

4.3 Résultats de l'enquête auprès des municipalités

Une enquête auprès des municipalités a été effectuée afin de compléter le portrait de l'offre et de la demande en transport collectif et adapté dans la région. L'enquête suit l'exemple du questionnaire qui a été utilisé par la firme Tecsalt pour dresser le portrait de la MRC des Collines-de-l'Outaouais de l'Outaouais en 2008. Afin de pouvoir faire une comparaison des données entre les quatre MRC, les questionnaires ont été envoyés à toutes les municipalités des MRC Pontiac, Vallée-de-la-Gatineau et Papineau par courriel le 19 juin 2009. Les municipalités chez qui le courriel ne s'est pas rendu ont reçu le questionnaire par la poste. Une relance a été entreprise le 1 août 2009. Cependant, le taux de participation reste faible : neuf (9) municipalités ont répondu. Les résultats sont présentés ci-dessous. Le questionnaire interrogeait les municipalités sur les points suivants :

- # Modes de transport disponibles;
- # Principaux points d'origine et destination à desservir;
- # Période de la journée à desservir;
- # Groupes de population à desservir;
- # Trajets potentiels;
- # Modes de transport collectif pertinents;
- # Commentaires et suggestions.

TABLEAU 56 : RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES MUNICIPALITÉS DE LA MRC PAPINEAU – BESOINS EN TRANSPORT COLLECTIF

	St-André-Avellin	Thurso	Notre-Dame-de-Bonsecours	Bowman	Lac-Simon
Modes de transport nommés pour la municipalité	Transport bénévole Transport scolaire Transport adapté Transport collectif	Transport scolaire Transport adapté	Autobus Auto d'un particulier	Transport scolaire	Transport scolaire
Principaux points d'origine qui nécessitent d'être desservis par le transport collectif	CLSC-CHSLD CR3A AFSPN Maison de la famille Écoles Maisons privées	L'ensemble de Thurso	Maison privée pour handicapé	Pas de centre villageois à Bowmann, point de départ peut-être à l'hôtel de ville ou au dépanneur Bowmann (chemin Lièvre nord), si non, à partir de Val-des-Bois	Aucun – ce sont des retraités ou des villégiateurs
Principales destinations à desservir par le transport collectif	CLSC-CHSLD, hôpitaux – thérapie, physio, dialyse Écoles, centres commerciaux Centre communautaire, aréna Activités diverses : Carnaval, Festival, Théâtre des 4 sœurs	Gatineau centre-ville (Promenades) Gatineau CSSS Papineau (Buckingham)	Gatineau (Buckingham)	Hôpital et cliniques médicales de Gatineau (Buckingham) École polyvalente de Gatineau (Buckingham) Centre commercial de l'avenue Lépine à Gatineau (Buckingham) Jonction avec les points de service de la STO	Centre de santé (St-André-Avellin ou Hôpital à Gatineau (Buckingham))
Période de la journée où les besoins en transport collectif sont les plus importants	Le jour sur semaine Le soir ou la fin de semaine à l'occasion	Départs : 6h30 et 8h30 Retours : 17h30 et 18h30	Semaine en journée	Sur semaine, entre 7h00 et 8h30 et entre 15h30 et 17h30	–
Groupes de population qui ont le plus besoin de services en transport collectif	Handicapés, personnes en perte d'autonomie, Personnes sans véhicules, personnes âgées, quelques travailleurs, élèves des écoles	Travailleurs (euses) Étudiants (tes) Personnes âgées Personnes handicapées	Personnes âgées	Étudiants allant à Gatineau Personnes de tous âges pour rendez-vous médicaux ou magasinage	Personnes âgées
Trajets de transport collectif potentiel	Entre le rural et les centres urbains	Thurso – Gatineau (Promenades), ce trajet donnerait accès au transit vers Ottawa, secteur Hull.	–	–	–
Modes de transport collectif pertinents	Autobus	Autobus	Véhicule de genre fourgonnette et autobus pour handicapé ou fourgonnette adapté	Afin d'obtenir une vision éclairée de la situation, il pourrait s'avérer intéressant de consulter la population	–
Commentaires	Transport populaire qui pourrait être accessible à toute la population	Demandes constantes de la part des citoyens pour un service vers Gatineau	Domaine complètement rural service pour personnes âgées à 95 %	Actuellement la demande pour un tel service est très limitée et nous n'avons aucun projet en ce sens	Le transport collectif ne préoccupe pas la municipalité

TABLEAU 57 : RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES MUNICIPALITÉS DE LA MRC VALLÉE-DE-LA-GATINEAU ET DE LA MRC PONTIAC- BESOINS EN TRANSPORT COLLECTIF

	Thorne (Pontiac)	Mansfield-et-Pontefract (Pontiac)	Cayamant (Vallée-de-la-Gatineau)	Low
Modes de transport nommés pour la municipalité	Transport scolaire	TransporAction Transport scolaire (Autobus Lasalle) Taxi Percy Transport Thom	Transport adapté	Transport bénévole Transport scolaire Transport adapté Transport en commun
Principaux points d'origine qui nécessitent d'être desservis par le transport collectif	Centre villageois est Ladysmith, la plupart des résidents restent en milieu rural	Village Davidson Projet Amyotte Saint-Camille	Village : Rue Principale, Chemins Patterson, Monette, Petit-Cayamant, Lac-à-Larche, du Lac-Cayamant	Il ne semble pas y avoir de problème pour l'instant – un ou deux endroits où les gens peuvent stationner leur automobile et faire le trajet par transport collectif dans les centres urbains
Principales destinations à desservir par le transport collectif	École primaire à Shawville et Otter Lake, Écoles secondaires à Shawville et Fort Coulonge	Centre-ville de Gatineau Centre-ville d'Ottawa Village de Fort-Coulonge Institutions scolaires Camp de jour Patro	Transport pour Maniwaki – lieux de travail, Centre commercial, hôpital, centres médicaux, écoles Transport pour Gracefield – lieux de travail, magasins, caisse, CLSC, bureau de médecins, écoles Transport pour Gatineau (Ville)- lieux de travail, magasins, écoles, etc.	Centre de santé, centre-ville
Période de la journée durant les besoins en transport collectif sont les plus importants	Lundi au vendredi, fin août à fin juin	Matins entre 6h00 et 8h00 Soirs entre 16h00 et 17h00	Le matin, midi et soir	Semaine – matin et soir
Groupes de population qui ont le plus besoin de services en transport collectif	Les élèves ont besoin d'un transport Les personnes âgées ou sans véhicules n'ont pas de service	Travailleurs Étudiants Personnes âgées	Étudiants, travailleurs, personnes âgées	Personnes âgées
Trajets de transport collectif potentiel	–	–	–	–
Modes de transport collectif pertinents	–	–	–	–
Commentaires	Je connais un service à Anprior, Ontario, qui s'appelle Senior Citizens Home Support Programm qui amène les personnes âgées à leurs rendez-vous médicaux et qui charge un prix abordable. Ce programme pourrait aider aussi aux résidents de la MRC Pontiac.	Faciliter les déplacements de nos citoyens leurs permettait de demeurer dans notre municipalité en permanence	Ceci n'était pas une préoccupation majeure. Mais ceci aiderait beaucoup nos citoyens qui n'ont pas de moyen de transport et doivent payer des gens pour se rendre soit au CLSC, à l'hôpital, chez le docteur, etc.	Le transport offert pour l'instant semble suffire, la demande pour le transport est présentement comblée.

4.3.1 MRC Papineau

Ce sont les municipalités de Saint-André-Avellin, Thurso, Notre-Dame-de-Bonsecours, Bowman et Lac-Simon qui ont répondu au questionnaire.

En général, nous constatons que les petites municipalités ne semblent pas connaître l'ensemble du transport offert sur le territoire. Le transport adapté est mieux connu que le transport collectif, et le transport scolaire est le seul mode connu dans toutes les municipalités (voir section modes de transport nommés).

Les principaux points d'origine sont particuliers pour chaque municipalité. Concernant les municipalités en bas de 1 000 habitants, il n'y a pas de points de départ spécifiques nommés, dû au fait qu'il n'y a pas de centre.

Les principales destinations sont similaires pour toutes les municipalités :

- ✚ Centres de santé à Saint-André-Avellin et à Gatineau (Buckingham);
- ✚ Centres de commerce à Saint-André-Avellin et à Gatineau (les Promenades);
- ✚ Écoles (polyvalentes);
- ✚ Jonctions avec le service de la STO.

Ces services sont surtout importants pendant la semaine en période de pointe, le matin et le soir. À Saint-André-Avellin il y a un besoin occasionnel pour le soir ou la fin de la semaine.

Les personnes âgées semblent être le groupe qui a le plus besoin de transport, car toutes les municipalités les identifient. Néanmoins, les étudiants et les travailleurs figurent aussi parmi les personnes qui devraient avoir accès à un service de transport collectif.

Pour les deux (2) municipalités qui ont un certain bassin de population, le transport collectif devrait offrir un service entre le milieu rural et les centres urbains, comme Gatineau. L'autobus leur semble le bon moyen. En général, les demandes dans les petites municipalités, éloignées et dénuées de centre, le transport collectif ne fait pas partie de leurs préoccupations. Par contre, les municipalités avec un certain potentiel de citoyens ont de la demande pour du transport et souhaitent desservir toute la population.

4.3.2 MRC Pontiac

Pour la MRC Pontiac, seules les municipalités de Thorne et Mansfield-et-Pontefract ont répondu. Nous constatons que la municipalité de Thorne (plutôt anglophone) n'est pas au courant du service de TransporAction, car il fait référence à un projet similaire en Ontario (Anprior) qui lui semble intéressant. La

municipalité de Mansfield-et-Pontefract connaît tous les modes de transport collectif et adapté existants sur son territoire et précise des points de départ qui correspondent aux quartiers résidentiels plus importants.

Les principales destinations sont les institutions scolaires, les centres-villes de Gatineau et Ottawa, Fort-Coulonge ainsi que le camp de jour Patro à Fort-Coulonge. Les besoins se concentrent en période de pointe, le matin et le soir, pendant la semaine. Étudiants et personnes âgées sont les groupes qui semblent avoir le plus de besoins. En général, un meilleur service de transport collectif pourrait inciter les citoyens à rester dans la région.

4.3.3 MRC Vallée-de-la-Gatineau

Pour la MRC Vallée-de-la-Gatineau, seules les municipalités de Cayamant et Low ont répondu. À Low, tous les modes de transport existants sont nommés; à Cayamant, seul le transport adapté est nommé. Les points d'origine pour un service de transport collectif sont très précis dans le cas de Cayamant (rues à desservir), tandis que la municipalité de Low réclame plutôt un (1) ou deux (2) endroits où les gens peuvent se stationner pour avoir accès au transport collectif vers les centres urbains. À part cela, la demande de transport semble présentement être comblée.

À Cayamant, les destinations principales sont variées. Des services de transport vers Maniwaki, Gracefield et Gatineau sont souhaitables afin de répondre aux besoins des travailleurs, étudiants et personnes âgées qui n'ont pas de moyen de transport, et ce, le matin, le midi et le soir.

4.4 Synthèse des besoins en transport par MRC

Les besoins en transport ont été analysés par les méthodes décrites dans les chapitres précédents. Un court résumé par MRC permettra de fusionner les résultats et de donner un aperçu des principaux constats.

4.4.1 MRC Papineau

- ✚ Un transport interurbain pour les travailleurs et les étudiants liant la MRC Papineau, soit avec le secteur Buckingham et le service de la STO, soit directement avec le centre-ville de Gatineau (Promenades, pour les correspondances).
- ✚ Un moyen de transport pour les jeunes retournant à l'école des adultes ou participant à la formation professionnelle à l'intérieur de la MRC et à Buckingham.
- ✚ Davantage de transport régulier pour les sorties de loisir, et ce, surtout pour les jeunes.
- ✚ Un service amélioré pour le covoiturage.
- ✚ Un service de transport vers les centres de commerce à Saint-André-Avellin et à Gatineau (Promenades et secteur Hull) hors des heures de pointe et en fin de semaine.

4.4.2 MRC Pontiac

- ✚ Un moyen de transport pour les jeunes retournant à l'école des adultes ou participant à la formation professionnelle à l'intérieur de la MRC.
- ✚ Davantage de transport régulier pour les sorties de loisir, et ce pour les personnes âgées et les jeunes.
- ✚ Un service plus régulier pour les personnes handicapées.
- ✚ Un service amélioré pour le covoiturage.
- ✚ Un service de transport vers les municipalités ontariennes de Pembroke et Renfrew, et ce, surtout pour les gens qui ont des achats à faire.
- ✚ Un service de transport hors pointe et en fin de semaine, vers Gatineau/Ottawa, pour y faire des courses.
- ✚ Des rendez-vous coordonnés avec le CSSS Gatineau pour les traitements réguliers (ex. : dialyse) afin de rendre le service de transport plus efficient.

4.4.3 MRC Vallée-de-la-Gatineau

- ✚ Plus de service de transport intra-MRC avec les destinations Maniwaki et Gracefield pour la population en général.

- # Un moyen de transport pour les jeunes inscrits aux cours pour adultes ou participant à la formation professionnelle à l'intérieur de la MRC.
- # Un service de transport vers les Laurentides (Mont-Laurier) pour des soins de santé et le magasinage.
- # Des rendez-vous coordonnés avec le CSSS Gatineau pour les traitements réguliers (ex. : dialyse) afin de rendre le service de transport plus efficient.
- # Un service de transport vers plusieurs points de jonction sur la route 105 avec un service interurbain amélioré pour des visites familiales et du magasinage à Gatineau.
- # Un service amélioré pour le covoiturage.

4.4.4 MRC des Collines-de-l'Outaouais

- # Un service de transport adapté pour toutes les municipalités.
- # Davantage de service en transport adapté pour les handicapés afin de pouvoir participer à des activités sociales.
- # Un meilleur service vers Gatineau en soirée pour des sorties de loisirs.
- # Un service amélioré pour le covoiturage.
- # Des supports à vélo sur les lignes 1, 5 et 6 de la STO qui desservent Chelsea et Cantley.³⁰

Le rapport de Tecsalt constate également des besoins vers :

- # Les centres de santé (CLSC et hôpitaux) à Gatineau et le secteur Hull pour les personnes âgées.
- # Des établissements scolaires comme le cégep, l'université et des écoles pour adultes et des centres de formation professionnelle.
- # Les centres de loisirs ou communautaires pour les jeunes et les personnes âgées.
- # Des jonctions (stationnement incitatif) avec les services de la STO.

³⁰ L'achat est prévu, cependant les supports ne seront pas installés avant l'ouverture du deuxième garage de la STO, car un autobus munis d'un support à vélo viendrait réduire l'espace qui est déjà restreint.

5 LE CADRE LÉGISLATIF

Le Tableau 58, aux pages suivantes présente un aperçu des forces et faiblesses ainsi que la législation des divers modes de transport pouvant faire partie de l'offre de transport collectif par une MRC.

Un aperçu de la loi 56 et le mode d'application du programme d'aide gouvernementale concernant son financement mettent en lumière la problématique que vivent les organismes de transport adapté dans les régions rurales.

TABEAU 58 : FORCES, FAIBLESSES ET LÉGISLATION LIÉES AUX DIVERS MODES DE TRANSPORT

Modes	Forces	Faibleses	Remarques
Réseau scolaire	- Habituellement aucun coût de mise en œuvre et faible coût pour l'utilisateur - Circuits réguliers - Variété de la flotte disponible (véhicules conventionnels de capacités diverses, véhicules adaptés, berlines, etc.)	- Limité à l'horaire scolaire matin/midi/soir et pas de service l'été (180 jours par année) - Absence du service durant les journées pédagogiques, jours de tempête ou grève et les sièges sont non assurés - Faible choix de destinations - Réticences à mélanger jeunes et adultes - Réticences à prendre l'autobus scolaire - Véhicules peu confortables et manque de tranquillité - Dans le cadre d'un contrat de transport, au moins un élève doit être transporté pour permettre d'offrir le service à d'autres clientèles. Cependant, on pourrait accepter qu'un autobus qui revient vide transporte d'autres clientèles. - Certains contrats avec les transporteurs sont basés sur le nombre d'élèves transportés. L'ajout de clientèles « autres » peut impliquer des frais supplémentaires - Certains autobus sont à pleine capacité le matin et ne peuvent desservir d'autres clientèles - La commission scolaire refuse d'ajouter des parcours ou d'allonger le temps de transport	<u>Cadre législatif :</u> - Loi sur l'instruction publique (article 298) - Règlement sur le transport par autobus - Loi concernant les services de transport par taxi (article 3) <u>Aide gouvernementale :</u> - Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport : subventionne à 100 % le transport scolaire, matin et soir. - Transport scolaire non subventionné le midi <u>Services couverts :</u> - La commission scolaire peut, en vertu de la loi, offrir les places disponibles dans les autobus scolaires à d'autres clientèles et fixer les tarifs pour le transport - Le service peut être exécuté en régie et par les transporteurs privés - Aucun permis n'est requis pour le transport des élèves par autobus, minibus ou automobile, lorsque le transport est effectué en vertu d'un contrat conclu entre la commission scolaire et le transporteur privé, ou lorsque le transport est effectué par la commission scolaire <u>Fonctionnement :</u> - Le transporteur scolaire indique le nombre de places disponibles dans chacune des municipalités. L'utilisateur doit réserver à l'avance

Modes	Forces	Faiblesses	Remarques
Covoiturage	- Faible coût de mise en œuvre - Connu et populaire chez les jeunes	- Pas toujours possible de trouver un transport convenant à la destination et l'horaire recherchés - Il faut prendre garde de ne pas faire concurrence aux taxis	<u>Cadre législatif :</u> - Loi concernant les services de transport par taxi (Chapitre S-6.01 art 3) - Loi sur les transports (Chapitre T-12 art. 36) <u>Programme de subvention :</u> - Ministère des Transports : Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (volet 1 : Transport collectif en milieu rural) - Ministère des Transports : Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile : Programme-employeur <u>Services couverts :</u> - Le transport de personnes contre rémunération est autorisé sans permis lorsqu'il est un service de covoiturage. La loi précise qu'une personne peut effectuer du covoiturage, sur un même trajet, lorsque seuls les frais de transport sont partagés. - Ce système fonctionne généralement assez bien entre des centres urbains importants, mais est plus difficile à établir en milieu rural - Nécessite un système de réservation et de répartition - Utilisé par les jeunes, les travailleurs et les voyageurs
Minibus ou autobus rurale	- Horaire étendu - Plusieurs choix de points d'origine et de destinations	Coût élevé de mise en œuvre et d'opération	<u>Cadre législatif :</u> - Loi sur les transports <u>Programme de subvention :</u> - Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (volet 1 et volet 2). - Projet difficile à financer et plus difficilement viable - Pertinent en présence d'une demande suffisante

Modes	Forces	Faiblesses	Remarques
Taxis	- Utilise les services existants - Les tarifs sont établis à l'avance	- Impossible s'il n'y a pas de service de taxi et difficile si plusieurs permis de taxi - Gestion contraignante des territoires entre services de taxis	<u>Cadre législatif</u> : - Loi concernant les services de transport par taxi (Chapitre S-6.01 art. 3) - Règlement sur les services de transport par taxi <u>Programme de subvention</u> : - Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant <u>Services couverts</u> : - La règle est d'offrir le transport privé dont l'exclusivité de la course est réservée au client et aux personnes qu'il désigne - Le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi peut offrir un service de transport collectif lorsque le transport est effectué en vertu d'un contrat conclu avec une municipalité, une MRC ou toute autre personne autorisée par décret - Le service de transport collectif par taxi prévu au règlement de la Commission des transports ou par contrat - Le titulaire de permis de propriétaire de taxi dont le véhicule est adapté pour transporter des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, peut desservir les personnes handicapées de toutes agglomérations, si aucun taxi d'une agglomération n'est adapté pour offrir ce service de transport <u>Fonctionnement</u> : L'utilisateur réserve à l'avance
Taxibus	- Utilise les services existants - Les tarifs sont établis d'avance - Plus flexible que le covoiturage par taxi - Moins coûteux que les autobus	- Applicable surtout aux petites zones urbaines - Coûts d'implantation supérieurs au mode de taxi	L'utilisateur ne réserve généralement qu'une heure à l'avance et plusieurs points d'arrêt sont établis

Modes	Forces	Faiblesses	Remarques
Transport adapté	- Faible coût pour l'utilisateur - Réseau bien établi et offrant souvent plusieurs choix de destinations	- Peu de places disponibles - Réticences à côtoyer la clientèle du transport adapté - Limitations au niveau des personnes admissibles - La clientèle du transport adapté est en augmentation, notamment en raison du vieillissement de la population, de la réinsertion sociale des personnes handicapées et de l'évolution du service - Certaines municipalités ne sont pas encore desservies par le transport adapté - Les heures de services varient selon les besoins des usagers	<u>Cadre législatif</u> : - Loi sur les transports (Chapitre T-12, art. 48.39) Les municipalités ou les MRC sont responsables et les OTA sont mandatés pour la gestion du service <u>Aide gouvernementale</u> : - Ministère des Transports : Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées (jusqu'à 65 % des dépenses, municipalités 20 %, usagers environ 15 %) <u>Services couverts</u> : - Un organisme de transport adapté (OTA) peut, dans le cours de sa gestion courante, offrir les places disponibles dans les véhicules à d'autres clientèles - Le service peut être effectué en régie, par des transporteurs privés et par des taxis - Aucun permis n'est requis pour le transport des personnes handicapées par autobus ou minibus, lorsque le transport est effectué en vertu d'un contrat conclu entre la municipalité et un organisme sans but lucratif qui assure l'organisation d'un service spécial de transport pour les personnes handicapées <u>Fonctionnement</u> : - L'utilisateur doit réserver à l'avance

Modes	Forces	Faiblesses	Remarques
Transport- accompagnement bénévole	- Aucune infrastructure nécessaire - Faible coût de mise en œuvre - Faible coût pour l'utilisateur	- Manque de bénévoles - Disponibilité, fiabilité et régularité limitées - Demande toujours croissante qui dépasse de plus en plus l'offre - Le travail des bénévoles est contesté par les propriétaires de taxi qui leur reprochent de transporter des clients contre rémunération	<u>Cadre législatif :</u> - Loi concernant les services de transport par taxi (art. 3) <u>Aide gouvernementale :</u> - Agence de santé et services sociaux : Programme de soutien aux organismes communautaires - Ministère des Transports : Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (volet 1 : Transport collectif en milieu rural) <u>Services couverts :</u> - Le service offert est un transport d'accompagnement effectué par des bénévoles pour des rendez-vous de soins de santé et de services sociaux, de services de maintien à domicile, de services aux personnes âgées en perte d'autonomie ou de personnes ayant des problèmes de santé mentale - Le transport est autorisé sans permis lorsqu'il est effectué par un conducteur bénévole œuvrant sous le contrôle d'un organisme humanitaire reconnu par l'Agence de la santé et des services sociaux dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien. La rémunération totale, pour un tel transport, ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation d'une automobile. L'organisme maintient un registre permanent des transports des personnes qu'il a effectués - Des bénévoles possédant une automobile sont recrutés pour permettre à des personnes à mobilité restreinte de se déplacer, le plus souvent pour des raisons médicales - Répond le mieux aux besoins des clientèles démunies

Modes	Forces	Faiblesses	Remarques
Transport par les établissements du réseau de la santé et des services sociaux	Plusieurs CSSS possèdent des véhicules pour faciliter l'accès de certains usagers vers des services précis	- Places limitées et difficulté de rendre disponible les véhicules des centres de santé et des CHSLD à d'autres clientèles - Transport exclusivement réservé aux usagers du réseau de la santé	<u>Cadre législatif</u> : - Loi sur les services de santé et services sociaux (art. 478) - Ce sont les centres de jour ou les CHSLD qui sont les autorités organisatrices de ces transports <u>Aide gouvernementale</u> : - Agence de santé et services sociaux : <i>Politique de déplacement des usagers et Programme transport et hébergement pour personnes handicapées</i> <u>Services couverts</u> : - Le service peut être exécuté en régie et par les transporteurs privés - Aucun permis n'est requis pour le transport des personnes par autobus, minibus ou automobile, lorsque le transport est effectué en vertu d'un contrat conclu entre le CSSS et le transporteur privé, ou lorsque le transport est effectué par le CSSS

Modes	Forces	Faiblesses	Remarques
Transport interurbain	Desserte inter-MRC	- Horaire qui convient souvent moins bien avec les besoins de la population intra-MRC - Tarification élevée pour les personnes à faible revenu	<u>Cadre législatif :</u> - Règlement sur le transport des personnes par autobus (c. T-12, r.21.2) <u>Aide gouvernementale :</u> - Ministère des Transports : <i>Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (volet 3 : Transport interrégional par autocar)</i> <u>Services couverts :</u> - Le transport interurbain est permis entre plusieurs municipalités, selon les conditions indiquées au permis au transporteur - Le service est effectué par un transporteur privé
Mise en commun des modes de transport	Faible coût de mise en œuvre et d'opération, car vise simplement à maximiser l'utilisation des ressources et véhicules déjà disponibles	Parfois l'offre ne correspond pas à la demande	<u>Aide gouvernementale :</u> - Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (décret 154-2007) <u>Services couverts :</u> - Demande souvent de 2 à 3 ans d'expérimentation afin de trouver la manière optimale d'utiliser les ressources disponibles et faire connaître les services à la population

5.1 Loi 56 assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions législatives

La loi 56 propose diverses mesures visant à préciser la mission et les fonctions de l'Office des personnes handicapées du Québec et à favoriser l'intégration de ces personnes à la société, ainsi que le développement et l'organisation des ressources et des services qui leur sont destinés.

La loi propose, entre autres, des mesures concernant notamment l'intégration au marché du travail des personnes handicapées et l'accès de celles-ci aux immeubles et à des services de transport adapté dans les municipalités.

La loi introduit aussi un nouvel élément : l'obligation faite aux municipalités qui ne sont pas desservies par une société de transport en commun ou un autre organisme public de transport en commun de fournir des moyens de transport adapté. Elles devront contracter avec une personne ou organisme pour assurer sur leur territoire l'accès à des moyens de transport adapté. Elles pourront également contracter avec une personne ou organisme pour assurer de tels services afin d'assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de leur territoire.

D'autre part, le Décret (654-2009) concernant le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées prévoit que pour être admissible aux subventions gouvernementales, les services de transport adapté doivent être offerts sur une base comparable au service de transport en commun régulier. S'il n'y a aucun service de transport en commun sur le territoire, le service de transport adapté doit être disponible au moins 5 jours/semaine, à raison de 35 heures/semaine et 52 semaines/année.

Cependant, la municipalité doit respecter l'esprit du programme d'aide au transport adapté qui vise un transport collectif ayant un caractère local ou régional. Les déplacements hors territoire sont permis, mais sur de courtes distances et généralement pas sur une base quotidienne³¹.

Le transport adapté est subventionné par le ministère des Transports du Québec, et ce, de 65 % à 75 % du prix du voyage, plafonné à 14 \$ par déplacement³². La contribution municipale doit couvrir 20 % des coûts

³¹ Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, Modalités d'application du cadre financier 2005-2007.

³² 14 \$ est le coût moyen d'un déplacement en transport adapté au Québec. Le nouveau programme d'aide annoncé par le MTQ sera à 15 \$ par déplacement.

prévus. Toutefois, la contribution escomptée du milieu local (usagers et municipalités) ne doit pas excéder 35 % du budget approuvé.

Étant donné que les distances sont longues en milieu rural pour amener la clientèle à des points de services (atelier de travail, pavillon de parc, hôpitaux, etc.) le coût moyen de 14 \$ par déplacement est vite atteint. Cela signifie que les tarifs pour les clients (en cas du volet souple) ou pour les organismes de transport augmentent rapidement, si les municipalités maintiennent leurs contributions à 20 %. Cette situation se retrouve dans la majorité des municipalités des quatre (4) MRC de l'Outaouais, malgré le fait qu'ils ne se déplacent pratiquement pas hors territoire (en dehors de la MRC).

Le programme d'aide au transport adapté ne répond pas à la réalité de transport en milieu rural. D'ailleurs, le MTQ a mis sur pied depuis plusieurs années un programme de subvention pour la grande région de Montréal afin de répondre aux besoins de déplacements hors territoire notamment vers l'île de Montréal (ex. : de Candiac au centre-ville de Montréal, distance autour de 20km). Les subventions supplémentaires sont versées à l'AMT qui les distribue aux organismes de transport adapté en fonction de leurs nombres de déplacements hors territoire et de leurs coûts réels de déplacements³³.

Les organismes de transport adapté arrivent difficilement à donner du service comme demandé par le décret cité ci-haut avec les distances importantes à parcourir tout en respectant les budgets. Nous recommandons au ministère des Transports du Québec de tenir en compte dans son programme d'aide les caractéristiques particulières des régions rurales. La contribution des usagers ne peut être sans cesse accrue compte tenu de la réalité socioéconomique du territoire et de la vocation sociale du transport collectif.

Nous référons aussi à l'annexe 1 qui soulève les points centraux du volet souple dans le programme d'aide gouvernementale du transport adapté.

³³ Au moment d'écrire ces lignes, le MTQ a déposé un nouveau programme d'aide pour les déplacements hors territoire de la région métropolitaine de Montréal.

6 ÉLABORATION DES PISTES DE SOLUTIONS

Le dernier volet de l'étude développera trois aspects : premièrement, les grands corridors de desserte dans l'Outaouais seront décrits et cartographiés par MRC dans le chapitre 6.1. Il s'agit des routes principales qui assurent des liens intra-MRC et interrégionaux³⁴. Ils sont à privilégier par les transports d'appoint³⁵ proposés en transport collectif et pour l'aménagement possible des stationnements de covoiturage.

Deuxièmement, le portrait des quatre (4) MRC a démontré qu'elles offrent toutes un système de transport collectif et adapté et que la demande pour ces services s'accroît d'année en année. Les enquêtes auprès des intervenants des différents milieux ont également révélé qu'une grande partie des besoins en transport n'est pas comblée et ne le sera jamais si certaines mesures organisationnelles ne sont pas prises. Le chapitre 6.2 propose des stratégies de mise en œuvre par MRC, répondant ainsi aux enjeux du milieu, liés à la demande et au stade de développement de chaque système de transport collectif et adapté.

En troisième lieu, l'analyse a également mis en exergue plusieurs enjeux que les MRC ou les organismes de transport seuls peuvent difficilement relever. La CRÉO devra jouer ainsi un rôle central dans la concertation et le soutien du transport régional, ainsi que dans l'harmonisation des modes de transport existants sur les territoires. Ainsi, le chapitre 6.3 soulève premièrement les rôles et les défis de la CRÉO en matière transport collectif régional en concertation avec les MRC puis deuxièmement présente des scénarios pour un transport régional par MRC.

³⁴ Définitions :

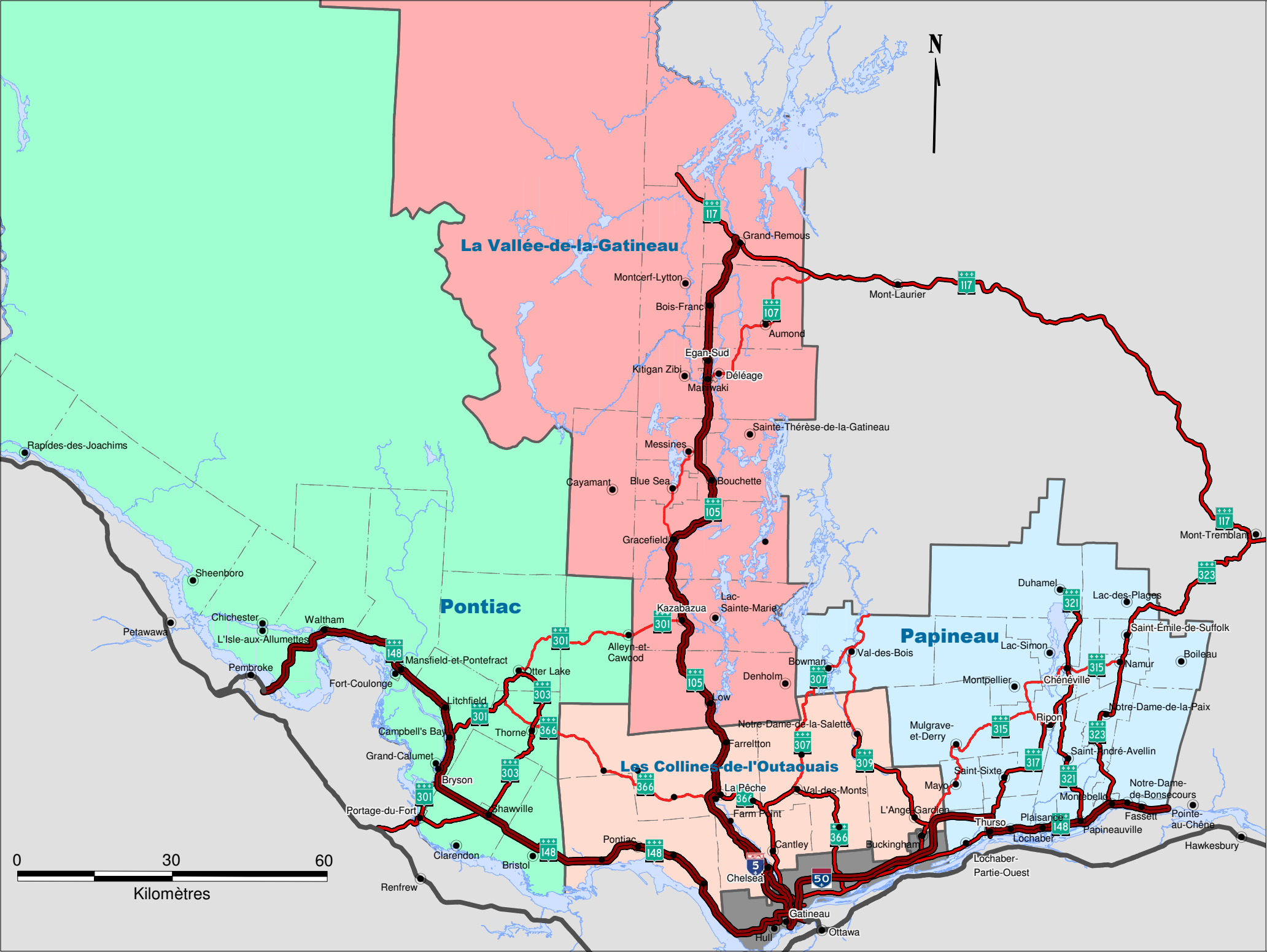
- intra-MRC : déplacements locaux réalisés à l'intérieur d'une MRC
- inter-MRC ou régional : déplacements entre deux MRC ou entre une MRC et la ville de Gatineau ou un autre endroit en dehors de la MRC concernée.
- Interrégional et interprovincial : entre deux régions, par exemple entre l'Outaouais et la région de Montréal ou entre l'Outaouais et l'Ontario.

³⁵ Transport d'appoint : un système de transport régulier, ce qui veut dire avec des heures fixes, qui s'ajoute au transport collectif et adapté, afin de répondre à un besoin non comblé en transport. Il s'agit d'un système qui fonctionne sur demande et souvent à l'aide des taxis. Le service d'appoint peut aussi être offert par d'autres moyens de transport, par exemple avec des véhicules disponibles sur le territoire, tel que les véhicules du CSSS.

6.1 Les grands corridors de desserte dans l'Outaouais

La configuration des déplacements du territoire de l'Outaouais ressemble à un entonnoir avec la région métropolitaine de Gatineau et d'Ottawa comme goulot des quatre (4) MRC, qui s'y dirigent avec leurs axes routiers principaux.

Les cours d'eau de la région (l'Outaouais et la rivière Gatineau) ainsi que le parc de la Gatineau sont des éléments importants qui ont influencé le développement des infrastructures, notamment l'orientation des routes. Ainsi, les grands corridors de desserte se situent à l'intérieur de chaque MRC et sont, de façon générale, orientés vers la ville de Gatineau. La section suivante se concentrera d'abord sur la description des grands corridors de desserte par MRC. La carte 16, à la page suivante, cartographie les grands corridors de desserte pour la région de l'Outaouais.



Corridors de desserte

Corridors

- Primaires
- Seconaires
- Tertiaires

Réseau routier

- Numéro de route
- Routes principales
- Réseau de l'Ontario

Organisation territoriale

- Municipalités
- Secteurs
- Limites municipales
- Limites des MRC
- Ville de Gatineau

Réseau hydrographique

- Principaux cours d'eau

Carte 16: Corridors de desserte

6.1.1 Corridors de desserte dans la MRC Papineau

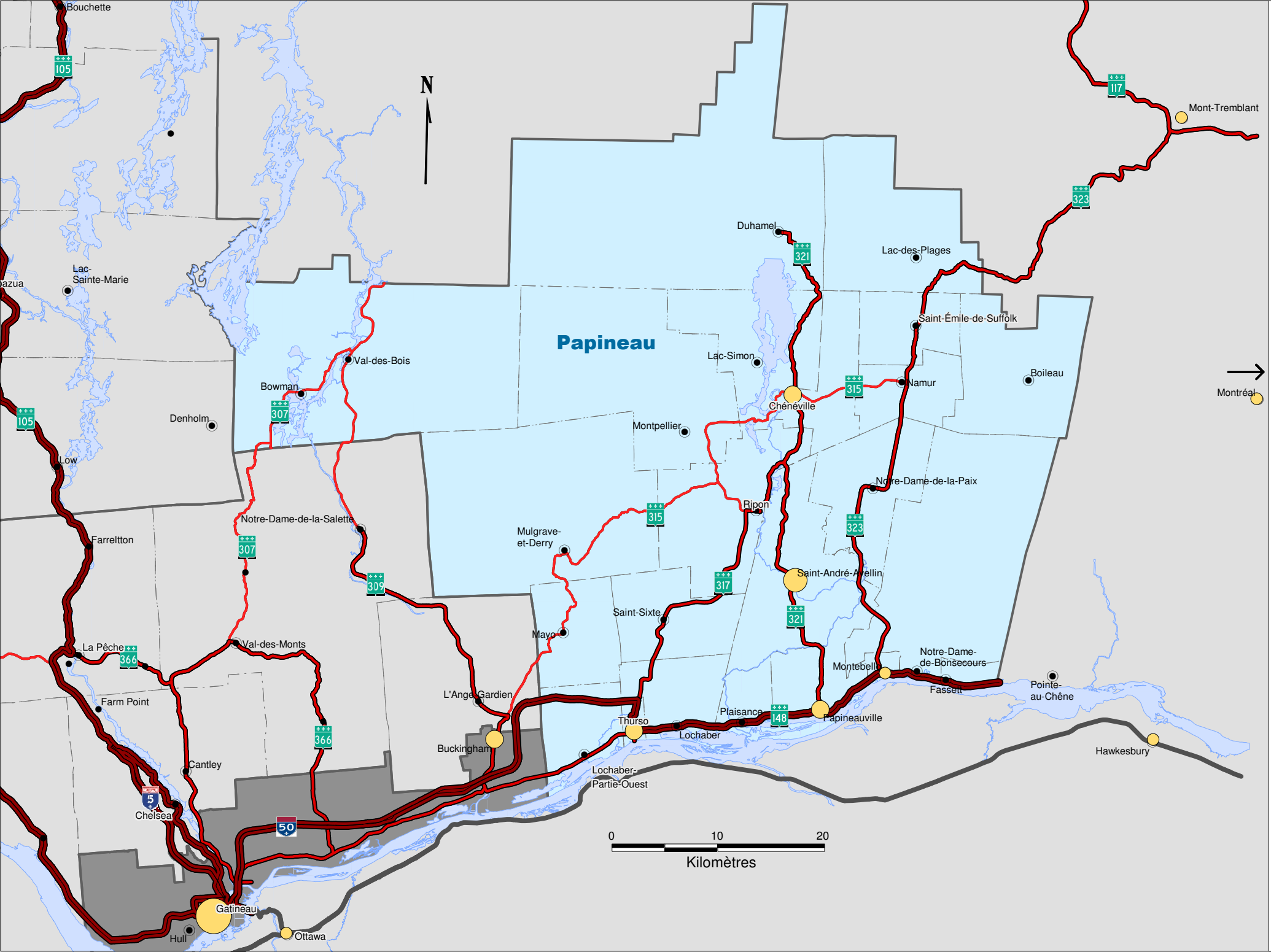
La route 148, traversant le sud de la MRC d'est en ouest, constitue, pour le moment, le principal corridor entre Gatineau et Montréal du côté nord de la rivière Outaouais. À la hauteur de Thurso, la route 317 lie le début de l'autoroute 50 avec la route 148. Cette autoroute sera le futur lien rapide entre Gatineau et Montréal. À ce jour, l'autoroute en provenance de Montréal s'arrête à Grenville-sur-la-Rouge et reprend son chemin à partir de Thurso pour terminer à Gatineau. Plusieurs tronçons sur le territoire de la MRC Papineau entre ces deux (2) points sont très avancés et les travaux se termineront en 2012. L'ouverture de l'autoroute 50 aura dans son ensemble probablement des impacts majeurs sur les corridors de dessertes dans la MRC Papineau.

Trois autres routes principales (317, 321 et 323) convergent du nord au sud vers la route 148. Ceci offre des accès rapides vers les différentes municipalités, mais rend plus difficile le développement d'un système de transport collectif sur un corridor principal.

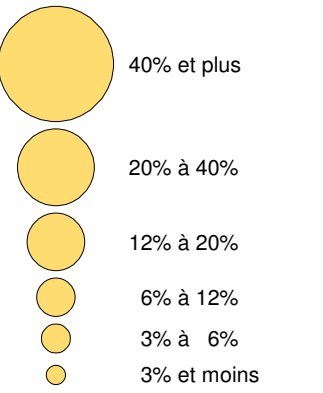
Les municipalités situées plus à l'ouest sont localisées dans le corridor de la route 307 (Val-des-Bois et Bowman) qui traverse en grande partie la MRC des Collines-de-l'Outaouais et de la route 315 (Mulgrave-et-Derry, Mayo) qui se termine à Gatineau (secteur Buckingham).

Tels que décrits au chapitre 3, les pôles de déplacements à l'intérieur de la MRC se trouvent majoritairement sur la route 321 à Saint-André-Avellin et à Papineauville sur la route 148. Cependant, une partie importante de la population se déplace régulièrement vers Gatineau et vers Buckingham. Les résidents y vont pour le magasinage, des services de santé, des visites de parents et d'amis, mais également pour le travail et l'épicerie (voir aussi le rapport du sondage téléphonique, page 31). Il y a également des déplacements réguliers vers l'est, direction Montréal, Laval et Lachute, sans toutefois avoir un poids important.

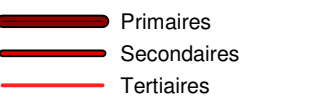
En général, la position géographique de la MRC Papineau favorise plusieurs corridors de desserte, comme la carte 17 le démontre à la page 172. Par ailleurs, en fonction des besoins identifiés, nous remarquons deux (2) corridors de desserte importants de déplacements, le premier formant un triangle entre les municipalités de Montebello, Papineauville et Saint-André-Avellin et le deuxième comme un pôle hors territoire vers le secteur Buckingham et le centre-ville de Gatineau.



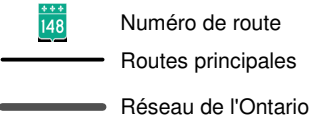
MRC Papineau
Proportion sur la population totale



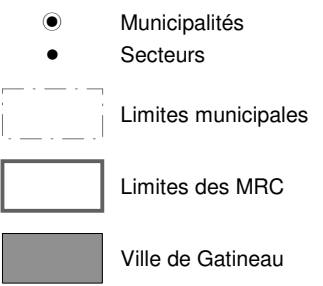
Corridors de desserte



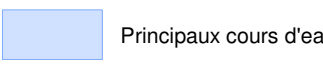
Réseau routier



Organisation territoriale



Réseau hydrographique



Carte 17: Pôles de déplacements de la MRC Papineau

Destinations régulières des résidants de la MRC Papineau à partir du sondage téléphonique					
Gatineau	16,4 %	Chénéville	3,8 %	Mont-Tremblant	1,8 %
Saint-André-Avellin	8,9 %	Thurso	3,6 %	Montréal	1,8 %
Papineauville	4,8 %	Ottawa	3,0 %	Hawkesbury	1,6 %
Buckingham	4,4 %	Montebello	2,6 %		

Pour ce qui est du transport d'appoint, quatre (4) circuits sont proposés (voir carte 18) à l'intérieur de la MRC Papineau. Il est recommandé de les réaliser en plusieurs étapes, selon les capacités financières, les disponibilités de véhicules sur le territoire et selon la demande. Les avantages et le fonctionnement d'un transport d'appoint en taxibus sont expliqués dans le chapitre 6.2.1.5 à la page 198.

Les autres municipalités non mentionnées, dans ces circuits proposés, seront néanmoins desservies via le service des chauffeurs-bénévoles, le principal mode de transport collectif à ce jour dans la MRC.

Circuit 1 – Axes routiers proposés :

Dans une première étape de développement, une boucle qui relie les municipalités de Montebello, Papineauville et Saint-André-Avellin est proposée. Les routes précises peuvent, dans le stade du développement, changer afin de s'adapter à la demande.

Clientèle visée :

Environ 30 % de la population est visée avec ce tracé. Il s'agit de la partie la plus peuplée de la MRC (voir carte 3, densité de population) et des municipalités offrant plusieurs services publics. Ce mode de transport vise une clientèle autonome, jeune ou âgée, ayant besoin d'un transport vers ces municipalités.

Interconnexions :

Une possibilité de raccordement est envisageable dans les trois (3) municipalités, soit avec le transport adapté de lundi au vendredi vers/de Saint-André-Avellin et vers Buckingham, soit avec l'interurbain vers Gatineau ou vers Montréal, du lundi au dimanche. Un transfert entre les clients utilisant les services du CR3A ou du CSSS à Saint-André-Avellin sera également possible plusieurs jours par semaine.

Points d'embarquements :

Les principaux points d'embarquement et débarquement se situent le long du trajet sur la route 148 (ex. : dépanneur Pierre Nguyen, au coin de la route 148 et de la 323 à Montebello : un arrêt de Greyhound y existe

déjà. Le CLE, le supermarché Métro, la MRC et l'École secondaire Louis-Joseph-Papineau à Papineauville et aux services de santé à Saint-André-Avellin, tous proches les uns des autres.

Mode de transport privilégié :

Dans un premier temps, une entente avec une compagnie de taxi est nécessaire. À moyen terme, des véhicules des organismes participant au guichet unique pourraient également servir pour quelques départs supplémentaires en soirée, en fin de semaine, etc. Si la demande est assez stable et grande, un contrat avec un transporteur privé pour assurer le lien régional pourrait s'avérer intéressant.

Alternative :

La municipalité de Ripon pourrait être incluse dans le circuit 1, étant donné qu'elle n'est pas trop éloignée de Saint-André-Avellin. Ceci signifiera, dans la proposition ci-dessous concernant le circuit 2, que le départ se fera à partir de Saint-Sixte. D'offrir uniquement un service à l'aide des chauffeurs-bénévoles pour Saint-Sixte est aussi envisageable étant donné qu'il y a seulement 462 habitants.

Circuit 2, 3 et 4 :

Dans un deuxième temps, nous recommandons de lier les municipalités de Ripon et Saint-Sixte avec Thurso (circuit 2), où passe le circuit 3 du transport adapté du lundi au vendredi. Par la même occasion, ces municipalités seront en lien avec le nouveau service régional de taxibus vers Buckingham

Les municipalités de Mulgrave-et-Derry et Mayo seront rattachées avec Buckingham par taxibus (circuit 3). Ce service pourrait être offert en premier lieu pour le transport adapté (des municipalités nouvellement admises à partir du 1er janvier 2010), et pris en charge par des bénévoles, en cas d'absence d'une compagnie de taxi. Il est cependant recommandé de promouvoir ce circuit autant pour le transport adapté que pour le collectif afin de hausser le taux de jumelage.

Le circuit 4 est également un circuit proposé pour le transport adapté qui servirait en même temps comme lien collectif et régional pour la population de Val-des-Bois, Bowman, Denholm, le secteur Poltimore de Val-des-Monts, Notre-Dame-de-la-Salette et L'Ange-Gardien. Ces municipalités sont très éloignées des services de santé de leur MRC respective. Les trois (3) MRC concernées auraient avantage à prendre des ententes et à établir un circuit commun qui desservirait ces municipalités. Une collaboration pourrait s'avérer fructueuse au niveau budgétaire pour chacun des partenaires et raccourcir le temps de trajets des clients. Nous proposons Buckingham comme destination de ce circuit, ce qui permettrait d'inclure plus facilement Notre-Dame-de-la-Salette et L'Ange-Gardien (distance totale environ 76 km). À terme, un autre scénario est

envisageable : si Val-des-Monts avait un service de transport régulier vers Gatineau, les municipalités de Val-des-Bois, Bowman et Denholm pourraient être rattachées à Val-des-Monts.

6.1.2 Corridors de desserte dans la MRC Pontiac

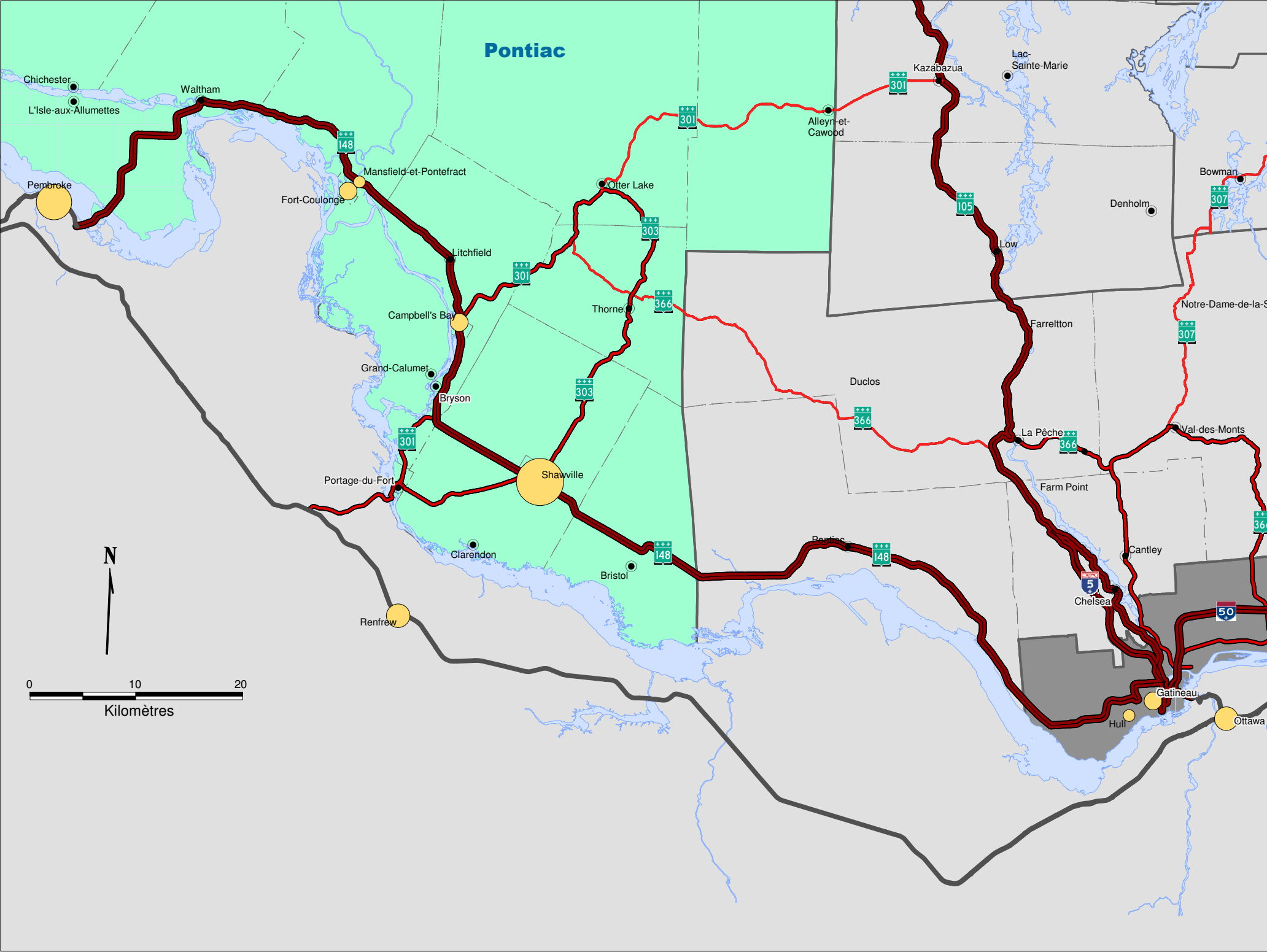
La route 148 est la colonne vertébrale de la MRC Pontiac, traversant le territoire du sud au nord, longeant en grande partie la rivière Outaouais et liant le centre-ville de Gatineau avec la ville ontarienne de Pembroke, située en face de L'Isle-aux-Allumettes. Ce corridor principal ouvre deux (2) portes vers le nord-est du territoire avec les routes 301 (Portage-du-Fort, Otter Lake et Allevy-et-Cawood) et 303 (Portage-du-Fort, Shawville, Thorne, Otter Lake). La route 366 relie les municipalités plus éloignées à l'intérieur de la MRC (Otter Lake et Thorne) avec le territoire adjacent de la MRC des Collines-de-l'Outaouais. La municipalité d'Allevy-et-Cawood est plus proche de la route principale 105 (à la hauteur de Kazabazua - MRC Vallée-de-la-Gatineau) qui assure le lien direct avec la région métropolitaine de Gatineau.

Comme la carte 19 à la page 178 le démontre, c'est la municipalité de Shawville, située sur la route 148, qui est la destination la plus fréquentée. D'autres corridors fréquentés sont les routes 148 et 301 avec leurs ponts à la hauteur des villes de Pembroke et de Renfrew, voisines ontariennes.

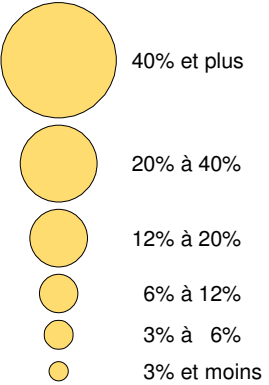
Un nombre important de déplacements réguliers se font vers ces deux (2) villes ontariennes, qui, à elles seules, comptent plus d'habitants (environ 22 000) que la MRC Pontiac au complet. Le total des déplacements vers la ville de Gatineau et ses deux (2) secteurs Hull et Aylmer est similaire aux déplacements réguliers vers la ville de Renfrew. Toutefois, la majorité des déplacements en transport collectif avec motif santé se font vers Hull et Aylmer.

La grande distance vers Gatineau, la proximité des services de commerces et des lieux de travail sur le territoire ontarien et le fait qu'une majorité de la population de la MRC est anglophone expliquent pourquoi les grands corridors de déplacements réguliers s'orientent en direction des villes anglophones (Shawville dans la MRC Pontiac et Renfrew, Pembroke et Ottawa en Ontario) et le long de la route 148 à l'intérieur de la MRC Pontiac (Campbell's Bay, Fort-Coulonge, Mansfield-et-Pontefract).

Destinations régulières des résidents de la MRC Pontiac à partir du sondage téléphonique			
Shawville	23,2 %	Gatineau	4,8 %
Pembroke	15,7 %	Fort-Coulonge	4,1 %
Renfrew	6,9 %	Mansfield-et-Pontefract	2,2 %
Ottawa	6,3 %	Hull	1,6 %
Campbell's Bay	4,8 %	Aylmer	1,2%



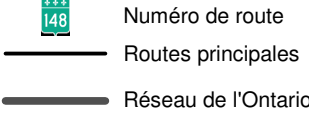
MRC de Pontiac
Proportion des déplacements (population totale)



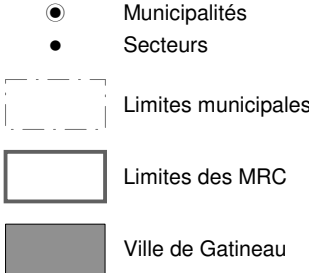
Corridors de desserte



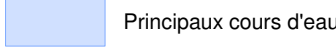
Réseau routier



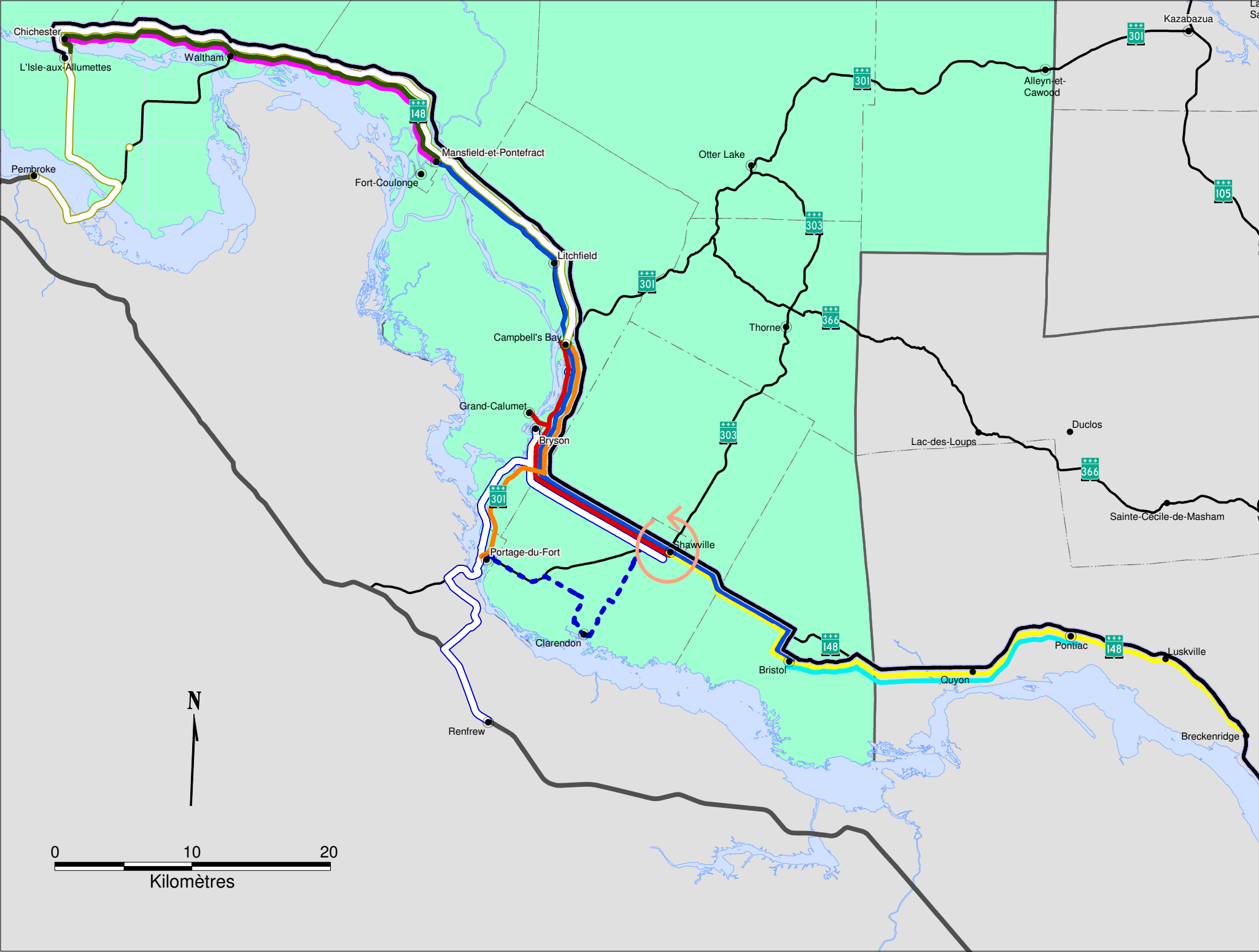
Organisation territoriale



Réseau hydrographique



Carte 19: Pôles de déplacements de la MRC Pontiac



Transports MRC Pontiac

Circuits de transport adapté existants

- Lundi au vendredi
- Mardi au jeudi
- Mardi au jeudi

Circuits du CSSS

- Lundi
- Mardi
- Mercredi
- Jeudi
- ➔ Jeudi et vendredi

Transports proposés

- Circuit 1
- - - Variante
- Circuit 2

Lien régional

- Circuit interurbain (Transport Thom)

Réseau routier

- 148 Numéro de route
- Routes principales
- Réseau de l'Ontario

Organisation territoriale

- Municipalités
- Point
- - - Limites municipales
- Limites des MRC
- Ville de Gatineau

Réseau hydrographique

- Principaux cours d'eau

Carte 20: Circuits de la MRC Pontiac

Un transport d'appoint est proposé vers les villes ontariennes de Renfrew et de Pembroke; ce transport interprovincial et régional est décrit plus en détail au chapitre 6.3.2.2 à la page 249 et à la carte 20. Cependant, il sera important d'étudier les lois et contraintes interprovinciales (ex. : permis nécessaires) avant de commencer à planifier, plus en profondeur, des liens de transport interprovinciaux.

Aucun transport d'appoint n'est proposé à court terme vers Shawville, car le transport adapté et les circuits du CSSS desservent cette ville du lundi au vendredi. TransporAction Pontiac aurait avantage à faire de la publicité pour les circuits réguliers du transport collectif et adapté pour les déplacements réguliers avec motif santé vers Gatineau, étant donné que des bénévoles y vont souvent pour une seule personne. D'autres citoyens souhaitant aller à Gatineau pourraient profiter de ce transport déjà établi.

6.1.3 Corridors de desserte dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau

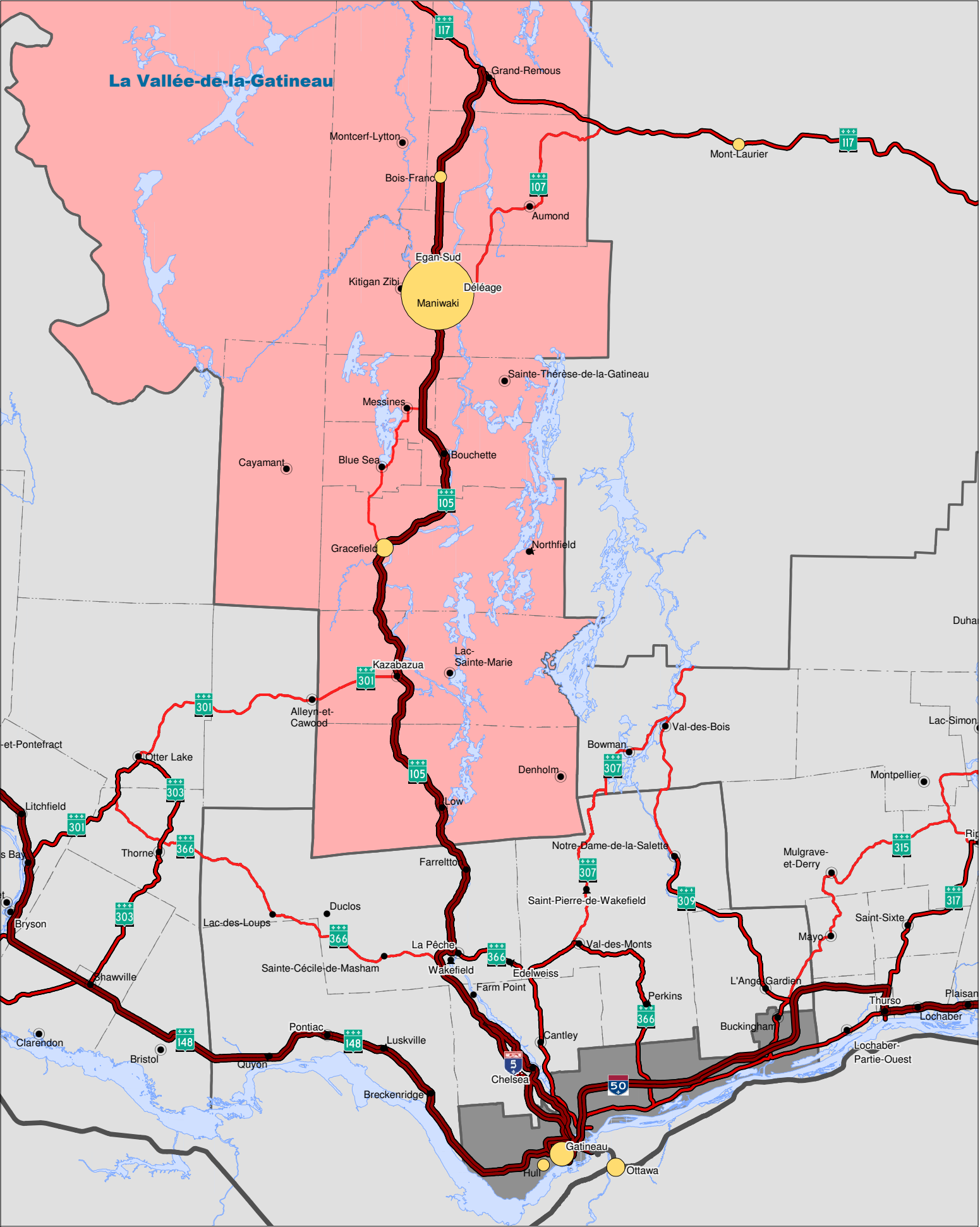
C'est la route 105 qui traverse la MRC du sud au nord, liant la municipalité la plus au nord, Grand-Remous avec la ville de Gatineau au sud. La route 107, partant de Maniwaki, s'oriente vers Aumond et atteint à la hauteur de la municipalité Mont-Laurier (secteur Lac-Gatineau) la route 117.

À partir de Kazabazua, la route 301 assure un lien entre le territoire de la Vallée-de-la-Gatineau et la MRC Pontiac. Cependant, les enquêtes révèlent qu'il n'y a pas beaucoup de déplacements réguliers entre ces deux (2) MRC, une situation qui s'explique entre autres par la faible densité de population et le fait que les municipalités avec un noyau urbain sont très éloignées l'une de l'autre (ex : Maniwaki, Shawville, Fort-Coulonge/ Mansfield-et-Pontefract, Gatineau).

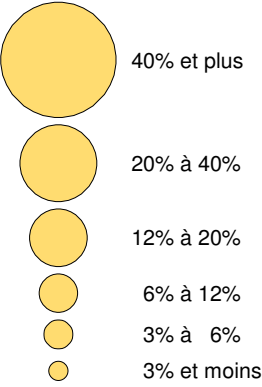
Plusieurs routes tertiaires mènent aux autres municipalités, notamment Lac-Sainte-Marie, Blue Sea, Messines, Cayamant, Sainte-Thérèse-de-la-Gatineau et Montcerf-Lytton.

La principale destination régulière reste Maniwaki, suivie par la région métropolitaine (ville de Gatineau, Ottawa, secteur Hull). Gracefield est le deuxième pôle de déplacements le plus important à l'intérieur de la MRC. La municipalité de Mont-Laurier dans la MRC des Laurentides figure également sur la liste des destinations qui suscitent des déplacements réguliers, la carte 21 à la page suivante les cartographies.

Destinations régulières des résidents de la MRC Vallée-de-la-Gatineau à partir du sondage téléphonique					
Maniwaki	40,0 %	Ottawa	4,0 %	Bois-Franc	1,4 %
Gatineau	10,3 %	Mont-Laurier	2,0 %		
Gracefield	5,3 %	Hull	1,9 %		



MRC La Vallée-de-la-Gatineau
Proportion des déplacements (population totale)



- Corridors de desserte**
- Primaires
 - Secondaires
 - Tertiaires

- Réseau routier**
- Numéro de route
 - Routes principales
 - Réseau de l'Ontario

- Organisation territoriale**
- Municipalités
 - Secteurs
 - Limites municipales
 - Limites des MRC
 - Ville de Gatineau

- Réseau hydrographique**
- Principaux cours d'eau

Transport d'appoint :

Pour la ville de Maniwaki qui atteint à une plus petite échelle, la densité d'une ville comme Gatineau (plus de 700 habitants/km²), un système de taxibus peut être justifié et servir de pierre angulaire pour introduire une autre image du transport collectif dans la région et de doter la population d'un moyen de transport à l'intérieur de la ville. Ainsi, nous proposons de commencer par un service de taxibus pour la ville de Maniwaki, les avantages et le fonctionnement général y sont expliqués dans le chapitre 6.2.1.5 à la page 198. Ce système universel sans priorisation permet à la population de Maniwaki, qui représente 20 % dans la MRC, de découvrir le transport collectif et de s'habituer à l'utiliser aussi pour des raisons autres que pour des motifs de santé.

Axes routiers proposés / points d'embarquements :

Des arrêts numérotés devraient être placés partout sur le territoire de la municipalité, desservant autant les quartiers plutôt résidentiels que le centre-ville et tous les endroits avec des services publics et des plus grands employeurs (peuvent devenir des partenaires supportant financièrement le projet de taxibus).

Clientèle visée :

Toute la population de la ville de Maniwaki est visée, car les arrêts seront à une distance de marche les uns des autres. L'horaire fixe devrait viser l'heure de pointe pour les travailleurs et les étudiants et des départs hors pointe pour répondre à un besoin plutôt occasionnel pour l'individu, mais constant pour l'ensemble de la population (rendez-vous, magasinage, activités sociales, etc.).

Interconnexions :

Les départs fixes devraient s'harmoniser avec les heures de départ et d'arrivée des autobus interurbains (Greyhound et Lemens) afin de permettre aux gens de poursuivre leur trajet en transport collectif.

Étant donné que 40 % des déplacements réguliers se font vers Maniwaki et que la municipalité elle-même représente 20 % de la population de la MRC, un bon nombre de personnes vient de l'extérieur de la municipalité. Ce système de transport devrait être élargi à court ou moyen terme vers les municipalités d'Egan-Sud et Déleage, une population fortement orientée vers Maniwaki.

Mode de transport privilégié :

Dans un premier temps, une entente avec une compagnie de taxi de Maniwaki est préférable. À moyen terme, des véhicules participant au guichet unique pourraient également servir pour répondre aux déplacements demandés et aux trajets de l'organisme (par exemple du transport adapté et du CSSS). Quelques départs supplémentaires, à la condition qu'un chauffeur soit engagé, pourraient se faire également avec des véhicules disponibles sur le territoire.

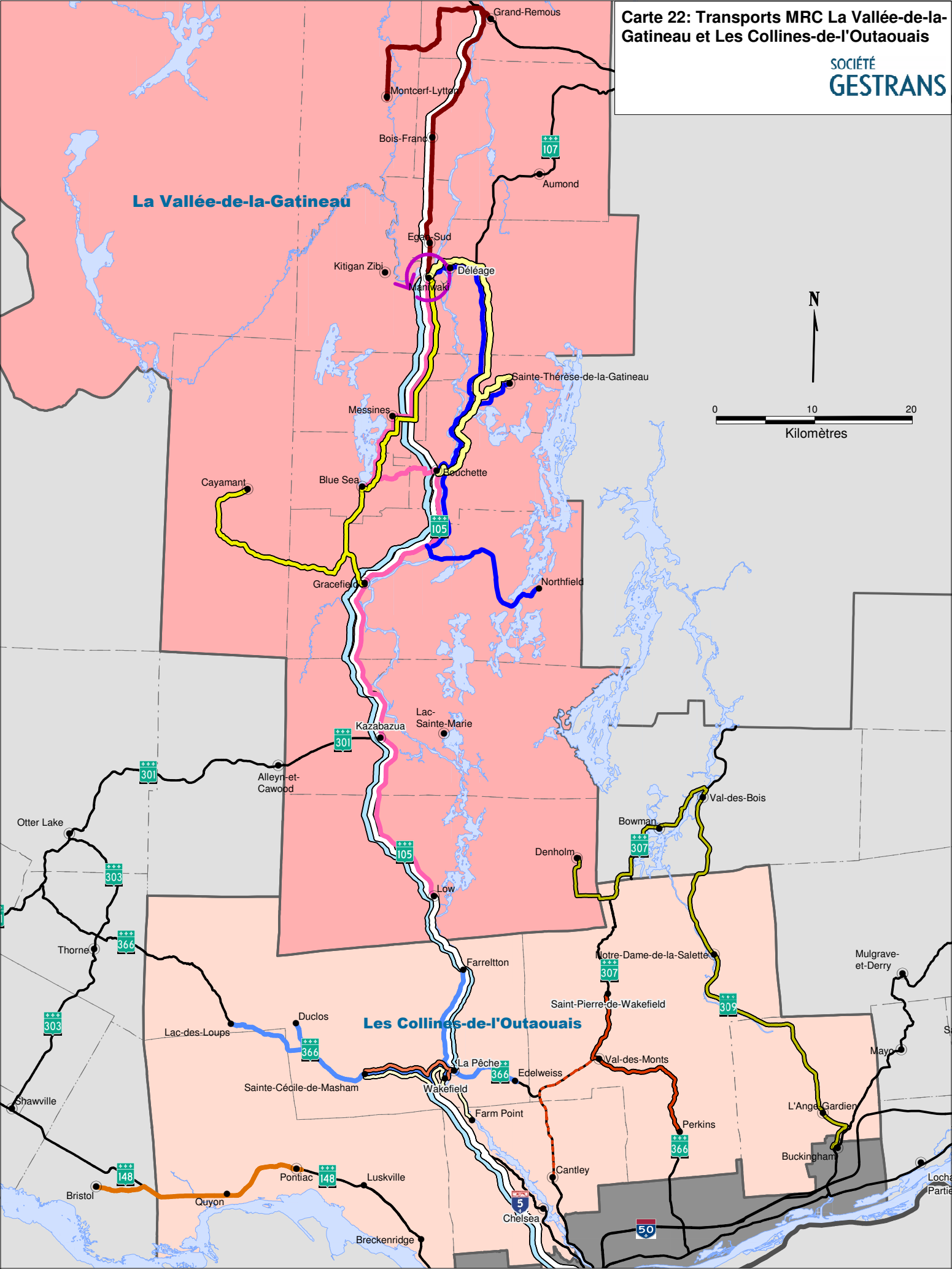
Si la demande est justifiée, des boucles locales à un horaire fixe et sur demande pourraient également être envisagées pour le secteur Cayamant, Gracefield, Blue Sea et Messines et pour le secteur Bouchette, Sainte-Thérèse-de-la-Gatineau et Déléage, toujours avec destination finale Maniwaki. Ces boucles locales devraient correspondre aux départs des lignes interurbaines sur la route 105 et aux départs à développer pour le taxibus à Maniwaki. Si l'horaire le permet, des véhicules du CSSS ou du transport adapté pourraient servir comme mode de transport. Ces boucles locales sont également visualisées sur la carte 22 à la page 184.

Des permis de taxi sont encore disponibles dans le secteur de Gracefield; une coopération comme TransporAction Pontiac le fait avec Transport Communautaire Pontiac reste une possibilité pour la MRC Vallée-de-la-Gatineau afin de hausser les possibilités de transport.

Afin de desservir la municipalité de Denholm, au sud-est de la MRC, nous recommandons la collaboration avec les MRC des Collines-de-l'Outaouais et Papineau. Le circuit 4 de la MRC Papineau est également un circuit proposé pour le transport adapté qui servirait en même temps comme lien régional pour le transport collectif pour la population de Val-des-Bois, Bowman, Denholm, secteur Poltimore, Notre-Dame-de-la-Salette et L'Ange-Gardien. Pour plus de détails nous référons à la page 174 et à la carte 18 à la page 176

Carte 22: Transports MRC La Vallée-de-la-Gatineau et Les Collines-de-l'Outaouais

SOCIÉTÉ
GESTRANS



Transports MRC La-Vallée-de-la-Gatineau et Les Collines-de-l'Outaouais

Circuits de transport adapté existants (Vallée)

- Circuit 1
- Circuit 2
- Circuit 3

Circuits de transport adapté existants (Collines)

- Circuit de La Pêche
- Circuit de Quyon (CLSC)

Transports proposés

MRC La Vallée-de-la-Gatineau

- Taxibus 1
- Taxibus 2

- Taxibus 3

MRC Les Collines-de-l'Outaouais

- Taxibus 1
- Taxibus 2
- Taxibus 3
- Variante

MRC Papineau

- Taxibus 4

Liens régionaux

- Circuit interurbain 1 (Greyhound)
- Circuit interurbain 2 (Transport Lemens)

Réseau routier

- Numéro de route
- Routes principales
- Réseau de l'Ontario

Organisation territoriale

- Municipalités
- Secteurs
- Limites municipales
- Limites des MRC
- Ville de Gatineau

Réseau hydrographique

- Principaux cours d'eau

6.1.4 Corridors de desserte dans la MRC Collines-de-l'Outaouais

L'étude de Tecsalt décrit six (6) corridors principaux reliant les sept (7) municipalités de la MRC avec la ville de Gatineau et avec Ottawa, destinations principales des résidents de cette MRC. Pour plus de détails, nous référons au rapport de Tecsalt, N/Ref. : 0516626, pages 11, 28 et 29. Le prolongement de l'autoroute 5 en direction de la municipalité de La Pêche (secteur Wakefield) pourrait également avoir des impacts sur le corridor de desserte de cette partie de la MRC. La fin des travaux est prévue pour l'année 2013/2014. Une première étape jusqu'à Chelsea (secteur Farm Point) s'est terminée en fin 2009.

Nous référons également à l'étude de Tecsalt pour les détails pour ce qui est du service de transport entre Val-des-Monts (secteur Perkins) et Gatineau et entre le secteur Saint-Pierre-de-Wakefield et la municipalité de Cantley (taxibus 3 sur la carte 22 rubrique MRC des Collines-de-l'Outaouais). Nous jugeons important d'implanter un service de transport pour Val-des-Monts, une municipalité en croissance, dont les résidents s'orientent fortement vers Gatineau et le secteur Hull, mais également à l'intérieur de leur municipalité (20 % des déplacements).

Nous suggérons également un transport d'appoint supplémentaire à l'intérieur de la municipalité de La Pêche qui est décrit plus en détail ci-dessous et qui se trouve également sur la carte 22 à la page 184 dans la rubrique MRC des Collines-de-l'Outaouais comme taxibus 1 et 2.

Axes routiers proposés :

La Pêche est la municipalité où il y a le plus de déplacements à l'intérieur de la même municipalité dans la MRC (34 % à l'heure de pointe et 45 % sur une période de 24h). Une boucle reliant Sainte-Cécile-de-Masham, Wakefield et Chelsea (secteur Farm Point) est suggérée, partant sur la route principale-est à Sainte-Cécile-de-Masham, empruntant la route 105 pour entrer sur le chemin Riverside à la hauteur de Wakefield jusqu'au chemin Rockhurst qui remonte vers la route 105 jusqu'à l'église de Chelsea (secteur Farm Point). Si la demande existe, d'autres rues autour des routes proposées pourraient être incluses. Ce transport d'appoint reliera les deux secteurs les plus importants en termes de service et de population à La Pêche. Même si le transport adapté fait déjà une boucle similaire le matin et l'après-midi, il nous semble important d'offrir un service de transport plus large à la population de La Pêche pour rejoindre le premier départ de la ligne 1 de la STO.

Clientèle visée :

La population qui se déplace à l'intérieur de La Pêche, principalement pour donner un meilleur service aux jeunes et retraités qui souhaitent utiliser des pôles de services à l'intérieur de leur municipalité, mais aussi aux travailleurs qui souhaitent prendre le transport collectif à l'intérieur de leur municipalité. Plusieurs départs (un à l'heure de pointe, un vers midi et un en soirée) répondraient à ces différents besoins.

Interconnexions :

Une possibilité de raccordement existe pour la route 105 à partir de Sainte-Cécile-de-Masham pour rabattre en même temps les gens au service interurbain de Lemens à la hauteur de Wakefield vers 6h20 et la ligne 1 à Chelsea (secteur Farm Point), départ à 6h35 avec la STO). En cas de demande, le trajet pourrait s'allonger jusqu'au chemin de la Rivière (deuxième départ à 7h27 avec la ligne 1).

Points d'embarquements :

Les principaux points d'embarquement et débarquement se situent le long du trajet proposé (ex. : route principale à Sainte-Cécile-de-Masham, Hôtel Alpengruss, la boulangerie, le supermarché et l'hôpital à Wakefield au long du chemin Riverside).

Mode de transport privilégié :

Dans un premier temps, une entente avec une compagnie de taxi est nécessaire. À moyen terme, le contrat avec le transporteur du transport adapté vient en échéance fin 2010, ainsi le nouveau contrat pourrait prévoir l'utilisation des véhicules du transport adapté pour le transport collectif. Le contrat actuel ne permet pas l'utilisation des véhicules uniquement pour le transport collectif, une demande d'une personne admissible au transport adapté est nécessaire pour réaliser un déplacement. De plus, le nombre de kilomètres maximal prévu dans le contrat est loin d'être atteint.

Circuit 4 de la MRC Papineau

Le circuit 4 est également un circuit proposé pour le transport adapté qui servirait en même temps comme lien collectif et régional pour la population du secteur Poltimore de Val-des-Monts, Notre-Dame-de-la-Salette, L'Ange-Gardien, Val-des-Bois, Bowman et Denholm. Ces municipalités sont très éloignées des services de santé de leur MRC respective. Les trois (3) MRC concernées auraient avantage à prendre des ententes et à établir un circuit commun qui desservirait ces municipalités. Une collaboration pourrait s'avérer fructueuse au

niveau budgétaire pour chacun des partenaires et raccourcir le temps de trajets des clients. Nous proposons Buckingham comme destination de ce circuit, ce qui permettrait d'inclure plus facilement Notre-Dame-de-la-Salette et L'Ange-Gardien (distance totale d'environ 76 km). À terme, un autre scénario est envisageable : si Val-des-Monts avait un service de transport régulier vers Gatineau, les municipalités de Val-des-Bois, Bowman et Denholm pourraient être rattachées à Val-des-Monts.

6.2 Stratégie de mise en œuvre et principaux enjeux par MRC

6.2.1 Enjeux et stratégies de mise en œuvre généraux

Le portrait du transport collectif et adapté des chapitres précédents a fait ressortir plusieurs enjeux généraux. Le présent chapitre résume d'abord les principaux enjeux et les stratégies qui s'appliquent à l'ensemble des MRC. Par la suite, on traitera des spécificités à chacune des MRC.

6.2.1.1 *Déclaration de compétence en transport de personne*

Dans la région de l'Outaouais, trois (3) MRC sur quatre (4) sont mandataires des transports collectifs et adaptés. Seule la MRC Papineau aura déclaré compétence en transport collectif et adapté à partir de janvier 2010. L'expression « mandataire » signifie dans ce contexte, que les MRC ont une entente signée avec le ministère des Transports du Québec, en vertu de l'article 678.0.2.1 du Code municipal, permettant aux MRC de recevoir des subventions pour le transport collectif et adapté. Il ne s'agit cependant pas d'une déclaration de compétence, puisque les municipalités du territoire conservent leur droit de retrait. Le rôle des MRC semble se limiter aux transferts des subventions aux organismes délégués. Cette situation engendre des services inégaux sur le territoire de la MRC et ne favorise pas la création d'un véritable guichet unique. Nous croyons que les MRC auraient avantage à déclarer leur compétence, par voie de règlement, en transport collectif et adapté en milieu rural.

D'abord, dans la politique québécoise du transport collectif de juin 2006, le gouvernement identifie clairement les entités municipales comme étant responsables de l'organisation du transport collectif.

L'effet de l'arrivée du transport collectif régional et les budgets (subventions) de plus en plus importants en sont aussi des raisons importantes. Le choix organisationnel municipal a tendance au Québec à s'orienter de plus en plus vers les MRC pour l'organisation des services de transport adapté et du transport collectif et cela compte tenu de l'importance du secteur rural.

Une caractéristique importante en milieu rural est cette volonté de mettre des ressources en commun pour se doter d'un service de transport collectif et adapté afin de permettre aux citoyens de demeurer dans leur communauté. Considérant le fait que les décideurs municipaux sont directement concernés (le conseil des maires) par cette orientation, le transport collectif et adapté en milieu rural est un service essentiel autant que dans le milieu urbain. Donc, par cette perspective de déclaration de compétence, l'ensemble des élus serait

informé permettant une prise de décision éclairée pour leur milieu respectif. Les décisions ayant trait aux offres de service, plan de développement, tarifs et budget, seront directement prises au conseil des maires, évitant ainsi à la MRC de retourner à (chacune) l'ensemble des municipalités pour attendre les résolutions municipales. Cela résulte pour la MRC en un gain de temps, d'énergie et de contrôle sur son offre de service et la planification de ces services.

Cette prise de compétence permet aussi d'offrir un service équitable à toute la population, indépendamment de leur localité de provenance.

La déclaration de compétence s'inscrit dans le cadre législatif suivant :

Code municipal du Québec 678.0.2.1

« Une municipalité régionale de comté peut, par règlement, déclarer sa compétence à l'égard d'une ou de plus d'une municipalité locale dont le territoire est compris dans le sien relativement à tout ou partie du domaine de la gestion du logement social, des matières résiduelles, de la voirie locale ou du transport collectif de personnes ».

Code municipal du Québec article 10.1

« Une municipalité locale peut adopter une résolution exprimant son désaccord relativement à l'exercice de la compétence déléguée par la MRC ».

« Toutefois, une municipalité locale à l'égard de laquelle la MRC a déclaré, par règlement, sa compétence relativement à tout ou partie du domaine (...) des transports en commun, ne peut exercer le droit de retrait qu'accorde le troisième alinéa de l'article 188 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Seul le représentant d'une telle municipalité est habilité à participer aux délibérations et au vote du conseil de la MRC quant à l'exercice de la compétence acquise » (MAMR : Guide explicatif : La municipalité régionale de comté, avril 2009).

Code municipal du Québec, article 4.

« Aux fins de l'exercice par une municipalité régionale de comté, y compris par l'intermédiaire d'un bureau de délégués, d'une fonction autre que celles prévues au titre XXV, une municipalité régie par la *Loi sur les cités et villes* (chapitre C-19) et dont le territoire est compris dans celui de la municipalité régionale de comté est réputée être une municipalité locale régie par le présent code. Les dispositions du code nécessaires à l'application du premier alinéa s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, à la municipalité régie par la *Loi sur les cités et villes* visée à cet alinéa ».

6.2.1.2 Guichet unique en transport de personne

« En juin 2006, la Politique québécoise du transport collectif a donné aux MRC les moyens d'accroître l'utilisation du transport collectif dans le but d'augmenter l'offre de transport et de faciliter la mobilité des citoyens. Elle permet d'adapter le développement du transport collectif aux réalités locales et elle reconnaît la pertinence de répondre par une variété de moyens, à l'intérieur d'un même territoire, à des besoins variables de transport et en constante évolution dans une volonté de concertation et d'intégration »³⁶. Avec le volet 2 : « La planification régionale du transport collectif » du *Programme d'aide au transport collectif*, le gouvernement souligne l'importance de la mise en place d'un guichet unique en transport afin de gérer l'offre et la demande de l'ensemble des services de transport collectif sur le territoire.

Trois (3) des quatre (4) corporations des transports collectifs sur le territoire de l'Outaouais fonctionnent en guichet unique avec le transport adapté du territoire. Les places disponibles dans le transport adapté sont alors offertes à la clientèle du transport collectif, et vice versa, la clientèle du transport adapté peut recourir aux services du transport collectif. Cependant, l'intégration des autres modes de transport sur le territoire par la voie du guichet unique (scolaire, santé, communautaire, interurbain, covoiturage, taxi), est peu ou pas réalisée. La majorité des intervenants des milieux ne connaissent pas le fonctionnement et les bienfaits du guichet unique.

Les forces du guichet unique se retrouvent, entre autres, dans le *Guide d'intervention en transport collectif et milieu rural* qui s'adresse aux élus municipaux et aux intervenants sociaux et économiques œuvrant au développement de leur région :

- ✚ L'utilisation d'un guichet unique permet une simplification de la répartition et une réduction des coûts de gestion.
- ✚ L'utilisation de différents modes de transport (taxibus, covoiturage, places disponibles dans le transport scolaire, adapté, santé, etc.) répond aux besoins des différentes clientèles.
- ✚ La conclusion de partenariats avec les acteurs du milieu permet de mettre à disposition une offre de transport ajustée aux clientèles et de s'assurer que le développement se fait dans un esprit de concertation.

³⁶ Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural, 2009 (ATCRQ).

Nous ajoutons une (1) autre force, observée à l'intérieur de nos enquêtes :

- ✦ La collaboration régulière entre plusieurs acteurs de différents milieux à travers le guichet unique renforce la connaissance des différentes problématiques liées à chaque mode de transport, la volonté et les capacités de développement ainsi que le sentiment d'appartenance à travailler sur un projet commun (le transport) pour la population du territoire.

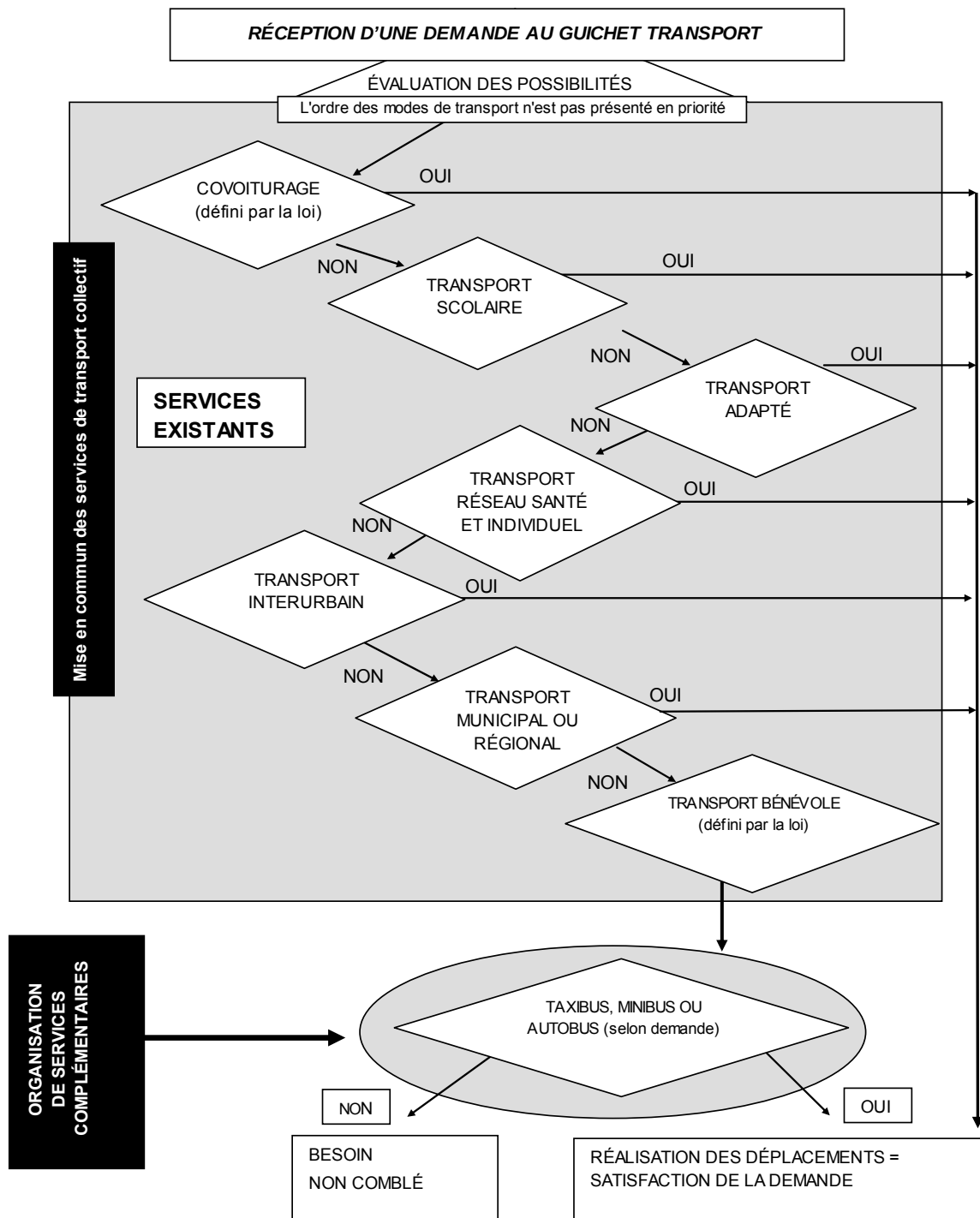
Il y a aussi des contraintes au modèle. En effet, l'intégration de la gestion du transport adapté et du transport collectif doit se faire en adéquation avec un plan de gestion pertinent pour chacun des services et des comptabilités distinctes.

Le guichet unique permet d'établir une organisation centralisée des services de transport existants avec un partenariat public/privé (transport scolaire, transport adapté, transport interurbain, taxi conventionnel, etc.). La MRC sera responsable du guichet transport. Elle peut confier la gestion à une permanence de la MRC ou à un organisme mandataire. Le responsable du guichet unique a comme fonctions :

- ✦ D'assurer une permanence et un suivi au niveau des services offerts de transport collectif.
- ✦ De recevoir les demandes de services des citoyens, des organismes, agences gouvernementales et des entreprises pour les répartir selon la disponibilité des modes.
- ✦ De recevoir les nouvelles demandes de services (non à l'horaire), les analyser, élaborer des horaires et faire des recommandations à la MRC.
- ✦ De recevoir les plaintes de service, les traiter, en faire le suivi, et transmettre un rapport à la MRC.
- ✦ De faire le lien avec les organismes de transport des autres MRC afin d'assurer la correspondance de la clientèle vers leur point de destination.
- ✦ De participer aux différents comités de concertation de la MRC et de la CRÉ.
- ✦ D'établir les statistiques d'achalandage.
- ✦ D'assurer la promotion des services auprès des citoyens des MRC.

La figure suivante montre le fonctionnement général d'un guichet unique, en ce qui concerne la répartition des demandes en transport collectif, réalisées au bureau du transport collectif pour chacune des MRC.

FIGURE 30 : FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF EN GUICHET UNIQUE



Cadre législatif

Au-delà du fonctionnement du guichet unique, le transport collectif est règlementé et doit répondre à des critères : Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (décret 154-2007) spécifie dans ses conditions de versement de subventions que « les organismes admissibles aux subventions prévues (...) devront faire appel aux transporteurs disponibles pour l'exploitation d'un système de transport par autobus, minibus ou par taxi et ne pourront posséder leurs propres véhicules ». « Pour effectuer les opérations de transport, l'organisme mandaté pourra utiliser les véhicules déjà en opération pour son organisme en comblant les places disponibles à bord des véhicules. Il devra procéder par contrat de service avec les transporteurs disponibles pour effectuer toute autre forme de service de transport en dehors de ses heures de services réguliers ».

« Dans le cas où les activités de transport collectif incluent la coordination du covoiturage ainsi que celle du transport bénévole, les MRC et les CRÉ auront la responsabilité de s'assurer du respect des lois et des règlements encadrant ces modes de transport » (décret 154-2007, concernant le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional).

6.2.1.3 Ententes possibles

Dans toutes les MRC, il existe plusieurs services publics ou organismes à but non lucratif, offrant à une clientèle bien spécifique des services de transport. Généralement, ces services distincts ne sont pas utilisés à pleine capacité. Il est donc essentiel, afin d'optimiser les investissements, que les organismes de chaque territoire se concertent et collaborent entre eux pour gérer l'offre et la demande de l'ensemble des services de transport collectif.

Ainsi, tous les organismes de transport effectuant du transport collectif devraient conclure des ententes avec l'entité mandatée par la MRC pour l'organisation du transport sur leur territoire et s'assurer ainsi d'une meilleure coordination de l'ensemble du transport collectif.

Voici les organismes concernés en général :

Transport adapté

La *Loi sur les transports (L.R.Q., chapitre T-12, article 48.39)*, oblige « toute municipalité locale dont le territoire n'est pas desservi par une société de transport en commun ou par un autre organisme public de transport en commun qui assure un service de transport adapté aux personnes handicapées doit, par résolution dont copie doit être transmise au ministre des Transports, contracter avec une personne afin

d'assurer aux personnes handicapées l'accès, sur son territoire, à des moyens de transport adaptés à leurs besoins. La résolution doit décrire la nature des mesures qui seront mises en place aux fins du présent article.

De même, toute municipalité locale peut, par résolution dont copie doit être transmise au ministre des Transports, contracter avec une personne afin d'assurer une liaison avec des points situés à l'extérieur de ce territoire. La résolution doit décrire la nature des mesures qui seront mises en place aux fins du présent article ». Pour plus de détails, nous référons aussi à l'annexe 1 (volet souple) et au chapitre 5.1 à la page 166.

D'autre part, le décret (654-2009) concernant le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées prévoit que pour être admissible aux subventions gouvernementales, les services de transport adapté doivent être offerts sur une base comparable au service de transport en commun régulier. S'il n'y a aucun service de transport en commun sur le territoire, le service de transport adapté doit être disponible au moins cinq (5) jours/semaine, à raison de 35 heures/semaine et 52 semaines/année.

Un service régulier en transport adapté dans la majorité des municipalités est déjà existant et constitue une bonne base pour la collaboration entre le transport collectif et le transport adapté. D'ailleurs, comme décrit dans le chapitre du guichet unique, la collaboration entre le collectif et l'adapté est souvent la première entente qui se fait sur un territoire. Ce faisant, l'utilisation maximale des places disponibles des ressources existantes est assurée. Toutefois, elle ne doit pas se faire au détriment des clientèles spécifiques que chacune des ressources doit servir. Si l'organisme de transport collectif utilise les ressources du transport adapté dans un autre cadre (ex. : en dehors des heures des services réguliers du transport adapté), il devra contracter directement avec le transporteur.

Il est fortement recommandé aux MRC d'établir des ententes entre le transport collectif et le transport adapté, s'il n'en existe pas encore.

Centre de santé et services sociaux (CSSS) et autres organisations communautaires

Dans la majorité des cas, les CSSS possèdent des véhicules³⁷ afin de desservir une clientèle participant aux activités dans les centres de jour sur le territoire. À part la MRC Pontiac, aucune corporation des transports

³⁷ Généralement, les véhicules sont financés et gérés par une Fondation, rattachée aux CSSS.

collectifs n'a d'ententes avec leur CSSS respectif pour utiliser des places disponibles. Le contraire est aussi possible où le transport collectif comble certaines demandes auxquelles le système de transport du CSSS peut difficilement répondre.

Comme l'exemple de la MRC Pontiac le démontre, l'organisation du transport collectif en collaboration avec le CSSS est possible et apporte des économies aux clients et aux deux (2) organismes. Les véhicules disponibles sur le territoire sont utilisés de façon plus efficiente, tout en diminuant les dépenses de chacun des organismes. De telles ententes méritent d'être multipliées. Dans le cadre du plan d'action à élaborer par le comité consultatif régional, il sera opportun d'identifier les obstacles et de les ajuster.

Transport scolaire

Les transports scolaires sont vus comme un des meilleurs moyens pour combler un besoin de transport, car ils circulent 180 jours par année, cinq (5) jours par semaine, sur quasiment toutes les routes et rangs des MRC. Jusqu'à ce jour, peu d'ententes écrites existent au Québec entre des transports collectifs et des commissions scolaires, responsables du transport scolaire. Dans l'Outaouais, certaines ententes verbales existent entre les corporations de transports collectifs et les commissions scolaires respectives, permettant ainsi à quelques élèves à l'éducation aux adultes ou en formation professionnelle, d'utiliser ce service. Il n'y a cependant pas d'entente officielle qui permettrait au transport collectif d'utiliser et promouvoir ce service de façon très régulière.

Toutes les commissions scolaires ont démontré une ouverture de collaboration avec les transports collectifs. Cependant, des ententes écrites et précises doivent être développées afin d'assurer les parents, les élèves, et les commissions scolaires et pour préciser les obligations des clients et des organismes du transport collectif.

En effet, l'article 298 de la *Loi sur l'instruction civique* autorise les commissions scolaires à transporter toutes autres personnes jusqu'à concurrence du nombre de places disponibles et d'en fixer la tarification aux utilisatrices et aux utilisateurs³⁸. À titre d'exemple, on trouvera en annexe 6 un modèle d'entente. La régie et la gestion du transport scolaire restera toujours sous la compétence de chaque commission scolaire.

³⁸ Tiré du protocole d'entente entre la Commission scolaire Pierre-Neveu et la Corporation Transport région Mont-Laurier, voir annexe 6.

Organismes communautaires

Des organismes communautaires (clubs d'âge d'or, associations des bénévoles, comité régional troisième âge, etc.) existent dans toutes les MRC. Ils offrent, souvent à côté d'autres activités sociales, de l'accompagnement-bénévole à leur clientèle (personnes âgées, en perte d'autonomie) et aux personnes prestataires d'aide de dernier recours, et ce, pour leurs rendez-vous médicaux ou pour leur permettre de participer à leurs activités sociales. La majorité des organismes font appel à leurs bénévoles comme chauffeurs; d'autres possèdent leurs propres véhicules qui sont conduits par leurs employés ou par des bénévoles.

L'arrivée du transport collectif sur le territoire de chaque MRC, appuyé par le gouvernement afin d'améliorer la situation en transport en milieu rural, est un atout pour les organismes communautaires. Des ententes entre chaque organisme et le transport collectif peuvent s'avérer fructueuses pour les deux côtés. En effet, les organismes communautaires, en laissant leur clientèle au transport collectif, auront moins de tâches administratives à accomplir : c'est un devoir lourd selon quelques intervenants (exemple : formulaires et comptabilité pour les voyages payés par le CLE), alors que les corporations des transports collectifs accomplissent de toute façon cette tâche à l'intérieur de leur mandat.

Dans le cas où des organismes possèdent des véhicules, une entente de partage du véhicule selon les disponibilités et de partage des frais fixes amènera une diminution des coûts à l'organisme possédant le véhicule et apportera une plus grande flexibilité d'offre de service au transport collectif et ainsi à toute la population. Encore une fois, l'exemple d'entente entre TransporAction Pontiac et les clubs d'âge d'or, le CSSS et Transport Communautaire Pontiac est un bel exemple de réussite d'entente et de guichet unique.

6.2.1.4 Normes de services

De façon générale, la présence d'un réseau de transport collectif en milieu rural influence positivement la vie communautaire, tant au plan social qu'économique : Ralentir l'exode de la population, stimuler la vie socioculturelle, améliorer l'accès à l'emploi et à la formation, améliorer l'accès aux soins de santé et aux services sociaux, sont quelques bénéfices mesurés. Ces effets dépendent, entre autres, de l'ampleur de l'offre de service en transport. Les intervenants des milieux confirment qu'il y a encore beaucoup de besoins non comblés, et ceci surtout pour briser l'isolement et faciliter l'accès à une vie socioculturelle.

Afin de pouvoir répondre à ces besoins, les transports collectifs devraient élargir leurs services à une plus large clientèle. Pour réussir ceci, des économies doivent se faire à l'intérieur du système actuel.

Hausser le taux de jumelage

Pour permettre à une plus large population de profiter du transport collectif, celui-ci devrait essayer de hausser son taux de jumelage afin d'optimiser les services et pouvoir investir dans des services supplémentaires. Pour augmenter le taux de jumelage, l'offre de transport doit se faire à des journées et des heures fixes vers des municipalités offrant un certain nombre de services (supermarché, pharmacie, services publics, etc.). Le fait de limiter des déplacements à certains jours par destination rendrait optimaux ces déplacements par bénévoles. Des ententes avec les CSSS de chaque territoire permettraient d'avoir des rendez-vous médicaux regroupés par secteur dans une MRC. Le regroupement de nombreux déplacements pour motif santé pourraient rendre ce système encore plus efficient.

Élargir le service

L'optimisation du service actuellement offert sur le territoire en augmentant le taux de jumelage pourrait permettre au transport collectif d'offrir des services additionnels pour des sorties de loisir, par groupe d'âge, par secteur, adaptés aux réalités du milieu. Étant donné que des activités se tiennent souvent en soirée et en fin de semaine, des véhicules sont disponibles sur le territoire. L'organisation de transports collectifs pour des événements culturels dans la région ou dans une région avoisinante (Gatineau, Mont-Laurier, Ontario) permettrait à toute la population de participer et de briser leur isolement. Une étroite collaboration entre les organisateurs des événements régionaux et les corporations des transports collectifs est nécessaire. Il s'agit ici en même temps des partenaires susceptibles de financer une partie des coûts de transport.

Comme le portrait sur l'état du transport collectif et adapté l'a démontré, la plage horaire est très différente d'une MRC à l'autre; en général, le transport collectif est peu ou pas disponible les soirs et les fins de semaines.

Le service de transport collectif devrait être disponible 7 jours sur 7, et ce, jusqu'à 22 heures. Les réservations pour un transport doivent quand même se faire à l'intérieur des heures d'ouverture des bureaux (souvent entre 8h et 16h).

6.2.1.5 Transport d'appoint

Les enquêtes ont révélé que seule la mise en commun des services existants ne pourra jamais répondre à tous les besoins de transport, car actuellement, les différents modes de transport comportent un certain nombre de limites propres à leur nature :

- # Le transport scolaire est offert les jours d'école seulement (environ 180 jours par an), les itinéraires peuvent varier d'une année à l'autre (et même en cours d'année) en fonction de la localisation des écoliers à desservir et les parcours sont, surtout en milieu rural, parfois très longs.
- # Les itinéraires et horaires des services de transport adapté et du réseau de la santé sont établis selon les besoins de la clientèle admissible à desservir.
- # Les services d'accompagnement en transport bénévole sont offerts pour une clientèle répondant à certains critères.
- # Le transport interurbain privé vise surtout une clientèle qui effectue de longs parcours interrégionaux : les horaires sont donc établis en conséquence et répondent aux exigences des voyageurs occasionnels ou à celles des travailleurs qui exigent des départs hâtifs. Par conséquent, il y a peu de flexibilité de ce côté.

Une des conclusions que nous pouvons tirer est qu'il sera pertinent d'organiser des services de transport d'appoint pour compléter les services offerts actuellement ou ceux qui seront offerts par la mise en commun des moyens de transport disponibles.

Il est d'ailleurs intéressant d'entreprendre ce transport d'appoint d'abord avec un circuit de taxibus qui s'effectue sur demande, à un horaire fixe. En voici les principaux avantages :

- # Facilement applicable dans les petites zones urbaines;
- # Moins coûteux que l'autobus lors d'un jumelage faible;
- # Horaires et tarifs prédéfinis (mieux que le taxi);
- # Possibilité de transports réguliers;
- # Nécessité de bien communiquer ce service;
- # Permet le lancement d'un nouveau mode de transport local qui ne repose pas sur le transport-bénévole;

- # Possibilité de modifier le tracé en fonction de la saison (desservir les activités culturelles et sportives en fonction de la période de l'année);
- # Possibilité d'étendre le service au hors-pointe, aux soirées et aux fins de semaine.

Comme décrit dans le chapitre 6.2.1.2 (guichet unique), lorsque les systèmes de transport existants ne peuvent répondre à l'ensemble des besoins exprimés, l'organisme admissible peut avoir recours à un système de transport par taxi, par minibus ou par autobus, afin d'appuyer la mise en commun des ressources existantes. Dans ce cas, un contrat avec le transporteur doit être signé et les informations suivantes devraient s'y retrouver :

- # Le type de véhicules utilisés;
- # Les horaires de réservation et de transport;
- # Le territoire desservi et les circuits;
- # La clientèle visée;
- # La politique d'abonnement;
- # Les tarifs;
- # Toute autre information pertinente à l'organisation du système de transport.

Des propositions plus détaillées se trouvent pour chacune des MRC.

6.2.1.6 Covoiturage

Selon les résultats des groupes de discussion, le covoiturage semble être le principal moyen de transport à valoriser et à améliorer afin de permettre à toute la population de trouver un moyen de transport, et ce, principalement pour le travail, les études, les sorties de loisirs et les visites d'amis et de parents.

Le regroupement des corporations de transport collectif (RTCO), avec la Table Jeunesse Outaouais (TJO), est en train de développer un site Internet de covoiturage pour la région de l'Outaouais. Plusieurs sites Internet de covoiturage à travers le Québec existent, mais ne répondent pas nécessairement aux besoins de la population de l'Outaouais. Le programme Vroum Réussite, offrant un site Internet pour les jeunes entre 16 et 24 ans à l'échelle de l'Outaouais, ne semble pas encourager la population à offrir des places. Les demandes, par contre, sont réelles et non comblées par ce système de covoiturage.

La CRÉO devra jouer le rôle de promoteur du nouveau programme, chapeauté par le RTCO et le TJO. Le site Internet devrait s'adresser à tous les citoyens de l'Outaouais, tous âges et motifs de transport confondus, afin d'accroître les possibilités d'offres. Le succès du covoiturage repose sur la promotion du programme pour encourager les personnes à s'inscrire, sur la sensibilisation de la population pour offrir des places et sur la facilité de l'utilisation de ce mode de transport, tout en assurant une sécurité pour les usagers. La population de la ville de Gatineau ne devrait pas être exclue de ce programme, étant donné qu'il s'agit du bassin de population le plus important dans la région.

Il s'agit d'un moyen de transport qui peut être soutenu par chaque corporation de transport collectif qui assure la coordination quotidienne et la promotion, mais appuyé financièrement par la CRÉO et la TJO. La sensibilisation de la population aux bénéfices du covoiturage jouera un rôle important afin de hausser les offres de transport à travers le site Internet.

6.2.1.7 L'arrimage de la tarification des chauffeurs-bénévoles.

Le portrait des quatre (4) MRC démontre que les chauffeurs-bénévoles, d'une MRC à l'autre, reçoivent des montants d'argent différents pour couvrir leurs dépenses.

Le regroupement des transports collectifs de l'Outaouais avait établi une grille tarifaire qui s'arrime au prix de l'essence à la pompe en libre service. Ainsi, trois (3) des quatre (4) corporations de transports collectifs payent à ce jour 0,41 \$ par kilomètre parcouru, tandis qu'une corporation paie 0,50 \$/km. Il en est de même pour les autres organismes œuvrant dans le secteur de l'accompagnement bénévole : la tarification varie entre 0,40 \$ et 0,45 \$ par kilomètre. Ceci favorise une compétition malsaine entre les organismes à but non lucratif qui travaillent tous avec des bénévoles.

Comme mentionné dans le chapitre 6.2, il est souhaitable que les organismes offrant du transport de personnes se réunissent sous un guichet unique par MRC. Ainsi, il est recommandé d'ajuster les contributions et de trouver une tarification uniforme, au moins par MRC, idéalement pour toute la région, car une collaboration et un travail « transfrontaliers » de la part des bénévoles pourrait faciliter la recherche des chauffeurs-bénévoles pour les municipalités plus éloignées et souvent, géographiquement, plus proche d'une MRC avoisinante (ex. : Val-des-Bois, Bowman et Denholm sont plus proches des services de la MRC des Collines-de-l'Outaouais que de la MRC Papineau ou de la MRC Vallée-de-la-Gatineau).

Le tableau suivant regroupe les frais payés aux bénévoles par organisme de transport sur le territoire de l'Outaouais.

TABLEAU 59 : CONTRIBUTION AUX FRAIS DES TRANSPORTS-BÉNÉVOLES

Organisme	\$/km au chauffeur-bénévole
TC Papineau	0,50 \$
TC Pontiac	0,41 \$
TC Vallée-de-la-Gatineau	0,41 \$
TC Collines-de-l'Outaouais	0,41 \$
Équipe des bénévoles de la Haute-Gatineau	0,45 \$
Association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre	0,41 \$
Regroupement des clubs d'âge d'or Vallée-de-la-Gatineau et Collines	0,40 \$

Selon les informations obtenues du ministère des Transports du Québec, avant 2003 les bénévoles étaient payés sur la base des remboursements effectués aux fonctionnaires, soit 0,29 \$/km à l'époque. Suite à des revendications de certains regroupements qui considéraient que le prix à la pompe pouvait varier en fonction de la taille de la ville et de l'éloignement des centres de distribution, la loi a été modifiée par le texte suivant : « la rémunération totale, pour un tel transport, ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation d'une automobile » (*Loi concernant les services de transport par taxi*, article 3).

Depuis cette modification en 2003, cette formulation laisse place à une large interprétation, comme les différentes tarifications le démontrent. Ce vide juridique devrait être comblé pour atteindre une meilleure équité entre les différents organismes d'une même région et pour permettre de mieux négocier des remboursements avec les autres ministères provinciaux s'impliquant dans le financement du transport collectif (CLE, CSST, Agence de santé, etc.). Le poids des revendications auprès de ces ministères serait plus grand si le coût était identique au niveau panquébécois (exemple de l'Agence du revenu qui verse 0,41 \$ pour le transport des bénéficiaires du bien-être-social alors que les charges administratives sont très lourdes (formulaires)).

Nous recommandons au MTQ d'établir un prix moyen en relation avec le remboursement actuel des fonctionnaires pour le paiement des chauffeurs-bénévoles. Le tableau suivant montre que le prix médian s'élève à 0,48 \$/km (de 0,328 \$ à 0,634 \$ pour la région de l'Outaouais). Les fonctionnaires sont payés à 0,43 \$/km.

Étant donné que la loi permet seulement une contribution aux frais d'utilisation d'une automobile, le remboursement à 0,43 \$/km rencontre l'esprit de la loi.

L'association canadienne des automobiles (CAA) calcule des coûts d'utilisation d'une automobile³⁹ pour deux (2) types de véhicules consommant en moyenne 8,2 litres/km et 11,8 litres/km. Incluant les coûts variables (carburant, entretien, pneus) et les coûts fixes (assurances, permis, dépréciation, achat/prêt d'automobile), la CAA évalue les coûts par km. Le calcul se base sur une moyenne nationale des prix de 81,20 \$ par litre. Dans la semaine du 5 octobre, l'essence affichée en moyenne en Outaouais était de 0,91 cents par litre. Le tableau suivant donne des exemples des coûts d'utilisation pour deux (2) différents modèles de voitures, selon trois (3) différentes distances parcourues par an et selon deux (2) prix de carburant différents.

Kilomètres parcourues	Coûts par kilomètre pour Cobalt LT		Coûts par kilomètre pour Grand Caravan	
	0,812 \$/litre	0,91 \$/litre	0,812 \$/litre	0,91 \$/litre
18 000 km par an	0,469 \$	0,475 \$	0,623 \$	0,634 \$
24 000 km par an	0,384 \$	0,391 \$	0,511 \$	0,522 \$
32 000 km par an	0,320 \$	0,328 \$	0,426 \$	0,437 \$

Certains chauffeurs-bénévoles parcourent probablement plus que 18 000 km par année, étant donné que les distances en région et vers Gatineau sont longues. En même temps, les arrêts, en absence d'une densité urbaine, sont moins fréquents, l'amortissement du véhicule au niveau des pneus et freins se fait moins rapidement et la consommation d'essence par kilomètre parcouru est probablement moins élevée qu'en ville.

Promotion et communication

La promotion et la communication du transport collectif en milieu rural sont primordiales pour assurer sa pérennité. Le *Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural* a d'ailleurs consacré plusieurs pages sur le plan de communication et le plan promotionnel (thème 5).

Parmi les stratégies de promotion et d'informations possibles, la publicité devra cibler des clientèles spécifiques et l'ensemble des citoyens de la MRC. Diverses activités de sensibilisation pourront être effectuées par les moyens suivants :

- ✚ Conférence de presse, publicité dans les journaux et bulletins municipaux et les radios locales;
- ✚ L'affichage des services disponibles (liaisons possibles, modes, horaires et autres modalités d'utilisations) à des points de services municipaux tels que les organismes communautaires, de santé, d'aide d'emploi, de formation, mais aussi chez les employeurs importants sur le territoire;

³⁹ CAA (2009) : Coût d'utilisation d'une automobile, édition 2009.

- ✚ La diffusion des informations sur le site de la STO, car le transport collectif d'appoint apportera de la nouvelle clientèle à la STO et vice versa, des utilisateurs de la STO seront informés des possibilités de transport en région;
- ✚ La vente de titres dans plusieurs points de vente sur le territoire;
- ✚ Un programme de rencontre d'information avec les regroupements d'organismes communautaires sur chaque territoire.

Sans connaître les détails sur le site Internet qui sera créé pour le covoiturage en Outaouais, il sera intéressant d'établir un lien entre ce site et les sites des corporations des transports collectifs, qui sont en partie également à refaire, afin de mieux informer les citoyens sur le service de transport collectif.

Les corporations des transports collectifs auront aussi avantage à faire de la publicité pour ses circuits réguliers organisés par le guichet unique. Un horaire affiché informera les résidents des trajets existants selon l'horaire, la destination et le jour.

Le chapitre 6.2.1 a présenté les enjeux généraux, applicables à divers degrés dans les MRC. Les chapitres suivants se concentrent sur les particularités de chacune des MRC.

6.2.2 MRC Papineau

Au niveau organisationnel, les enjeux et stratégies de mise en œuvre suivantes s'offrent à la MRC Papineau :

Déclaration de compétence

À ce jour, c'est la municipalité de Saint-André-Avellin qui a le mandat en transport adapté dans la MRC. Selon les informations obtenues, la MRC s'apprête à déclarer compétence en transport adapté à partir du 1^{er} janvier 2010. Ceci signifie que les municipalités de Val-des-Bois, Bowman, Mulgrave-et-Derry et Mayo auront accès au même service de transport adapté que les autres municipalités.

Guichet unique

Le fait que la MRC aura compétence en transport collectif et adapté constitue le point de démarrage d'un système de guichet unique complet comme il est illustré par la Figure 31 à la page 207. L'étape suivante pour la constitution d'un véritable guichet unique est de regrouper les autres acteurs actuels de la MRC Papineau

autour de la Corporation des transports adapté et collectif de Papineau inc. Ceci nécessite des ententes précises avec le CSSS Papineau (transports vers les centres de jour à Saint-André-Avellin et à Buckingham), le CR3A à Saint-André-Avellin, l'association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre à Buckingham, les commissions scolaires francophone et anglophone opérant sur le territoire ainsi que des contrats avec des transporteurs de personnes, par exemple avec le transporteur Louis-Seize à Saint-André-Avellin⁴⁰, avec Taxi Montebello, Taxi Laplante (secteur Buckingham) ou Taxi BMA Soucy (secteur Buckingham) :

- Une entente avec le CR3A pour la mise en commun des places disponibles sur les circuits réguliers de cet organisme sans but lucratif qui voyage, trois fois par semaine, matin et après-midi, sur le territoire sud de la MRC Papineau pour amener sa clientèle âgée à Saint-André-Avellin. L'entente peut être élargie dans le sens que le véhicule soit mis à la disposition de la corporation hors des circuits fixes. Un partage des coûts fixes et variables sera à l'avantage des deux (2) organismes.
- Une entente semblable à celle avec le CR3A pourrait être signée avec le CSSS Papineau, desservant les secteurs de la Petite-Nation et la Vallée-de-la-Lièvre. Le transport adapté collabore déjà avec le CSSS, car le transport adapté fait monter certains clients du CSSS pour les transporter aux centres de jour à Saint-André-Avellin ou à Buckingham. Les deux (2) véhicules du CSSS devraient également être mis à la disposition du transport collectif s'ils ne sont pas utilisés. Par la même occasion, la répartition des voyages pour les clients des centres de jour pourrait se faire à partir du guichet unique; la corporation aurait ainsi plus de contrôle sur les réservations et surtout sur les annulations de la clientèle des centres de jour, ainsi on pourrait plus facilement coordonner et offrir des places disponibles aux clients du transport collectif.
- L'association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre, travaillant avec des chauffeurs-bénévoles comme le transport collectif, devrait être intégrée dans le guichet unique, et ce, pour les déplacements concernant les résidents des municipalités de Thurso et Mayo qui font partie de la MRC Papineau. Ceci entraînera aussi à une équité de tarification à l'intérieur de la MRC, car à ce jour, les clients accompagnés par les bénévoles de l'association paient un tarif différents que ceux du transport collectif et adapté de la MRC Papineau. D'ailleurs, environ la moitié des clients de l'association (sur tout leur territoire) sont des personnes qui reçoivent l'aide financière du CLE au taux de 0,41 \$/km. Ces voyages signifient beaucoup de travail administratif supplémentaire pour lequel l'association n'a pratiquement pas

⁴⁰ Il existe déjà une entente pour le transport vers Gatineau pour les clients ayant besoin d'une dialyse.

les capacités financières afin de gérer ces formalités exigées. Ces transports pourraient être récupérés par le transport collectif, car eux-mêmes travaillent déjà avec le CLE de Papineauville.

- La corporation des transports adapté et collectif de Papineau Inc. ont déjà des ententes verbales avec la commission scolaire au Cœur-des-Vallées. Ainsi, quelques jumelages avec le transport scolaire sont réalisés, surtout pour les élèves à l'éducation des adultes et à la formation professionnelle à Papineauville, étant donné que les établissements se trouvent au même endroit que l'École secondaire Louis-Joseph-Papineau. Ces élèves constituent un bassin de population de plus en plus important, mais sont dépourvus d'un transport organisé. Une entente claire et écrite entre la corporation et la commission scolaire permettrait de promouvoir ce mode de transport plus officiellement auprès de la population. Les circuits scolaires en fin d'après-midi (~17h00), qui amènent les élèves participant aux activités parascolaires, doivent être considérés comme un bon moyen de transport et être intégrés dans l'offre de service du transport collectif. L'exemple de Drummondville (voir l'article en annexe 5) démontre que le transport scolaire répond aussi aux besoins d'une population « hors études ».

- Il en est de même pour la commission scolaire Western Québec qui dessert la municipalité de Namur sur le territoire de la MRC Papineau. L'ouverture de la commission anglophone et la disponibilité de places dans les véhicules permettraient de passer des ententes écrites, offrant un moyen de transport de plus à la population.

- De plus, la corporation devra travailler à obtenir une collaboration avec les compagnies de taxi situées sur le territoire ou proches de la MRC (communauté urbaine de Gatineau, MRC Antoine-Labelle, etc.). Rappelons que plusieurs permis sont encore disponibles dans les agglomérations de taxi sur le territoire de la MRC et qu'en cas de non-intérêt des compagnies de taxi, rien n'empêche la création d'une compagnie de taxi qui servira principalement au transport collectif; nous référons à l'exemple du Transport Communautaire Pontiac. Rappelons également que le gouvernement subventionne l'adaptation des taxis et des autocars interurbains afin de faciliter le transport des personnes en fauteuil roulant.

- Le système de covoiturage, qui sera nouvellement organisé pour la région de l'Outaouais, devrait faire partie du guichet unique. La répartition guidera et informera un client intéressé. La répartition s'assurera que tous les modes de transport, incluant le covoiturage, soient offerts comme solution à la clientèle.

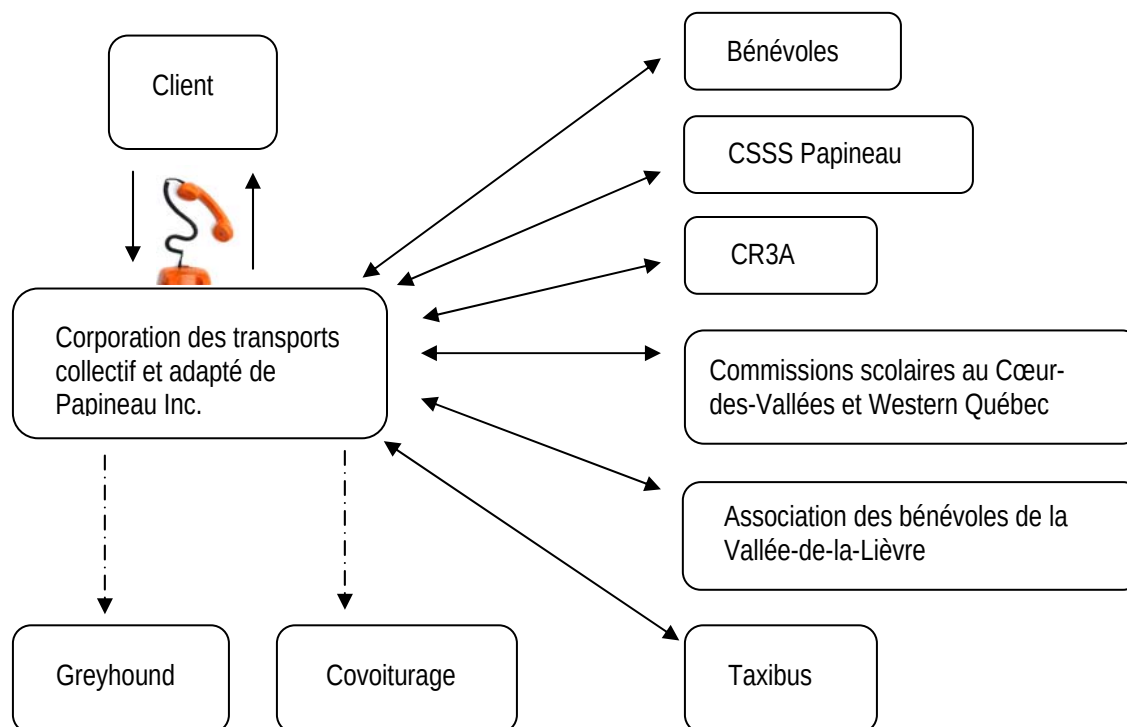
- Pour ce qui est du transport interurbain par Greyhound, il s'agit d'un service peu connu et peu utilisé par la population de la MRC, ce qui est probablement lié au manque d'information et au manque d'un transport entre la ligne Greyhound et le domicile. L'horaire répond plutôt à une clientèle se déplaçant pour des raisons de magasinage, rendez-vous, etc. Le transport collectif devra posséder les informations concernant les horaires de passage, la tarification et les points d'embarquement sur son territoire afin de pouvoir communiquer cette option de transport à la population qui souhaite un transport vers Gatineau ou vers Montréal.

La tâche principale consistera dans la bonne répartition des places disponibles de tous les modes existants, comme décrit sous le point guichet unique. L'organisme utilise déjà un logiciel (Parcours) pour faire sa répartition, ce que nous jugeons important si le service s'élargit. Une bonne maîtrise du logiciel est essentielle et fera en quelque sorte le succès du guichet unique.

De même, la corporation doit s'assurer que toutes les informations nécessaires pour une bonne répartition sont mises à sa disposition. Ceci signifie que les commissions scolaires, le CSSS et le CR3A fournissent régulièrement (la commission scolaire par exemple à chaque rentrée scolaire) :

- ✚ Une liste des circuits ayant des places disponibles;
- ✚ Le tracé des circuits avec places disponibles;
- ✚ Les points de débarquements (adresse des centres de jour, centre d'activité, école, etc.);
- ✚ Les horaires des circuits disponibles.

FIGURE 31 : GUICHET UNIQUE DE LA MRC PAPINEAU



Légende :

Appel téléphonique et réservation →

Entente de transport, information sur disponibilité, vérification si la demande correspond à l'offre ↔

Vérification si la demande correspond à l'offre - - - ->

Transport d'appoint

Il est nécessaire de modifier l'organisation actuelle du transport collectif qui repose majoritairement sur l'accompagnement-bénévole. Il devient de plus en plus difficile de recruter de nouveaux bénévoles. À cet effet, leurs disponibilités devraient être davantage concentrées sur les secteurs plus éloignés qui sont difficiles à desservir autrement et pour les personnes en perte d'autonomie ou en condition physique ne permettant pas d'utiliser un autre mode de transport. Ainsi, le service de transport collectif doit être élargi en ajoutant des transports d'appoint, en assurant du service le soir et la fin de semaine pour répondre à un

besoin exprimé par la Table Jeunesse Papineau. Pour plus de détails nous référons à la partie « enjeux généraux » du chapitre 6.2.1.4 à la page 196.

Hors territoire

Une plus grande ouverture sur le hors-territoire est recommandée, étant donné qu'une grande partie des emplois et des services se retrouvent à Gatineau et ne sont pas disponibles sur le territoire de la MRC.

Harmonisation de la tarification des bénévoles

La tarification des bénévoles devrait être revue et au besoin, adaptée et harmonisée avec les autres MRC. Ceci est important dans un processus de consolidation et d'harmonisation des transports collectifs qui ont, dans certaines parties de leur territoire, avantage à travailler de concert et à s'entraider. À titre d'exemple, des municipalités de Bowman, Val-des-Bois, Notre-Dame-de-la-Salette (MRC des Collines-de-l'Outaouais) et Denholm (MRC Vallée-de-la-Gatineau) sont toutes très éloignées du centre de leur MRC respective, mais ces municipalités sont relativement proches les une des autres. Une collaboration au niveau du transport adapté et collectif entre les trois (3) MRC concernées pourrait s'avérer fructueux pour ces résidents et pour les trois (3) corporations de transport.

Embauche d'un chauffeur

Lorsque les ententes avec le CR3A et le CSSS Papineau se réaliseront, la corporation des transports adapté et collectif de Papineau inc. pourrait envisager l'embauche d'un chauffeur afin de profiter des véhicules disponibles hors des circuits déjà existants et d'offrir, comme mentionné dans les aspects généraux, par exemple, du service régulier par secteur selon des journées précises, permettant aux gens de planifier leurs sorties d'avance.

6.2.3 MRC Pontiac

Au niveau organisationnel, la MRC Pontiac est la plus avancée concernant la mise en commun des services disponibles sur le territoire. Sa situation géographique (proximité avec l'Ontario, grande distance de Gatineau et Ottawa, sans ville centre importante) les enjeux et stratégies de mise en œuvre seront d'ailleurs d'une autre envergure :

Déclaration de compétence

Même si la MRC Pontiac est seulement mandataire pour le transport collectif et adapté, toutes les municipalités sont théoriquement desservies par l'organisme TransporAction Pontiac. La déclaration de compétence en transport par la MRC reste toutefois une amélioration pour le développement du transport dans la région, car elle conduirait les élus à une plus grande implication, (voir chapitre 6.2.1.1 à la page 188).

Guichet unique

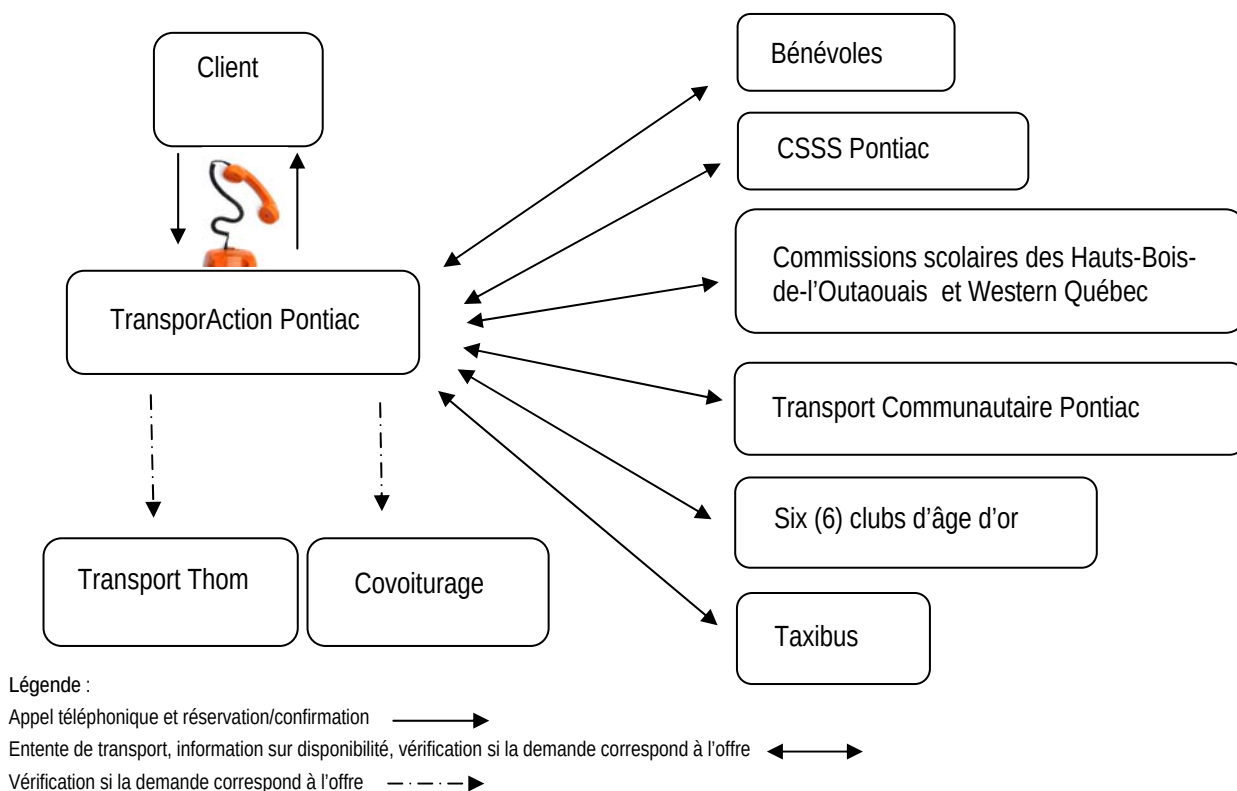
Le guichet unique est un des plus avancés au Québec, à notre connaissance. Les véhicules disponibles sur le territoire sont utilisés, des ententes existent avec le CSSS Pontiac, avec des compagnies de taxi et avec plusieurs clubs d'âges d'or; et en outre un organisme communautaire a été créé afin d'améliorer le service du transport adapté. Pour perfectionner ce guichet unique, il faudrait davantage inclure le transport scolaire et intégrer trois (3) clubs d'âge d'or. La Figure 32 à la page suivante pointe les interlocuteurs du guichet unique dans la MRC Pontiac.

- Le transport de deux (2) clubs d'âge d'or reste à intégrer au transport collectif : Otter Lake et Fort-Coulonge.
- Les commissions scolaires francophone (Hauts-Bois-de-l'Outaouais) et anglophone (Western Québec) ont des ententes verbales avec TransporAction permettant aux élèves qui sont inscrits à l'éducation aux adultes de monter à bord sur demande. Cependant, les élèves en formation professionnelle, doivent prendre une entente directement avec les commissions scolaires. Toutefois, la collaboration devrait être élargie et précisée pour permettre à toute la population d'utiliser les autobus scolaires. Le fait que la population anglophone et la francophone se dirigent à des endroits différents (géographiquement opposés : Mansfield-et-Pontefract et Shawville) ne facilite pas l'organisation du transport. Le transport scolaire offre à ce niveau un bon moyen de transport, surtout pour les

municipalités plus éloignées de la route 148. L'exemple de Drummondville (voir l'article en annexe 5) démontre que le transport scolaire répond aussi aux besoins d'une population « hors études ».

- Le guichet unique devrait être muni des informations nécessaires sur ce mode de transport interurbain afin de pouvoir guider les citoyens dans leurs démarches pour trouver un moyen de transport. S'il y a lieu, on pourra demander au transporteur d'ajuster son horaire afin de répondre à un plus grand besoin.
- Le système de covoiturage, qui sera nouvellement organisé pour la région de l'Outaouais, devrait faire partie du guichet unique. La répartition guidera et informera un client intéressé. La répartition s'assurera que tous les modes de transport, incluant le covoiturage, soient offerts comme solution, et ainsi utiliser le transport bénévole en dernier recours.

FIGURE 32 : GUICHET UNIQUE DE LA MRC PONTIAC



Négociations avec les CSSS

La MRC Pontiac aurait grand intérêt à négocier avec le CSSS Gatineau pour que les rendez-vous médicaux (surtout les réguliers) soient coordonnés par région afin de hausser le taux de jumelage en transport. La distance vers les centres spécialisés à partir de la MRC Pontiac est trop longue pour continuer un service individualisé qui absorbe un important budget et fait en sorte que d'autres demandes de transport ne peuvent pas être comblées.

Transport scolaire

Afin d'accroître les possibilités de déplacements en transport collectif à moindres coûts, TransporAction Pontiac a créé un organisme communautaire (TCP) qui pourrait soumissionner auprès de la commission scolaire des Hauts-Bois-de-l'Outaouais pour la régie d'environ cinq (5) circuits scolaires. Ceci permettrait à TransporAction d'utiliser des autobus scolaires hors des heures d'école et d'offrir ainsi des déplacements pour du loisir, du soutien civique ou même du transport d'appoint interrégional et interprovincial (ex. : Shawville – Renfrew).

Concertation avec le côté ontarien

La tâche principale consistera dans l'amélioration de la collaboration et du développement du transport entre le côté ontarien et le côté québécois. Ceci est important, car les propositions de stratégies de mise en œuvre consistent dans une mise en commun des forces, connaissances et infrastructures interprovinciales (voir aussi chapitre 6.3.2.2 à la page 249).

Information aux clients

TransporAction Pontiac aura avantage à faire de la publicité pour ses circuits réguliers effectués par le CSSS ou TCP, car ils répondent aux destinations régulières de la population à l'intérieur de la MRC (Shawville, Fort-Coulonge, Campbell's Bay, etc.).

6.2.4 MRC Vallée-de-la-Gatineau

Au niveau organisationnel, les enjeux et stratégies de mise en œuvre suivantes se présentent à la MRC Vallée-de-la-Gatineau :

Déclaration de compétence

Nous recommandons à la MRC de déclarer compétence en transport collectif et en transport adapté, afin de s'assurer que toutes les municipalités et ainsi toute la population ait accès au service du transport collectif et adapté. Ceci signifiera que la municipalité de Denholm sera à inclure dans le service adapté. Sous l'actuelle entente avec le MTQ, les municipalités ont la possibilité de fonctionner avec le volet souple (voir annexe 1) ce qui revient assez dispendieux aux résidants de Denholm ayant besoin d'un transport adapté. La déclaration de compétence semble être encore plus importante dans cette MRC où aucun organisme de transport ne collabore avec un autre⁴¹. Prendre la compétence en transport offrira les bénéfices décrits au chapitre 6.2.1.1 à la page 188.

Guichet unique

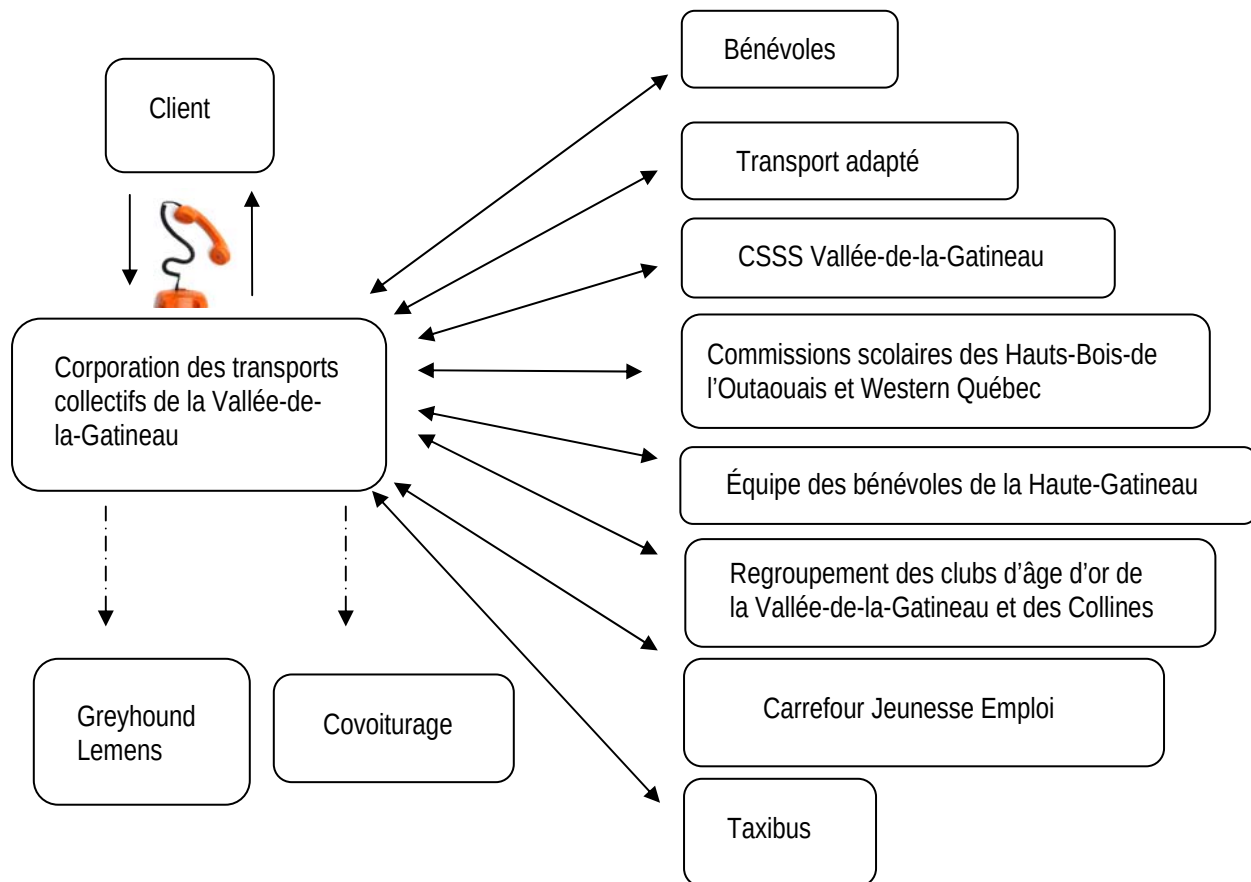
La création d'un guichet unique est l'enjeu principal dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau, car tous les organismes gèrent sous un budget serré, ce qui les empêche de répondre à l'année longue à toutes les demandes de transport de leur clientèle. Un véritable guichet unique, comme il est illustré par la Figure 33 à la page 213 réduira les coûts administratifs par déplacement de chaque organisme en permettant au transport collectif d'organiser une répartition à travers tout le territoire. Étant donné que presque tous les organismes sur le territoire font quasiment uniquement du transport pour les rendez-vous médicaux, une répartition commune s'impose afin de réussir du jumelage, surtout sur les longs trajets vers Gatineau ou entre Gracefield et Maniwaki. La hausse du taux de jumelage libérera des budgets et des bénévoles pour d'autres motifs de déplacements. La création du guichet unique consiste aussi à trouver des ententes entre les organismes sur le territoire et le transport collectif de la Vallée-de-la-Gatineau; plus précisément avec le transport adapté de la Vallée-de-la-Gatineau, le CSSS Vallée-de-la-Gatineau (transports vers les centres de jours à Low, Gracefield et Maniwaki), le Regroupement des clubs d'âge d'or de la Vallée-de-la-Gatineau et des Collines, l'Équipe des bénévoles de la Haute-Gatineau, les commissions scolaires des Hauts-Bois-de-l'Outaouais et Western Québec ainsi qu'avec le Carrefour jeunesse emploi qui dispose également d'un

⁴¹ La coopération entre le Regroupement des clubs d'âge d'or et le transport collectif existe, mais est cependant peu efficace au niveau de l'organisation administrative, car elle est faite doublement.

véhicule. Ces ententes devraient également conduire à une meilleure équité de tarification qui diffère actuellement d'un organisme à l'autre.

La tâche principale dans la création du guichet unique sera de convaincre les intervenants de différents milieux et les élus que « seule la bonne volonté des acteurs de travailler ensemble en sortant de la vision en silo des modes de transport (scolaire, adapté, etc.) permet de mettre en place des solutions innovantes »⁴² et durables, tout en améliorant la mobilité des citoyens.

FIGURE 33 : GUICHET UNIQUE DE LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU



Légende :

Appel téléphonique et réservation/confirmation →

Entente de transport, information sur disponibilité, vérification si la demande correspond à l'offre ↔

Vérification si la demande correspond à l'offre - - - ->

⁴² Rapport sur les ateliers des assises annuelles 2009, Union des municipalités du Québec, Gatineau.

- Une entente entre le transport collectif et le transport adapté sur le territoire est importante afin d'améliorer le service des deux (2) organismes. Une première étape d'entente pourrait consister à offrir les places disponibles dans le transport adapté aux clients du transport collectif. Il reste principalement des places pour les retours en soirée le mardi et le mercredi. Une deuxième étape serait l'utilisation des véhicules lorsque le transport adapté n'en aurait pas besoin, principalement le vendredi, la fin de semaine, les soirs et entre 9h et 14h du lundi au jeudi. Le contrat avec le transporteur devra être étudié pour s'assurer que l'utilisation des véhicules soit possible et au même prix que pour le transport adapté. La coopération avec le transport collectif pourrait ouvrir la voie vers un quatrième véhicule en transport adapté, déclaré nécessaire par le gestionnaire du transport adapté afin de mieux desservir la partie sud de la MRC. À terme, le transport collectif et adapté doit envisager de devenir un vrai guichet unique afin d'optimiser les frais administratifs liés à l'organisation du transport et les frais de transport.
- Une intégration du secteur transport du Regroupement des Clubs d'âge d'or au transport collectif s'impose. Les deux (2) organismes sont situés à Gracefield et travaillent avec les mêmes bénévoles, mais fonctionnent avec deux répartitrices / secrétaires à temps plein pour répondre aux demandes de leur clientèle. Faute d'un budget suffisant et avec une demande grandissante, le regroupement doit envoyer sa clientèle au transport collectif pendant une partie de l'année. Le dédoublement de travail et celui des coûts administratifs pourraient être diminués si l'organisation du transport était entièrement confiée au transport collectif.
- Il en est de même pour l'Équipe des bénévoles de la Haute-Gatineau, desservant le secteur de Maniwaki et les alentours. Cependant, il n'y a aucune collaboration entre cet organisme et le transport collectif à ce jour. Étant donné que l'organisme se concentre sur les déplacements pour des rendez-vous médicaux, comme le Regroupement des clubs d'âge d'or et en grande partie le transport collectif, le système de transport gagnerait en efficacité si les trois (3) organismes opérant avec des bénévoles étaient gérés par une même répartition. Le taux de jumelage augmenterait certainement, car les établissements de santé se concentrent principalement à Maniwaki, à Gatineau et proche de la route 105, desservie par une multitude d'organismes qui travaillent actuellement les uns à côté des autres, mais en silo.
- Une entente avec le CSSS de la Vallée-de-la-Gatineau pour l'utilisation des places disponibles à bord de leur véhicule sur leurs circuits fixes, pourrait également améliorer l'offre de service, par exemple

pour ceux qui ont besoin d'un transport vers Low, Gracefield et Maniwaki, les trois municipalités actuellement desservies par le CSSS, au moins une (1) fois par semaine. Une entente semblable à celle que la MRC Pontiac entretient avec le CSSS Pontiac signifiera un gain pour les deux (2) organismes : le CSSS économise (par exemple sur le salaire des ses chauffeurs/employés), tandis que le transport collectif disposera d'un véhicule pour offrir des déplacements lorsque le CSSS n'en a pas besoin.

- Un partage des coûts pour l'utilisation du véhicule du Carrefour Jeunesse emploi à Maniwaki pourrait également servir à plusieurs occasions (voir les propositions générales, pour un service de transport par secteur à des journées précises ou pour des événements précis, dans le chapitre « normes de services » à la page 196).
- Le transport collectif de la Vallée-de-la-Gatineau entretient déjà des ententes verbales avec la commission scolaire des Hauts-Bois-de-l'Outaouais. Quelques demandes de transport ont ainsi pu être comblées avec le transport scolaire. Toutefois, il s'agit plutôt d'exceptions et le transport collectif ne dispose pas d'information précise sur les circuits ou les places disponibles pour promouvoir ce mode de transport. Une entente écrite et claire pourrait hausser le taux de jumelage et améliorer grandement la mobilité des résidents de la région. Plusieurs circuits scolaires sillonnent régulièrement sur une grande partie du territoire pour amener les élèves du secondaire à Maniwaki. Ceci pourrait donner des opportunités aux clients souhaitant se déplacer vers cette ville centre, qui génère et attire la majorité des déplacements dans la région. Le fait que la commission scolaire dispose de trois (3) autobus adaptés pourrait s'avérer intéressant pour le transport adapté si les deux (2) organismes collaboraient dans le système du guichet unique. Une entente avec la commission scolaire est aussi intéressante pour l'utilisation des véhicules qui transportent des élèves participant aux activités parascolaires, car ces circuits scolaires partent vers 17h de Maniwaki et de Gracefield pour s'orienter vers les municipalités aux alentours, d'autant plus qu'ils ont beaucoup de capacité. L'exemple de Drummondville (voir l'article en annexe 5) démontre que le transport scolaire répond aussi aux besoins d'une population « hors études ».
- La corporation des transports collectifs de la Vallée-de-la-Gatineau aura également avantage de chercher une entente avec la commission scolaire Portage-de-l'Outaouais qui offre du transport aux élèves du secondaire de la municipalité de Low vers Gatineau (écoles secondaires de L'île et de Mont Bleu, cette dernière est située à côté du pavillon Gabrielle Roy du Cégep de l'Outaouais et du centre de formation professionnelle).

- La commission scolaire anglophone Western Québec est également active sur le territoire de la MRC Vallée-de-la-Gatineau avec des établissements à Maniwaki. La commission permet déjà l'embarquement aux adultes participant à un programme de formation. Cependant, ceci n'est pas divulgué auprès du transport collectif qui aurait avantage à communiquer cette possibilité de transport auprès de la population.
- Le système de covoiturage, qui sera nouvellement organisé pour la région de l'Outaouais, devrait faire partie du guichet unique. La répartition guidera et informera un client intéressé. La répartition s'assurera que tous les modes de transport, incluant le covoiturage, soient offerts comme solution, et ainsi utiliser le transport bénévole en dernier recours.
- Pour ce qui est du transport interurbain par Greyhound, il s'agit d'un service peu connu et peu utilisé par la population de la MRC, ce qui est probablement lié au manque d'information sur le fonctionnement et les plages horaires. L'horaire répond plutôt à une clientèle se déplaçant pour des raisons de magasinage, rendez-vous, etc. et ne permet pas de revenir avec ce transporteur dans la même journée. Le transport collectif devrait posséder les informations concernant les horaires de passage, la tarification et les points d'embarquement sur son territoire afin de pouvoir communiquer cette option de transport à la population qui demande un transport vers Gatineau.
- Il en est de même pour le transporteur Lemens qui offre un service de transport pour les travailleurs vers Gatineau/Ottawa, et ce, à partir de Maniwaki, cinq (5) fois par semaine. Le guichet unique devrait posséder les informations nécessaires sur ce mode de transport interurbain afin de pouvoir guider les citoyens dans leur démarche pour trouver un moyen de transport. S'il y a lieu, on pourrait demander au transporteur d'ajuster son horaire afin de répondre à un plus grand besoin.

Harmonisation de la tarification des bénévoles

La tarification des bénévoles devrait être revue et au besoin, adaptée et harmonisée avec les autres MRC. Ceci est important dans un processus de consolidation et harmonisation des transports collectifs qui ont, dans certaines parties de leur territoire, avantage à travailler de concert et à s'entraider. À titre d'exemple, des municipalités de Bowman, Val-des-Bois (MRC Papineau), Notre-Dame-de-la-Salette (MRC des Collines-de-l'Outaouais) et Denholm (MRC Vallée-de-la-Gatineau) sont toutes très éloignées du centre de leur MRC respective, mais ces municipalités sont relativement proches les unes des autres. Une collaboration au

niveau du transport adapté et collectif entre les trois (3) MRC concernées pourrait s'avérer fructueux pour ces résidents et pour les trois (3) corporations de transport.

Embauche d'un chauffeur

Lorsque les ententes avec le Carrefour Jeunesse Emploi et le CSSS Vallée-de-la-Gatineau se réaliseront, la corporation des transports collectifs pourrait envisager l'embauche d'un chauffeur afin de profiter des véhicules disponibles hors des circuits déjà existants et d'offrir, comme mentionné dans les aspects généraux, par exemple du service régulier par secteur selon des journées précises, permettant aux gens de planifier leurs sorties d'avance.

Négociations avec les CSSS

La MRC Vallée-de-la-Gatineau a un fort intérêt à négocier avec le CSSS Gatineau et le CSSS Vallée-de-la-Gatineau pour que les rendez-vous médicaux (surtout les réguliers) soient coordonnés par secteur et par région afin de hausser le taux de jumelage en transport. La distance vers les centres spécialisés à partir de la MRC vers Gatineau et même à l'intérieur de cette MRC est trop longue pour continuer un service individualisé, bloquant un grand budget et faisant en sorte que d'autres demandes de transport ne peuvent pas être comblées.

Ressources humaines

La MRC doit s'assurer que l'équipement technique et les ressources humaines répondent aux besoins d'un véritable guichet unique qui sera en constante évolution pour les prochaines années. L'engagement d'un agent de développement est recommandé afin de développer le guichet unique.

Étant donné qu'une collaboration entre les différents organismes de transport est pratiquement inexistante et que le développement du transport collectif vers un guichet unique s'annonce plus laborieux que dans les autres MRC, des ressources additionnelles seront probablement requises durant la réorganisation. L'engagement d'un agent de développement est une possibilité, un poste à temps plein au niveau de la direction générale en est une autre.

6.2.5 MRC Collines-de-l'Outaouais

La MRC des Collines-de-l'Outaouais se distingue des autres MRC de la région, étant donné qu'elle est divisée en plusieurs territoires administratifs concernant les services publics : trois (3) différentes commissions scolaires et trois (3) réseaux de santé et des services sociaux. En transport collectif, deux (2) municipalités sont desservies par la STO, les autres par le transport collectif des Collines, qui est basé principalement sur l'accompagnement-bénévole. Le transport adapté connaît également quatre (4) types de service différents : la STO, la Société de Transport La Pêche, TransporAction Pontiac (pour la municipalité de Pontiac) et le volet souple pour trois (3) des sept (7) municipalités non desservies par un organisme de transport adapté.

Au niveau organisationnel, les enjeux et stratégies de mise en œuvre suivantes se présentent à la MRC des Collines-de-l'Outaouais :

Déclaration de compétence

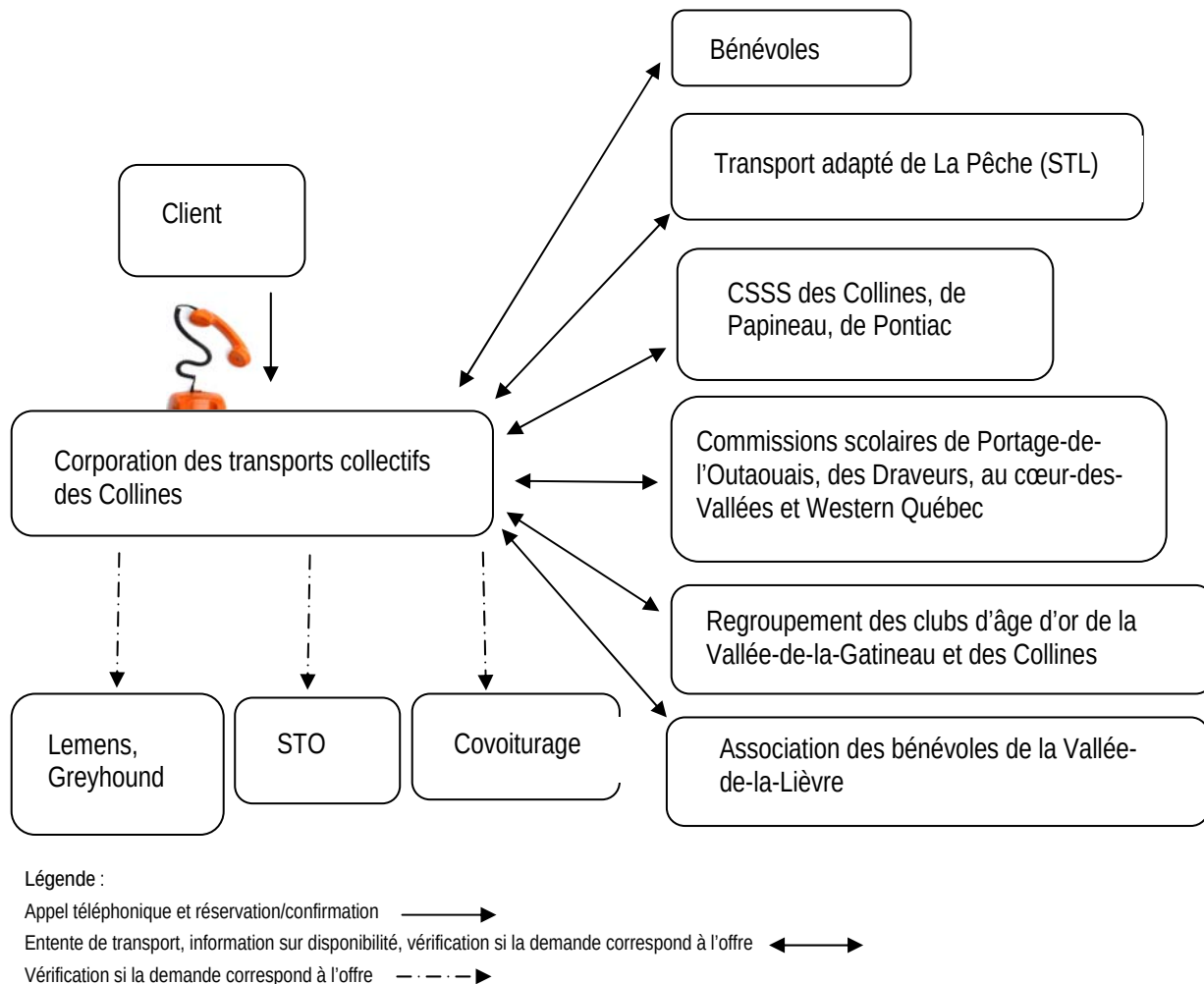
Il est nécessaire que la MRC déclare compétence en transport adapté pour que les municipalités à l'est de la MRC (L'Ange-Gardien, Val-des-Monts, Notre-Dame-de-la-Salette) aient accès au même service de transport adapté que les autres municipalités de la MRC et aussi pour les motifs mentionnés au chapitre 6.2.1.1 à la page 188.

Guichet unique

La corporation des transports collectifs des Collines travaille déjà en guichet unique avec le transport adapté à La Pêche tandis que le CSSS des Collines se sert également de ce guichet en faisant appel aux chauffeurs- bénévoles ou au transport adapté. La municipalité de Pontiac est entièrement desservie par TransporAction Pontiac qui maintient une entente de collaboration avec le transport collectif des Collines.

Pour améliorer la mobilité des citoyens de la MRC des Collines, différentes ententes sont requises avec les organismes suivants : le transport adapté, les centres de santé et des services sociaux des Collines, de Papineau et de Pontiac, des commissions scolaires œuvrant sur le territoire, le Regroupement des clubs d'âge d'or de la Vallée-de-la Gatineau et des Collines, la STO et les compagnies de taxi qui possèdent des permis de taxi pour les agglomérations concernées. La Figure 34 à la page suivante schématise le fonctionnement entre les différents organismes.

FIGURE 34 : GUICHET UNIQUE DE LA MRC DES COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS



- Le transport collectif devrait prendre une entente avec le Regroupement des clubs d'âge d'or de la Vallée-de-la-Gatineau et des Collines ainsi qu'avec l'Association de la Vallée-de-la-Lièvre pour que la corporation soit la seule responsable pour organiser le transport collectif dans la MRC des Collines. Une seule adresse et un seul numéro de téléphone devraient être valides et communiqués auprès des citoyens pour demander un transport.
- Une entente entre le CSSS Papineau et la Corporation des transports collectifs des Collines pourrait être intéressante pour les résidents de Notre-Dame-de-la-Salette et L'Ange-Gardien, étant donné que ce CSSS y offre un service de transport pour sa clientèle vers Buckingham. L'entente de

TransporAction Pontiac et le CSSS Pontiac semble être avantageuse pour la MRC des Collines-de-l'Outaouais, car la municipalité de Pontiac est géographiquement séparée des autres municipalités de la même MRC et difficile à intégrer (au niveau du jumelage).

- La corporation a un fort avantage à établir des ententes claires et précises avec les quatre (4) commissions scolaires opérant sur son territoire, car ils desservent, au moins deux (2) fois par jour, pratiquement tous les rangs. Une partie des autobus des différentes commissions scolaires se rendent en plusieurs endroits stratégiques à Gatineau, comme aux écoles secondaires de L'île et de Mont Bleu (secteur Hull), cette dernière étant située très proche du Cégep (pavillon Gabrielle-Roy) et du centre de formation professionnelle. Une entente qui permettrait l'accès au transport scolaire aux clients du transport collectif améliorerait grandement leur mobilité.
- De plus, la corporation devrait essayer d'obtenir une collaboration avec les compagnies de taxi situées sur le territoire ou proche de la MRC (Taxi Angie à Val-des-Monts et Taxi Renaud à La Pêche pour l'agglomération de La Pêche, ce qui englobe L'Ange-Gardien, Notre-Dame-de-la-Salette, Val-des-Monts et La Pêche, et Taxi Laplante à Gatineau avec des permis de taxi pour Chelsea).
- Le guichet unique devrait posséder les informations nécessaires sur les modes de transport interurbains (Lemans et Greyhound) afin de pouvoir guider les citoyens dans leurs démarches pour trouver un moyen de transport. S'il y a lieu, on pourrait demander au transporteur d'ajuster son horaire afin de répondre à un plus grand besoin.
- Le système de covoiturage, qui sera nouvellement organisé pour la région de l'Outaouais, devrait faire partie du guichet unique. La répartition guidera et informera un client intéressé. La répartition s'assurera que tous les modes de transport, incluant le covoiturage, soient offerts comme solution, et ainsi utiliser le transport bénévole en dernier recours.
- Le guichet unique devrait également posséder toutes les informations nécessaires (départs, points d'embarquements, tarifications, etc.) concernant le service de la STO pour les municipalités de Chelsea et Cantley.

Transport adapté

Le prochain contrat avec le transporteur pour le transport adapté devrait prendre en considération le possible développement du transport collectif et adapté (voir déclaration de compétence). Étant donné qu'il y a peu de véhicules disponibles sur le territoire, la corporation aurait avantage à négocier un contrat qui permet l'utilisation des véhicules pour le transport collectif hors des heures fixes pour le transport adapté, par exemple pour un transport d'appoint entre Sainte-Cécile-de-Masham et Wakefield, comme il est décrit dans le chapitre 6.1.4 « Transport d'appoint pour la Pêche » à la page 185.

Afin de desservir les municipalités de Notre-Dame-de-la-Salette et L'Ange-Gardien, au sud-est de la MRC, nous recommandons la collaboration avec les MRC Papineau et Vallée-de-la-Gatineau. Le circuit 4 de la MRC Papineau (voir carte 18 à la page 176) est un circuit proposé pour le transport adapté qui servirait en même temps au transport collectif et comme lien régional pour la population de Val-des-Bois, Bowman, Denholm, Notre-Dame-de-la-Salette et L'Ange-Gardien vers Buckingham. Pour plus de détails, nous référons à la page 174.

Transport d'appoint

Il est nécessaire de modifier l'organisation actuelle du transport collectif qui repose majoritairement sur l'accompagnement-bénévole. Il devient de plus en plus difficile de recruter de nouveaux bénévoles. À cet effet, leurs disponibilités devraient être davantage concentrées sur les secteurs plus éloignés qui sont difficiles à desservir autrement et pour les personnes en perte d'autonomie ou en condition physique ne permettant pas d'utiliser un autre mode de transport. Ainsi, le service de transport collectif doit être élargi en ajoutant des transports d'appoint, pour plus de détails, nous référons à la partie « enjeux généraux » du chapitre 6.2.1.5 à la page 198. Il est proposé d'élargir le service en ajoutant des transports d'appoint (taxibus) pour Val-des-Monts (voir étude de Tecsalt) et La Pêche (voir chapitre 6.1.4 à la page 185).

Demande d'un permis de taxi

La MRC des Collines-de-l'Outaouais aurait avantage à suivre l'exemple de Transport Communautaire Pontiac et à profiter du quota des permis de taxi, qui n'est pas exploité à pleine capacité dans l'agglomération de La Pêche. Cette compagnie de taxi à but non lucratif donnerait accès à un (1) ou deux (2) véhicules, uniquement dédiés au transport collectif et adapté. Cette démarche pourrait faciliter l'implantation d'un transport d'appoint

à La Pêche ou à Val-des-Monts si aucune compagnie de taxi ne se montre intéressée à collaborer avec le transport collectif.

Négociations avec les CSSS Gatineau

La MRC des Collines-de-l'Outaouais aurait grand intérêt à réussir des négociations avec les CSSS Gatineau, Papineau, Pontiac et des Collines pour que les rendez-vous médicaux (surtout les réguliers) soient coordonnés par région afin de hausser le taux de jumelage en transport collectif. La distance vers les centres spécialisés à partir de certains villages est longue et coûteuse et bloque la disponibilité des bénévoles pour d'autres transports, surtout si des rendez-vous réguliers se font individuellement avec un chauffeur-bénévole.

Transport scolaire

L'entente avec la commission scolaire Portage-de-l'Outaouais permettrait aux citoyens de se déplacer à l'intérieur du territoire et vers Gatineau : un départ se fait de Lac-des-Loups vers 6h20 et passe par Duclos, Sainte-Cécile-de-Masham et Chelsea (secteur Farm Point) pour un débarquement à 8h00 à l'École secondaire de L'île sur la rue Saint-Rédempteur à Gatineau (secteur Hull) et à 8h15 à l'École secondaire Mont Bleu, à 300 mètres du Cégep de l'Outaouais (pavillon Gabrielle-Roy). Le retour se fait vers 15h15-15h30 pour une arrivée à Lac-des-Loups vers 17h00.

Autres considérations

Dans un tout autre ordre d'idée, nous recommandons à la MRC d'effectuer une analyse coûts-bénéfices sur l'organisation actuelle du transport collectif et adapté pour les municipalités de Chelsea et Cantley.

- L'analyse devra porter sur les impacts financiers par opposition aux avantages pour les citoyens ainsi que pour la MRC et les municipalités concernées sur le fonctionnement actuel. En fonction du type d'organisation choisi, les sources de revenus et de dépenses peuvent varier. Une analyse comparative mettrait en lumière l'organisation de transport susceptible de mieux répondre aux besoins des parties prenantes, soient de continuer l'entente avec STO, de créer un CIT pour les deux (2) villes ou plus et une autre option consiste à confier à la Corporation des Transports Collectifs des Collines, l'ensemble du transport collectif et adapté de la MRC. Cette analyse devra permettre un choix d'organisation en harmonie avec le plan de transport de la MRC, permettant à la fois de conserver la clientèle existante et le développement de nouveau service.

Voici quelques exemples d'impacts positifs et négatifs de la situation actuelle :

- # Versement annuel de 30 \$ par automobiliste aux « Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun » (*Loi sur les transports*, L.R.Q. c.T-12, article 88.2. Ceci représente environ 323 000 \$ par année pour les citoyens des deux (2) municipalités.
- # Les deux (2) municipalités paient à la STO un taux horaire fixe (85 \$/h), ce qui signifie une somme d'environ 96 000 \$ par année.
- # Les citoyens de Chelsea ne peuvent pas profiter du service interurbain donné par Lemens (à l'heure de pointe) étant donné que la STO dessert déjà cette municipalité.
- # Les municipalités ne profitent pas des subventions gouvernementales (ex. Fonds vert, SOFIL, etc.) de la nouvelle politique québécoise en transport en commun, en vigueur depuis 2006.
- # Les clients profitent de la tarification de la STO, ce qui facilite d'autres déplacements à l'intérieur de la ville de Gatineau.

L'objectif de l'analyse devrait porter sur les divers impacts quant à l'adhésion avec la STO et à l'organisation la plus appropriée pour répondre aux différents besoins des citoyens et des municipalités. L'analyse pourrait porter sur trois (3) à quatre (4) possibilités : le statu quo avec la STO et une amélioration continue de ce service, la prise en charge du transport par la Corporation des Transports des Collines ou la création d'un CIT (Conseil intermunicipal de transport)⁴³ ou d'une Régie intermunicipale de transport.

⁴³ Pour plus de détails concernant le fonctionnement d'un CIT, nous référons à la loi suivante : *Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal*, L.R.Q., chapitre C-60.1.

6.3 Stratégie de mise en œuvre pour l'harmonisation et la consolidation des différents modes de transport entre chaque territoire et la Ville de Gatineau

Constituée par la *Loi sur le Ministère des Affaires municipales et des Régions* (L.R.Q., chapitre M-22.1), la Conférence régionale des élus de l'Outaouais (CRÉO) est l'interlocutrice privilégiée du gouvernement du Québec en matière de développement régional. La CRÉO est mandatée pour favoriser la concertation des partenaires au sein de la région et émettre des avis au gouvernement du Québec sur le développement régional, dont notamment le transport.

Avec la nouvelle politique québécoise du transport collectif, qui vise, entre autres, à « soutenir les initiatives d'organisation et de mise en place de services de transport collectif en milieu rural et de dessertes interrégionales en autocar », à l'aide de trois (3) volets⁴⁴, les quatre (4) MRC de l'Outaouais disposent d'une aide financière cruciale et d'une partenaire (la CRÉO) à leurs côtés qui possède la capacité organisationnelle et financière pour harmoniser, consolider et développer le transport collectif régional en Outaouais.

6.3.1 Structure organisationnelle proposée (Rôle de la CRÉO)

La proposition suivante relève des modalités d'application présentées par le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (volet 2 : Planification régionale du transport collectif) où l'aide gouvernementale favorise la mise en place d'une vision régionale en matière de transport collectif en incitant la conclusion d'entente avec le MTQ afin de réaliser, à l'échelle régionale, une meilleure planification des services de transport collectif. Le programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (décret no. 154-2007 du 14 février 2007) détermine l'application de subventions au transport collectif régional (voir Annexe 7). La CRÉO peut conclure également avec les ministères ou organismes du gouvernement ou encore avec d'autres partenaires, des ententes spécifiques pour l'exercice de ses pouvoirs et de ses responsabilités.

La planification du réseau de transport collectif régional, le financement non récurrent des aspects ayant un caractère régional, ainsi que l'établissement de tarifs régionaux doivent être confiés au Comité consultatif régional de la CRÉO. Nous croyons qu'il ne peut y avoir de système efficace et performant de transport sans une vision régionale qui l'encadre et l'anime. Cette structure régionale, chapeautée par la CRÉO, est complémentaire aux structures de transport collectif déjà en place dans chaque MRC.

⁴⁴ Volet 1 : Transport collectif en milieu rural, volet 2 : Planification régionale du transport collectif, volet 3 : Transport interrégional par autocar.

La CRÉO peut mettre en place des systèmes de transport pour desservir des destinations sur son territoire régional. Cependant, nous recommandons de déléguer à des organismes de transport, l'organisation et la gestion du transport régional dans chacune des MRC afin d'optimiser les investissements et l'utilisation des équipements de transports financés par les fonds publics.

Étant donné que les MRC seraient déjà structurées par le biais du guichet unique à la gestion des déplacements locaux, nous recommandons que la gestion des déplacements régionaux se fasse par le même moyen. Les guichets uniques de transport des MRC seraient responsables de la répartition des demandes régionales par leurs citoyens et du contact avec les autres guichets de transport de la région utilisant les mêmes routes principales afin d'optimiser les transports régionaux (MRC Papineau et MRC des Collines-de-l'Outaouais sur la route 148 et l'autoroute 50 dans un avenir approché, MRC Vallée-de-la-Gatineau et MRC Collines-de-l'Outaouais sur la route 105, MRC Pontiac et MRC des Collines-de-l'Outaouais sur la route 148). Cette façon de fonctionner simplifie aussi les démarches pour les citoyens ayant un besoin en transport régional ou local, car ils auront toujours un seul et même endroit à contacter dans leur MRC.

La CRÉO accompagnera les MRC dans leurs démarches de structuration en développant un Plan d'action régional intégré, en finançant des dépenses non récurrentes (promotion, signalisation, etc.) et en travaillant de concertation avec les intervenants impliqués dans la restructuration du transport collectif dans la région de l'Outaouais. La mise en place du Plan d'action régional intégré sera coordonnée par la CRÉO avec le consentement des MRC. Nous suggérons d'amorcer les initiatives de développement en transport régional en prévoyant des projets pilotes dans le plan d'action. L'engagement financier de la CRÉO au début des projets, pour éponger les manques à gagner, s'il y a lieu, sera crucial pour le succès des nouveaux services proposés et la parité visée des revenus et dépenses. Il devra être aussi prévu dans le plan d'action, l'appropriation graduelle par les MRC des nouveaux services et par la même occasion, le retrait financier de la CRÉO.

La Figure 35 à la page 227 présente le processus de demande pour le transport collectif régional par un citoyen.

La Figure 36 à la page 228 démontre la structure organisationnelle proposée concernant la planification du transport régional de l'Outaouais (à l'intérieur du développement du Plan d'action régional intégré). Cette structure se base principalement sur le comité consultatif régional en transport, coordonné et chapeauté par la coordonnatrice régionale et supporter par les quatre (4) MRC de l'Outaouais.

Ce comité se réunira environ six (6) fois par année afin d'avancer les étapes d'harmonisation, de concertation et de développement, à travers la région de l'Outaouais et par MRC. Pour les années subséquentes, quatre (4) rencontres par année sont proposées.

FIGURE 35 : FONCTIONNEMENT DU GUICHET UNIQUE POUR LE TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

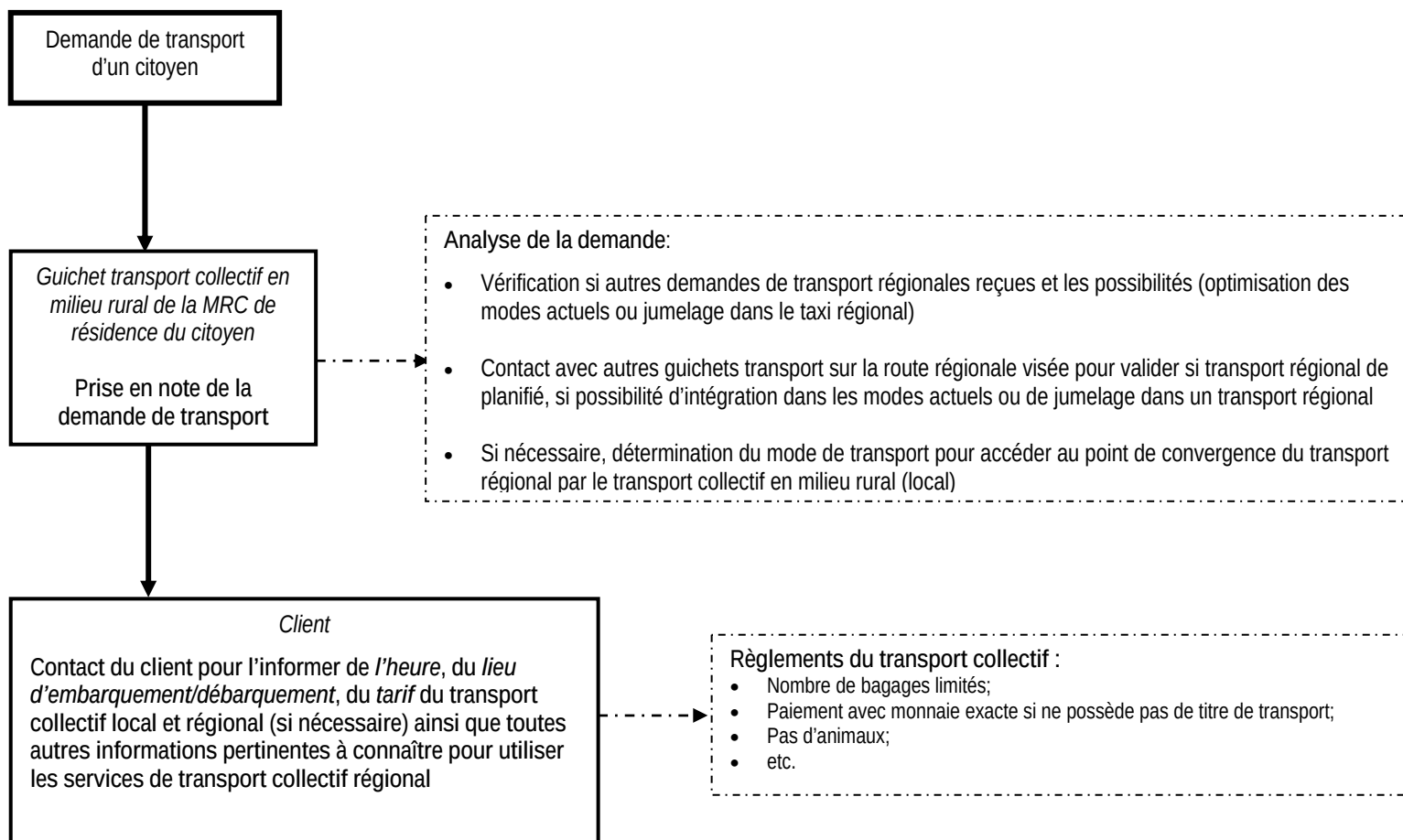
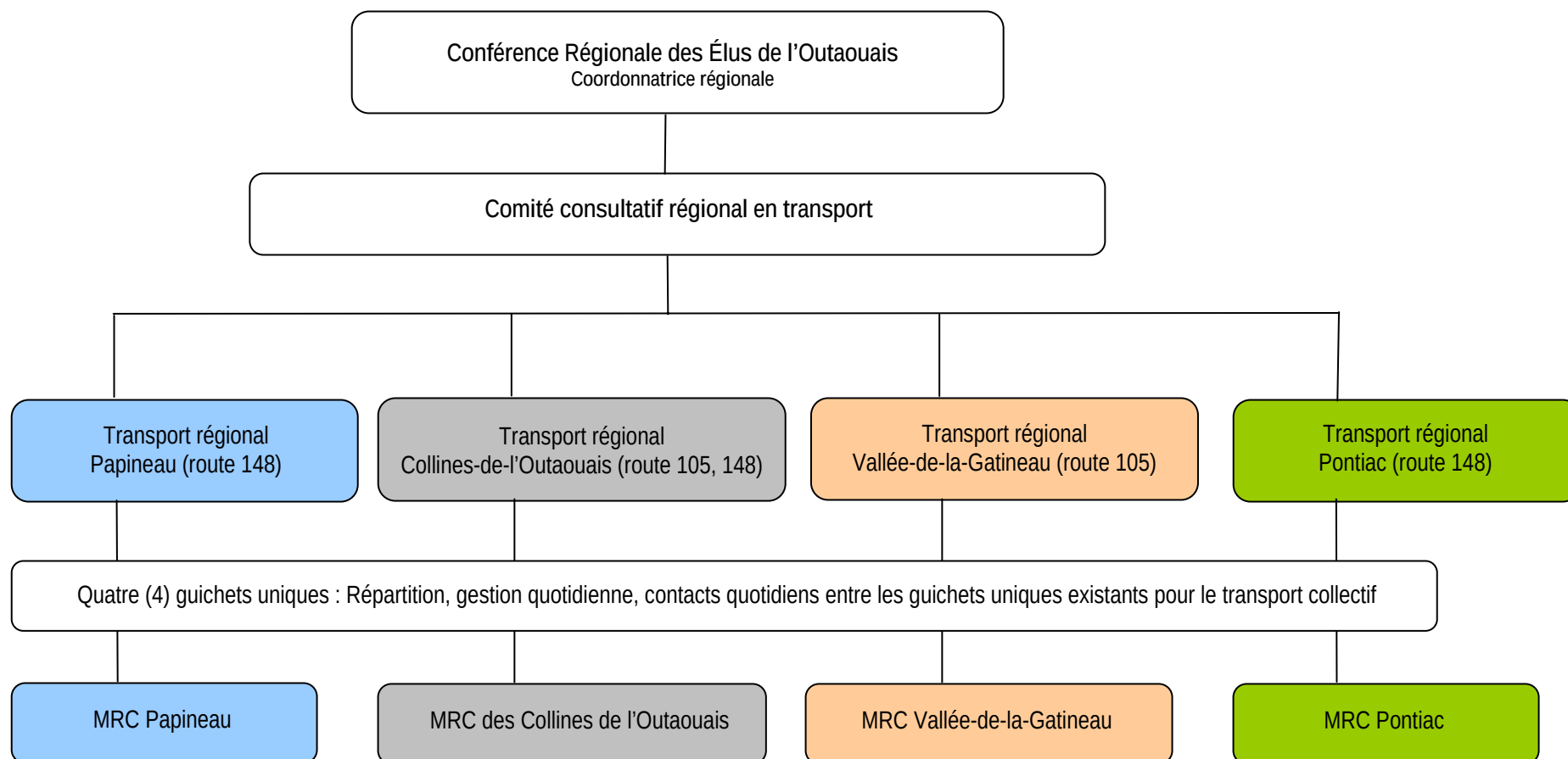


FIGURE 36 : ORGANIGRAMME POUR L'ORGANISATION DU TRANSPORT RÉGIONAL



6.3.1.1 *Composition du comité consultatif régional de transport*

Un comité consultatif régional de transport est déjà existant et travaille en étroite collaboration avec l'agente de développement de la CRÉO pour développer un plan d'action régional.

Les résultats de notre étude ont révélé que la collaboration avec les intervenants du milieu s'avère essentielle pour une amélioration en transport collectif et adapté. Ainsi, le comité consultatif régional de transport devrait ajouter quelques représentants réguliers à sa composition actuelle :

- ✦ Un représentant régional de la Fédération des commissions scolaires du Québec;
- ✦ Un représentant de la commission scolaire Western Québec;
- ✦ Un représentant d'Emploi Québec;
- ✦ Un représentant de l'OPHQ;
- ✦ Un représentant responsable.

Le comité correspond à la région administrative de l'Outaouais incluant les quatre (4) MRC et la ville de Gatineau.

6.3.1.2 *Pouvoirs et grandes fonctions du comité consultatif régional en transport*

Sans être limitatif, le Comité consultatif régional en transport aurait comme grandes fonctions :

- ✦ Développer et mettre en œuvre un Plan d'action régional intégré tel que prévu dans l'entente avec le MTQ.
- ✦ Intégrer, en collaboration avec les MRC, la planification des transports collectifs dans une perspective régionale, ce qui inclut une harmonisation des politiques tarifaires entre les différentes autorités organisatrices de transport dans les quatre MRC, mais aussi une intégration tarifaire avec la STO afin de faciliter le transfert entre le transport collectif et le réseau de la STO.
- ✦ Évaluer le service de transport en considérant la desserte des territoires et la pertinence de relier entre eux les territoires des MRC.
- ✦ Intégrer, en collaboration avec les MRC, la planification et l'intégration des transports collectifs dans une perspective régionale.

- ✚ Élaborer des stratégies de financement pour permettre un financement stable à long terme du transport collectif par des sources de financement perçues dans la région, entre autres, par la mise en commun des différentes subventions gouvernementales disponibles au transport de personnes.
- ✚ Établir des ententes de partenariat, car la contribution des usagers ne peut être sans cesse accrue compte tenu de la vocation sociale du transport collectif régional et les programmes d'aides gouvernementales ne peuvent pas représenter la seule source d'aide financière. Un financement avec la participation des contribuables fonciers et/ou automobilistes pourrait être implanté.

6.3.1.3 Rôle du coordonnateur régional de la CRÉO

Le coordonnateur régional relève de la CRÉO et devra posséder des connaissances de base en transport collectif de personnes et faire preuve d'une vision régionale. Nous recommandons que le rôle du coordonnateur régional soit assumé par l'agente de développement de la CRÉO avec les tâches suivantes :

- ✚ Établir une vision commune du transport collectif avec des orientations et des objectifs par MRC;
- ✚ Organiser les rencontres du comité consultatif régional de transport;
- ✚ Participer à la planification du transport collectif régional avec les MRC;
- ✚ Établir des communications constantes avec toutes les parties prenantes du projet transport collectif régional⁴⁵;
- ✚ Structurer l'organisation du transport collectif régional avec l'aide du comité consultatif régional en transport;
- ✚ Supporter des municipalités et MRC dans leurs démarches afin d'établir des ententes de partenariat;
- ✚ Supporter dans la recherche du financement et sa prise en charge par le milieu;
- ✚ Effectuer les demandes de subventions;
- ✚ Promouvoir le transport collectif régional;
- ✚ Recommander à la CRÉO les diverses propositions du comité consultatif régional en transport.

⁴⁵ La Conférence régionale des élus du Centre-du-Québec (région expérimentale en transport collectif) souligne dans son rapport final que « l'implication des élus municipaux et des directeurs généraux des MRC s'avère avantageuse pour la démarche de développer un transport collectif régional. »

6.3.1.4 Rôles spécifiques du coordonnateur régional

À travers ce travail, l'étude soulève l'importance de l'existence du comité consultatif régional en transport pour gérer des problématiques de transport collectif rencontrées dans chacune des MRC :

Coordination avec l'Agence de santé et des services sociaux à Gatineau

Comme le portrait du transport collectif le démontre, les organismes de transport (les corporations du transport collectif ainsi que les autres organismes offrant de l'accompagnement-bénévole pour des raisons médicales) dépensent une grande partie de leur budget pour des déplacements individuels pour des rendez-vous médicaux.

À ce jour, il est très difficile pour les organismes de transport de jumeler leurs patients, car les établissements de santé à Gatineau et Hull (soins spécialisés) n'offrent pas de collaboration organisationnelle afin de favoriser du jumelage lors du transport.

Le coordonnateur régional comme interlocuteur entre les institutions gouvernementales et les intervenants des milieux régionaux, devrait appuyer et renforcer les démarches des organismes pour faire en sorte que des rendez-vous, surtout pour des traitements réguliers (dialyse, etc.) soient planifiés par région et, si nécessaire, en collaboration avec l'organisme de transport collectif de chaque territoire, ce qui permettrait de minimiser les dépenses des corporations de transport collectif.

Fédération des commissions scolaires du Québec / ministère de l'Éducation

Le ministère de l'Éducation annonce dans sa nouvelle stratégie d'action gouvernementale sur la persévérance scolaire de septembre 2009, entre autres deux (2) défis : « encourager l'accès à la formation professionnelle » (défi 12) et « raccrocher le maximum de décrocheuses et de décrocheurs » (défi 13)⁴⁶.

Le décrochage scolaire et le faible taux de scolarisation est, dans trois (3) des quatre (4) MRC un problème important, qui est, selon les intervenants du milieu, aussi lié à un manque de transport pour les personnes intéressées à participer à l'éducation aux adultes ou à la formation professionnelle⁴⁷.

⁴⁶ Ministère d'Éducation, Loisirs, Sport : L'école, j'y tiens! - Tous ensemble pour la réussite scolaire, septembre 2009.

⁴⁷ Un sondage mené auprès de 345 élèves à l'école l'Escale en 2006 à Gatineau appuie les commentaires des intervenants : « dans le sondage, un élève sur deux pense que l'établissement d'un système de covoiturage l'encouragerait à fréquenter davantage l'établissement d'enseignement et l'inciterait à terminer ses cours. Près des deux tiers des élèves des cours du soir et 80 % des élèves de jour pensent que le centre devrait s'occuper de faciliter leur transport à l'école, comme c'est le cas pour les élèves réguliers du secondaire ».

Pour arriver à une meilleure intégration du transport scolaire au transport collectif, les corporations de transport collectif ont besoin d'un appui régional.

Une concertation au niveau régional est évidente, car six (6) commissions scolaires⁴⁸ agissent sur le territoire de l'Outaouais : l'exemple de la MRC des Collines-de-l'Outaouais qui accueille quatre (4) différentes commissions scolaires démontre le besoin d'une coordination régionale pour harmoniser des ententes existantes et pour réussir à intégrer le transport scolaire davantage au transport collectif. Le coordonnateur régional devrait jouer un rôle important dans ce processus de concertation.

Centre de santé et services sociaux (CSSS) et autres organisations communautaires

La CRÉO peut également jouer un rôle de coordonnatrice en ce qui concerne l'amélioration ou l'instauration d'un guichet unique en transport collectif. Comme l'exemple de la MRC Pontiac le prouve, l'organisation du transport à travers plusieurs organismes sous le même toit est possible et apporte des économies aux clients et aux organismes. Les véhicules existants sur le territoire sont utilisés de façon plus efficiente, tout en diminuant les dépenses de chacun des organismes. La CRÉO peut supporter chaque corporation dans ses démarches pour trouver des ententes avec les CSSS de chaque territoire, les organismes communautaires, le transport adapté, les compagnies de taxis, etc.

En confiant ce rôle de coordination et de concertation à la CRÉO, les organismes peuvent s'assurer que les ententes seront les plus harmonisées possibles à travers la région de l'Outaouais et que leurs démarches soient appuyées par une voie politique régionale.

⁴⁸ Des Draveurs, Portage-de-l'Outaouais, Hauts-Bois-de-l'Outaouais, au cœur-des-Vallées, des Laurentides, Western Québec.

6.3.2 Scénarios opérationnels pour le transport collectif régional

Mise en contexte : À ce jour, la situation concernant le transport collectif régional est différente d'une MRC à l'autre : Deux (2) transporteurs locaux (Lemens et Thom) offrent un transit pour les gens travaillant à Gatineau et Ottawa, chacun avec un (1) départ tôt le matin et un (1) retour dans l'après-midi, desservant ainsi trois (3) des quatre (4) MRC. Ces possibilités de transport ne sont pas publiées par le transporteur œuvrant dans la MRC Pontiac; dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau, le transporteur compte sur une grande affiche à bord de la route 105 invitant les travailleurs à se déplacer en autobus vers Gatineau et Ottawa. Les billets sont vendus dans l'autobus par le chauffeur. Le transporteur national Greyhound traverse trois (3) MRC hors des heures de pointe. Dans la MRC Papineau, un (1) aller-retour dans la même journée est possible, même si le retour se fait assez tard (18h30 à partir d'Ottawa).

L'horaire du service dans la Vallée-de-la-Gatineau et les Collines-de-l'Outaouais ne permet pas un aller-retour à l'intérieur de la même journée.

Aucune publicité annonçant le service de transport interurbain n'est visible dans ces trois (3) MRC desservies par Greyhound. L'achat des billets se fait uniquement par téléphone ou par Internet directement de la compagnie Greyhound.

La tarification est également très différente d'un transporteur à l'autre. Les transporteurs locaux offrent de meilleurs taux par kilomètre parcouru et permettent également aux voyageurs réguliers de faire des économies substantielles en s'abonnant pour une (1) semaine ou un (1) mois. Cependant, seulement le transporteur Lemens dans la Vallée-de-la-Gatineau offre une passe mensuelle. Par contre, il est également le seul qui opère sans tarification réduite. Le tableau suivant présente la situation actuelle concernant les prix à payer pour un voyage entre les régions et la capitale nationale. Comparé avec d'autres transporteurs régionaux (Orléans Express, Maheux), Greyhound offre des tarifs semblables, tandis que les transporteurs locaux sont moins dispendieux.

FIGURE 37 : PRIX PAR KILOMÈTRE EN TRANSPORT INTERURBAIN

Transports interurbains	Distance	Prix par kilomètre				
		Billet simple	Aller-retour	Passe hebdo.	Passe mensuel	Tarif réduit
Autobus Lemens	140 km	0,157 \$	0,157 \$	0,079 \$	0,068 \$	n/a
Greyhound Vallée	140 km	0,204 \$	0,186 \$	n/a	n/a	0,183 \$
Greyhound Papineau	87 km	0,211 \$	0,211 \$	n/a	n/a	0,190 \$
Transport Thom	150 km	0,173 \$	0,167 \$	0,099 \$	n/a	0,150 \$

Chacune des MRC à un (1) ou deux (2) pôles de service où les déplacements en transport collectif et adapté convergent. Cependant, la présence de services plus spécialisés dans des régions voisines fait en sorte qu'il y a un besoin réel pour les déplacements à l'extérieur de la MRC d'appartenance.

Les systèmes de transport régionaux existants ne répondent pas à l'ensemble des besoins régionaux exprimés puisqu'il n'y a pas suffisamment de fréquence dans l'offre de transport, l'horaire ne correspond pas aux besoins et certains pôles de services ne sont pas couverts. Le sondage téléphonique révèle que les gens se déplacent vers Gatineau /Ottawa (et vers l'ouest d'Ottawa dans le cas de la MRC Pontiac) principalement pour les commerces de détail, les services de santé et les visites de parents et amis, donc des activités qui ne conviennent pas aux départs matinaux offerts sur les circuits interurbains. La MRC Papineau compte avec 15,6 % le plus haut taux de déplacements pour des motifs travail et elle est la seule qui n'a pas de service interurbain à l'heure de pointe vers Gatineau/Ottawa.

Les scénarios que nous présentons dans les pages suivantes prennent en considération le besoin de transport régional vers Gatineau /Ottawa, ou, dans le cas de la MRC Pontiac, vers les municipalités de Renfrew et Pembroke en Ontario. Les enquêtes effectuées lors de l'analyse des besoins ont relevé qu'il y a très peu de demandes de déplacements entre chaque (4) MRC.

Pour estimer l'achalandage dans les circuits régionaux proposés les scénarios prennent en considération les éléments suivants :

- ⊕ la taille de la population de la MRC
- ⊕ la taille de la population des municipalités adjacentes aux circuits proposés
- ⊕ les résultats du sondage dont :
 - la proportion de répondants ayant un intérêt direct pour le transport collectif.
 - la proportion de répondants ayant un besoin immédiat en transport collectif.

- la proportion de répondants ayant 0 ou 1 véhicule
- la fréquence des déplacements; notons que seuls les résultats des personnes ayant entre deux (2) et quatre (4) déplacements réguliers par semaine, cinq (5) déplacements réguliers par semaine et plus de cinq (5) déplacements réguliers, furent retenus pour l'estimation de l'achalandage.

6.3.2.1 Transport régional MRC Papineau

Ce chapitre développe plus en détail les propositions pour le transport d'appoint régional proposé entre Papineauville et Buckingham. D'autres transports d'appoint, avec un certain caractère régional, ont été proposés dans la partie corridors de desserte MRC Papineau (voir page 174 et la carte à la page 176).

Affinités interrégionales :

La principale destination régulière de la population de la MRC Papineau est la région métropolitaine avec le secteur Buckingham, Gatineau et Ottawa (environ 35 %). Selon le sondage téléphonique, ces déplacements se font surtout à l'heure de pointe, contrairement aux résultats dans les deux (2) autres MRC. Aucun transport interurbain ne répond actuellement à ces habitudes de déplacement. Une ligne de Greyhound traverse le territoire sur la route 148 entre 9h30 et 10h00 le matin pour arriver à Gatineau (secteur Hull) vers 11h00.

Il est proposé d'ajouter un transport d'appoint entre Papineauville et Buckingham. Trois (3) départs sont suggérés, un (1) des trois (3) existe déjà, effectué par le circuit 3 du transport adapté, se dirigeant vers Buckingham du lundi au vendredi.

Modes de transport :

Les deux (2) départs supplémentaires prévus pour le transport d'appoint avec caractère régional pourraient débiter à l'aide d'une compagnie de taxi (Taxi Montebello ou le transporteur Louis-Seize). À moyen terme, l'utilisation du minibus du transport adapté pour les deux (2) départs additionnels est prévu. Dès que des ententes entre les différents organismes communautaires ayant des véhicules (CR3A et CSSS Papineau), se réalisent, ces deux (2) départs supplémentaires vers Buckingham pourraient aussi se faire à l'aide de ces véhicules. Si la demande en transport collectif accroit au départ prévu avec le transport adapté, le minibus actuel en place, devra être remplacé par un véhicule de plus grande capacité.

Routes empruntées, interconnexions avec d'autres services possibles et points d'embarquements :

Le transport se fera à partir de Papineauville avec le minibus du transport adapté. Le 1^{er} et 3^e départ (voir Tableau 60 à la page 237) sont de nouveaux départs, tandis que le 2^e départ existe déjà, il est effectué par le circuit 3⁴⁹ du transport adapté. Pour la clientèle du secteur nord de la MRC, le 3^e départ en transport collectif à 9h00 de Papineauville peut être jumelé avec le circuit 2 du transport adapté desservant Lac-Simon, Chénéville, et Saint-André-Avellin, et offrir un transfert pour rejoindre Papineauville vers 9h00. Le voyage est cependant très long pour ceux qui montent à bord en premier au Lac-Simon. Au besoin, des bénévoles pourraient amener la clientèle à Papineauville ou à Saint-André-Avellin pour raccourcir le trajet.

Il en est de même pour le retour, le 1^{er} départ en transport collectif se fera en minibus du transport adapté à partir de Buckingham pour rejoindre le circuit 2 du transport adapté, partant de Papineauville en après-midi vers Saint-André-Avellin et vers Lac-Simon. Le 2^e départ est entièrement fait avec le circuit 3 du transport adapté à partir de Buckingham, jusqu'à Papineauville. Le 3^e départ se fera également en minibus du transport adapté, et ce, à partir de l'Aréna de Masson en lien avec le service de la STO, jusqu'à Papineauville. Si le service retenu en taxibus est réalisé par le transporteur Louis-Seize, qui a son siège social à Saint-André-Avellin, le trajet pourrait se rallonger jusqu'à cette municipalité.

Le circuit régional se retrouve sur la carte 18 à la page 176.

Clientèle visée :

Il semble y avoir un besoin particulier pour les retraités et les étudiants qui ne veulent plus ou ne peuvent pas encore conduire.

Horaire ⁵⁰:

Les horaires surlignés en orange se font avec le minibus du transport adapté jusqu'aux arrêts de la STO où les clients peuvent embarquer dans les lignes 94 ou 96 vers Gatineau, au cas ou Buckingham et Masson ne sont pas leurs destinations finales.

⁴⁹ Pour les détails des circuits du transport adapté voir aussi le chapitre 3.1.3.

⁵⁰ Les heures sont approximatives et peuvent être ajustées en fonction des réels départs du transport adapté.

Le 3^e départ (aller) et le 1^{er} départ (retour) sont en correspondance avec le circuit 1 du transport adapté (en vert).

Les départs 4 et 5 (en jaune) sont entièrement effectués par la compagnie Greyhound.

TABLEAU 60 : HORAIRES DES LIGNES RÉGIONALES

Aller					
Départs	1er départ	2e départ	3e départ	4e départ	5e départ
Lac-Simon	-		7h00		
Saint-André-Avellin	-		8h30		
Papineauville	6h00	7h30	9h00	9h45	21h15
Départs avec STO					
Marché Buckingham (ligne 96)	6h58	8h30	9h40	-	-
Encan Masson (ligne 96)	7h10		-	-	-
Aréna de Masson (ligne 94)	6h57	8h45	-	10h15	21h45
Destinations finales centre-ville Gatineau avec STO					
Arrivée Gatineau Les Promenades (avec 96)	7h55	10h02	10h33	10h43	22h13
Arrivée Gatineau Place d'Accueil (avec 94)	8h17			10h57	22h27

Retour					
Départs du centre-ville de Gatineau avec STO	1er départ	2e départ	3e départ	4e départ	5e départ
Place d'Accueil (avec 94)			16h50	7h16	18h46
Gatineau Les Promenades (avec 96)	13h05	14h05	-	7h30	19h00
Départs vers MRC Papineau					
Marché Buckingham (ligne 96)	14h05	15h30	-	-	-
Encan Masson (ligne 96)		-	-	-	-
Aréna de Masson (ligne 94)		-	17h30	7h56	19h26-
Arrivées dans la MRC Papineau					
Papineauville	14h30	16h00	18h00	8h28	19h58-
Saint-André-Avellin	15h00	-	-	-	-
Lac-Simon	17h00	-	-	-	-

Achalandage estimé :

Pour déterminer le nombre de déplacements prévus, nous avons utilisé une méthode qui est décrite dans le paragraphe suivant. Les chiffres obtenus furent ensuite validés à l'aide d'une deuxième méthode qui est présentée à la suite.

La première méthode tente de déterminer la population qui serait rapidement intéressée par le transport régional vers Gatineau. Nous avons d'abord déterminé la population qui se trouve sur le circuit régional éventuel, soit les municipalités de Montebello et Saint-André-Avellin qui sont rattachés au circuit régional via le circuit 1 de taxibus (boucle locale Montebello, Papineauville et Saint-André-Avellin) et les municipalités de Thurso, Plaisance, Lochaber-Est et Lochaber Ouest, pour un total de 10 940 habitants potentiellement touchés par ce circuit. Une fois cette population déterminée, nous avons extrait la population qui avait un besoin immédiat et qui, par la même occasion, possédait zéro (0) ou un (1) véhicule par ménage (2,4% de la population totale). Cela donne une population intéressée au transport régional de 260 personnes.

Nous savions que 6,9 % de la population de la MRC (18 personnes sur 260) se déplace de 2 à 4 fois par semaine, 6,3 % de la population de la MRC (16 personnes sur 260) cinq (5) fois par semaine et 5,0 % de la population de la MRC (13 personnes sur 260) plus de cinq (5) fois par semaine. Les autres catégories ne furent pas retenues pour éviter de grossir l'achalandage potentiel.

À partir de ces données, nous avons pu estimer l'achalandage hebdomadaire à 199 allers-retours, soit quotidiennement 40 allers-retours pour la MRC Papineau. Ces calculs se retrouvent dans le Tableau 61, méthode 1.

La deuxième méthode part des mêmes données, sauf qu'au lieu de regarder la population qui avait un besoin immédiat et qui par la même occasion possédait zéro (0) ou un (1) véhicule par ménage, nous avons pris les répondants par MRC avec un intérêt pour le transport en commun. Au lieu des 2,4% de la population, nous nous retrouvons avec 32,1% de la population totale de la MRC.

Après les avoir extraites, ces données sont pondérées en fonction de la fréquence des déplacements, en omettant ceux qui effectuent moins que deux (2) déplacements par semaine. De plus, l'expérience d'autres études a démontré qu'environ 15 % des gens qui se disaient intéressés à utiliser le transport collectif, le font une fois le service mis en place.

Selon cette méthode, nous estimons l'achalandage hebdomadaire à 406 allers-retours soit quotidiennement 81 allers-retours pour la MRC Papineau. Ces calculs sont résumés dans le Tableau 61 :

TABLEAU 61 : DÉPLACEMENTS PRÉVUS EN TRANSPORT RÉGIONAL MRC PAPINEAU

Méthode 1: Répondants par MRC avec 0 ou 1 véhicule et un besoin immédiat en transport collectif			
MRC Papineau	Répondants correspondant aux caractéristiques		
	Total	Nombre	Pourcentage
Population sondée	505	12	2,4%
Population sur circuit	10 940	260	2,4%

Déplacements réguliers vers Gatineau		NOMBRE	moyenne par semaine	nombre totale de voyages / semaine	nombre totale de voyages / jour
entre 2 et 4 fois /semaine	6,9 % * 260	18	3 allers retours	54	
5 fois / semaine	6,3 % * 260	16	5 allers retours	80	
plus de 5 fois / semaine	5,0 % * 260	13	5 allers retours	65	
au total				199	40

Méthode 2: Répondants par MRC avec intérêt pour le transport collectif vers Gatineau			
MRC Papineau	Répondants correspondant aux caractéristiques		
	Total	Nombre	Pourcentage
Population sondée	505	162	32,1%
Population sur circuit	10 940	3 509	32,1%

Déplacements réguliers vers Gatineau		NOMBRE	moyenne par semaine	nombre totale de voyages / semaine	nombre totale de voyages / jour
entre 2 et 4 fois / semaine	6,9 % * 3509	242	3 allers retours	726	
5 fois / semaine	6,3 % * 3509	221	5 allers retours	1 105	
plus de 5 fois / semaine	5,0 % * 3509	175	5 allers retours	877	
au total				2 709	542
15 % du total				406	81

Circuit régional MRC Papineau	
Montebello	996
Saint-André-Avellin	3 446
Papineauville	2 164
Thurso	2 284
Plaisance	1 019
Lochaber-est	512
Lochaber-ouest	519
total	10 940

Tarifs et politique d'abonnement :

Afin de déterminer le revenu provenant des usagers, il faut déterminer une tarification :

- ✚ Pour un billet unitaire réduit, un montant est perçu pour chaque course qui équivaut au montant chargé au client du transport collectif, soit 0,25 \$ du kilomètre (tarification du transport collectif pour la clientèle admissible). Les tarifs réguliers correspondent aux titres réduits majorés de 25 %. Plusieurs types de tarifications avantageuses sont généralement utilisés dont les tarifs réduits pour les enfants de 12 à 17 ans ou encore pour les personnes de 65 ans et plus, mais aussi, des tarifs réduits pour les étudiants avec attestation d'études à temps plein. Les tarifs proposés se trouvent dans le tableau ci-dessous.
- ✚ Pour la tarification mensuelle, nous conseillons de respecter les règles suivantes qui sont celles utilisées actuellement par l'AMT (Agence Métropolitaine de Transport). Un usager doit acheter 20 billets unitaires pour correspondre au prix du titre mensuel. Les tarifs proposés se retrouvent sur le tableau ci-dessous.

TABLEAU 62 : TARIFICATION PROPOSÉE TRANSPORT RÉGIONAL MRC PAPINEAU

Tarification pour Buckingham	distance	billet unitaire	billet unitaire réduit	carte mensuelle	carte mensuelle réduite
Au départ de					
Saint-André-Avellin	52 km	16,25 \$	13,00 \$	325,00 \$	243,75 \$
Montebello	46 km	14,50 \$	11,50 \$	290,00 \$	217,50 \$
Papineauville	39 km	12,25 \$	9,75 \$	245,00 \$	183,75 \$
Plaisance	31 km	9,75 \$	7,75 \$	195,00 \$	146,25 \$
Lochaber-est	26 km	8,00 \$	6,50 \$	160,00 \$	120,00 \$
Thurso	20 km	6,25 \$	5,00 \$	125,00 \$	93,75 \$
Lochaber-ouest	18 km	5,50 \$	4,50 \$	110,00 \$	82,50 \$

Cadre financier pour la stratégie de mise en œuvre :

Les revenus

Les revenus sont répartis en trois catégories : le revenu des usagers, le revenu des partenaires institutionnels (MTQ, CRÉO, et quotes-parts municipales) et le revenu des partenaires autres qu'institutionnels.

Revenu des usagers :

Pour déterminer les revenus provenant des usagers présentés dans la section suivante, nous avons utilisé la première méthode de calcul de l'achalandage estimé, et ce, pour permettre une projection modérée de

l'achalandage (notons que la première méthode donne systématiquement pour chaque MRC concernée, un achalandage inférieur par rapport à la deuxième méthode).

En fonction de la tarification ci-dessus, nous pouvons estimer le revenu des usagers en prenant les hypothèses suivantes :

- ✚ Le poids démographique de chaque municipalité est utilisé pour estimer le nombre d'usagers pour le service régional (ces résultats sont présentés dans le Tableau 64« répartition des ventes de titres par municipalité à la page suivante).
- ✚ Les usagers faisant cinq (5) voyages ou plus par semaine sont considérés comme prenant un titre mensuel, les usagers effectuant 2 à 4 voyages par semaine sont considérés comme prenant des titres unitaires.
- ✚ Selon notre sondage, 37 % des personnes ayant un besoin immédiat vers Gatineau pour la MRC Papineau seraient admissibles aux tarifs réduits (étudiants et retraités).

En fonction de ces hypothèses, nous pouvons déterminer le nombre de titres mensuels et de titres unitaires vendus pour chacune des municipalités qui sont sur le circuit proposé.

TABLEAU 63 : RÉPARTITION DES TITRES POUR LA MRC PAPINEAU

Répondants par MRC avec 0 ou 1 véhicule automobile avec un besoin immédiat en transport collectif						
POP sur circuit	Fréquence des déplacements	%	Usagers prévus	moyenne par semaine	annuellement	ventes estimées
260	entre 2 et 4 fois /semaine	6,9%	18	3 allers retour	54*52*2=	5 616 tickets
	5 fois / semaine	6,3%	16	5 allers retours	16*12=	192 titres mensuels
	plus de 5 fois / semaine	5,0%	13	5 allers retours	13*12=	156 titres mensuels

Le tableau ci-dessous montre les quantités de titres vendus pour le lien régional selon l'achalandage estimé dans la méthode 1 qui ne considère que les répondants ayant un besoin immédiat et ne possédant pas plus d'un (1) véhicule par ménage dans la MRC Papineau.

À partir de ces données, nous pouvons estimer le nombre de titres vendus selon la localité de provenance. Les données sont présentées dans le tableau suivant :

TABLEAU 64 : ESTIMATION DE LA RÉPARTITION DES TITRES PAR MUNICIPALITÉ

Répartition de la vente de titres par municipalité						
	Population	%	Titres mensuels	dont réduits	Billets unitaires	dont réduits
Saint-André-Avellin	3 446	31%	110	41	1 769	655
Montebello	996	9%	32	12	511	189
Papineauville	2 164	20%	69	25	1 111	411
Plaisance	1 019	9%	32	12	523	194
Lochaber	512	5%	16	6	263	97
Thurso	2 284	21%	73	27	1 172	434
Lochaber-Partie-Ouest	519	5%	17	6	266	99
Total			348	129	5 616	2 078

Enfin, à partir de ces données nous pouvons faire une prévision du chiffre d'affaires escompté pour une année complète. Ces données sont présentées dans le tableau suivant :

TABLEAU 65 : REVENUS ESTIMÉS PAR LA VENTE DES TITRES

	Titres mensuels	Coût unitaire	Recette pour les titres mensuels		Titres mensuels réduits	Coût unitaire	Recette pour les titres mensuels réduits
Saint-André-Avellin	69	325,00 \$	22 425,00 \$	Saint-André-Avellin	41	243,75 \$	9 993,75 \$
Montebello	20	290,00 \$	5 800,00 \$	Montebello	12	217,50 \$	2 610,00 \$
Papineauville	44	245,00 \$	10 780,00 \$	Papineauville	25	183,75 \$	4 593,75 \$
Plaisance	20	195,00 \$	3 900,00 \$	Plaisance	12	146,25 \$	1 755,00 \$
Lochaber	10	160,00 \$	1 600,00 \$	Lochaber	6	120,00 \$	720,00 \$
Thurso	46	125,00 \$	5 750,00 \$	Thurso	27	93,75 \$	2 531,25 \$
Lochaber-Partie-Ouest	11	110,00 \$	1 210,00 \$	Lochaber-Partie-Ouest	6	82,50 \$	495,00 \$
Total			51 465,00 \$	Total			22 698,75 \$

	Titres unitaires	Coût unitaire	Recette pour les titres unitaires		Titres unitaires réduits	Coût unitaire	Recette pour les titres unitaires réduits
Saint-André-Avellin	1114	16,25 \$	18 102,50 \$	Saint-André-Avellin	655	13,00 \$	8 515,00 \$
Montebello	322	14,50 \$	4 669,00 \$	Montebello	189	11,50 \$	2 173,50 \$
Papineauville	700	12,25 \$	8 575,00 \$	Papineauville	411	9,75 \$	4 007,25 \$
Plaisance	329	9,75 \$	3 207,75 \$	Plaisance	194	7,75 \$	1 503,50 \$
Lochaber	166	8,00 \$	1 328,00 \$	Lochaber	97	6,50 \$	630,50 \$
Thurso	738	6,25 \$	4 612,50 \$	Thurso	434	5,00 \$	2 170,00 \$
Lochaber-Partie-Ouest	167	5,50 \$	918,50 \$	Lochaber-Partie-Ouest	99	4,50 \$	445,50 \$
Total			41 413,25 \$	Total			19 445,25 \$

Aussi, nous prévoyons que la ligne régionale rapporterait selon nos hypothèses 135 022,25 \$. Cette somme correspond à un service régional mature ayant atteint l'achalandage moyen escompté. La première année d'exploitation ne correspondrait vraisemblablement pas à cette valeur.

Revenu des partenaires institutionnels :

Le budget présenté en fin de section (page 248) démontre que des surplus sont dégagés, ainsi, aucun revenu institutionnel (CRÉO, MRC, municipalités et MTQ) n'est requis à maturité du transport d'appoint régional.

Cependant, lors du démarrage du service, la probable utilisation d'un service de taxibus, qui est plus dispendieux, et les différentes activités reliées au lancement du service (promotion, infrastructure, etc.) pourraient nécessiter l'engagement financier des institutions.

En cas de déficit, plusieurs leviers sont utilisables par la MRC Papineau. D'abord, le revenu des usagers pourrait être plus important si nous augmentons le tarif unitaire et mensuel. Nous rappelons que le tarif est basé sur la base de 25 cents du kilomètre (tarif actuel réduit du transport collectif). Cependant, il est préférable de voir comment il est possible de combler ce déficit sans toucher aux revenus des usagers. Le transport régional d'appoint doit rester attrayant et ceci passe souvent par un prix incitatif.

En augmentant le taux de jumelage, les ressources disponibles en transport seront optimisées et procureront des marges de manœuvre pour les dépenses d'exploitation.

De plus, c'est par le biais du *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional : volet 2 Planification du transport régional collectif* que la MRC Papineau via la CRÉ peut aller chercher du financement. Selon ce programme, la contribution du MTQ est équivalente à celle de la CRÉ jusqu'à un maximum de 100 000 \$. La CRÉO est admissible et cela correspond parfaitement à la mission de celle-ci comme indiqué à la section 6.3.1 Structure organisationnelle proposée (Rôle de la CRÉO).

Une autre source de financement est l'utilisation des quotes-parts municipales. Pour assurer un équilibre du budget, la méthode des quotes-parts municipales peut combler le manque à gagner

Plusieurs méthodes existent pour calculer des quotes-parts, avec les variantes suivantes :

- ⊕ La distance parcourue entre le premier point et le dernier point de chargement sur territoire de la municipalité considérée.
- ⊕ La durée du trajet sur le territoire de la municipalité considérée.
- ⊕ La population respective de chacune des municipalités traversées par le circuit.
- ⊕ Si l'achalandage est connu, la fréquentation réelle du service sert aussi à pondérer les résultats.

Enfin, la MRC peut aussi voir comment elle peut utiliser d'autres revenus comme le programme « Québec en forme », « Nouveaux Horizons pour les aînés » ou encore le « Pacte rural ».

Revenu des partenaires financiers potentiels :

Les partenaires sont importants dans la structure de transport proposée. Les organismes tels qu'Emploi-Québec, le CSSS, la CSST et la SAAQ pourraient référer leurs clientèles vers ce transport régional quand les destinations se situent hors territoire. Ces organismes possèdent déjà des budgets pour le transport de leur clientèle, une partie de cet argent pourrait être reportée sur le lien régional.

De plus, il faut considérer les autres partenaires financiers comme les Cégeps, les centres de formation pour adultes, les Caisses Populaires et les entreprises privées qui pourraient être sollicités à une contribution.

Nous avons considéré pour une année, une contribution de 10 000 \$ de la part des partenaires financiers potentiels par la MRC Papineau.

Les dépenses :

Dépenses administratives

Plusieurs coûts administratifs sont applicables:

- ✚ Coûts de représentation régionale (dépenses des responsables de guichet unique des MRC pour assister aux réunions du comité de transport collectif régional), soit 500 \$ par année pour couvrir les frais de déplacement (kilométrage) et les repas.
- ✚ Coûts de ressources humaines :
 - Responsable du guichet transport : 960 \$ / année (4 réunions régionales de huit (8) heures à 30 \$/heure). Cependant, six (6) rencontres sont prévues pour les deux (2) premières années afin d'avancer les étapes d'harmonisation, de concertation et de développement ainsi que le Plan d'action régional intégré. Les coûts pour six (6) réunions seraient de 1 440 \$ par année.
 - Les frais de répartition régionale sont reliés au temps de répartition des transports. « La corporation des transports adapté et collectif de Papineau Inc. » devra intégrer dans ses activités de répartition cette charge de travail supplémentaire. Nous avons considéré que les frais reliés à la répartition régionale équivaldraient à 10 % des coûts d'exploitation présentés dans la section suivante.

Dépenses d'exploitation :

Nous pensons que la MRC Papineau devrait démarrer son lien régional avec le véhicule du transport adapté qui effectue la liaison entre Papineauville et Buckingham tous les jours de la semaine entre 7h30 et 8h30. Ce véhicule serait utilisé pour lancer le service. Cependant nous pensons que sa capacité n'est pas suffisante à terme. Aussi, les coûts présentés sont relatifs à l'atteinte du seuil d'usagers, soit 40 personnes en moyenne par jour avec des pointes qui peuvent dépasser les 50 personnes. Il serait donc préférable d'utiliser un minibus 24 places. Le Tableau 66 à la page suivante présente les coûts fixes et variables, tels qu'appliqués actuellement par le transporteur Louis-Seize pour le transport adapté dans la MRC Papineau.

Comme indiqué dans le Tableau 66, nous remarquons que plus nous utilisons le véhicule plus le coût par voyage diminue. Aussi, si le transport collectif effectue que les deux (2) voyages déjà à l'horaire du transport adapté, le coût au kilomètre est de 1,92 \$ du kilomètre ou 145,97 \$ pour l'aller-retour. Alors que lorsque nous utilisons le véhicule pour trois (3) voyages le matin et trois (3) voyages en après-midi, le coût kilométrique baisse de 40 % pour atteindre 1,15 \$ ou 87,16 \$ pour un aller-retour.

Nous avons considéré dans le budget type que les voyages déjà à l'horaire du transport adapté sont effectués par le minibus, soit deux (2) voyages par jour. De plus, nous avons considéré que le transport régional et le transport adapté vont assurer à parts égales (50 % chacun) les frais reliés à ces voyages.

TABLEAU 66 : DÉPENSES D'EXPLOITATION

Coût par voyage et par kilomètre pour utilisation du minibus Louis Seize, MRC Papineau et coût total pour trois (3) allers-retours

		Véhicule 24 places	Forfait 12 mois	Total par voyage	Total par année		
Coût variable pour une course de 76 kilomètres		57,76 \$		57,76 \$	14 440,00 \$		
Coût variable par kilomètre		0,76 \$		0,76 \$			
Coût fixe annuel		42 103,58 \$	2 000,00 \$		44 103,58 \$		
Coût fixe par jour		168,41 \$	8,00 \$	176,41 \$			
Pour 1 départ le matin et 1 retour l'après-midi	Coût fixe par voyage	84,21 \$	4,00 \$	88,21 \$			
	Coût fixe par kilomètre	1,11 \$	0,05 \$	1,16 \$			
Pour 3 départs le matin et 3 retours l'après-midi	Coût fixe par voyage	28,07 \$	1,33 \$	29,40 \$			
	Coût fixe par kilomètre	0,37 \$	0,02 \$	0,39 \$			
					Total pour transport régional		
Pour 1 départ le matin et 1 retour l'après-midi	Coût total par voyage	141,97 \$	4,00 \$	145,97 \$	72 983,58 \$	36 491,79 \$	pour 1 départ et 1 retour, les coûts sont partagés avec le transport adapté
	Coût par kilomètre	1,87 \$	0,05 \$	1,92 \$			
Pour 3 départs le matin et 3 retours l'après-midi	Coût par voyage	85,83 \$	1,33 \$	87,16 \$	130 743,58 \$	108 952,98 \$	pour 3 départs et 3 retours, le transport régional assure les coûts de cinq (5) sur 6 six (6) départs
	Coût par kilomètre	1,13 \$	0,02 \$	1,15 \$			

pour 1 départ et 1 retour, les coûts sont partagés avec le transport adapté

pour 3 départs et 3 retours, le transport régional assure les coûts de cinq (5) sur six (6) départs

Si nous devions faire seulement deux (2) voyages avec le minibus du transport adapté et que les quatre (4) autres étaient effectués en taxibus, le montant annuel du minibus serait, pour le transport régional, de 36 491,79 \$.

Dans le budget type, présenté au Tableau 67 à la page 248, les quatre (4) autres voyages sont effectués avec le minibus. Le transport régional assure dans ce cas là, 50 % des coûts liés aux deux (2) voyages déjà existants et 100 % des quatre (4) voyages supplémentaires. Les coûts d'exploitation s'élèvent donc à 108 952,98 \$. Ils correspondent à un service mature et ayant atteint sa pleine capacité (40 clients par jour).

Cependant, il sera important de démarrer les nouveaux départs avec un service de taxibus dont le coût unitaire pour un circuit suivrait les règles de la Commission Transport du Québec (CTQ), c'est à dire 1,60 \$ par kilomètre plus une prise en charge de 3,35 \$ et 10 % en plus pour l'attente. Donc, pour un voyage en taxibus, les frais sont de 70,56 \$ par voyage ((38 kilomètres * 1,60 \$ + 3,35 \$)*1,10). Si nous avons dû effectuer tous les voyages supplémentaires en taxibus, il aurait fallu au moins 14 voyages, soit un coût pour une année de 246 960 \$.

Dépenses pour l'infrastructure :

La MRC va devoir, lors de la mise en place du transport régional, rendre visible son transport. Cette dépense pourrait être prise en charge au démarrage par la CRÉO car elle est non-récurrente. Pour cela, en plus de la communication présentée dans la partie suivante, elle va devoir faire de la signalisation sur le terrain. Après avoir déterminé les différents arrêts nécessaires pour chaque municipalité, elle devra implanter des arrêts. Selon notre connaissance, il faut compter en moyenne 500 \$ pour chaque arrêt (panneau + installation). Si l'on considère trois (3) panneaux par municipalité il faudra 21 panneaux, soit un budget total de 10 500 \$ pour la signalisation. Cette dépense est présentée dans le budget type, mais elle n'est valable que pour la mise en place du service. Elle ne sera pas reconduite car il n'y pas ou peu de coûts d'opération.

Dépenses pour la promotion :

Le succès de ce transport régional passe par la promotion. C'est d'ailleurs le point faible de chacun des transports interurbains dans l'Outaouais à ce jour. Comme un menu pour un restaurant, les horaires de transport doivent être connus de la population par le biais :

- ✚ d'une conférence de presse (2 500 \$ pour préparation des communiqués, frais de représentation, etc.);
- ✚ de publicités auprès des journaux locaux et des radios locales (1 000 \$);
- ✚ de la distribution de dépliants dans les établissements secondaires et professionnels, les organismes communautaires, les hôtels de ville, et auprès des nouveaux résidants (4 000 \$ pour 4 000 dépliants couleurs).

Cette partie pourrait être financée par la CRÉO au début du projet, car cela correspond à sa mission d'accompagnement du milieu. Encore une fois, pour cette dépense nous considérons que la conférence de presse sera nécessaire pour le lancement du projet, de même que celle liée à la publicité. Toutefois, ces dépenses ne seront pas reconduites dans le temps. À terme, 3 000 \$ par année seront nécessaires pour la communication.

Budget type transport régional MRC Papineau :

Dans le budget de la MRC Papineau, c'est une situation que l'on retrouve une fois que le transport régional est mature. Un budget tenant compte d'un démarrage avec une compagnie de taxi devra être élaboré en attendant la mise en place d'une nouvelle entente avec le transporteur Louis Seize. De plus, plusieurs lignes de taxibus sont présentées dans la partie 6.1.1 Corridor de desserte dans la MRC Papineau, ces lignes de taxibus servent pour le transport adapté, mais elles servent aussi pour le lien avec le transport régional, c'est pourquoi, en cas de surplus nous vous conseillons d'investir dans ces taxibus.

TABLEAU 67 : BUDGET TYPE TRANSPORT RÉGIONAL MRC PAPINEAU

Budget type
Synthèse des revenus et dépenses pour la MRC Papineau

Revenus				
Usagers				
	Transport collectif régional	135 022,25	\$	chiffre d'affaires escompté une fois que le service atteint sa pleine capacité.
Revenus institutionnels				
	MTQ	-	\$	les premières années, prévoir un financement CRÉO-MTQ (Volet 2)
	Institutionnel hors gouvernement	-	\$	
Partenaires				
		10 000,00	\$	
Total des revenus		145 022,25	\$	
Dépenses				
Administratives				
	Coût de représentation	1 440,00	\$	5 départs sur 6 du coût du minibus (83,3 %) du transport adapté attention environ 250 000,00\$ si effectué en taxibus
	Répartition régionale	10 895,30	\$	
Exploitation				
	Coût du véhicule	108 952,98	\$	
Infrastructure				
	Signalisation	-	\$	10 500 \$ la première année
Promotion				
	Conférence de presse	-	\$	2 500 \$ la première année
	Publicité	1 000,00	\$	4 000 \$ la première année
	Dépliants horaires	2 000,00	\$	
Total des dépenses		124 288,28	\$	
Surplus (déficits)				
Surplus		20 733,97	\$	

6.3.2.2 *Transport régional MRC Pontiac*

Affinités interrégionales :

Les distances vers les villes ontariennes, Renfrew et Pembroke sont plus courtes que vers Gatineau et le sondage téléphonique ainsi que les statistiques du recensement 2006 révèlent que ces deux (2) villes arrivent, après Shawville, aux deuxième et troisième rangs en termes de déplacements réguliers, tous motifs confondus. En général, 30,6 % se déplacent régulièrement dans la région de l'ouest d'Ottawa, parallèlement à 9,9 % vers Gatineau et 8,4 % vers la ville d'Ottawa.

Face à ces résultats et étant donné que Thom Transport assure déjà un lien vers la région métropolitaine, un transport d'appoint (taxibus sur demande) est envisageable pour le secteur sud de la MRC Pontiac à partir de Shawville, Clarendon Bryson et Portage-du-Fort (majorité de la population anglophone) vers le centre-ville de Renfrew en Ontario et pour le secteur nord à partir de Campell's Bay, Fort-Coulonge, Waltham et L'Isle-aux-Allumettes vers Pembroke en Ontario.

Modes de transport :

Les distances étant considérables nous proposons d'établir le transport d'appoint sur demande avec le véhicule du CSSS pour le secteur sud et avec le véhicule de Transport Communautaire Pontiac pour le secteur nord.

Routes empruntées, interconnexions avec d'autres services possibles et points d'embarquements :

Secteur Sud : À partir de Shawville (plusieurs arrêts devraient être envisagés à l'intérieur de la municipalité), le taxibus pourrait emprunter la route 303 vers Portage-du-Fort et Renfrew, la liaison la plus rapide. Il est recommandé de garder le trajet légèrement flexible afin de permettre à plus de résidents de profiter du service. Ainsi, le taxibus peut, au besoin, emprunter le chemin Heath, de Sand Bay et Front avant de retourner sur la route 303. Le centre de la municipalité de Clarendon sera ainsi inclus dans le circuit. Le trajet est d'environ 40 km et d'une durée de 40 minutes. Une deuxième proposition inclut la municipalité de Bryson au lieu de Clarendon, le trajet s'allongera pour un total de 46 km. À partir du côté ontarien, le trajet se poursuit sur la route 4 (Storyland road) et l'autoroute 17 jusqu'à la sortie de O'Brian Road (route 60), sur laquelle sont établis des centres commerciaux (outlet center, etc.). Le trajet entrera au centre-ville par la Raglan Street

South, traversera le centre et sortira par Bridge Street et Bruce Street pour rejoindre l'autoroute 17 pour le retour vers Shawville.

Secteur Nord : à partir de Campbell's Bay (stationnement du véhicule de Transport Communautaire Pontiac), le trajet suivra la route 148 et desservira Litchfield, Fort-Coulonge, Mansfield-et-Pontefract et Waltham pour ensuite traverser L'Isle-aux-Allumettes et se diriger vers Pembroke, toujours sur la 148, jusqu'à l'intersection MacKay and Pembroke Street East. Ici, l'interconnexion avec le service de transport de la ville de Pembroke est assurée, partant une fois par heure, entre 7h30 et 17h30 et desservant la partie est et ouest de la ville. Des arrêts sur la route 148 à l'intérieur de la ville de Pembroke sont recommandés, étant donné que quelques commerces y existent. Il s'agit d'un trajet de 62 km qui durera environ une (1) heure.

Les points d'embarquement se trouvent au long du trajet proposé, idéalement à des endroits qui permettent une certaine protection en cas d'intempéries. À l'intérieur de la municipalité de Shawville, des services publics (centre hospitalier et l'école de formation professionnelle) et les routes principales devraient être couverts avec des arrêts, de même pour la ville de Renfrew.

Les circuits sont visualisés sur la carte 20 à la page 179.

Clientèle visée :

Toute la population est visée avec un service de transport collectif vers Pembroke et Renfrew, car le sondage révèle que la population de la MRC Pontiac utiliserait le transport collectif à 46,5 % pour des courses à l'épicerie et dans les commerces et, à un degré un peu moindre, pour des raisons d'épicerie et commerce et à quelques degrés moindres, pour aller au travail ou aux études. Ces deux municipalités ontariennes offrent un plus grand choix de magasins que les municipalités sur le territoire de la MRC Pontiac.

Horaire :

Étant donné que l'utilisation des véhicules du CSSS et de TCP est proposée, l'horaire suivant est recommandé afin de respecter les circuits réguliers déjà établis pour la clientèle de ces organismes.

Tout dépendamment vers où les véhicules se dirigent pour leurs circuits fixes destinés à leur clientèle propre, le trajet peut être changé afin de gagner du temps (ex. : le mercredi, le véhicule du CSSS dessert la municipalité de Fort-Coulonge et les alentours, le retour de Renfrew après le 1^{er} départ peut aussi bien se

diriger directement vers Fort-Coulonge, sans retourner à Shawville). Ceci est l'avantage d'utilisation des véhicules gérés par le guichet unique.

TABLEAU 68 : HORAIRE POUR LES TRAJETS RÉGIONAUX MRC PONTIAC

Secteur Sud	1 ^{er} départ	2e départ	3e départ
Départ Shawville	7h00	11h30	15h45
Arrivée /Départ Renfrew	7h45	12h15	16h30
Arrivée Shawville	8h30	13h00	17h15
Secteur Nord	1 ^{er} départ	2e départ	3e départ
Départ Campbell's Bay/Fort-Coulonge	6h45	11h30	15h45
Arrivée /Départ Pembroke	7h45	12h30	16h45
Arrivée Campbell's Bay/Fort-Coulonge	8h45	13h30	17h45

Achalandage estimé :

Pour la MRC du Pontiac, un lien existe entre l'Isle-aux-Allumettes et Ottawa avec les transports Thom. Bien que celui-ci doive être développé par une meilleure communication de ces services, il n'est pas, selon nous, nécessaire d'améliorer cette liaison. De plus si nous regardons les statistiques obtenues avec le sondage, les répondants de la MRC Pontiac souhaitent en grande partie (43,4 %) un meilleur service vers les municipalités ontariennes, d'ailleurs 30,6 % des répondants qui effectuaient des déplacements réguliers les font vers des municipalités de l'est ontarien (Pembroke, Renfrew etc.).

Pour déterminer le nombre de déplacements prévus, nous avons déterminé sur chacun des circuits proposés le nombre d'habitants par municipalité.

Ensuite nous avons calculé, sur la population établie le long du circuit à combien de gens correspondait ce 30,6 %. Ceci nous a permis de savoir que respectivement 1 134 personnes se déplacent vers Renfrew et 2 111 vers Pembroke régulièrement.

La méthode tente de déterminer la population qui serait rapidement intéressée par le transport régional vers Renfrew; nous avons d'abord déterminé la population qui se trouve sur le circuit régional éventuel, soit les municipalités de Shawville, Bryson, Portage-du-Fort et Clarendon pour un total de 3 707 habitants potentiellement touchés par ce circuit. Une fois cette population déterminée, nous avons extrait la population qui se déplace vers l'Ontario, (30,6 % de la population) puis dans cette population restante nous avons extrait

ceux qui avaient un besoin immédiat en transport collectif et qui possédaient zéro (0) ou un (1) véhicule par ménage (4,0% de la population totale). Ainsi, cela nous donne une population intéressée au transport régional de 148 personnes.

Nous savions que 2,8 % de la population de la MRC (4 personnes sur 148) voyageaient de deux (2) à quatre (4) fois par semaine, 3,6 % de la population de la MRC (5 personnes sur 148) cinq (5) fois par semaine et 0,4 % de la population de la MRC (1 personne sur 148) plus de cinq (5) fois par semaine. Les autres catégories ne furent pas retenues pour éviter de grossir l'achalandage potentiel.

À partir de ces données, nous avons pu estimer l'achalandage hebdomadaire à 42 allers-retours, soit quotidiennement huit (8) allers-retours pour la MRC Pontiac vers Renfrew. Ces calculs se retrouvent dans le Tableau 69 à la page suivante.

Pour déterminer la population qui serait rapidement intéressée par le transport régional vers Pembroke, nous avons d'abord déterminé la population qui se trouve sur le circuit régional éventuel, soit les municipalités de Campbell's Bay, Litchfield, Fort-Coulonge, Mansfield-et-Pontefract, Waltham, Chichester et L'Isle-aux-Allumettes pour un total de 6898 habitants potentiellement touchés par ce circuit. Une fois cette population déterminée, nous avons extrait la population qui se déplace vers l'Ontario, (30,6 % de la population) puis dans cette population restante nous avons extrait ceux qui avaient un besoin immédiat en transport collectif et qui possédaient zéro (0) ou un (1) véhicule par ménage (4,0% de la population totale). Ainsi, cela nous donne une population intéressée au transport régional de 276 personnes.

Nous savions que 2,8 % de la population de la MRC (8 personnes sur 276) voyageaient de 2 à 4 fois par semaine, 3,6 % de la population de la MRC (10 personnes sur 276) 5 fois par semaine et 0,4 % de la population de la MRC (1 personne sur 276) plus de cinq (5) fois par semaine. Les autres catégories ne furent pas retenues pour éviter de grossir l'achalandage potentiel.

À partir de ces données, nous avons pu estimer l'achalandage hebdomadaire à 79 allers-retours, soit quotidiennement 16 allers-retours pour la MRC Pontiac vers Pembroke. Ces calculs se retrouvent également dans le Tableau 69 à la page suivante.

TABLEAU 69 : DÉPLACEMENTS PRÉVUS EN TRANSPORT RÉGIONAL MRC PONTIAC

Lien secteur-sud Renfrew selon les répondants par MRC avec 0 ou 1 véhicule et un besoin immédiat en transport collectif			
MRC Pontiac	Répondants correspondant aux caractéristiques		
	Total	Nombre	Pourcentage
Population sondée	506	13	4,0%
Population sur circuit	3 707	-	-
Population avec intérêt pour Ontario (30,6 %)	1 134	148	4,0%

Déplacements réguliers vers Gatineau		NOMBRE	moyenne par semaine	nombre totale de voyages / semaine	nombre totale de voyages / jour
entre 2 et 4 fois /semaine	2,8 % * 148	4	3 allers retours	12	
5 fois / semaine	3,6 % * 148	5	5 allers retours	25	
plus de 5 fois / semaine	0,4 % * 148	1	5 allers retours	5	
au total				42	8

Lien secteur-nord Pembroke selon les répondants par MRC avec 0 ou 1 véhicule et un besoin immédiat en transport collectif			
MRC Pontiac	Répondants correspondant aux caractéristiques		
	Total	Nombre	Pourcentage
Population sondée	506	13	4,0%
Population sur circuit	6 898	-	-
Population avec intérêt pour Ontario (30,6 %)	2 111	276	4,0%

			moyenne par semaine	nombre totale de voyages / semaine	nombre totale de voyages / jour
entre 2 et 4 fois /semaine	2,8 % * 276	8	3 allers retours	24	
5 fois / semaine	3,6 % * 276	10	5 allers retours	50	
plus de 5 fois / semaine	0,4 % * 276	1	5 allers retours	5	
au total				79	16

Circuit régional MRC Pontiac	
Mansfield-et-Pontefract	2 039
Fort-Coulonge	1 495
L'Isle-aux-Allumettes	1 420
Campbell's Bay	720
Litchfield	478
Chichester	388
Waltham	358
total	6 898

Circuit régional MRC Pontiac	
Shawille	1 558
Bryson	615
Portage-du-Fort	294
Clarendon	1 240
total	3 707

Tarifs et politique d'abonnement :

Afin de déterminer le revenu provenant des usagers, il faut déterminer une tarification :

- ✚ Pour la MRC Pontiac, nous avons donc utilisé pour les distances inférieures à cinquante (50) km une tarification identique à celle de la MRC Papineau. Donc, pour un billet unitaire réduit, le montant équivaut au montant chargé au client du transport collectif, soit 0,25\$ du kilomètre (uniformisation de la tarification en Outaouais). Toujours dans les cinquante (50) premiers kilomètres, les titres réguliers correspondent aux titres réduits majorés de 25%. Plusieurs types de tarifications avantageuses sont généralement utilisés dont les tarifs réduits pour les enfants de 12 à 17 ans ou encore pour les personnes de 65 ans et plus, mais aussi, des tarifs réduits pour les étudiants avec attestation d'études à temps plein. Les tarifs proposés se retrouvent dans le Tableau 70.
- ✚ Pour la tarification mensuelle, nous vous conseillons de respecter les règles suivantes qui sont celles utilisées actuellement par l'AMT (Agence Métropolitaine de Transport). Aussi, un usager doit acheter 20 billets unitaires pour correspondre au prix du titre mensuel. Les tarifs proposés se retrouvent sur le tableau ci-dessous.

TABLEAU 70 : TARIFICATION PROPOSÉ TRANSPORT RÉGIONAL MRC PONTIAC

Tarification pour Renfrew		distance	billet unitaire	billet unitaire réduit	carte mensuelle	carte mensuelle réduite
Au départ de						
Shawville		36 km	11,25 \$	9,00 \$	225,00 \$	180,00 \$
Portage-du-Fort		32 km	10,00 \$	8,00 \$	200,00 \$	160,00 \$
Bryson		32 km	10,00 \$	8,00 \$	200,00 \$	160,00 \$
Clarendon		20 km	6,25 \$	5,00 \$	125,00 \$	100,00 \$

Tarification pour Pembroke		distance	billet unitaire	billet unitaire réduit	carte mensuelle	carte mensuelle réduite
Au départ de						
Campbell's Bay		62 km	19,25 \$	15,50 \$	385,00 \$	310,00 \$
Litchfield		56km	17,50 \$	14,00 \$	350,00 \$	280,00 \$
Fort-Coulonge		45 km	14,00 \$	11,25 \$	280,00 \$	225,00 \$
Mansfield-et-Pontefract		44 km	13,75 \$	11,00 \$	275,00 \$	220,00 \$
Waltham		25 km	7,75 \$	6,25 \$	155,00 \$	125,00 \$
Chichester		23 km	7,25 \$	5,75 \$	145,00 \$	115,00 \$
L'Isle-aux-Allumettes		22 km	6,75 \$	5,50 \$	135,00 \$	110,00 \$

Cadre financier pour la stratégie de mise en œuvre :

Revenus :

Les revenus sont répartis en trois catégories : le revenu des usagers, le revenu des partenaires institutionnels (MTQ, CRÉO, et quotes-parts municipales) et le revenu des partenaires autres qu'institutionnels.

Revenu des usagers :

En fonction de la tarification ci-dessus, nous pouvons estimer le revenu des usagers en prenant les hypothèses suivantes :

- # Le poids démographique de chaque municipalité est utilisé pour estimer le nombre d'usagers pour le service régional (ces résultats sont présentés dans le Tableau 72 « ventes de titres par municipalité à la page suivante);
- # Les usagers faisant cinq (5) voyages ou plus par semaine sont considérés comme prenant un titre mensuel, les usagers effectuant deux (2) à quatre (4) voyages par semaine sont considérés comme prenant des titres unitaires;
- # Selon notre sondage, 33 % des personnes ayant un besoin immédiat vers Gatineau pour la MRC Pontiac seraient admissibles aux tarifs réduits (étudiants et retraités);
- # Selon ces hypothèses, nous pouvons déterminer le nombre de titres mensuels et de titres unitaires pour chacune des municipalités qui sont sur le circuit proposé.

Vous retrouvez sur le tableau ci-dessous les quantités de titres vendus par année, selon l'achalandage estimé qui ne considère que les répondants ayant un besoin immédiat et ne possédant pas plus d'un véhicule par ménage dans la MRC Pontiac.

TABLEAU 71 : RÉPARTITION DES TITRES POUR LA MRC PONTIAC

Pembroke: Répondants pour MRC Pontiac avec 0 ou 1 véhicule automobile avec un besoin immédiat en TC						
POP sur circuit	Fréquence des déplacements	%	Usagers prévus	moyenne par semaine	annuellement	ventes estimées
276	entre 2 et 4 fois /semaine	2,8%	8	3 allers retour	24*52*2=	2 496 tickets
	5 fois / semaine	3,6%	10	5 allers retours	10*12=	120 titres mensuels
	plus de 5 fois / semaine	0,4%	1	5 allers retours	1*12=	12 titres mensuels

Renfrew : Répondants pour MRC Pontiac avec 0 ou 1 véhicule automobile avec un besoin immédiat en TC						
POP sur circuit	Fréquence des déplacements	%	Usagers prévus	moyenne par semaine	annuellement	ventes estimées
148	entre 2 et 4 fois /semaine	2,8%	4	3 allers retour	12*52*2=	1 248 tickets
	5 fois / semaine	3,6%	5	5 allers retours	5*12=	60 titres mensuels
	plus de 5 fois / semaine	0,4%	1	5 allers retours	1*12=	12 titres mensuels

À partir de ces données, nous pouvons estimer le nombre de titres vendus selon la localité de provenance.

Les données sont présentées dans le tableau suivant :

TABLEAU 72 : ESTIMATION DE LA RÉPARTITION DES TITRES PAR MUNICIPALITÉ

Répartition de la vente de titres par municipalité avec destination Pembroke						
	Population	%	Titres mensuels	Dont réduits	Billets unitaires	Dont réduits
Campbell's Bay	720	10%	14	5	261	86
Litchfield	478	7%	9	3	173	57
Fort-Coulonge	1 495	22%	29	9	541	179
Mansfield-et-Pontefract	2 039	30%	39	13	738	243
Waltham	358	5%	7	2	130	43
Chichester	388	6%	7	2	140	46
L'Isle-aux-Allumettes	1 420	21%	27	9	514	170

Répartition de la vente de titres par municipalité avec destination Renfrew						
	Population	%	Titres mensuels	Dont réduits	Billets unitaires	Dont réduits
Shawville	1 558	42%	30	10	525	173
Portage-du-Fort	294	8%	6	2	99	33
Bryson	615	17%	12	4	207	68
Clarendon	1 240	33%	24	8	417	138

Enfin, à partir de ces données, nous pouvons faire une prévision du chiffre d'affaires escompté pour une année complète. Vous retrouvez ces données sur le tableau suivant :

TABLEAU 73 : REVENUS ESTIMÉS PAR LA VENTE DES TITRES DESTINATION PEMBROKE

	Titres mensuels	Coût unitaire	Recette pour les titres mensuels
Campbell's Bay	9	385,00 \$	3 465,00 \$
Litchfield	6	350,00 \$	2 100,00 \$
Fort-Coulonge	20	280,00 \$	5 600,00 \$
Mansfield-et-Pontefract	26	275,00 \$	7 150,00 \$
Waltham	5	155,00 \$	775,00 \$
Chichester	5	145,00 \$	725,00 \$
L'Isle-aux-Allumettes	18	135,00 \$	2 430,00 \$
Total			22 245,00 \$

	Titres mensuels réduits	Coût unitaire	Recette pour les titres mensuels réduits
Campbell's Bay	5	310,00 \$	1 550,00 \$
Litchfield	3	280,00 \$	840,00 \$
Fort-Coulonge	9	225,00 \$	2 025,00 \$
Mansfield-et-Pontefract	13	220,00 \$	2 860,00 \$
Waltham	2	125,00 \$	250,00 \$
Chichester	2	115,00 \$	230,00 \$
L'Isle-aux-Allumettes	9	110,00 \$	990,00 \$
Total			8 745,00 \$

	Titres unitaires	Coût unitaire	Recette pour les titres unitaires
Campbell's Bay	175	19,25 \$	3 368,75 \$
Litchfield	116	17,50 \$	2 030,00 \$
Fort-Coulonge	362	14,00 \$	5 068,00 \$
Mansfield-et-Pontefract	495	13,75 \$	6 806,25 \$
Waltham	87	7,75 \$	674,25 \$
Chichester	94	7,25 \$	681,50 \$
L'Isle-aux-Allumettes	344	6,75 \$	2 322,00 \$
Total			20 950,75 \$

	Titres unitaires réduits	Coût unitaire	Recette pour les titres unitaires réduits
Campbell's Bay	86	15,50 \$	1 333,00 \$
Litchfield	57	14,00 \$	798,00 \$
Fort-Coulonge	179	11,25 \$	2 013,75 \$
Mansfield-et-Pontefract	243	11,00 \$	2 673,00 \$
Waltham	43	6,25 \$	268,75 \$
Chichester	46	5,75 \$	264,50 \$
L'Isle-aux-Allumettes	170	5,50 \$	935,00 \$
Total			8 286,00 \$

60 226,75 \$

Aussi, nous prévoyons que la ligne régionale vers Pembroke pourrait rapporter selon nos hypothèses 60 226,75 \$ pour la MRC Pontiac Cette somme correspond à un service régional mature ayant atteint l'achalandage moyen escompté. La première année d'exploitation ne correspondrait sûrement pas à cette valeur.

TABLEAU 74 : REVENUS ESTIMÉS PAR LA VENTE DES TITRES DESTINATION RENFREW

	Titres mensuels	Coût unitaire	Recette pour les titres mensuels
Shawille	20	225,00 \$	4 500,00 \$
Portage-du-Fort	4	200,00 \$	800,00 \$
Bryson	8	200,00 \$	1 600,00 \$
Clarendon	16	125,00 \$	2 000,00 \$
Total			8 900,00 \$

	Titres mensuels réduits	Coût unitaire	Recette pour les titres mensuels réduits
Shawille	10	180,00 \$	1 800,00 \$
Portage-du-Fort	2	160,00 \$	320,00 \$
Bryson	4	160,00 \$	640,00 \$
Clarendon	8	100,00 \$	800,00 \$
Total			3 560,00 \$

	Titres unitaires	Coût unitaire	Recette pour les titres unitaires
Shawille	352	11,25 \$	3 960,00 \$
Portage-du-Fort	66	10,00 \$	660,00 \$
Bryson	139	10,00 \$	1 390,00 \$
Clarendon	279	6,25 \$	1 743,75 \$
Total			7 753,75 \$

	Titres unitaires réduits	Coût unitaire	Recette pour les titres unitaires réduits
Shawille	173	9,00 \$	1 557,00 \$
Portage-du-Fort	33	8,00 \$	264,00 \$
Bryson	68	8,00 \$	544,00 \$
Clarendon	138	5,00 \$	690,00 \$
Total			3 055,00 \$

23 268,75 \$

Aussi, nous prévoyons que la ligne régionale vers Renfrew pourrait rapporter selon nos hypothèses 23 268,75 \$ pour la MRC Pontiac. Cette somme correspond à un service régional mature ayant atteint l'achalandage moyen escompté. La première année d'exploitation ne correspondrait sûrement pas à cette valeur.

Revenu des partenaires institutionnels :

Selon le budget type, présenté à la page 261, la MRC Pontiac n'équilibre pas son budget seulement avec la part des usagers. Aussi, le revenu des institutions sera nécessaire pour assurer l'équilibre du transport d'appoint régional.

Plusieurs moyens peuvent être utilisés pour combler ce déficit. En augmentant le taux de jumelage, les ressources disponibles en transport seront optimisées et procureront des marges de manœuvre pour les dépenses d'exploitation.

De plus, c'est par le biais du *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional : volet 2 Planification du transport régional collectif* que la MRC Pontiac via la CRÉ peut chercher du financement. Selon ce programme, la contribution du MTQ est équivalente à celle de la CRÉ jusqu'à un maximum de 100 000 \$. La CRÉO est admissible et cela correspond parfaitement à la mission de celle-ci comme indiqué à la section 6.3.1 Structure organisationnelle proposée (Rôle de la CRÉO).

Une autre source de financement est l'utilisation des quotes-parts municipales. Pour assurer un équilibre du budget, la méthode des quotes-parts municipales peut combler le manque à gagner.

Plusieurs méthodes existent pour calculer des quotes-parts, avec les variantes suivantes :

- ⊕ La distance parcourue entre le premier point et le dernier point de chargement sur territoire de la municipalité considérée.
- ⊕ La durée du trajet sur le territoire de la municipalité considérée.
- ⊕ La population respective de chacune des municipalités traversées par le circuit.
- ⊕ Si l'achalandage est connu, la fréquentation réelle du service sert aussi à pondérer les résultats.

Enfin, la MRC peut aussi voir comment elle peut utiliser d'autres revenus comme le programme « Québec en forme », « Nouveaux Horizons pour les aînés » ou encore le « Pacte rural ».

Revenu des partenaires financiers potentiels :

Les partenaires sont importants dans la structure de transport proposée. Les organismes tels qu'Emploi-Québec, le CSSS, la CSST et la SAAQ pourraient référer leurs clientèles vers ce transport régional quand les destinations se situent hors territoire. Ces organismes possèdent déjà des budgets pour le transport de leur clientèle, une partie de cet argent pourrait être reportée sur le lien régional.

De plus, il faut considérer les autres partenaires financiers comme les Cégeps, les centres de formation pour adultes, les Caisses Populaires et les entreprises privées qui pourraient être sollicités à contribuer.

Nous avons considéré pour une année, une contribution de 10 000 \$ pour les partenaires financiers potentiels.

La MRC Pontiac et TransporAction Pontiac devront appuyer la démarche interprovinciale entreprise par la SADC (train) et le RDEE (autobus) pour un rapprochement entre le comté de Renfrew et la MRC de Pontiac afin de réunir les forces et les moyens disponibles pour améliorer la situation du transport dans les deux (2) comtés. Ces démarches s'inscrivent dans le développement du transport régional qui offre deux possibilités :

- L'organisation sans but lucratif Transport Pontiac-Renfrew entreprend de sérieuses démarches pour créer un train de banlieue sur la ligne ferroviaire entre Pembroke et Ottawa, traversant à la hauteur de Portage-du-Fort et Bristol la province québécoise pour entrer de nouveau en Ontario à la hauteur de Quyon/Fitzroy Harbour. Ces démarches sont publicisées et avancées, mais aussi controversées. Rappelons que l'exploitation d'une ligne de train par rapport à plusieurs lignes d'autobus représente des coûts importants. Nous recommandons d'évaluer, entre autres à l'aide du « Transit cooperative research programm » et leur « Rail Transit Capacity Report », les normes et la viabilité d'un train de banlieue sur ce trajet.
- TransporAction Pontiac pourrait développer en collaboration avec le RDEE un service régulier entre son territoire et l'Ontario. Une collaboration entre les deux (2) comtés pourrait permettre d'offrir des départs en autobus interurbains à partir de Pembroke et Renfrew avec une compagnie locale, offrant des allers-retours dans la même journée, et ce, hors pointe, pour répondre à un besoin de magasinage, des soins de santé, etc. à Ottawa et Gatineau.

Dépenses :

Dépenses administratives :

Plusieurs coûts administratifs sont présents dans cette dépense :

- ⊕ Coûts de représentation régionale (dépenses des responsables de guichet unique des MRC pour assister aux réunions du comité de transport collectif régional), soit 500 \$ par année pour couvrir les frais de déplacement (kilométrage) et les repas.
- ⊕ Coûts de ressources humaines :
 - Responsable du guichet transport : 960 \$ / année (4 réunions régionales de huit (8) heures à 30 \$/heure). Cependant, six (6) rencontres sont prévues pour les deux (2) premières années afin d'avancer les étapes d'harmonisation, de concertation et de développement ainsi que le Plan d'action régional intégré. Les coûts pour six (6) réunions seraient de 1 440 \$ par année.
 - Les frais de répartition régionale sont reliés au temps de répartition des transports. Le guichet unique de Pontiac devra intégrer dans ces activités de répartition cette charge de travail supplémentaire. Nous avons considéré que les frais reliés à la répartition régionale équivaldraient à 10 % des coûts d'exploitation présentés dans la section suivante.

Dépenses d'exploitation :

Plusieurs moyens peuvent être utilisés pour développer le transport d'appoint régional. Pour minimiser les coûts, nous conseillons d'utiliser le véhicule du CSSS pour le secteur sud et le véhicule de Transport Communautaire Pontiac pour le secteur nord.

Pour le secteur sud (Shawville-Renfrew), le coût par kilomètre pour l'utilisation du véhicule du CSSS est de 0,75 \$ par kilomètre. Aussi, pour un aller-retour de 80 kilomètres il faudra compter 60 \$, ce qui représente 45 000 \$ pour trois (3) allers-retours par jour sur 250 jours ($60 \$ \times 3 \times 250$).

Pour le secteur-nord (Campbell's Bay vers Pembroke), le coût par kilomètre pour l'utilisation du véhicule de Transport Communautaire Pontiac est de 1,25 \$/km. Aussi, pour un aller-retour de 124 kilomètres il faudra compter 155 \$, ce qui représente 116 250 \$ pour trois (3) allers-retours par jour sur 250 jours.

Dépenses pour l'infrastructure :

La MRC va devoir, lors de la mise en place du transport régional, rendre visible son transport. Cette dépense pourrait être prise en charge au démarrage par la CRÉO car elle est non-récurrente. Pour cela, en plus de la communication présentée dans la partie suivante, elle va devoir faire de la signalisation sur le terrain. Pour cela, après avoir déterminé les différents arrêts nécessaires pour chaque municipalité, elle devra implanter des arrêts. À notre connaissance il faut compter en moyenne 500 \$ pour chaque arrêt (panneau + installation). Si l'on considère trois (3) panneaux par municipalités il faudra 33 panneaux donc 16 500 \$ pour la signalisation. Cette dépense ne sera pas reconduite car il n'y pas ou peu de coûts d'opération.

La promotion :

Le succès de ce transport régional passe par la promotion. C'est d'ailleurs le point faible de chacun des transports interurbains dans l'Outaouais. Pensons à une personne qui entre dans un restaurant dans lequel aucun menu n'est affiché, et bien! C'est identique avec le transport, les horaires doivent être connus de la population par le biais :

- ✦ d'une conférence de presse par MRC (2 500 \$ pour préparation des communiqués, frais de représentation, etc.);
- ✦ de publicités auprès des journaux locaux et des radios locales (1 000 \$);
- ✦ distribution de dépliants dans les établissements secondaires et professionnels, les organismes communautaires, les hôtels de ville, et chez les nouveaux résidents (4 000 \$ pour 4 000 dépliants couleurs).

C'est une dépense pourrait être financé par la CRÉO, car elle correspond à sa mission de promotion et d'accompagnement du milieu. Pour cette dépense nous considérons que la conférence de presse sera nécessaire pour le lancement du projet, de même que la publicité. Cependant, ces dépenses ne seront pas reconduites dans le temps. À terme, 3 000 \$ par année seront nécessaires.

Budget type transport régional MRC Pontiac

Le budget type, présenté à la page suivante, tient compte d'une subvention du MTQ dans le cadre du *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional : volet 2 Planification du transport régional*

collectif. La contribution du MTQ sera équivalente, jusqu'à un maximum de 100 000 \$, à la contribution du milieu que l'on retrouve sous la ligne revenu institutionnel hors gouvernement. Comme indiqué à la section 6.3.1, Structure organisationnelle proposée (Rôle de la CRÉO), le financement doit d'abord venir de la CRÉO dans le cadre d'un projet structurant, pour être dans le temps récupéré par les instances locales qui possèdent des pouvoirs de taxation directs. Cependant, pour bénéficier du volet 2 du *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional*, la CRÉO est la seule institution admissible à ce programme. Aussi, elle devra trouver un moyen d'être l'intermédiaire auprès du MTQ lors du transfert du financement aux instances locales (MRC et municipalités).

TABLEAU 75 : BUDGET TYPE TRANSPORT RÉGIONAL MRC PONTIAC

Budget type transport régional
Synthèse des revenus et dépenses pour la MRC Pontiac

Revenus			
Usagers			
	Transport collectif régional secteur-nord	60 226,75 \$	chiffre d'affaires escompté une fois que le service atteint sa pleine capacité.
	Transport collectif régional secteur-sud	23 268,75 \$	
Revenus institutionnels			
	MTQ	44 169,75 \$	
	Institutionnel hors gouvernement	44 169,75 \$	
Partenaires			
		10 000,00 \$	
Total des revenus		181 835,00 \$	
Dépenses			
Administratives			
	Coût de représentation	1 440,00 \$	
	Répartition régionale	16 125,00 \$	
Exploitation			
	Coût du véhicule secteur-nord	116 250,00 \$	utilisation taxi adapté Transport communautaire Pontiac
	Coût du véhicule secteur-sud	45 000,00 \$	utilisation du minibus de la Fondation du CSSS
Infrastructure			
	Signalisation	- \$	16 500 \$ la 1ère année
Promotion			
	Conférence de presse	- \$	2 500 \$ la 1ère année
	Publicité	1 000,00 \$	
	Dépliants horaires	2 000,00 \$	4 000 \$ la 1ère année
Total des dépenses		181 815,00 \$	
Surplus (déficits)			
Déficits		20,00 \$	

6.3.2.3 *Transport régional MRC Vallée-de-la-Gatineau et MRC des Collines-de-l'Outaouais*

Étant donné que le transport régional vers Gatineau/Ottawa en provenance de la Vallée-de-la-Gatineau traverse automatiquement la MRC des Collines-de-l'Outaouais, nous avons réuni les deux (2) MRC pour faire une description commune.

Affinités interrégionales Vallée-de-la-Gatineau:

Les déplacements réguliers se font en grande majorité à l'intérieur de la MRC et Maniwaki est la destination principale. Cependant, 23 % des déplacements réguliers ont comme destination la région métropolitaine de Gatineau/Ottawa. L'acteur local Transport Lemens et la compagnie Greyhound desservent le territoire et assurent un lien entre la MRC et la ville de Gatineau. Le transport collectif doit, dans une première étape, intégrer ces modes de transport interurbain dans son service de guichet unique. Ainsi, la population aurait accès à l'information concernant ce service privé. Le transport interurbain doit être harmonisé avec le transport collectif de la MRC.

Affinités interrégionales Collines-de-l'Outaouais :

À l'exception de la municipalité de La Pêche, les déplacements réguliers se font en grande majorité vers la ville de Gatineau (secteurs Gatineau et Hull) et vers Ottawa. Ces destinations sont couvertes par la STO pour les municipalités de Chelsea et Cantley. Les deux (2) transporteurs desservant la Vallée-de-la-Gatineau Transport Lemens et Greyhound donnent le même service dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais, traversant le territoire par la route 105 avec des arrêts à Wakefield, Chelsea (secteur Farm Point), Kirks Ferry, etc. Le transport collectif doit, dans une première étape, intégrer ces modes de transport interurbain dans son service de guichet unique. Ainsi, la population aurait plus facilement accès à l'information concernant ces services privés. Pour ce qui est des autres municipalités, des propositions se retrouvent dans la section « stratégies de mise en œuvre dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais » et s'inscrivent plutôt dans le volet transport adapté et collectif.

Modes de transport :

L'amélioration du transport régional devrait s'organiser à partir des joueurs locaux. Greyhound ne semble plus intéressé à assurer le lien Grand-Remous – Ottawa. Une séance spéciale avait lieu le 9 septembre 2009 à Maniwaki devant la Commission des transports du Québec (CTQ) afin de trouver un successeur pour cette ligne. Un joueur local « Éthier » semble intéressé par la reprise de cette ligne, cependant n'étant pas

constitué en société pour la reprise de ce circuit, le transporteur Greyhound doit continuer ce service. À moyen terme, une collaboration entre Lemens et Éthier est toutefois recommandée afin d'appuyer un employeur local et de s'assurer, par ailleurs, d'une implication et d'un intérêt pour l'amélioration du service de transport sur le territoire.

Actuellement, la municipalité de Chelsea ne peut pas profiter du service interurbain de Lemens, car il s'agit du territoire desservi par la STO. D'ailleurs, nos calculs d'achalandage ne tiennent pas compte de la population résidant à Chelsea.

Routes empruntées, interconnexions avec d'autres services possibles et points d'embarquements :

La route 105 est le principal axe à desservir. Il est cependant envisageable que le transporteur emprunte à partir de Messines la route secondaire qui lie Messines et Blue Sea avec Gracefield. La distance est la même que par la route 105, la durée est légèrement supérieure (environ 4 minutes), mais le nombre de personnes habitant proche de cette route est plus élevé que ceux qui restent près de la 105 à cette hauteur. À la hauteur de Wakefield, le trajet devrait passer par Wakefield (chemin Valley) afin de desservir un bassin de population qui est plus important que celui situé proche de la route 105 sur ce tronçon. La durée du trajet ne sera pas allongée.

Les points d'embarquements et de débarquements devraient être similaires aux circuits actuels offerts par Lemens et Greyhound. Des bénévoles et la boucle locale en taxibus, proposée au chapitre 6.1.3 à la page 180, alimenteront les lignes interurbaines. La ligne ajoutée à 9h00, partant d'Ottawa, permet également à la population de se rendre à Maniwaki pour 11h40 et de partir à 13h39 avec Greyhound (ou Éthier).

La carte 22 à la page 184 présente les différentes propositions pour les deux (2) MRC.

Clientèle visée :

Le lien interurbain servira surtout à une clientèle physiquement autonome et voyageant soit pour le travail ou des études, soit pour des sorties occasionnelles (visite, magasinage, etc.). Les résidents de la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau sont autant visés que ceux de la MRC des Collines-de-l'Outaouais (situés proche de la 105 comme certains secteurs de La Pêche (Alcove et Wakefield).

Horaire :

Le lien de Lemens est déjà existant, le départ à 13h00 et le service supplémentaire du vendredi et du dimanche de Grand-Remous sont encore effectués par Greyhound (le tableau indique Éthier, car il s'agit d'une proposition à moyen ou long terme). Les colonnes en jaune reflètent des propositions d'ajout aux services existants. La colonne verte représente un léger changement avec le départ de Greyhound, à ce jour effectué à 8h30. Étant donné que Greyhound effectue un transfert à Grand-Remous avec une pause de 30 minutes pour continuer vers Val-d'Or, les clients utilisant le départ à 9h00 à Ottawa auront quand même la possibilité de continuer le trajet avec Greyhound à partir de Grand-Remous qui part à 12h15 vers Val-d'Or.

TABEAU 76 : HORAIRE DES LIGNES INTERURBAINES MRC VALLÉE-DE-LA-GATINEAU

Aller				
	Tous les jours			Vendredi et dimanche
	Lemens	Éthier	Éthier	Éthier
Grand-Remous	-	-	13h00	18h30
Maniwaki	5h00	6h20	13h39	19h00
Gracefield	5h40	7h00	14h16	19h45
Low	6h10	7h15	14h45	20h12
Wakefield	6h30	7h50	15h05	20h27
Chelsea	6h40	8h00	15h15	20h40
Gatineau	7h00	8h20	15h44	21h23
Ottawa	7h15	8h35	16h25	21h45
Retour				
	Tous les jours			Vendredi et dimanche
	Éthier	Lemens	Éthier	Éthier
Ottawa	9h00	15h50	16h50	14h20
Gatineau	9h30	16h15	17h20	14h50
Chelsea	9h50	16h40	17h45	15h15
Wakefield	10h00	16h50	17h55	15h24
Low	10h20-	17h10	18h15	15h44
Gracefield	11h00	17h55	19h00	16h22
Maniwaki	11h40	18h30	19h45	17h08
Grand-Remous	12h10	-	-	17h35

Achalandage estimé :

Le circuit que nous proposons traverse deux MRC (MRC Vallée-de-la-Gatineau et MRC Collines-de-l'Outaouais), cependant nous n'avons pas les mêmes données pour les deux MRC.

Pour déterminer le nombre de déplacements prévus dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau, nous avons utilisé une méthode qui est décrite dans le paragraphe suivant. Les chiffres obtenus furent ensuite validés à l'aide d'une deuxième méthode qui est présentée à la suite.

La première méthode tente de déterminer la population qui serait rapidement intéressée par le transport régional vers Gatineau. Nous avons d'abord déterminé la population qui se trouve sur le circuit régional éventuel, soit les municipalités de Maniwaki, Bouchette, Messines, Blue Sea, Gracefield, Kazabazua et Low pour un total de 11 227 habitants potentiellement touchés par ce circuit. Une fois cette population déterminée, nous avons extrait la population qui avait un besoin immédiat et qui, par la même occasion possédait de zéro (0) ou un (1) véhicule par ménage (6 % de la population totale). Ainsi, cela nous donne une population intéressée au transport régional de 292 personnes.

Nous savions que 6,5 % de la population de la MRC (19 personnes sur 292) voyageaient de deux (2) à quatre (4) fois par semaine, 1,6 % de la population de la MRC (5 personnes sur 292) cinq (5) fois par semaine et 0,8% de la population de la MRC (2 personnes sur 292) plus de cinq (5) fois par semaine. Les autres catégories ne furent pas retenues pour éviter de grossir l'achalandage potentiel.

À partir de ces données, nous avons pu estimer l'achalandage hebdomadaire à 92 allers-retours, soit quotidiennement 18 allers-retours pour la MRC Vallée-de-la-Gatineau. Ces calculs se retrouvent dans le Tableau 77 à la page suivante.

La deuxième méthode part des mêmes données, sauf qu'au lieu de regarder la population qui avait un besoin immédiat et qui, par la même occasion possédait de zéro ou un (1) véhicule par ménage, nous avons tenu compte des répondants par MRC ayant un intérêt pour le transport en commun. Au lieu des 2,6 % de la population, nous nous retrouvons avec 29,7 % de la population totale de la MRC.

Après extraction de ces données, encore une fois nous cherchons à pondérer ces données en fonction de la fréquence des déplacements en omettant encore ceux qui effectuent moins de deux (2) à quatre (4) déplacements par semaine. De plus, l'expérience d'autres études a montré qu'environ 15 % des gens qui se disaient intéressés à utiliser le transport collectif, le font une fois le service mis en place.

Selon cette méthode, nous estimons l'achalandage hebdomadaire à 158 allers-retours soit quotidiennement 32 allers-retours pour la MRC Vallée-de-la-Gatineau. Ces calculs se retrouvent également dans le Tableau 77 à la page suivante.

TABLEAU 77 : DÉPLACEMENTS PRÉVUS EN TRANSPORT RÉGIONAL MRC VALLÉE-DE-LA-GATINEAU

Méthode 1: Répondants par MRC avec 0 ou 1 véhicule et un besoin immédiat en transport collectif			
MRC Vallée-de-la Gatineau		Répondants correspondant aux caractéristiques	
	Total	Nombre	Pourcentage
Population sondée	505	13	2,6%
Population sur circuit	11227	292	2,6%

Déplacements réguliers vers Gatineau		NOMBRE	moyenne par semaine	nombre totale de voyages / semaine	nombre totale de voyages / jour
entre 2 et 4 fois /semaine	6,5 % * 292	19	3 allers retours	57	
5 fois / semaine	1,6 % * 292	5	5 allers retours	25	
plus de 5 fois / semaine	0,8 % * 292	2	5 allers retours	10	
au total				92	18

Méthode 2: Répondants par MRC avec intérêt pour le transport collectif vers Gatineau			
MRC Vallée-de-la Gatineau		Répondants correspondant aux caractéristiques	
	Total	Nombre	Pourcentage
Population sondée	505	150	29,7%
Population sur circuit	11227	3 334	29,7%

Déplacements réguliers vers Gatineau		NOMBRE	moyenne par semaine	nombre totale de voyages / semaine	nombre totale de voyages / jour
entre 2 et 4 fois /semaine	6,5 % * 3334	217	3 allers retours	651	
5 fois / semaine	1,6 % * 3334	53	5 allers retours	265	
plus de 5 fois / semaine	0,8 % * 3334	27	5 allers retours	135	
au total				1 051	210
15 % du total				158	32

Circuit régional MRC Vallée-de-la-Gatineau	
Maniwaki	4 026
Bouchette	727
Gracefield	2 438
Kazabazua	880
Blue Sea	629
Low	919
Messines	1 608
total	11 227

Pour la partie de la MRC des Collines de l'Outaouais que le transport régional traverse, 41,7% de la population travaille à Gatineau (76,8 % avec Ottawa). Le circuit qui traverse la MRC des Collines-de-l'Outaouais dans les secteurs d'Alcove et Wakefield touche environ 20 % de la population de La Pêche). Selon notre connaissance, le transport collectif dépasse rarement les 5 % d'utilisateurs de la population et nous savons que la municipalité de La Pêche possède en moyenne par personne plus de véhicules que la moyenne au Québec (0,7 véhicule par habitant contre 0,5 au Québec); aussi nous considérons que 2,5% de la population desservie sera intéressée. Donc nous pouvons estimer à 16 le nombre d'allers-retours quotidiens $((7609 * 20 \%) * 41,7\%) * 2,5 \%)$.

Tarifs et politique d'abonnement :

Afin de déterminer le revenu des usagers, il va nous falloir déterminer une tarification :

- ✚ Pour les deux (2) MRC, le lien régional que nous proposons existe déjà. Une partie des trajets que nous proposons sont déjà à l'horaire (Lemans et Greyhound). Aussi nous ne pouvons pas faire plusieurs tarifications. Nous avons donc conservé le même tarif pour les deux (2) trajets supplémentaires proposés (un (1) départ à 6h20 de Maniwaki vers Ottawa et un retour d'Ottawa à 16h50 vers Maniwaki).
- ✚ Pour cette MRC nous avons donc utilisé, pour les distances inférieures à cinquante (50) km, une tarification identique à celle de la MRC Papineau; donc pour un billet unitaire réduit le montant équivaut au montant chargé au client du transport collectif pour un tarif réduit, soit 0,25 \$ du kilomètre (uniformisation de la tarification en Outaouais). Toujours dans les cinquante (50) premiers kilomètres, les titres réguliers correspondent aux titres réduits majorés de 25 %. Plusieurs types de tarifications avantageuses sont généralement utilisés dont les tarifs réduits pour les enfants de 12 à 17 ans ou encore pour les personnes de 65 ans et plus, mais aussi, des tarifs réduits pour les étudiants avec attestation d'études à temps plein. Les tarifs proposés se retrouvent dans le Tableau 78 à la page 269. Nous constatons en fait que le tarif pour ce circuit est de 25 cents du kilomètre seulement pour les départs à partir de la MRC des Collines-de-l'Outaouais. Nous l'avons quand même intégré dans cette section car il y a la possibilité de faire des voyages à l'intérieur de la MRC avec ce circuit; par exemple, un usager qui veut descendre de Maniwaki vers Gracefield devra payer pour 42 kilomètres donc 10,50 \$ pour un voyage au tarif réduit (0,25 \$ /km) et 13 \$ pour un billet régulier (0,31 \$ /km).

- ✚ Au delà des cinquante (50) kilomètres, nous proposons à la MRC d'effectuer une tarification identique à celle du transport Lemens.
- ✚ Pour la tarification mensuelle, nous vous conseillons de respecter les règles qui sont celles utilisées actuellement par l'AMT (Agence Métropolitaine de Transport). Ainsi, un usager doit acheter 20 billets unitaires pour correspondre au prix du titre mensuel. Les tarifs proposés se retrouvent sur le tableau ci-dessous.

TABLEAU 78 : TARIFICATION PROPOSÉE TRANSPORT RÉGIONAL MRC VALLÉE-DE-LA-GATINEAU

Tarification pour Gatineau/Ottawa	distance	billet unitaire	billet unitaire réduit	carte mensuelle	carte mensuelle réduite
Au départ de					
Maniwaki	132 km	22,00 \$	17,60 \$	400,00 \$	352,00 \$
Messines	119 km	20,25 \$	16,20 \$	380,00 \$	324,00 \$
Bouchette	110 km	18,75 \$	15,00 \$	352,00 \$	300,00 \$
Blue Sea	106 km	18,00 \$	14,40 \$	340,00 \$	288,00 \$
Gracefield	94 km	16,00 \$	12,80 \$	320,00 \$	256,00 \$
Kazabazua	75 km	14,00 \$	11,20 \$	290,00 \$	224,00 \$
Low	56 km	13,25 \$	10,60 \$	270,00 \$	212,00 \$
Alcove	40 km	12,50 \$	10,00 \$	250,00 \$	200,00 \$
Wakefield	32 km	10,00 \$	8,00 \$	200,00 \$	160,00 \$

Cadre financier pour la stratégie de mise en œuvre :

Revenus :

Les revenus sont répartis en trois catégories : le revenu des usagers, le revenu des partenaires institutionnels (MTQ, CRÉO et quotes-parts municipales) et le revenu des partenaires autres qu'institutionnels.

Revenu des usagers :

Pour déterminer des revenus provenant des usagers, présentés dans la section suivante, nous avons utilisé la première méthode de calcul, et ce, pour permettre une projection modérée de l'achalandage (notons que la première méthode donne systématiquement pour chaque MRC concernée, un achalandage inférieur par rapport à la deuxième méthode).

En fonction de la tarification ci-dessus nous pouvons estimer le revenu des usagers en prenant les hypothèses suivantes :

- ⊕ Le poids démographique de chaque municipalité est utilisé pour estimer le nombre d'usagers pour le service régional (ces résultats sont présentés dans le Tableau 80 « répartition des ventes de titres par municipalité à la page suivante). Pour ce circuit, nous avons considéré aussi la population de la municipalité de La Pêche pour les secteurs d'Alcove et Wakefield; selon nos renseignements, environ cinq (5) % de la population de La Pêche reste dans le secteur Alcove et quinze (15) % dans le secteur de Wakefield.
- ⊕ Les usagers faisant cinq (5) voyages ou plus par semaine sont considérés comme prenant un titre mensuel, les usagers effectuant deux (2) à quatre (4) voyages par semaine sont considérés comme prenant des titres unitaires. Pour la population de la MRC des Collines-de-l'Outaouais, nous avons considéré que 50 % des titres vendus seraient des titres mensuels.
- ⊕ Selon notre sondage 47 % des personnes ayant un besoin immédiat vers Gatineau pour la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau seraient admissibles aux tarifs réduits (étudiants et retraités). Selon le sondage, en moyenne, 38 % de la population interrogée serait admissible au tarif réduit. C'est ce pourcentage qui sera utilisé pour la MRC des Collines-de-l'Outaouais.

En fonction de ces hypothèses, nous pouvons déterminer le nombre de titres mensuels et de titres unitaires pour chacune des municipalités qui sont sur le circuit proposé.

Le tableau ci-dessous montre le nombre de titres vendus par année, selon l'achalandage estimé dans la méthode numéro 1 laquelle ne considère que les répondants ayant un besoin immédiat et ne possédant pas plus d'un (1) véhicule par ménage dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau. De plus, vous retrouverez sur le tableau ci-dessous, selon l'achalandage estimé, le nombre de titres vendus pour la MRC des Collines-de-l'Outaouais.

TABLEAU 79 : RÉPARTITION DES TITRES POUR LES MRC VALLÉE-DE-LA-GATINEAU ET COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS

Répondants pour MRC Vallée-de-la-Gatineau avec 0 ou 1 véhicule automobile avec un besoin immédiat en transport collectif						
Population sur circuit	Fréquence des déplacements	%	Usagers prévus	moyenne par semaine	annuellement	ventes estimées
292	entre 2 et 4 fois /semaine	6,5%	19	3 allers retours	57*52*2=	5 928 tickets
	5 fois / semaine	1,6%	5	5 allers retours	4*12=	48 titres mensuels
	plus de 5 fois / semaine	0,8%	2	5 allers retours	2*12=	24 titres mensuels

Estimation des résidants de la MRC Collines allant vers Gatineau avec un besoin immédiat en transport collectif					
Fréquence des déplacements	Usagers prévus	moyenne par semaine	annuellement	ventes estimées	
entre 2 et 4 fois /semaine	8	3 allers retours	24*52*2=	2 496 tickets	
5 fois / semaine	8	5 allers retours	8*12=	96 titres mensuels	

À partir de ces données, nous pouvons estimer le nombre de titres vendus selon la localité de provenance. Les données sont présentées dans le tableau suivant :

TABLEAU 80 : ESTIMATION DE LA RÉPARTITION DES TITRES PAR MUNICIPALITÉ

Répartition de la vente de titres par municipalité						
	Population	%	Titres mensuels	Dont réduits	Billetes unitaires	Dont réduits
Maniwaki	4 026	36%	26	12	2 126	999
Messines	1 608	14%	10	5	849	399
Bouchette	727	6%	5	2	384	180
Blue Sea	629	6%	4	2	332	156
Gracefield	2 438	22%	16	7	1 287	605
Kazabazua	880	8%	6	3	465	218
Low	919	8%	6	3	485	228
Alcove	380	25%	24	9	624	237
Wakefield	1 141	75%	72	27	1 873	712

Enfin, à partir de ces données nous pouvons faire une prévision du chiffre d'affaires escompté pour une année complète. Ces données sont présentées dans le tableau suivant :

TABLEAU 81 : REVENUS ESTIMÉS PAR LA VENTE DES TITRES MRC VALLÉE-DE-LA-GATINEAU ET COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS

	Titres mensuels	Coût unitaire	Recette pour les titres mensuels
Maniwaki	14	400,00 \$	5 600,00 \$
Messines	5	380,00 \$	1 900,00 \$
Bouchette	3	352,00 \$	1 056,00 \$
Blue Sea	2	340,00 \$	680,00 \$
Gracefield	9	320,00 \$	2 880,00 \$
Kazabazua	3	290,00 \$	870,00 \$
Low	3	270,00 \$	810,00 \$
Alcove	15	250,00 \$	3 750,00 \$
Wakefield	45	200,00 \$	9 000,00 \$
Total			26 546,00 \$

	Titres mensuels réduits	Coût unitaire	Recette pour les titres mensuels réduits
Maniwaki	12	352,00 \$	4 224,00 \$
Messines	5	324,00 \$	1 620,00 \$
Bouchette	2	300,00 \$	600,00 \$
Blue Sea	2	288,00 \$	576,00 \$
Gracefield	7	256,00 \$	1 792,00 \$
Kazabazua	3	224,00 \$	672,00 \$
Low	3	212,00 \$	636,00 \$
Alcove	9	200,00 \$	1 800,00 \$
Wakefield	27	160,00 \$	4 320,00 \$
Total			16 240,00 \$

	Titres unitaires	Coût unitaire	Recette pour les titres unitaires
Maniwaki	1127	22,00 \$	24 794,00 \$
Messines	450	20,25 \$	9 112,50 \$
Bouchette	204	18,75 \$	3 825,00 \$
Blue Sea	176	18,00 \$	3 168,00 \$
Gracefield	682	16,00 \$	10 912,00 \$
Kazabazua	247	14,00 \$	3 458,00 \$
Low	257	13,25 \$	3 405,25 \$
Alcove	387	12,50 \$	4 837,50 \$
Wakefield	1161	10,00 \$	11 610,00 \$
Total			75 122,25 \$

	Titres unitaires réduits	Coût unitaire	Recette pour les titres unitaires réduits
Maniwaki	999	17,60 \$	17 582,40 \$
Messines	399	16,20 \$	6 463,80 \$
Bouchette	180	15,00 \$	2 700,00 \$
Blue Sea	156	14,40 \$	2 246,40 \$
Gracefield	605	12,80 \$	7 744,00 \$
Kazabazua	218	11,20 \$	2 441,60 \$
Low	228	10,60 \$	2 416,80 \$
Alcove	237	10,00 \$	2 370,00 \$
Wakefield	712	8,00 \$	5 696,00 \$
Total			49 661,00 \$

167 569,25 \$
vallée 124 185,75 \$
collines 43 383,50 \$

Aussi, nous prévoyons que la ligne régionale pourrait rapporter selon nos hypothèses 167 569,25 \$, dont 124 185,75 \$ pour la MRC Vallée-de-la-Gatineau et 43 383,50 \$ pour la MRC des Collines-de-l'Outaouais. Cette somme correspond à un service régional mature ayant atteint l'achalandage moyen escompté. La première année d'exploitation ne correspondrait sûrement pas à cette valeur.

Une partie de cet argent correspond déjà au lien régional effectué par Lemens. Le transporteur effectue environ 32 voyages en moyenne par jour sur les 48 clients maximum par jour. Donc, l'ajout de service que nous proposons devrait couvrir un tiers des déplacements. Le revenu supplémentaire escompté est seulement de 55 856,41 \$ (167 569,25 \$ / 3).

Revenu des partenaires institutionnels :

Selon le budget type, présenté à la page 276, la MRC Collines-de-l'Outaouais et la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau n'équilibrent pas leur budget seulement avec la part des usagers.

Plusieurs leviers sont utilisables pour combler ce déficit, cependant il semble que le revenu des institutions sera nécessaire pour assurer l'équilibre du transport d'appoint régional.

D'abord, c'est le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional : volet 3 Le transport Interrégional par autocar* qui semble le plus approprié à la situation de ces deux MRC. Selon ce programme la contribution du MTQ est le double de celle de la CRÉ ou des MRC avec un maximum de 100 000 \$. La somme de 27 473,78 \$, inscrit au tableau 82 « Budget type transport régional des MRC Vallée-de-la-Gatineau et Collines-de-l'Outaouais », sous la ligne revenu institutionnel hors gouvernement, sera au démarrage supporté par la CRÉO comme spécifié dans la section 6.3.1, Structure organisationnelle proposée (Rôle de la CRÉO). Vous retrouvez ci-dessous d'autres leviers de financement, mais aussi des exemples de programmes à l'intérieur desquels, des sommes d'argent sont disponibles.

En cas de déficit, plusieurs leviers sont utilisables par la MRC. D'abord, le revenu des usagers pourrait être plus important si nous augmentons le tarif unitaire et mensuel. Nous rappelons que le tarif est basé sur la base de 25 cents du kilomètre. Cependant, il est préférable de voir comment il est possible de combler ce déficit sans toucher aux revenus des usagers. Le transport régional d'appoint doit rester attrayant et ceci passe souvent par un prix incitatif.

En augmentant le taux de jumelage, les ressources disponibles en transport seront optimisées et procureront des marges de manœuvre pour les dépenses d'exploitation.

Une autre source de financement est l'utilisation des quotes-parts municipales. Pour assurer un équilibre du budget, la méthode des quotes-parts municipales peut combler le manque à gagner

Plusieurs méthodes existent pour calculer des quotes-parts, avec les variantes suivantes :

- ⊕ La distance parcourue entre le premier point et le dernier point de chargement sur territoire de la municipalité considérée;
- ⊕ La durée du trajet sur le territoire de la municipalité considérée;
- ⊕ La population respective de chacune des municipalités traversées par le circuit;
- ⊕ Si l'achalandage est connu, la fréquentation réelle du service sert aussi à pondérer les résultats.

Enfin, la MRC peut aussi voir comment elle peut utiliser d'autres revenus comme le programme « Québec en forme », « Nouveaux Horizons pour les aînés » ou encore le « Pacte rural ».

Revenus des partenaires financiers potentiels :

Les partenaires sont importants dans la structure de transport proposée. Les organismes tels qu'Emploi-Québec, le CSSS, la CSST et la SAAQ pourraient référer leurs clientèles vers ce transport régional quand les destinations se situent hors territoire. Ces organismes possèdent déjà des budgets pour le transport de leur clientèle; une partie de cet argent pourrait être reporté sur le lien régional.

De plus, il faut considérer les autres partenaires financiers comme les Cégeps, les centres de formation pour adultes, les Caisses Populaires et les entreprises privées qui pourraient être intéressées à contribuer.

Nous avons considéré pour une année, une contribution de 10 000 \$ pour les partenaires financiers potentiels.

Dépenses :

Dépenses administratives :

Plusieurs coûts administratifs sont présents dans cette dépense :

- ✚ Coûts de représentation régionale (dépenses des responsables de guichet unique des MRC pour assister aux réunions du comité de transport collectif régional), soit 5 00 \$ par année pour couvrir les frais de déplacement (kilométrage) et les repas.
- ✚ Coûts de ressources humaines :
 - Responsable du guichet transport : 960 \$ / année (4 réunions régionales de huit (8) heures à 30 \$/heure). Cependant, six (6) rencontres sont prévues pour les deux (2) premières années afin d'avancer les étapes d'harmonisation, de concertation et de développement ainsi que le Plan d'action régional intégré. Les coûts pour six (6) réunions seraient de 1 440 \$ par année.
 - Les frais de répartition régionale sont reliés au temps de répartition des transports. Les guichets uniques de la Vallée-de-la-Gatineau et des Collines-de-l'Outaouais devraient intégrer dans ces activités de répartition cette charge de travail supplémentaire. Nous avons considéré que les frais reliés à la répartition régionale équivaldraient à 10 % des coûts d'exploitation présentés dans la section suivante.

Dépenses d'exploitation :

Nous pensons que la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau et la MRC des Collines-de-l'Outaouais devraient démarrer leur lien régional avec une entente avec les transporteurs existants. Nous considérons que le transport Ethier aura effectué toutes les démarches nécessaires pour faire le lien Interrégional Grand-Remous/ Gatineau. Nous pensons qu'il faut considérer que la CRÉO devra couvrir le départ qui n'est pas proposé par Greyhound et Lemens actuellement, soit le départ de 6h20 de Maniwaki et le retour de 16h50 d'Ottawa.

Nous pensons que pour effectuer le voyage supplémentaire, le transporteur va utiliser un minibus. Cet autobus va rouler sur une base minimale de 6h40 productives par jour pendant 250 jours à 85 \$ de l'heure, soit un coût estimé pour le départ supplémentaire à 141 652,50 \$ par année.

Dépenses de l'infrastructure :

La MRC va devoir, lors de la mise en place du transport régional, rendre visible son transport. Cette dépense pourrait être prise en charge au démarrage par la CRÉO car elle est non-récurrente. Pour cela, en plus de la communication présentée dans la partie suivante, elle va devoir faire de la signalisation sur le terrain. Aussi, après avoir déterminé les différents arrêts nécessaires pour chaque municipalité, elle devra les installer. À notre connaissance, il faut compter en moyenne 500 \$ pour chaque arrêt (panneau + installation). Si l'on considère trois (3) panneaux par municipalités il faudra (27) panneaux donc 13 500 \$ pour la signalisation. Cette dépense est présentée dans le budget type, mais elle n'est valable que pour la mise en place du service. Elle ne serait pas reconduite, car il n'y a pas ou peu de coûts d'opération.

La promotion :

Le succès de ce transport régional passe par la promotion. C'est d'ailleurs le point faible de chacun des transports interurbains dans l'Outaouais. Comme un menu pour un restaurant, les horaires de transport doivent être connus de la population par le biais :

- ⊕ d'une conférence de presse par MRC (5 000 \$ pour préparation des communiqués, frais de représentation, etc.);
- ⊕ de publicités auprès des journaux locaux et des radios locales (2 000 \$);

- ✚ distribution de dépliants dans les établissements secondaires et professionnels, les organismes communautaires, les hôtels de ville, et chez les nouveaux résidants (4 000 \$ pour 4 000 dépliants couleurs).

Cette partie pourrait être financée par la CRÉO au début du projet, car cela correspond à sa mission d'accompagnement du milieu. Nous considérons que la conférence de presse sera nécessaire pour le lancement du projet, de même que la publicité. Cependant, ces dépenses ne seront pas reconduites dans le temps. À terme, 4 000 \$ par année seront nécessaires.

Budget type transport régional MRC Vallée-de-la-Gatineau et Collines-de-l'Ouataouais

Le budget type, présenté à la page suivante, tient compte d'une subvention du MTQ dans le cadre du *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional : volet 3 Le Transport Interrégional par autocar*. Le MTQ double le montant de la contribution du milieu que l'on retrouve sous la ligne revenu institutionnel hors gouvernement. Comme indiqué à la section 6.3.1, Structure organisationnelle proposée (Rôle de la CRÉO), le financement doit d'abord venir de la CRÉO dans le cadre d'un projet structurant, pour être dans le temps récupéré par les instances locales qui possèdent des pouvoirs de taxation directs.

TABLEAU 82 : BUDGET TYPE TRANSPORT RÉGIONAL DES MRC VALLÉE-DE-LA-GATINEAU
ET COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS

Budget type transport régional
Synthèse des revenus et dépenses pour les MRC des Collines-de-
l'Outaouais et la Vallée-de-la-Gatineau

Revenus		
Usagers		
Transport collectif régional	55 856,41 \$	
Revenus institutionnels		
MTQ	56 947,56 \$	
Institutionnel hors gouvernement	28 473,78 \$	
Partenaires		
	20 000,00 \$	
Total des revenus	161 277,75 \$	
Dépenses		
Administratives		
Coût de représentation	1 440,00 \$	
Répartition régionale	14 165,25 \$	
Exploitation		
Coût du véhicule	141 652,50 \$	
Infrastructure		
Signalisation	- \$	
Promotion		
Conférence de presse	- \$	
Publicité	2 000,00 \$	
Dépliants horaires	2 000,00 \$	
Total des dépenses	161 257,75 \$	
Surplus (déficits)		
Déficits	20,00 \$	

chiffre d'affaires escompté
une fois que le service atteint
sa pleine capacité.

contrat avec transporteur pour
minibus 85,00 \$ / heure

13 500 \$ la première année

5 000 \$ la 1ère année

4 000 \$ la 1ère année

7 CONCLUSIONS

L'importance du transport collectif a été soulignée à plusieurs reprises au cours des dernières années. Plusieurs instances décisionnelles s'accordent à dire qu'un meilleur accès au service de transport en commun améliorera les conditions de vie des populations en favorisant :

- ⊕ Une intégration sociale ou économique des populations;
- ⊕ Une contribution aux efforts de recrutement et rétention de la main-d'œuvre;
- ⊕ Un renforcement des économies locales et régionales;
- ⊕ Un meilleur accès aux services dans la région.

Depuis quelques années, quatre (4) corporations de transport collectif ont été créées (une par MRC) et ont pu apporter des améliorations à certains niveaux, surtout en ce qui concerne les déplacements vers les centres de santé. Tous s'entendent pour reconnaître l'importance d'assurer la mobilité des personnes sur l'ensemble du territoire en mettant en place des services de transport répondant aux besoins de la population de la région.

Les quatre (4) corporations fonctionnent majoritairement avec une organisation de chauffeurs-bénévoles qui donnent un service personnalisé de porte à porte; cela ressemble beaucoup aux services des centres de bénévoles et des clubs d'âge d'or. Le transport collectif doit être consacré à toute la population, sans restriction d'âge et pour tout motif de déplacement. Toutefois, la réalité démontre que le transport collectif, dans la région d'Outaouais, hérite surtout d'une clientèle âgée qui se déplace pour des raisons médicales. C'est ainsi qu'existent des services individualisés pour des aînés, tandis que des voyages liés aux motifs de travail, étude et loisir sont limités dans certaines MRC. Ce constat augmente beaucoup la perception d'un « transport collectif pour les malades et les moins nantis ».

Pour ce qui est du transport adapté, chaque MRC fonctionne aussi de façon différente. Dans deux (2) MRC, le transport adapté et le transport collectif se retrouvent sous la même gouvernance et fonctionnent sous un guichet unique. La MRC Pontiac utilise deux (2) véhicules adaptés, un minibus appartenant à la fondation du CSSS et un taxi appartenant à l'OSBL Transport Communautaire Pontiac. De son côté, la MRC Papineau fonctionne à forfait avec un transporteur privé. D'autre part, dans la Vallée-de-la-Gatineau, il n'y a pas de guichet unique pour le transport collectif ni pour le transport adapté, deux organismes indépendants sont localisés dans deux (2) municipalités différentes. Dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais, trois (3)

organismes différents s'occupent du transport adapté, et en plus, trois (3) des sept (7) municipalités fonctionnent dans le cadre du volet souple du programme d'aide du MTQ.

Tous les intervenants rencontrés s'entendent pour dire que la mise en commun des services existants sur le territoire et leur bonne communication auprès de la population sont essentielles pour assurer une meilleure mobilité des personnes ayant besoin d'un transport collectif. Les besoins exprimés par les clientèles reposent sur de nombreux motifs : le travail, les études ou la recherche d'emploi, l'accès aux soins de santé. Sans oublier tous les services communautaires sur le territoire de la MRC et à l'extérieur, pour des consultations occasionnelles ou des traitements fréquents, pour une période de temps plus ou moins longue. Pensons également aux activités de formation à l'emploi, aux achats à l'accès à divers services ainsi qu'aux loisirs. Tous ces nombreux besoins révélés lors de ces consultations semblent indiquer que, seule la mise en commun des services existants ne pourra jamais répondre à tous les besoins de transport, car actuellement, les différents modes de transport comportent un certain nombre de limites propres à leur nature :

1. Le transport scolaire est offert les jours d'école seulement (environ 180 jours par an), les itinéraires peuvent varier d'une année à l'autre (et même en cours d'année) en fonction de la localisation des écoliers à desservir.
2. Les itinéraires et horaires des services de transport adapté et du réseau de la santé sont établis selon les besoins de la clientèle admissible à desservir.
3. Les services d'accompagnement en transport bénévole sont offerts pour une clientèle répondant à certains critères.
4. Le transport interurbain privé vise surtout une clientèle qui effectue de longs parcours interrégionaux : les horaires sont donc établis en conséquence et répondent aux exigences des voyageurs occasionnels ou à celles des travailleurs qui exigent des départs hâtifs : donc peu de flexibilité de ce côté.

Le niveau de services de transport collectif intra MRC et vers les pôles de services extérieurs s'avère important en raison du vieillissement accéléré de la population prévu au cours des prochaines années. Les besoins de déplacements à l'intérieur de la MRC deviendront probablement plus importants au fur et à mesure que le nombre de personnes retraitées croîtra. Le motif « travail » risque alors de perdre son importance au profit de « loisirs » ou autres raisons. Conséquemment, les services devront être accrus pour le transport vers les pôles institutionnels et de services (centres de loisirs, CLSC, centres de jour, hôpitaux, etc.) et vers les destinations situées à l'extérieur de la MRC (hôpitaux, etc.). Ainsi, les personnes âgées qui

ne conduisent pas ou qui ne pourront plus le faire, perdront leur mobilité en raison de l'absence de solutions de rechange à l'automobile. La disponibilité et le nombre de bénévoles sont des variables instables dans la prévision et l'assurance de disponibilité du service. Bien que les solutions proposées encouragent l'utilisation des bénévoles, nous proposons aussi de s'appuyer sur des modes de transport alternatifs autres que celui des chauffeurs-bénévoles, car ces ressources risquent d'être de moins en moins suffisantes dans un avenir rapproché. La diversification des modes de transport favorise l'élargissement de l'offre. Puisque certains modes de transport sont actuellement difficiles d'accès, à défaut d'ententes, nous avons envisagé dans les solutions d'autres modes comme le transport interurbain ainsi que le taxibus.

Les MRC de l'Outaouais sont aussi aux prises avec un problème d'exode rural. La plupart des personnes qui se dirigent vers la ville sont des jeunes, plus scolarisés que la moyenne, en quête d'ouvertures professionnelles et de meilleures conditions salariales. La particularité du territoire de la CRÉO est la coexistence entre de grandes régions rurales et un pôle urbain. Le contexte socio-économique est différent d'une MRC à l'autre. On est, la plupart du temps, confronté à des situations de pauvreté causées par le caractère saisonnier d'un bon nombre d'emplois et la main-d'œuvre peu qualifiée. La contribution des usagers ne peut être sans cesse accrue compte tenu de cette réalité socio-économique du territoire et de la vocation sociale du transport collectif. L'importance des tarifs réduits en région affecte le ratio d'autofinancement et limite la capacité de développer des services socialement justifiés, mais peu rentables. La situation proposée est caractérisée par la coexistence de services de transport collectif de nature locale et de services de nature régionale. Alors que les déplacements des personnes s'effectuent à l'échelle de la région de l'Outaouais, les responsabilités des systèmes de transport qui les rendent possibles sont fragmentées en une multitude d'intervenants. Par ailleurs, le partage des dépenses d'exploitation et d'immobilisations du transport en collectif demeure toujours problématique. Le cheminement des décideurs dans leur recherche du modèle de gouvernance adéquat en matière de transport collectif local et régional, doit donc se faire au travers des institutions actuelles. C'est dans cette perspective et considérant les ressources financières limitées, que les différentes autorités organisatrices de transports devront être chapeautées par un guichet unique dans chaque MRC afin de favoriser le jumelage des déplacements et éviter les doublons de transport. Le défi, ici, est donc d'établir une offre de service de transport collectif pouvant s'adresser à l'ensemble de la population, peu importe le contexte socio-économique et la MRC d'où l'on vient.

En juin 2006, le gouvernement du Québec dévoilait sa « Politique québécoise du transport collectif », qui fixe comme objectif majeur d'accroître l'utilisation des transports collectifs de 8 % et l'accroissement de l'offre de service de transport collectif de 16 % d'ici 2012, par rapport à la situation actuelle. Ceci permettra d'augmenter la proportion de déplacements effectués en transport collectif par rapport à ceux faits en automobile et permettra d'offrir à la population de meilleurs services. C'est dans ce cadre, qu'une entente entre la CRÉ de l'Outaouais et le ministère des Transports du Québec (MTQ), a été signée le 5 juin 2008, concernant la réalisation du Plan d'action régional intégré du transport collectif sur le territoire de la CRÉO. Le gouvernement entend répartir de façon équitable les efforts de chacun des partenaires impliqués. La Conférence régionale des élus de l'Outaouais entend agir comme responsable de la concertation du transport collectif en milieu rural. Toutefois, les municipalités doivent rester les premières responsables du transport en commun. La tendance du choix organisationnel municipal à travers le Québec est orientée de plus en plus vers les MRC pour l'organisation du transport adapté et collectif en milieu rural. Les programmes de subventions du MTQ influencent également la tendance vers l'organisation en MRC. La structure globale du transport collectif de personnes doit, de plus, permettre une décentralisation au niveau municipal tout en donnant une vision régionale. Les élus municipaux doivent décider des services de transport offerts sur leur territoire, en ayant pour but la mise en commun des divers modes de transport collectif de personnes. Les municipalités régionales de comté devront être responsables du projet de transport collectif en milieu rural, mais elles peuvent confier la gestion du transport à un organisme mandataire. Elles organisent le transport à l'aide d'une corporation. Pour le transport adapté, trois (3) MRC sont mandataires, dont la MRC Papineau qui va déclarer compétence en janvier 2010. Pour la MRC des Collines-de-l'Outaouais, c'est la municipalité de La Pêche qui a déclaré compétence et pour les six (6) autres municipalités, des ententes avec la STO ou TransporAction Pontiac sont effectuées ou encore c'est le volet souple qui s'applique. Nous recommandons que chacune des MRC déclare compétence en transport collectif et adapté pour des raisons d'efficience et d'imputabilité.

Après l'évaluation de la situation actuelle, l'analyse des besoins de la population et l'élaboration des scénarios, nous estimons que les solutions proposées permettront de satisfaire, à un coût raisonnable, de nombreux besoins en transport exprimés. Les besoins reflétés par les clientèles ont pour motifs : le travail, les études, la recherche d'emploi, l'accès aux soins de la santé et services communautaires sur le territoire de la MRC et à l'extérieur de la MRC pour des consultations occasionnelles ou des traitements fréquents à court et long terme, l'accessibilité à des activités de formation à l'emploi, les achats et l'accès aux petits services, les

loisirs et la visite de parents et amis. Les scénarios proposés ont été élaborés en fonction des grands axes de déplacements actuels de la population et en fonction des besoins recensés. Le motif « santé » n'a pas été priorisé dans les déplacements régionaux. Il est évident qu'une structure organisationnelle régionale doit être mise en place afin d'assurer le bon fonctionnement de ce service. La participation de partenaires est également primordiale dans la réussite du projet. Par ailleurs, selon les propositions émises, il est essentiel que les structures des MRC assurent l'optimisation de l'utilisation des places disponibles à bord des véhicules utilisés en évitant le dédoublement des services de transport offert. La forme d'organisation suggérée, avec un guichet unique par MRC et une structure décisionnelle impliquant les élus locaux, permettra un suivi continu de l'offre et de la demande et un contrôle constant des niveaux de service à offrir qui pourront être ajustés selon la volonté de payer des municipalités et des citoyens. Des campagnes d'information et de sensibilisation devront être préparées pour mettre au courant la population des démarches en cours et de l'organisation de nouveaux services.

Le réseautage est la clé de voûte pour la mise en place et l'amélioration des services de transports collectifs ruraux. Il faut la bonne volonté des intervenants de travailler ensemble et de s'éloigner de cette gestion en silo des différents modes de transport présents sur le territoire de l'Outaouais. Nous croyons que la CRÉO a un rôle important à jouer pour développer la collaboration et le partenariat nécessaires avec les principaux acteurs stratégiques du milieu. La CRÉO doit être responsable de la concertation des services à l'échelle régionale en comptant sur la mise en commun des ressources existantes sur son territoire.

Le budget de fonctionnement des scénarios de transport régionaux que nous avons présenté est un budget avec un déploiement à maturité. Les décideurs pourront, lors de l'élaboration du plan d'action intégré, quinquennal et régional du transport collectif, choisir parmi les propositions organisationnelles et opérationnelles que nous avons faites, les priorités d'action répondant le plus aux besoins de la clientèle et de la capacité de payer des institutions. La démarche que la CRÉO a entreprise et les mesures proposées impliquent beaucoup d'intervenants de différents milieux. Les principales conditions de succès sont : l'engagement des instances décisionnelles, la mise en place des mécanismes d'appui, la dotation des ressources requises (temps, argent, personnel), l'acceptation d'apprendre et de se former. Pour réussir, le Comité consultatif régional en transport de la CRÉO doit établir des objectifs d'améliorations précis, réalisables à court terme et offrant une probabilité de succès élevé. Il doit de plus implanter les nouvelles pratiques de façon progressive et conformément aux besoins. Finalement, il doit mesurer régulièrement les résultats en fonction des objectifs établis. La gestion du changement devient un élément clé dans l'obtention

de l'organisation souhaité. Le Plan d'action intégré en transport constitue la prochaine étape à la mise en place d'un système de transport collectif régional. C'est pourquoi, nous recommandons d'étaler les actions sur cinq (5) ans. Sans être exhaustif, ce plan doit comprendre, entre autres, les éléments suivants :

- ✚ Des mesures pour la déclaration de compétence en transport collectif et adapté dans toutes les MRC concernées;
- ✚ La priorisation des éléments recommandés dans le présent rapport;
- ✚ La liste des partenaires associés à l'organisation des services de transport;
- ✚ Les ententes de service avec les transporteurs disponibles pour les activités de mise en commun;
- ✚ L'organisation et la mise en place des guichets uniques dans chacune des MRC;
- ✚ Les contrats avec les transporteurs;
- ✚ L'offre de service pour chaque année de fonctionnement;
- ✚ La politique tarifaire;
- ✚ Etc.

8 RÉFÉRENCES

- Association canadienne des automobilistes (2009) : Coûts d'utilisation d'une automobile
- Association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre (2008/2009) : Données de gestion et d'exploitation
- ATCRQ (2009) : Guide d'intervention en transport collectif en milieu rural
- Centre Jean Bosco, Maniwaki (2008/2009) : Données de gestion et d'exploitation
- Code municipal du Québec (L.R.Q., chapitre C-27.1)
- Comité régional du troisième âge, Saint-André-Avellin (2008/2009) : Données de gestion et d'exploitation
- Commission scolaire anglophone Western Québec (2009) www.wqsb.qc.ca/
- Commission scolaire au Cœur-des-Vallées (2009) www.cscv.qc.ca/
- Commission scolaire des Draveurs (2009) www.csdraveurs.qc.ca/ et <http://www.csdraveurs.qc.ca/escale/pour-nos-eleves/covoiturage.asp>
- Commission scolaire des Hauts-Bois-de-l'Outaouais (2009) www.cshbo.qc.ca/
- Commission scolaire des Portages-de-l'Outaouais (2009) www.cspo.qc.ca/
- Conférence régionale des élus de l'Outaouais : Une vision commune de notre devenir – Planification stratégique régionale 2007-2012 de l'Outaouais
- Conférence régionale des élus du Centre-du-Québec (2008) : Rapport final portant sur le projet d'expérimentation en transport collectif au Centre-du-Québec
- Corporation des Transports Adapté et Collectif Papineau inc. (2008/2009) : Données de gestion et d'exploitation
- Corporation des Transports collectifs de la Vallée-de-la-Gatineau (2008/2009) : Données de gestion et d'exploitation
- CSSS de la Vallée-de-la-Haute-Gatineau (2009) www.csssvq.qc.ca/
- CSSS de Papineau (2009) www.cssspapineau.qc.ca/
- CSSS des Collines (2009) www.santedescollines.qc.ca/
- CSSS Pontiac (2009) www.santepontiac.qc.ca/
- Équipe de bénévoles de la Haute-Gatineau, Maniwaki (2008/2009) : Données de gestion et d'exploitation
- Gazette officielle du Québec (7 mars 2007) : 139^e année, no 10 : Décret 154-227
- Greyhound (2009) www.greyhound.ca
- Institut de la statistique du Québec, www.stat.gouv.qc.ca/
- La fédération des commissions scolaires du Québec (2009) www.fcsq.qc.ca/
- *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.R.Q., chapitre S-6.01)

- *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., chapitre A-19.1)
- *Loi sur le Ministère des Affaires municipales et des Régions* (L.R.Q., chapitre M-22.1)
- *Loi sur les cités et villes* (L.R.Q., chapitre C-19)
- *Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal* (L.R.Q., chapitre C-60.1)
- *Loi sur les transports* L.R.Q., chapitre T-12
- *Loi sur l'instruction publique* (L.R.Q., chapitre I-13.3)
- Ministère de la Santé et des Services sociaux (2005) : La population du Québec par territoire des centres locaux de services communautaires, par territoire des réseaux locaux de services et par région sociosanitaire de 1981 à 2026.
- Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, www.mamrot.gouv.qc.ca/
- Ministère des Transports (2005) : Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées; Modalités d'application du cadre financier 2005-2007
- Ministère des Transports (2007) : Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional; Modalités d'application 2007-2011
- Ministère des Transports (2007) : Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant; Modalités d'application du volet autocars interurbains et terminus d'autocars 2007-2011
- Ministère des Transports (2008) : Programme d'aide au transport collectif, www.mtg.gouv.qc.ca
- Portail Québec (9 septembre 2009) : Persévérance et réussite scolaires: «L'école, j'y tiens!» <http://www.communiquees.gouv.qc.ca/gouvqc/communiquees/GPOF/Septembre2009/09/c3510.html>
- Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées; Volet souple des modalités d'application du cadre financier 2005-2007
- Regroupement des clubs d'âge d'or de la Vallée-de-la-Gatineau et des Collines (2008/2009) : Données de gestion et d'exploitation
- SADC Pontiac (2009): Pontiac Renfrew Rail Pilot Project, Study Overview
- Société de l'assurance automobile du Québec, Bilan 2008 : Accidents, parc automobile, permis de conduire
- Société de transport de l'Outaouais, transport adapté (2008/2009) : Données de gestion et d'exploitation
- Statistique Canada (2001) : Recensement de la population 2001
- Statistique Canada (2006) : Recensement de la population 2006
- TransporAction Pontiac (2008/2009) : Données de gestion et d'exploitation
- Transport adapté de la Vallée-de-la-Gatineau (2008/2009) : Données de gestion et d'exploitation
- Transport Collectifs des Collines (2008/2009) : Données de gestion et d'exploitation
- Transport Lemens (2009) : Données de gestion et d'exploitation

- Transport Thom Ltée (2009) : Données de gestion et d'exploitation
- Union des municipalités du Québec, Assises annuelles 2009, Gatineau : Rapport des ateliers politiques - Proximité et transport collectif en milieu rural
- Vroum Réussite (2009) www.vroumreussite.com/

Liste des abréviations et acronymes

ATCRQ	Association des Transports Collectifs ruraux du Québec
CLSC	Centre local de santé communautaire
CHSLD	Centre hospitalier de soins de longue durée
CHVO	Centre Hospitalier des Vallées de l'Outaouais (Hôpital de Hull)
CLE	Centre local d'Emploi
CLD	Centre local de Développement
CJE	Carrefour Jeunesse Emploi
CJ	Centre Jeunesse
CR	Centre de réadaptation
CREDDO	Conseil régional de l'environnement et du développement
CSSS	Centre de santé et de services sociaux
CSST	Comité de la santé et de la sécurité du travail
CRDP	Centre de réadaptation en déficience physique
CRDI	Centre de réadaptation en déficience intellectuelle
CRÉ	Conférence régionale des élus
CRÉO	Conférence régionale des élus de l'Outaouais
CR3A	Comité régionale du troisième âge
MESSF	Ministère de l'Emploi, de la Solidarité sociale et de la Famille
MRC	Municipalité régionale de comté
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPHQ	Office des personnes handicapées du Québec
PSOC	Programme de soutien des organismes communautaires
RLS	Réseau local des services
RTCO	Regroupement des transports collectifs de l'Outaouais
SADC	Société d'aide au développement des collectivités
SAJO	Service communautaire Jeunesse Outaouais
SAAQ	Société de l'Assurance Automobile du Québec
STO	Société de transport de l'Outaouais
TJO	Table Jeunesse Outaouais
TSMO	Transport spécialisé médicalisé de l'Outaouais

- Annexe 1 Volet souple**
- Annexe 2 Résultats du sondage téléphonique**
- Annexe 3 Résultats des groupes de discussion**
- Annexe 4 Liste des transporteurs en transport adapté et collectif dans les quatre (4) MRC de l'Outaouais**
- Annexe 5 Utilisation du transport scolaire à Drummondville par des adultes**
- Annexe 6 Protocole d'entente entre la commission scolaire Pierre-Neveu et la corporation transport région de Mont-Laurier**
- Annexe 7 Modalités d'application du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional 2007-2011**

Toutes les annexes se trouvent dans un document à part, nommé « Annexes du rapport final »



SOCIÉTÉ
GESTRANS