

RAPPORT ANNUEL 2020

1272, RUE DE LA TRAVERSE PRÉVOST, QUÉBEC JOR 1T0

TÉLÉPHONE : 450-224-8800

COURRIEL : tacmrcrdn@hotmail.com

TÉLÉCOPIEUR : 450-224-2841





Mot du président

2020 : Année de transition vers une refonte majeure du transport adapté et collectif



L'année 2020 a été bien sûr l'année de la pandémie. La réduction de la demande, les nombreuses contraintes entrainées par la distanciation sociale ont bouleversé nos opérations et continuent de le faire.

Ces circonstances exceptionnelles ont eu aussi un impact sur le projet de transport collectif bonifié qui a pris du retard : compagnies de taxis, fournisseurs de site Web, designer, compagnie de logiciel de réservation ont tous été impactés. Malgré cela, notre équipe a su s'adapter à la situation exceptionnelle tout en menant cela avec l'aide de Madame Rouette, notre

chargée de projet nous avons le projet à terme.

Un service de transport collectif bonifié - Nos réalisations :

- Nouveaux arrêts. Prévost passe de 45 arrêts à 113 (98 % des propriétés auront des arrêts à 300 mètres de chez eux), Saint-Hippolyte passe de 32 à 66; Sainte-Sophie passe d'un service de rabattement vers la 158 à 26 arrêts; Saint-Colomban passe de 82 à 104 arrêts;
- Le nombre de départs augmente considérablement, particulièrement le matin;
- Les réservations pourront être effectuées via la plateforme de réservations en ligne 24 heures sur 24, 7 jours sur 7ou en passant par la centrale téléphonique;
- Les réservations en ligne seront possibles minimalement 1 heure avant l'heure de départ
- Une nouvelle carte à puce sera déployée ;
- Le paiement sécuritaire en ligne est désormais offert;
- Une nouvelle identité visuelle voit le jour ;
- Un renouvellement complet de la signalisation
- Un nouveau site Web transactionnel:
- Le contrat avec notre fournisseur de service exigera dorénavant plus de voitures hybrides ou électriques et plus de camionnettes au bénéfice de nos usagers et de la planète;
- Une campagne de communication sera déployée pour le volet du transport collectif
- Et d'autres surprises que nous vous expliquerons lors du lancement.







Je tiens à souligner la participation extraordinaire de Taxi Rivière-du-Nord et plus particulièrement de monsieur Steven Morin. Son aide a été essentielle dans le processus de bonification des opérations. Merci. Je veux remercier aussi Martine Rouette qui a fait avancer le dossier comme jamais. Voilà un PPP qui fonctionne! Enfin, une participation financière conséquente de Desjardins dans le projet nous a permis de respecter notre budget et de bonifier notre signalisation. Voici un autre projet qui sera propulsé pour le mouvement coopératif.

Voilà, 3 ans que je travaille à bonifier l'offre de transport collectif dans notre région. J'y ai investi près de 500 heures parce que je crois en la cause et que les efforts porteront bientôt leurs fruits au grand bénéfice des utilisateurs. Je pensais bien naïvement être capable de monter ce projet en 18 mois. Notre patience sera heureusement récompensée par un réseau optimisé! Le travail ne s'arrête pas là; la phase 2 sera toute aussi visionnaire et impliquera une révision complète de notre transport adapté.



Transport adapté

Dans les prochains mois, après le lancement du volet collectif, une réflexion devra se mettre en marche pour bonifier le service de transport adapté. Tous les scénarios d'optimisation seront sur la table. Il faut offrir non seulement à nos usagers du transport adapté la même qualité de service que celle offerte par le transport collectif, mais également un traitement équitable de leurs différences. Cette transformation de l'offre devra elle aussi se faire avec le milieu qui connait mieux que n'importe qui les besoins de nos usagers.

Je lance l'idée de mettre en place un comité d'usagers où siègeraient des gens du milieu, la direction générale et des membres du conseil d'administration. Dans un premier temps, ce comité pourrait définir les irritants et possiblement les améliorations à apporter. Dans un 2° temps, cette structure serait maintenue pour être la courroie de transmission privilégiée entre nos usagers et le TAC RDN.

Finances

Notre mode de fonctionnement basé sur des trajets à la demande a évité au TAC de faire des pertes malgré la chute draconienne de la fréquentation liée à pandémie comme vous pourrez le constater dans le rapport de notre vérificateur. Le TAC a même dégagé des excédents. Il faudra toutefois être prudents avec ces excédents, car d'éventuels correctifs à l'aide que nous avons reçue pendant la pandémie pourraient être à prévoir.

Au-delà de la pandémie, tout porte à croire que la demande et l'intérêt pour la mobilité durable perdureront. La croissance démographique que connait notre région, la nouvelle réalité des travailleurs et des étudiants et la volonté de réduire l'empreinte écologique liée aux transports ne sont que quelques-uns des éléments qui nous incitent à poursuivre nos efforts pour encourager la population à délaisser l'auto en solo. Il reste beaucoup à faire, mais nous sommes sur la bonne voie!

Monsieur Paul Germain Président

1. STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

1.1 Conseil d'administration

Les membres du conseil d'administration ont participé à 10 réunions ordinaires et une assemblée générale. Le Transport adapté et collective MRC Rivière-du-Nord a désigné neuf administrateurs pour siéger au conseil d'administration.

Parmi les membres, un administrateur est nommé pour représenter la MRC Rivière-du-Nord, un membre de chaque ville est nommé ou son représentant pour siéger au conseil d'administration, deux représentants des usagers du transport collectif ainsi que deux représentants des usagers du transport adapté sont également nommés.

Membres du comité administratif du Transport adapté et collectives MRC Rivière-du-Nord

Paul Germain, président, municipalité de Prévost Pierre Daigneault, substitut

Roger Hotte, administrateur, MRC Rivière-du-Nord Josée Yelle, substitut

Xavier-Antoine Lalande, vice-président municipalité de Saint-Colomban

Bruno Laroche, administrateur, municipalité de Saint-Hippolyte

Linda Lalonde, administratrice et secrétaire, municipalité de Sainte-Sophie Louise Gallant et Sophie Astri, substitut

Administrateurs nommés pour représenter les usagers

Michel Fortier, trésorier, représentant des usagers collectifs Nicole Houle, représentante des usagers collectifs

1.2 Personnel

L'équipe du TAC MRC RDN est composée d'une directrice générale pour assurer la gestion de l'organisme et de deux répartitrices. Leurs mandats sont multiples et touchent autant les finances, les ressources humaines que les communications, pour n'en citer que quelques-uns.

Équipe du TAC RDN

Mme Louise Bourgeois, directrice générale Officier délégué admission

Mme France Chartrand, répartitrice Prévost et Sainte-Sophie Officier délégué admission (substitut) Mme Célia Pécaut, répartitrice Saint-Colomban et Saint-Hippolyte Officier délégué admission (substitut)

1.3 <u>Statut et profil de l'entreprise</u>

Le Transport adapté et collectif MRC Rivière-du-Nord est un organisme à but non lucratif constitué le 9 octobre 2001 sous la Loi sur les compagnies, Partie III.

La MRC Rivière-du-Nord offre un service de transport adapté et collectif dans les municipalités rurales de Prévost, Saint-Colomban, Saint-Hippolyte et Sainte-Sophie. Elle confie la responsabilité d'organiser et d'offrir le transport à l'organisme Transport adapté et collectif MRC Rivière-du-Nord, communément appelé TAC MRC RDN.

À son tour, le TAC contracte les services de transporteurs privés (ex. : des compagnies de taxi et transporteurs de minibus) pour assurer le transport des citoyens à l'aide de taxi, taxi adapté ou de minibus. Le TAC MRC RDN est un organisme indépendant du regroupement des compagnies de taxi auprès de qui il contracte des services de transport.

Le TAC s'efforce de faire de son mieux pour offrir un service des plus accommodants en considérant la sensibilisation des citoyens qui passe par des projets concrets que nous devons mettre en œuvre, qu'ils soient petits ou grands. Chaque pas est important pour rendre meilleures nos collectivités en termes environnementaux, sociaux et économiques.



2. OFFRE DE SERVICE EN TRANSPORT

2.1 Horaire de 2020

Le service est offert du lundi au dimanche, donc 7 jours par semaine, à l'exception des jours fériés annoncés. Les réservations se font de 9 heures à 14 heures au bureau du TAC MRC RDN, et ce, 24 heures à l'avance.

Les transports sont offerts à heure fixe pendant la journée. Les départs ont lieu à 6 h 30, 7 h 30, 8 h 30, 10 h, 11 h, 13 h, 14 h, 15 h, 16 h, 17 h, 18 h et 19 h. Les retours s'effectuent à 7 h, 8 h, 9 h, 10 h 30, 11 h 30, 13 h 30, 14 h 30, 15 h 30, 16 h 30, 17 h 30 et 18 h 30 et 19 h 30.

2.2 Trajets offerts

Essentiellement, la plupart des déplacements ont été faits à partir des quatre municipalités rurales vers la ville-centre, Saint-Jérôme (et vers Saint-Sauveur pour Prévost seulement).

Pour la municipalité de Saint-Colomban, considérant la demande présentée par les citoyens d'ajouter des transports vers la municipalité de St-Canut, le conseil municipal autorise un arrêt au 13 880 Chemin Saint-Simon à St-Canut (Mc Donald).

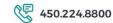
Les Prévostois bénéficient de 3 arrêts pour aller en direction de Saint-Jérôme ou de Mont-Tremblant grâce à l'entente signée avec le TACL.

2.3 Points d'arrêt

Dans le périmètre urbanisé, les arrêts ont été aménagés aux intersections, aux kiosques postaux ou devant certains commerces. Chaque municipalité identifie les points d'arrêt en fonction des grands axes routiers et des besoins identifiés. En 2020, la municipalité de Saint-Colomban a ajouté un point d'arrêt pour la clientèle collective.

| Municipalités | Nombres de points d'arrêt |
|-----------------|---|
| Prévost | 51 |
| Saint-Colomban | 83 |
| Saint-Hippolyte | 32 |
| Sainte-Sophie | (3 arrêts du circuit de la navette #35) |

Rappelons que la clientèle du transport adapté bénéficie d'un service porte-à-porte.







2.4 Points de chute à Saint-Jérôme

Le nombre de points de chute convenus avec la ville-centre de Saint-Jérôme a été augmenté à dix. Les arrêts sont : Le Carrefour du Nord, Lingerie Poirier (CÉGEP), Hôpital Hotel-Dieu, CREPS (Polyvalente), CEP, gare de Saint-Jérôme, SAAQ, Mégacentre, l'école Marchand et le CSSS (1000 Labelle).

2.5 Adhésion et tarification

La demande d'une carte de membre reste en vigueur pour tous les usagers. Cette procédure demeure gratuite et s'adresse aux résidents des 4 villes. Une preuve de résidence doit être fournie lors de l'inscription ainsi qu'une photo récente.

Malgré la hausse du prix de l'essence, le TAC n'a procédé à aucune augmentation pour les usagers, et ce depuis 2004. Les tarifs communs aux quatre municipalités sont :

Transport collectif: 5 \$/déplacement
Carte mensuelle (laissez-passer): 150 \$
Transport adapté: 3 \$/déplacement

Notons que la municipalité de Saint-Colomban offre un tarif gratuit aux étudiants par transport, avec preuve étudiante à l'appui.

3. MODÈLE DE CROISSANCE DURABLE

3.1 Stratégie de croissance

Le Transport adapté et collectif MRC Rivière-du-Nord a pour mission d'assurer la mobilité des personnes sur les territoires des villes de Sainte-Sophie, Saint-Colomban, Saint-Hippolyte et Prévost en leur offrant des solutions performantes de transport collectif durable qui leur permettent de se déplacer là où elles vivent, travaillent, étudient et se divertissent.

À cette fin, le Transport adapté et collectif MRC Rivière-du-Nord continue de déployer une série d'interventions complémentaires qui permettent d'améliorer l'offre de transport adapté et collectif, de mieux gérer la demande, de soutenir les pratiques d'aménagement du territoire favorables au transport, de mobiliser les partenaires de la région et d'assurer un financement adéquat.

Les citoyens recherchent en toute légitimité, et de plus en plus, à s'implanter dans le territoire ceci ayant un impact sur la croissance démographique de notre MRC, ce qui nécessite une multitude de réflexions et d'analyses de notre offre de service pour le transport adapté et collectif des personnes.

Les coûts, la commodité, la sécurité et l'efficacité ont une incidence sur le mode de transport choisi. Parfois, ces facteurs éliminent certains choix pour les citoyens. Par exemple, il peut être trop coûteux d'avoir une voiture. Des localités n'ont pas de services de transport en commun, d'autobus ou ces services ne sont pas assez fréquents. Nos plans de transport sont centrés sur les besoins de mobilité des personnes, et ce, dans un souci d'équité spatiale et économique tout en tenant compte de la diversité des besoins.

Le succès d'une telle mission repose d'abord sur l'effort concerté du comité d'administration et du personnel du TAC MRC RDN dont l'adhésion aux buts de l'entreprise est essentielle, le tout dans l'esprit d'un développement durable et en respectant les priorités essentielles de l'organisation.

Simplifier la vie des gens dans leurs déplacements est essentiel pour le TAC MRC RDN. Pour y arriver, il va falloir faire preuve d'innovation afin que les transports adaptés et collectifs deviennent la colonne vertébrale de la mobilité rurale, et que davantage de gens délaissent leur voiture pour leurs déplacements journaliers. Nous nous appliquons quotidiennement à aller audevant des besoins de nos clients et avons le souci de nous adapter à leur réalité tout en maintenant une expérience de transport efficace et conviviale.

Ces objectifs visent à accroître notre qualité de vie, maintenant et pour les générations futures.

3.2 Les enjeux du transport collectif

Les bénéfices directs et indirects du transport en commun contribuent aussi bien à l'amélioration de la qualité de vie des résidents qu'au développement économique de l'ensemble de la région en facilitant les déplacements de la main-d'œuvre dont les entreprises ont besoin pour leurs activités. Il procure des bienfaits importants et, par sa nature, représente une solution durable aux problèmes environnementaux.

3.2.1 Enjeux liés à l'accès aux services

- Création d'emploi
- Réduction de la congestion routière
- Réduction de la pollution atmosphérique
- Réduction des dépenses des ménages en transport
- Solution de transport abordable pour les personnes à faible revenu
- Augmentation de la sécurité sur le territoire
- Réduction des coûts de construction et d'entretien des voies publiques
- Amélioration de la qualité de vie des citoyens, de l'environnement et de la préservation des ressources énergétiques.

3.3 Développement organisationnel

Le développement organisationnel (D.O.) est une discipline qui nécessite d'être à l'avant-garde des meilleures pratiques pour accroître et soutenir la capacité de changement des organisations.

Afin de guider le TAC dans son développement, la directrice générale collabore étroitement avec les associations du transport collectif et du transport adapté. Des échanges se font avec les membres régulièrement sur différents sujets qui englobent le transport.

11

3.4 Stratégie promotionnelle

Un dépliant est disponible dans certains organismes tels que le Centre de santé et de services sociaux (CSSS) de Saint-Jérôme, la MRC, les municipalités concernées, le bureau du TAC MRC RDN (2e étage de la gare de Prévost), les bibliothèques municipales. Les compagnies de taxi en font aussi la distribution aux nouveaux clients.

La grande majorité des municipalités et la MRC Rivière-du-Nord assurent une visibilité au TAC dans leur bulletin municipal ou sur leur site Internet.

La promotion du TAC MRC RDN vise à faire connaître les nombreux avantages du transport adapté et collectif, à valoriser son image, à fidéliser sa clientèle et à attirer de nouveaux clients :

- En s'orientant vers une efficacité optimale pour ses membres
- En intégrant des publicités pour permettre une bonne communication
- Une équipe motivée et soudée par la réussite du TAC MRC RDN
- En optimisant les compétences de tous les membres du comité administratif et des employées

Virage numérique

Une page Facebook a été créée en 2020 afin de soutenir les efforts de communication liés à la mise en place de la nouvelle plateforme de réservation qui sera lancée en 2021.



4. STATISTIQUES 2020:

Vous trouverez ici-bas quelques données statistiques permettant de faire un portrait intéressant de l'usage des services de transport du TAC.

4.1 Nombre de passagers et de courses

| | Passagers | | Total | | Courses | | Total |
|-------|------------|---------|-----------|--|------------|---------|---------|
| | Collectifs | Adaptés | Passagers | | Collectifs | Adaptés | Courses |
| | | | | | | | |
| 2015 | 19864 | 23 407 | 43 271 | | 11 628 | 10783 | 22 41 1 |
| | | | | | | | |
| 2016 | 17245 | 22 588 | 39833 | | 11 573 | 10340 | 21 913 |
| | | | | | | | |
| 2017 | 26324 | 24886 | 51 214 | | 11 024 | 11100 | 22 127 |
| | | | | | | | |
| 2018 | 30 347 | 23 381 | 53 728 | | 10883 | 11 049 | 21 932 |
| | | | | | | | |
| 2019 | 29 028 | 24211 | 53 239 | | 11 157 | 11 647 | 22804 |
| | | | | | | | |
| 2020* | 8 098 | 9 573 | 17671 | | 6 087 | 6 241 | 12328 |



^{*} Vous remarquerez que le nombre de passagers durant l'année 2020 est en baisse due à la pandémie. Malgré cette situation et étant un besoin essentiel, le service de transport aux usagers a été maintenu avec certaines modifications tout en respectant les mesures sanitaires.

4.2 Motifs des besoins en transport

<u>COLLECTIF</u> <u>ADAPTÉ</u>

| ÉTUDE | 3526 |
|---------|------|
| LOISIR | 561 |
| MÉDICAL | 100 |
| SERVICE | 666 |
| TRAVAIL | 3245 |

| ÉTUDE | 473 |
|---------|------|
| LOISIR | 3073 |
| MÉDICAL | 268 |
| SERVICE | 1745 |
| TRAVAIL | 4014 |

| TOTAL 80 | TOTAL 9573 |
|----------|------------|
|----------|------------|

4.3 Nombre de passagers de l'adapté

| MUNICIPALITÉS | NOMBRE DE PASSAGERS | | |
|-----------------|---------------------------|--|--|
| | (Incluant accompagnateur) | | |
| PRÉVOST | 1529 | | |
| SAINT-COLOMBAN | 2668 | | |
| SAINT-HIPPOLYTE | 1606 | | |
| SAINTE-SOPHIE | 3770 | | |
| TOTAL | 9573 | | |

4.4 Nombre de passagers du collectif

| MUNICIPALITÉS | NOMBRE DE PASSAGERS | | |
|-----------------|---------------------|--|--|
| | | | |
| PRÉVOST | 1753 | | |
| SAINT-COLOMBAN | 4796 | | |
| SAINT-HIPPOLYTE | 1373 | | |
| SAINTE-SOPHIE* | 176 | | |
| TOTAL | 8098 | | |

^{*} Ne pas oublier que Sainte-Sophie offre un service de transport collectif par la navette #35 provenant de Saint-Lin dont les passagers ne sont pas tous comptabilisés dans ce tableau. La ville de Prévost a une entente avec le TACL et les passagers ne sont pas comptabilisés par le TAC.





4.5 Taux de jumelage

| | VOLET | VOLET |
|----------------|----------|-----------|
| MUNICIPALITÉS | ADAPTÉ | COLLECTIF |
| | JUMELAGE | |
| PRÉVOST | 1,5 | 1,1 |
| SAINT-COLOMBAN | 1,3 | 1,5 |
| ST-HIPOLLYTE | 1,6 | 1,1 |
| SAINTE-SOPHIE | 1,7 | 1,2 |

5. PARTENAIRES

Le Transport adapté et collectif MRC Rivière-du-Nord permet aux résidants en milieu rural d'être des citoyens actifs. Il s'agit d'une responsabilité collective que nous partageons avec différents acteurs de tout horizon qui croient en l'importance d'un transport collectif et adapté. Pour continuer d'offrir ce service, nos partenaires sont des alliés importants que nous tenons à remercier.

Voici la liste de nos partenaires financiers ainsi que leur contribution respective :

- MTQ (ministère des Transports): Contribution financière provenant de la Politique québécoise du transport collectif et pour le financement du volet adapté
- Municipalités de Prévost, Saint-Colomban, Saint-Hippolyte et Sainte-Sophie : Apport financier récurrent et aide technique ponctuelle
- MRC Rivière-du-Nord : Fiduciaire des fonds du MTQ et des contributions des municipalités et principal interlocuteur auprès du ministère
- Usagers du transport adapté et collectif : Contribution financière via la tarification
- Caisse Desjardins Saint-Jérôme







Soulignons également, l'apport précieux des compagnies de taxis et d'autobus. En raison de l'affichage du logo du TAC sur leurs véhicules, ils assurent une publicité mobile de nos services et suscitent un intérêt partout sur la route. Voici la liste des compagnies ou entrepreneurs avec qui le TAC a conclu des ententes en 2020 :

- Taxi Rivière du Nord
- Taxi Champion *
- Jean Desroches
- Autobus Alary inc.
- TACL (Transport Adapté Collectif Laurentides)

*Durant l'année 2020, un partenariat s'est fait entre Taxi Champion et Taxi Rivière du Nord.

Sur le plan organisationnel, nous devons aussi mentionner le soutien apporté par les regroupements provinciaux en transport, soit :

- Union des transports adaptés du Québec (UTACQ);
- Association des transports collectifs ruraux du Québec (ATCRQ);
- Les organismes de transport adapté et de transport collectif

En procédant avec des échanges d'entraide sous forme technique et en partageant des informations ainsi que de la documentation, nous pouvons donner une offre de service de qualité répondant aux besoins de la population grandissante.



6. CONTRIBUTION SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE

6.1 Contribution sociale

En assurant une offre de services en transport accessible à tous — tant sur le plan économique que géographique —, le TAC apporte une contribution significative à la société. Ainsi, en permettant à tous les résidents du territoire desservi d'être mobiles, on permet leur apport à la société, que ce soit par leur implication sociale, familiale, bénévole, ou en tant qu'étudiants ou travailleurs.

Le transport en milieu rural a des effets positifs sur l'ensemble de la communauté :

- Favorise la participation aux activités d'insertion ou de préparation à l'emploi, favorise l'accessibilité aux emplois précaires, aux emplois d'été ou aux emplois occasionnels pour les jeunes, adolescents, et les ainés.
- Soutiens la participation sociale des citoyens en rendant attractif le milieu rural aux nouvelles familles en offrant des possibilités de déplacements autres que l'automobile.
- Réponds aux besoins de déplacements des jeunes familles, des familles monoparentales ou composées d'une seule personne qui n'ont pas de véhicule, qui ne peuvent pas ou ne veulent pas faire l'achat d'un deuxième véhicule.
- Permets de maintenir la communauté dans le milieu rural en lui permettant d'avoir accès aux services disponibles dans les villes centres.
- Appuie la population vieillissante pour qu'elle puisse retrouver son autonomie.
- Favorise la pleine intégration sociale, professionnelle et économique de personnes handicapées.



6.2 Contribution environnementale

Les nuisances créées par l'automobile diminuent la qualité de vie en ville et ont des impacts négatifs sur la santé. Ainsi, les usagers qui choisissent d'adhérer au TAC permettent une réduction du nombre d'automobilistes sur la route. Indirectement, cela vient réduire le nombre d'accidentés tout en diminuant le stress résultant de la conduite automobile. Selon l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), les transports adaptés et collectifs offrent vingt fois moins de risques d'accident que l'automobile. À ce titre, nous croyons qu'à partir de ce projet de développement, cette contribution sera augmentée.

Les changements climatiques menacent l'avenir de notre planète. Le secteur des transports génère de fortes émissions de gaz à effet de serre (GES). Au Québec, 44,8 % de ces émissions sont attribuables au transport routier (environnement.gouv.qc.ca). Les polluants des transports se retrouvant dans l'air aggravent nos problèmes de santé. Leurs effets sont variés (stress, troubles respiratoires et cardiaques, maux de tête, infections pulmonaires, etc.) et dépendent de chaque polluant. Certains effets sont immédiats, d'autres se manifestent plusieurs jours après l'exposition.

Le fort potentiel écologique du transport collectif n'est plus à démontrer. Les effets qu'il entraîne quant à la réduction de l'utilisation de l'automobile ne sont plus à prouver :

- Diminution importante de la congestion routière;
- Baisse de la production de gaz à effet de serre (GES);
- Réduction du nombre d'automobiles se retrouvant à la ferraille.

Dans un effort de concertation entre tous les transporteurs afin d'augmenter cette contribution, nous espérons que ce projet de développement facilitera ce stratagème.

18

7. PERSPECTIVES D'AVENIR

Les changements climatiques, le vieillissement de la population, les embouteillages et l'urbanisation exercent des pressions non seulement sur le système de transport de la province, mais aussi sur l'environnement. Grâce à son vaste mandat, le TAC MRC RDN joue un rôle unique pour assurer la durabilité économique, sociale et environnementale de ses territoires.

Avec les coupures ministérielles et les changements qu'ils apportent, nous espérons que le transport sera une priorité pour les années à venir. Depuis quelques années, le MTQ qui est le plus important partenaire financier ne cesse de tenir les organismes de transport en alerte en ayant les informations sur les politiques de transports à la dernière minute. Nos organismes l'ATCRQ et l'UTACQ travaillent fort pour obtenir du ministère des politiques de transport triennales comme par le passé.

La région de la MRC Rivière-du-Nord est en expansion et les activités y sont de plus en plus dispersées. L'environnement est très attractif notamment pour les jeunes familles. Dans un tel contexte, la réduction des déplacements en auto en solo nécessite la mise en œuvre d'approches novatrices pour desservir les secteurs à plus faible densité, pour compléter les maillons manquants de la chaîne de déplacements en transport public ou simplement pour influencer les comportements en informant mieux les usagers sur les options de déplacements.

Cela étant dit, nous souhaitons augmenter l'utilisation du TAC MRC RDN. C'est d'ailleurs là l'enjeu global du comité qui vise un accroissement de l'achalandage pour 2021. Avec une juste répartition des efforts de chacun, l'amélioration des services à la population et une communication accrue dans la publicité pour faire connaître le TAC, nous pourrons atteindre cette cible.

L'intégration du principe de la durabilité à nos activités est un moyen efficace de gérer les risques. Par exemple, la réduction des émissions de GES produites par le système de transport grâce à des initiatives axées sur la durabilité pourrait aider à éliminer, atténuer ou retarder les conséquences négatives potentielles des changements climatiques et atténuer des risques externes pour l'infrastructure de transport à long terme.

Dans un contexte marqué par le vieillissement de la population et l'exode rural, il est crucial d'assurer l'occupation du territoire et de la vitalité des régions éloignées en favorisant les modes de transport collectif et adapté vers les villes centres.

Le TAC doit s'adapter à cette croissance et à la réalité du développement durable dans une démarche régionale de demande de financement, tant de la part des usagers que de tous les paliers de gouvernement, du municipal au provincial, correspondant aux besoins et aux attentes de la population du territoire de nos quatre villes.

19

8. CONCLUSION ET REMERCIEMENTS

Au cours des dernières années, les municipalités se sont investies dans la mise en place du TAC croyant en l'importance de doter leur population rurale d'un service de transport collectif et adapté. Alors que tous sont convaincus d'une telle nécessité, le TAC MRC RDN converge maintenant vers un nouveau défi : se doter d'une vision d'ensemble du transport des citoyens. Le but ultime est de concerter et d'intégrer différents partenaires opérant déjà un service de transport pour leur clientèle respective.

Il s'agit d'insuffler à tous notre conviction que le transport est un axe structurant pour le développement des communautés. En ayant accès à des déplacements fiables, des modalités adaptées, des tarifs abordables et un horaire complet, l'intégration, la santé, la qualité de vie et la participation sociale des citoyens en sont accrues. Tout le monde y gagne!

Nous espérons donc que ces constats seront partagés et permettront la mise en place de nouvelles collaborations pouvant contribuer à l'essor du transport collectif et adapté en milieu rural. Les moyens à déployer pourront être variés et sont à explorer.

L'année 2021 sera basée sur des énoncés d'orientation et objectifs de développement de solutions par axes. La possibilité d'améliorer l'attractivité des transports collectifs et adaptés et optimiser le service.

Finalement, des remerciements sont adressés aux membres du conseil d'administration et aux employées du TAC MRC RDN. Chacun met son expérience et ses compétences au bénéfice de l'organisme afin d'assurer la saine gestion du TAC et d'optimiser la satisfaction des besoins des usagers du transport adapté et collectif.