plusieurs sociétés de transport ont mis en place des programmes d'apprentissage du transport en commun pour encourager les personnes n'y étant pas familières à l'utiliser. Voici deux exemples :



**Programme d'apprentissage au transport en commun**  
Société de Transport de l'Outaouais, 2016

Page Web : [bit.ly/2SNWYBA](http://bit.ly/2SNWYBA)



**Guide J'monte à bord**  
Réseau de transport de Longueuil, 2016

Document PDF : [bit.ly/2HK1zyA](http://bit.ly/2HK1zyA)

## ACCROÎTRE LES BÉNÉFICES POUR LES POPULATIONS VULNÉRABLES



Il est recommandé de planifier des parcours qui auront pour effet d'augmenter la capacité des personnes à répondre à l'ensemble de leurs besoins fondamentaux, dépassant leurs seuls besoins de déplacement liés à l'emploi. De plus, considérant la part importante du budget des ménages allouée au transport, l'accès à une offre de transport collectif plus abordable pour les personnes à faible revenu aura un impact positif sur la santé de la population.

## RESSOURCES



### LE SAVIEZ-VOUS ?

Les Centres intégrés de santé et de services sociaux (CISSS) peuvent vous accompagner pour rendre vos communautés plus saines et faire des choix qui auront un impact positif sur la qualité de vie de vos citoyens.



[Contactez-nous !](#)



### Outils



**L'aménagement et l'écomobilité - Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable**  
MAMROT, 2011

Document PDF : [bit.ly/48MuvRk](http://bit.ly/48MuvRk)



## Soutien financier



### Programme d'aide au développement du transport collectif

MTQ

Page Web : [bit.ly/2ZaQq1x](http://bit.ly/2ZaQq1x)



### Programme d'aide au transport collectif des personnes et aux immobilisations en transport en commun

MTQ

Page Web : [bit.ly/2EG4g2C](http://bit.ly/2EG4g2C)



### Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles

MTQ

Page Web : [bit.ly/2VXKrO7](http://bit.ly/2VXKrO7)



## Organismes



### Trajectoire Québec

Association intervenant dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec.

Site Web : [trajectoire.quebec](http://trajectoire.quebec)



### Association des transports collectifs ruraux du Québec

Acteur privilégié pour la concertation et le soutien des actions favorisant le développement du transport collectif de personnes en région et en milieu rural au Québec.

Site Web : [atcrq.ca](http://atcrq.ca)



### Ministère des Transports

Le site web du Ministère rapporte différentes informations pertinentes pour les personnes concernées par le transport collectif.

Site Web : [transports.gouv.qc.ca](http://transports.gouv.qc.ca)

### Citation suggérée :

Direction de santé publique de la Montérégie. (2020). *Fiche thématique - Transport collectif*. Répertoire de fiches pour des communautés saines et durables, Longueuil : Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre. 5 p.

### Références :

1. Schepper, B. (2017). *Fiche socioéconomique n° 5 - Le transport en commun gratuit pour Montréal*. Institut de recherche et d'informations socioéconomiques. 5 p.
2. Association québécoise du transport intermunicipal et municipal. (2011). *Rapport de mission sur le transport public en Suède*. 57 p.
3. Association du transport urbain du Québec. (2013). *Impacts sociaux du transport en commun*, dans Étude réalisée dans le cadre du projet: La contribution du transport collectif au développement durable des villes du Québec. 44 p.
4. Société de l'assurance automobile du Québec. (2017). *Le Bilan 2016: accidents, parc automobile et permis de conduire*. 222 p.
5. Mercado, R.G., et al. (2012). *Explaining transport mode use of low-income persons for journeys to work in urban areas: a case study of Ontario and Quebec*. *Transportmetrica*. 8(3): p. 157-179.
6. Solidarité rurale du Québec. (2002). *Le transport en milieu rural: un impératif*, dans Mémoire présenté au Comité sénatorial permanent des transports et des communications le 20 février 2002. 13 p.