



Conférence régionale des élus de l'Outaouais

Réalisation d'un état de situation en
transport collectif et adapté en Outaouais

Rapport final

Présenté par

SOCIÉTÉ
GESTRANS

Janvier 2010

N/Réf.: 015-97201-330-CRÉO

CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE L'OUTAOUAIS

**Réalisation d'un état de situation en
transport collectif et adapté en Outaouais**

Rapport final

Janvier 2010

N/Réf. : 015-P026157-330-GT-1



Conférence régionale des élus de l'Outaouais

Réalisation d'un état de situation en transport collectif et adapté en Outaouais

Rapport d'étude : 015-P026157-330-GT-1

Préparé par :

David Viannay, Chargé de projet, Directeur soutien aux opérations
Ilka Beaudry, Analyste en transport
Ian D'Aragon, Analyste en transport

Approuvé par :

Jacques Deslauriers,
Directeur de projet, Directeur général adjoint aux opérations

Société Gestrans

315, rue Mc Donald, bureau 204
Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec) Canada J3B 8J3
Téléphone : 450.359.9006 ou 514.877.6001
Télécopieur : 450.359.7458
Site Internet : www.gestrans.ca

Société Gestrans, filiale de Dessau – Gatineau

900, boul. de la Carrière, bur. 100
Gatineau (Québec) Canada J8Y 6T5
Téléphone : (819) 777-2727
Télécopieur : (819) 777-3689
Courriel : gatineau@dessau.com

Sommaire exécutif

Réalisation d'état de situation en transport collectif et adapté en Outaouais et scénarios proposés

But et nature du travail

Le présent mandat consiste à faire état de la situation du transport collectif et adapté dans trois (3) MRC de l'Outaouais, soit les territoires des MRC Papineau, Pontiac et Vallée-de-la-Gatineau et de l'état de situation du transport adapté sur le territoire de la MRC des Collines-de-l'Outaouais. De plus, le but de l'étude est aussi de définir la demande en transport collectif et adapté et d'élaborer des pistes de solutions pour harmoniser et consolider les différents modes de transport à travers la région. Faisant suite au rapport effectué par Tecslut (n/Réf. : 0516626) dans le cadre d'un autre mandat (MRC des Collines-de-l'Outaouais et la STO), le présent travail doit aussi compléter ce rapport pour englober le transport adapté et certains services en transport collectif dont notamment le transport scolaire et le transport lié au réseau de la santé et des services sociaux.

Le présent rapport couvre les trois volets de l'étude mentionnés ci-dessus et comportera, entre autres, une analyse des documents fournis par les organismes contactés, une analyse des données statistiques et le compte rendu des analyses des besoins soulevés par le sondage téléphonique, les groupes de discussion et les questionnaires auprès des municipalités.

Le contexte de l'étude s'inscrit dans le cadre d'une entente intervenue entre le MTQ et la CRÉO concernant les modalités de réalisation du Plan d'action régional intégré du transport collectif sur le territoire de la CRÉO, signée par les parties le 5 juin 2008 comportant notamment les objectifs suivants :

- Stabiliser et optimiser les services de transport collectif en milieu rural et mieux répondre aux besoins des citoyens;
- Mettre en place les dispositifs nécessaires favorisant l'élaboration et la réalisation d'un plan d'action régional intégré du transport collectif régional;
- Harmoniser et consolider les différents modes de transport dans la région.

Méthodes utilisées

D'abord, le profil démographique et socio-économique de chaque MRC a été réalisé à partir des données disponibles des différentes institutions gouvernementales.

Par la suite, la description de l'état de la situation du transport collectif et adapté a été réalisée en plusieurs étapes :

- Une première rencontre avec les quatre (4) directeurs généraux des corporations de transport collectif a permis d'obtenir les informations concernant les systèmes de transport collectif et adapté en place et à identifier d'autres organismes et institutions offrant du transport;
- Plusieurs consultations additionnelles, téléphoniques ou écrites, ont été nécessaires dans chaque MRC afin de dresser un portrait le plus détaillé possible de ces organismes.

L'identification des besoins en matière de transport a franchi trois (3) étapes :

- Un sondage téléphonique auprès de la population des MRC Papineau, Vallée-de-la-Gatineau et Pontiac pour connaître les lieux de déplacements réguliers des gens, leurs intérêts et leurs besoins immédiats en transport collectif. Pour la MRC des Collines-de-l'Outaouais, l'information de l'enquête O-D 2005 sur les déplacements dans la région de la capitale nationale a été utilisée; l'étude a été effectuée par le Comité TRANS qui est un forum neutre, composé de six membres, représentant les trois ordres de gouvernement : la Commission de la capitale nationale, le ministère des Transports du Québec, le ministère des Transports de l'Ontario, la Ville de Gatineau, la Ville d'Ottawa et la Société de transport de l'Outaouais. Les six agences membres se partagent la responsabilité du financement;
- Quatre (4) groupes de discussion, un dans chaque MRC, pour préciser les informations obtenues par entrevues personnelles, et plus particulièrement concernant la problématique du transport en regard de leurs besoins;
- Une enquête écrite auprès des municipalités des MRC Papineau, Vallée-de-la-Gatineau et Pontiac a été réalisée afin de connaître tous les modes de transport collectif existants et pour définir les besoins et cerner les problématiques de chaque municipalité.

Ces informations ont servi pour développer des pistes de solutions qui visent à harmoniser et consolider des systèmes de transport collectifs et adaptés œuvrant sur le territoire.

Les principaux résultats

1. Profil démographique et socio-économique :

La région de l'Outaouais¹ atteint une population de 99 000 résidants, dont 44 % habitent dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais. La MRC Papineau compte presque 22 000 habitants, tandis que la MRC Vallée-de-la-Gatineau atteint près de 19 000 et la MRC Pontiac 14 500 habitants. Toutes les MRC ont un caractère rural, avec quelques municipalités ou villages plus denses et mieux équipés en termes de services publics et commerciaux que d'autres. À part de quelques noyaux urbains, la densité de la population dépasse rarement 10 habitants par km². En général, les trois (3) MRC les plus éloignées de la région métropolitaine de Gatineau démontrent des problèmes sociodémographiques et socioéconomiques semblables, avec quelques différences d'une variable à l'autre: une légère baisse de la population dans les dernières années (Papineau est en croissance, grâce à une migration de la génération des baby-boomers vers certaines municipalités de la MRC), une population vieillissante (c'est plus accentué dans la MRC Papineau), une domination de ménages sans enfants et des ménages avec seulement une (1) personne, un taux de scolarisation qui est largement inférieur à la moyenne du Québec (entre 33,7 % et 38 % sans diplôme secondaire par rapport à 23% au Québec en moyenne), un revenu peu élevé par habitant et un taux de chômage largement supérieur à la moyenne du Québec (la MRC Papineau est près de la moyenne). La MRC des Collines-de-l'Outaouais se distingue généralement des trois (3) autres MRC. Même s'il y a certains secteurs qui sont aussi frappés par des problèmes socioéconomiques ou démographiques, le bilan socioéconomique par municipalité dans cette MRC ressemble plutôt à celui de la ville de Gatineau, avec un taux de scolarisation élevé, accompagné des revenus les plus élevés dans la région et un taux de chômage très bas. La population est en forte croissance et il s'agit d'une des plus jeunes MRC de la province avec un âge médian de 39,1 ans (41 ans au Québec et 47 ans à Papineau). Cependant, la densité et la répartition de population ressemblent en grande partie au milieu rural, à l'exception de quelques secteurs en milieu périurbain. Il en est de même pour la possession de l'automobile, on y retrouve le taux le plus élevé dans la région (0,71 par habitant, contrairement à 0,66 pour les autres MRC et 0,56 pour Gatineau).

2. État de la situation actuelle :

L'état actuel du transport collectif démontre que les quatre (4) corporations de transport collectif fonctionnent principalement à l'aide de chauffeurs-bénévoles qui donnent un service personnalisé de porte à porte; ce qui

¹ La ville de Gatineau est toujours exclue dans la description

ressemble beaucoup aux services des centres de bénévoles et des clubs d'âge d'or dans la même région. Le transport collectif dans la région de l'Outaouais se compose surtout d'une clientèle âgée qui se déplace pour des raisons médicales. Pour ceci, il existe plusieurs services individualisés pour des aînés et pour des personnes prestataires de l'aide de dernier recours, tels que les clubs d'âge d'or, les centres de bénévoles, etc., auxquels s'ajoute le transport collectif qui devrait répondre aux besoins de transport pour des motifs de santé, mais aussi aux motifs de travail, étude et loisir. Cependant, ces derniers motifs sont limités dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau et dans la MRC Pontiac, faute d'un budget suffisant. Le nombre de déplacements pour des raisons médicales est très élevé dans toutes les MRC; ce fait augmente beaucoup la perception d'un « transport collectif pour les malades et les moins nantis » dans la population.

Pour ce qui est du transport adapté, chaque MRC fonctionne de façon différente. Dans deux (2) MRC, le transport adapté et le transport collectif se retrouvent sous la même gouvernance et fonctionnent avec un guichet unique pour le transport collectif. La MRC Pontiac utilise deux (2) véhicules (celui de la fondation du CSSS et le taxi-adapté de l'OSBL Transport Communautaire Pontiac), alors que 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, deux organismes indépendants (le transport adapté et collectif) sont localisés dans deux (2) municipalités différentes. Dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais, trois (3) organismes différents s'occupent du transport adapté (STL, STO, TransporAction Pontiac) et en plus, trois (3) des sept (7) municipalités fonctionnent dans le cadre du volet souple du programme d'aide du MTQ.

S'ajoutent plusieurs organismes sans but lucratif qui organisent du transport grâce à de l'accompagnement-bénévole, pour des personnes âgées et /ou personnes bénéficiant de l'aide de dernier recours ayant un rendez-vous médical. En même temps, il n'y a peu ou pas de collaboration ni d'ententes écrites entre les organismes sans but lucratif² ou privés (transport interurbain) avec le transport collectif. Ainsi, des bénévoles et des véhicules disponibles par territoire ne sont pas utilisés de façon optimale.

3. Identifications des besoins :

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 termes, l'accessibilité à des

² À part de la MRC Pontiac qui offre un guichet unique avec l'organisme TransporAction Pontiac.

activités de formation à l'emploi, les achats et l'accès aux petits services, les loisirs et la visite de parents et amis.

En ce qui concerne les destinations liées au travail, chaque MRC possède sa particularité, liée, entre autres, à sa situation géographique; Gatineau constitue la destination principale pour les résidents de la MRC des Collines-de-l'Outaouais, suivie par la capitale Ottawa. Dans la MRC Papineau, environ 20 % des travailleurs se déplacent eux aussi vers Gatineau, mais 64 % travaillent à l'intérieur de leur MRC.

La MRC Pontiac a un profil semblable, car 67 % de la population travaillent à l'intérieur de la MRC Pontiac, tandis qu'environ 25 % voyagent vers le côté ontarien (Renfrew, Pembroke, Ottawa)³.

C'est la MRC Vallée-de-la-Gatineau qui compte le plus haut taux de déplacements à l'intérieur de leur MRC, soit 81 % pour le motif travail. Le reste s'éparpille un peu partout : Ontario, Gatineau, MRC des Collines, MRC Antoine-Labelle (Mont-Laurier) et MRC Pontiac.

Tous ces besoins exprimés lors des consultations, en groupe ou individuellement, indiquent que seule la mise en commun des services existants ne pourra jamais répondre à ces besoins de transport, car les différents modes de transport comportent un certain nombre de limites propres à leur nature. C'est pour cette raison que des transports d'appoint et plusieurs stratégies organisationnelles sont proposés pour chaque MRC.

Pistes de solutions

L'élaboration des pistes de solutions s'est réalisée selon les trois étapes suivantes:

- Les grands corridors de desserte, les pôles de déplacements et les propositions de circuits locaux pour chacune des MRC;
- Les principaux enjeux pour les MRC;
- La responsabilité de la CRÉO et la planification du transport régional.

³ Il s'agit des données du recensement 2006, Statistique Canada. Le nombre de déplacements liés au travail à l'intérieur de la MRC Pontiac peut avoir changé, étant donné qu'au moins trois (3) entreprises importantes ont fermées leurs usines entre 2006 et 2008 (Tembec, la scierie Smurfit-Stone et la papeterie Produits forestiers du Pontiac).

1. Les grands corridors de desserte, les pôles de déplacements et les propositions de circuits locaux pour chacune des MRC

MRC Papineau

- Un transport d'appoint sur demande est proposé pour élargir le service par chauffeur-bénévole et le transport adapté. Dans une première phase, une boucle locale (circuit 1) circulera entre Montebello, Saint-André-Avellin et Papineauville, en lien avec les lignes interurbaines proposées. Trois (3) autres circuits sont proposés dans une deuxième phase : les municipalités de Ripon et Saint-Sixte seront rattachées à Thurso, en lien avec les trois (3) départs régionaux vers Buckingham.
- Les municipalités de Mayo et Mulgrave-et-Derry auraient comme destination Buckingham (départs pour le transport adapté et collectif).
- Pour les municipalités plus éloignées, telles que Bowman et Val-des-Bois, une collaboration entre les trois (3) MRC Papineau, Vallée-de-la-Gatineau et Collines-de-l'Outaouais est suggérée afin de pouvoir regrouper la population de ces deux (2) municipalités ainsi que celle de Denholm, Notre-Dame-de-la-Salette, L'Ange-Gardien et le secteur Poltimore de Val-des-Monts.

MRC Pontiac

- La tâche principale pour répondre aux besoins de déplacements en transport collectif consistera dans l'amélioration de la collaboration et du développement du transport entre les côtés ontarien et québécois afin de mettre en commun leurs forces, connaissances et infrastructures interprovinciales, répondant ainsi à un besoin exprimé de transport vers les municipalités avoisinantes ontariennes. La CRÉO devrait supporter et accompagner la MRC dans ces démarches.
- Un transport d'appoint est proposé dans la partie transport régional vers les villes de Pembroke et Renfrew.

MRC Vallée-de-la-Gatineau

- Un transport d'appoint est, dans un premier temps, proposé pour la ville de Maniwaki. La densité de la population et le nombre de déplacements élevés en lien avec cette municipalité justifient l'implantation d'un taxibus sur demande à des heures prédéterminées.
- Pour la municipalité la plus éloignée, soit Denholm, une collaboration entre les trois (3) MRC Papineau, Vallée-de-la-Gatineau et Collines-de-l'Outaouais est suggérée afin de pouvoir regrouper la population avec celle de Bowman, Val-des-Bois, Notre-Dame-de-la-Salette, L'Ange-Gardien et le secteur Poltimore de Val-des-Monts.

MRC Collines-de-l'Outaouais

- Pour les municipalités plus éloignées, telles que Notre-Dame-de-la-Salette, L'Ange-Gardien et le secteur Poltimore, une collaboration entre les trois (3) MRC Papineau, Vallée-de-la-Gatineau et Collines-de-l'Outaouais est suggérée afin de pouvoir regrouper la population de ces municipalités avec celle de Denholm, Bowman, Val-des-Bois et rendre plus efficiente la desserte des municipalités éloignées, soit, Val-des-Bois, Bowman et Denholm . Un circuit vers le secteur Buckingham est recommandé.
- Un transport d'appoint en taxibus, à moyen terme, pour La Pêche et Val-des-Monts est envisageable. En ce qui concerne le transport d'appoint à Val-des-Monts entre Perkins et Gatineau et entre Saint-Pierre-de-Wakefield et Cantley, nous référons à l'étude de Tecsalt. Pour La Pêche, le transport d'appoint débiterait avec une boucle entre Sainte-Cécile-de-Masham et Wakefield sur demande, et ce, le matin, le midi et le soir pour rabattre la clientèle, entre autres, aux services de la STO à Chelsea et au transport Lemens à La Pêche.
- 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 autre,

comme de 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 nouveaux services.

2. Les principaux enjeux par MRC

Les principales pistes de solutions dans les MRC consistent en une partie organisationnelle dans chaque MRC. De façon générale, les MRC ont plusieurs options pour rendre le transport collectif et adapté plus harmonieux et efficient. Des enjeux généraux ressortent de l'étude :

- La création des véritables guichets uniques est incontournable dans les MRC Papineau, Vallée-de-la-Gatineau et les Collines-de-l'Outaouais. Tous les organismes offrant du transport devraient allouer leurs places et véhicules disponibles aux corporations des transports collectifs. «Le réseautage est la pierre angulaire de la mise en place et de l'amélioration continue des transports collectifs ruraux. Il n'y a pas de formule miracle. Seule la bonne volonté des acteurs de travailler ensemble en sortant de la vision silo des modes de transport (scolaire, adapté, etc.) permet de mettre en place des solutions innovantes.»⁴ La déclaration de compétence en transport collectif et adapté par les MRC est suggérée afin de faciliter la création d'un véritable guichet unique et de donner un certain contrôle à toutes les municipalités du territoire face au transport en milieu rural. Cette prise de compétence permet aussi d'offrir un service équitable à toute la population, indépendamment de leur localité de provenance.
- Hausser le taux de jumelage pour les voyages effectués par les bénévoles afin d'économiser. Pour augmenter le taux de jumelage, le transport collectif pourrait proposer un service à des journées et des heures fixes par secteur d'une MRC, toujours à l'aide des bénévoles et avec un service de porte à porte, et ce, vers des municipalités offrant un certain nombre de services.
- Si des ententes avec les CSSS de chaque territoire et avec le CSSS de Gatineau permettaient d'avoir des rendez-vous médicaux classés par secteur dans une MRC ou par MRC pour les déplacements vers Gatineau, le taux de jumelage pour les nombreux déplacements réguliers avec motifs santé pourraient rendre le transport collectif encore plus efficient. Les CSSS de chaque territoire doivent s'impliquer et

⁴ Constats des participants pendant l'atelier « Proximité et transport collectif en milieu rural » lors de l'assise annuelle 2009 de l'Union des municipalités du Québec.

s'engager pour aider à rendre le système de transport pour les déplacements avec motif santé plus efficient. Dans cette démarche de concertation et de collaboration, la CRÉO jouera un rôle important.

- Pour des sorties de loisir, offrir un service, par groupe d'âge et par secteur du territoire, adapté aux réalités des activités par MRC ou par municipalité. Un deuxième volet pourrait consister dans l'organisation des transports collectifs pour des événements culturels dans sa propre région ou dans une région avoisinante (Gatineau, Mont-Laurier, Ontario). L'organisation du transport sera prise en charge par la corporation des transports collectifs qui utiliserait les moyens de transport disponibles du guichet unique (covoiturage, autobus scolaire, interurbain, adapté), mis à la disposition au transport collectif pour l'événement.
- Assurer un lien régulier vers les écoles professionnelles et les écoles pour adultes qui se trouvent sur le territoire de chaque MRC ou vers les centres les plus proches. Ceci peut se faire à l'aide des circuits déjà en place (transport scolaire, transport adapté) ou avec des circuits d'appoint qui visent surtout des municipalités offrant de la formation. Des ententes claires et précises entre les commissions scolaires concernées et les corporations de transport collectif sont nécessaires pour réussir une intégration de l'offre de service du transport scolaire au guichet unique et pour que la population adopte ce moyen de transport.
- Les corporations des transports collectifs devraient uniformiser leur tarification pour les bénévoles. Les différents taux existants à l'intérieur de chaque MRC et à travers la région de l'Outaouais créent de l'iniquité. En ce qui concerne les transports collectifs, c'est la MRC Papineau qui offre une tarification très différente par rapport aux autres corporations. En cas d'une collaboration de service entre deux (2) MRC, une tarification uniforme facilitera la gestion.

3. Responsabilité de la CRÉO et la planification du transport régional.

Responsabilité de la CRÉO

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 faudra également prévoir 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 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 en transport de la CRÉO (déjà existant). 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. 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.

Cette structure régionale, chapeautée par la CRÉO, est complémentaire aux structures de transport collectif déjà en place dans chaque MRC. Étant donné que les MRC sont déjà structurés par le biais du guichet unique pour 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 aussi les transports régionaux. 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.

Cette table de concertation peut aussi solutionner des problématiques de transport collectif rencontrées dans chacune des MRC : des négociations à travers la région de l'Outaouais avec l'Agence de santé et services sociaux de l'Outaouais sont aussi nécessaires pour rendre les déplacements réguliers avec motifs santé plus efficaces dans chacune des MRC. Des ententes claires et précises doivent être développées avec les commissions scolaires de la région pour permettre de mieux intégrer ce moyen de transport dans le réseau du transport collectif. La CRÉO peut également prêter main-forte en ce qui concerne les démarches pour créer ou améliorer les guichets uniques par MRC.

Planification du transport régional

MRC Papineau

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 qui sera, entre autres, réalisé par le circuit 3 du transport adapté qui se dirige vers Buckingham du lundi au vendredi (1 départ) et par deux (2) départs supplémentaires en taxibus.

Ce transport régional devrait débiter à l'aide d'une compagnie de taxi (Taxi Montebello ou le transporteur Louis-Seize). À moyen terme, si une demande régulière s'installe, ces transports pourraient aussi être réalisés à l'aide des véhicules du CR3A ou du CSSS Papineau aux heures disponibles.

Le transport se fera toujours à partir de Papineauville, soit en transport adapté, soit en taxibus. Pour la clientèle du secteur nord de la MRC, le 3e départ de Papineauville en taxibus peut être jumelé avec le circuit du transport adapté desservant Lac-Simon, Chénéville, et Saint-André-Avellin et Papineauville vers 9h00.

Il en est de même pour le retour : deux (2) départs se feront à partir de Buckingham (en correspondance avec des circuits de la STO) vers Papineau, et un (1) départ est réalisé par le circuit 3 du transport adapté. 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.

Enfin, pour le budget type « transport régional de la MRC Papineau » un surplus est dégagé à maturité du service, sans utiliser de financement du secteur institutionnel. Au démarrage, l'utilisation d'un service de taxibus, pour la mise en place du service, de même que les activités de promotion et d'installation des infrastructures, pourraient justifier une contribution du milieu institutionnel (CRÉO, MRC, MTQ et municipalités).

MRC Pontiac

Les distances vers les villes ontariennes de Renfrew et de Pembroke sont plus courtes que celle qui mène à 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 proposé 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 Campbell's Bay, Fort-Coulonge, Waltham et L'Isle-aux-Allumettes vers Pembroke en Ontario⁵.

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, avant et après qu'ils aient réalisé leurs propres circuits.

Le trajet pour le secteur sud à partir de Shawville 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 à un total de 46 km. À partir du côté ontarien, le trajet se poursuit sur l'autoroute 17 jusqu'à la sortie de O'Brian Road (route 60), le long de laquelle se trouvent des centres commerciaux (outlet center, etc.). Le trajet entrera au centre-ville par la Raglan Street South, pour sortir par Bridge Street et Bruce Street.

Le trajet pour le secteur nord à partir de Campbell's Bay 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 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 (1) fois par heure, entre 7h30 et 17h30 et desservant la partie est et ouest de la ville.

Enfin, pour le budget type « transport régional de la MRC Pontiac » nous constatons que la participation du secteur institutionnel est nécessaire. Le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional : volet 2 Planification du transport régional collectif*, pour lequel le MTQ verse la même contribution que le secteur institutionnel (CRÉO), peut être utilisé. Lors du démarrage, la CRÉO pourrait supporter financièrement le projet et graduellement le manque à gagner sera pris en charge par des acteurs locaux

⁵ Ces propositions ont été faites à la lumière des résultats du sondage téléphonique et selon les données du recensement 2006. Il s'agit d'une proposition qui ne favorise pas nécessairement le développement commercial à l'intérieur de la MRC Pontiac, mais ayant peu de service de commerce dans la MRC Pontiac, des déplacements réguliers se font en direction de l'Ontario.

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.

Dans la MRC 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 Vallée-de-la-Gatineau, la partie nord de la MRC des Collines-de-l'Outaouais et la ville de Gatineau.

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. À moyen terme, une collaboration entre le transporteur Lemens et le transporteur Éthier (qui est intéressé à reprendre la ligne de Greyhound) est recommandée afin d'appuyer un employeur local et de s'assurer, par ailleurs, de l'implication et de l'intérêt d'un transporteur pour l'amélioration du service de transport sur le territoire.

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 afin de desservir le plus grand nombre de personnes possible. À la hauteur de Wakefield, le trajet devrait passer par le chemin Valley afin de desservir un bassin de population qui est plus important que celui qui est à proximité de la route 105 sur ce tronçon.

Des bénévoles et la boucle locale en taxibus proposée pour La Pêche 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). Une harmonisation de la tarification entre les différents joueurs régionaux devient ainsi importante.

Pour la MRC des Collines, la STO se rend à Chelsea et Cantley. En ce qui concerne les municipalités plus à l'est de cette MRC, un jumelage au niveau d'un service de transport adapté et collectif servira en même temps au transport régional vers Gatineau.

Enfin, pour ces deux (2) MRC nous remarquons que la participation du secteur institutionnel est nécessaire. Pour cela, nous conseillons d'utiliser le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional* : volet 3 *Le transport Interrégional par autocar* pour lequel le MTQ verse deux (2) fois le montant accordé par le

secteur institutionnel (MRC et/ou CRÉO). Cette somme pourrait dans un premier temps provenir de la CRÉO, et graduellement prise en charge par les acteurs locaux.

Conclusion

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 exprimés en transport. 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 offerts. 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 capacité 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 souhaitée. Le Plan d'action régional intégré constitue la prochaine étape à la mise en place d'un système de transport collectif régional. C'est pourquoi, nous recommandons un plan sur cinq (5) ans.

Sans être exhaustif, ce plan devrait comprendre 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.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF.....	I
REMERCIEMENTS.....	1
INTRODUCTION	3
1 MÉTHODOLOGIE.....	5
2 DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE, SOCIODÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION DE L'OUTAOUAIS (MRC PAPINEAU, MRC PONTIAC, MRC VALLÉE-DE-LA- GATINEAU ET MRC DES COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS).....	8
2.1 Description géographique.....	8
2.2 Description démographique.....	11
2.2.1 Population, densité et superficie.....	11
2.2.2 Groupes d'âge.....	17
2.2.3 Structure familiale des ménages.....	19
2.2.4 Prévisions démographiques.....	19
2.3 Portrait socio-économique.....	22
2.3.1 Scolarisation.....	22
2.3.2 Secteurs d'emploi.....	22
2.3.3 Chômage et revenus.....	23
2.3.4 Possession d'automobile.....	25
2.3.5 Déplacements liés au travail.....	26
2.4 Résumé des caractéristiques particulières par MRC.....	30
2.4.1 MRC Papineau.....	30
2.4.2 MRC Pontiac.....	31
2.4.3 MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	32
2.4.4 MRC Collines-de-l'Outaouais.....	33
3 DESCRIPTION DES SERVICES À LA POPULATION ET L'ÉTAT DE SITUATION SUR LE TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ.....	36
3.1 MRC Papineau.....	36
3.1.1 Services publics.....	36
3.1.2 Transport collectif.....	37
3.1.3 Transport adapté.....	43

3.1.4	L'association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre.....	48
3.1.5	Comité régional troisième âge Papineau	50
3.1.6	Transport du centre de santé et services sociaux Papineau.....	52
3.1.7	Transport scolaire à Papineau	53
3.1.8	Autobus interurbain.....	54
3.1.9	Taxi	55
3.1.10	Covoiturage.....	55
3.1.11	Synthèse	56
3.2	MRC Pontiac	59
3.2.1	Services publics	59
3.2.2	Transport collectif (TransporAction Pontiac)	61
3.2.3	Transport adapté (TransporAction Pontiac)	66
3.2.4	Les Clubs d'âge d'or	72
3.2.5	Transport du centre de santé et services sociaux Pontiac.....	73
3.2.6	Transport scolaire	74
3.2.7	Autobus interurbain	75
3.2.8	Taxi	76
3.2.9	Covoiturage.....	77
3.2.10	Projet de transport sur le territoire.....	77
3.2.10.1	Train de banlieue.....	77
3.2.10.2	Soumission auprès de la Commission scolaire	78
3.2.11	Synthèse	79
3.3	MRC Vallée-de-la-Gatineau	82
3.3.1	Services publics	82
3.3.2	Transport collectif.....	84
3.3.3	Transport adapté.....	91
3.3.4	Regroupement des clubs d'âge d'or de la Vallée-de-la-Gatineau et des Collines.....	96
3.3.5	L'Équipe des bénévoles de la Haute-Gatineau	98
3.3.6	Transport du centre de santé et services sociaux Vallée-de-la Gatineau	100
3.3.7	Transport scolaire	100
3.3.8	Autobus interurbains	102
3.3.9	Taxi	104
3.3.10	Covoiturage.....	104
3.3.11	Synthèse	105
3.4	MRC des Collines-de-l'Outaouais (compléter le rapport de Tecsalt)	108

3.4.1	Services publics.....	108
3.4.2	Société de transport de l'Outaouais.....	108
3.4.3	Transport collectif	110
3.4.4	Transport adapté	114
3.4.5	L'association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre	119
3.4.6	Regroupement des clubs d'âge d'or de la Vallée-de-la-Gatineau et des Collines	120
3.4.7	Transport du centre de santé et services sociaux Collines de l'Outaouais.....	120
3.4.8	Transport scolaire.....	120
3.4.9	Autobus interurbains.....	123
3.4.10	Taxi.....	123
3.4.11	Covoiturage	124
3.4.12	Train à vapeur Wakefield.....	125
3.4.13	Synthèse.....	125
4	LA DEMANDE EN TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ.....	131
4.1	Résultats du sondage téléphonique.....	131
4.1.1	Déplacements réguliers	131
4.1.2	Déplacements vers Gatineau et Ottawa	135
4.1.3	Besoins en transport collectif vers Gatineau/Ottawa	138
4.1.4	Besoins en transport collectif vers d'autres municipalités.....	140
4.2	Résultats des groupes de discussion	141
4.2.1	La demande en transport dans la MRC Papineau.....	142
4.2.2	La demande en transport dans la MRC Pontiac.....	145
4.2.3	La demande en transport dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau	147
4.2.4	La demande en transport dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais	149
4.3	Résultats de l'enquête auprès les municipalités	151
4.3.1	MRC Papineau	154
4.3.2	MRC Pontiac.....	154
4.3.3	MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	155
4.4	Synthèse des besoins en transport par MRC	156
4.4.1	MRC Papineau	156
4.4.2	MRC Pontiac.....	156
4.4.3	MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	156
4.4.4	MRC des Collines-de-l'Outaouais.....	157
5	LE CADRE LÉGISLATIF	158

5.1	Loi 56 assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions législatives.....	166
6	ÉLABORATION DES PISTES DE SOLUTIONS.....	168
6.1	Les grands corridors de desserte dans l'Outaouais	169
6.1.1	<i>Corridors de desserte dans la MRC Papineau</i>	<i>171</i>
6.1.2	<i>Corridors de desserte dans la MRC Pontiac</i>	<i>177</i>
6.1.3	<i>Corridors de desserte dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau</i>	<i>180</i>
6.1.4	<i>Corridors de desserte dans la MRC Collines-de-l'Outaouais</i>	<i>185</i>
6.2	Stratégie de mise en œuvre et principaux enjeux par MRC.....	188
6.2.1	<i>Enjeux et stratégies de mise en œuvre généraux.....</i>	<i>188</i>
6.2.1.1	Déclaration de compétence en transport de personne	188
6.2.1.2	Guichet unique en transport de personne	190
6.2.1.3	Ententes possibles	193
6.2.1.4	Normes de services.....	196
6.2.1.5	Transport d'appoint	198
6.2.1.6	Covoiturage	199
6.2.1.7	L'arrimage de la tarification des chauffeurs-bénévoles.	200
	Promotion et communication.....	202
6.2.2	<i>MRC Papineau.....</i>	<i>203</i>
6.2.3	<i>MRC Pontiac.....</i>	<i>209</i>
6.2.4	<i>MRC Vallée-de-la-Gatineau</i>	<i>212</i>
6.2.5	<i>MRC Collines-de-l'Outaouais.....</i>	<i>218</i>
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	224
6.3.1	<i>Structure organisationnelle proposée (Rôle de la CRÉO).....</i>	<i>224</i>
6.3.1.1	Composition du comité consultatif régional de transport.....	229
6.3.1.2	Pouvoirs et grandes fonctions du comité consultatif régional en transport	229
6.3.1.3	Rôle du coordonnateur régional de la CRÉO	230
6.3.1.4	Rôles spécifiques du coordonnateur régional	231
6.3.2	<i>Scénarios opérationnels pour le transport collectif régional</i>	<i>233</i>
6.3.2.1	Transport régional MRC Papineau	235
6.3.2.2	Transport régional MRC Pontiac	249
6.3.2.3	Transport régional MRC Vallée-de-la-Gatineau et MRC des Collines-de-l'Outaouais	263
7	CONCLUSIONS	278
8	RÉFÉRENCES	284

Tableaux

Tableau 1 : Réseau routier de la région de l'Outaouais.....	10
Tableau 2 : Population, densité et superficie par MRC.....	11
Tableau 3 : Population, densité et superficie par Municipalité.....	12
Tableau 4 : Variation de la population depuis 1996.....	17
Tableau 5 : Structure des ménages.....	19
Tableau 6 : Prévisions démographiques pour les quatre (4) MRC.....	20
Tableau 7 : Répartition des groupes d'âge entre 2006 et 2026 par RLS.....	21
Tableau 8 : Secteurs d'emploi dans les quatre (4) MRC et au Québec.....	23
Tableau 9 : Indicateurs socio-économiques.....	24
Tableau 10 : Mode de transport pour aller au travail.....	27
Tableau 11 : Déplacements entre le domicile et le lieu de travail des personnes occupées dans les MRC et le territoire équivalent de l'Outaouais, 2006.....	28
Tableau 12 : Tarification pour les déplacements hors circuit, tarif réduit.....	40
Tableau 13 : Déplacements en transport collectif MRC Papineau.....	41
Tableau 14 : Déplacements par municipalité en transport collectif MRC Papineau.....	42
Tableau 15 : Budget 2008 du transport collectif MRC Papineau.....	43
Tableau 16 : Capacités des véhicules adaptés et le prix du contrat MRC Papineau.....	44
Tableau 17 : Déplacements en transport adapté MRC Papineau.....	45
Tableau 18 : Déplacements par municipalité transport adapté MRC Papineau.....	47
Tableau 19 : Budget 2008 du transport adapté MRC Papineau.....	48
Tableau 20 : Circuits interurbains entre Montréal et Ottawa via MRC Papineau et via Gatineau.....	54
Tableau 21 : Exemples de tarifs service Greyhound entre MRC Papineau et Ottawa via Gatineau.....	55
Tableau 22 : Synthèse sur les modes de transport offerts MRC Papineau.....	56
Tableau 23 : Déplacements en transport collectif MRC Pontiac.....	63
Tableau 24 : Clientèle et achalandage transport collectif MRC Pontiac.....	65
Tableau 25 : Budget 2008 du transport collectif MRC Pontiac.....	66
Tableau 26 : Circuits réguliers en transport adapté MRC Pontiac.....	67
Tableau 27 : Déplacements en transport adapté MRC Pontiac.....	69
Tableau 28 : Clientèle et achalandage 2008 transport adapté MRC Pontiac.....	70
Tableau 29 : Financement du transport adapté MRC Pontiac.....	71
Tableau 30 : Exemples de tarif service Transport Thom Ltée vers Ottawa via Gatineau.....	76
Tableau 31 : Synthèse du transport offert à la MRC Pontiac.....	79
Tableau 32 : Répartition du territoire entre les trois (3) organismes de transport travaillant avec des chauffeurs-bénévoles MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	85
Tableau 33 : Tarification du transport collectif MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	86
Tableau 34 : Tarif payé aux bénévoles.....	87
Tableau 35 : Évolution du transport collectif MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	88
Tableau 36 : Priorités au transport collectif MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	88
Tableau 37 : Clientèle selon les personnes inscrites.....	90
Tableau 38 : Budget 2008 du Transport collectif Vallée-de-la-Gatineau.....	91
Tableau 39 : Déplacements transport adapté MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	94
Tableau 40 : Déplacements en transport adapté 2008, MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	95
Tableau 41 : Budget 2008 du transport adapté MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	96
Tableau 42 : Budget 2008 de l'Équipe des bénévoles de la Haute-Gatineau.....	100

Tableau 43 : Exemples de tarifs autobus Lemens vers Ottawa via Gatineau	102
Tableau 44 : Circuits interurbains Greyhound MRC Vallée-de-la-Gatineau vers Ottawa via Gatineau.....	103
Tableau 45 : Exemples de tarifs Greyhound entre MRC Vallée-de-la-Gatineau et Ottawa via Gatineau ...	104
Tableau 46 : Synthèse des modes de transport dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau	105
Tableau 47 : Tarification du transport collectif dans les Collines	111
Tableau 48 : Évolution du transport collectif des Collines.....	113
Tableau 49 : Budget 2008 du transport collectif des Collines	114
Tableau 50 : Déplacements en transport adapté Société transport La Pêche	116
Tableau 51 : Budget 2008 du transport adapté Société Transport La Pêche	118
Tableau 52 : Tarification du transport adapté de la STO	119
Tableau 53 : Synthèse du transport offert à la MRC des Collines-de-l'Outaouais	125
Tableau 54 : Destinations régulières.....	132
Tableau 55 : Endroits potentiels à desservir à Gatineau/Ottawa	139
Tableau 56 : Résultats de l'Enquête auprès des municipalités de la MRC Papineau – Besoins en transport collectif.....	152
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	152
Tableau 58 : Forces, faiblesses et législation liées aux divers modes de transport.....	159
Tableau 59 : Contribution aux frais des transports-bénévoles	201
Tableau 60 : Horaires des lignes régionales	237
Tableau 61 : Déplacements prévus en transport régional MRC Papineau	239
Tableau 62 : Tarification proposée transport régional MRC Papineau	240
Tableau 63 : Répartition des titres pour la MRC Papineau	241
Tableau 64 : Estimation de la répartition des titres par municipalité	242
Tableau 65 : Revenus estimés par la vente des titres	242
Tableau 66 : Dépenses d'exploitation	246
Tableau 67 : Budget type transport régional MRC Papineau.....	248
Tableau 68 : Horaire pour les trajets régionaux MRC Pontiac.....	251
Tableau 69 : Déplacements prévus en transport régional MRC Pontiac.....	253
Tableau 70 : Tarification proposé transport régional MRC Pontiac.....	254
Tableau 71 : Répartition des titres pour la MRC Pontiac	256
Tableau 72 : Estimation de la répartition des titres par municipalité	256
Tableau 73 : Revenus estimés par la vente des titres destination Pembroke	257
Tableau 74 : Revenus estimés par la vente des titres destination Renfrew.....	257
Tableau 75 : Budget type transport régional MRC Pontiac	262
Tableau 76 : Horaire des lignes interurbaines MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	265
Tableau 77 : Déplacements prévus en transport régional MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	267
Tableau 78 : Tarification proposée transport régional MRC Vallée-de-la-Gatineau	269
Tableau 79 : Répartition des titres pour les MRC Vallée-de-la-Gatineau et Collines-de-l'Outaouais.....	271
Tableau 80 : Estimation de la répartition des titres par municipalité	271
Tableau 81 : Revenus estimés par la vente des titres MRC Vallée-de-la-Gatineau et Collines-de-l'Outaouais.....	272
Tableau 82 : Budget type transport régional des MRC Vallée-de-la-Gatineau et Collines-de-l'Outaouais	277

Figures

Figure 1 : Évolution de la population entre 1986 et 2009	16
Figure 2 : Répartition des groupes d'âge dans les quatre (4) MRC.....	18
Figure 3 : Âge médian par MRC et au Québec	18
Figure 4 : Niveau de scolarisation dans les quatre (4) MRC et au Québec.....	22
Figure 5 : Taux de chômage dans les quatre (4) MRC et au Québec	24
Figure 6 : Véhicules en circulation en 2008.....	26
Figure 7 : Motifs de déplacements du transport collectif MRC Papineau	41
Figure 8 : Groupes d'âge transport collectif MRC Papineau.....	41
Figure 9 : Motifs de déplacements en transport adapté MRC Papineau	46
Figure 10 : Groupe d'âge en transport adapté MRC Papineau	46
Figure 11 : Motifs de déplacements en transport collectif MRC Pontiac	64
Figure 12 : Groupes d'âge de la clientèle en transport collectif MRC Pontiac.....	64
Figure 13 : Motifs de déplacements en transport adapté MRC Pontiac	69
Figure 14 : Groupes d'âge de la clientèle en transport adapté MRC Pontiac.....	70
Figure 15 : Motifs de déplacements transport collectif MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	89
Figure 16 : Groupes d'Âge en transport collectif MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	89
Figure 17 : Groupes d'âge au transport adapté Vallée-de-la-Gatineau	94
Figure 18 : Motifs de déplacements en transport adapté MRC Vallée-de-la-Gatineau.....	95
Figure 19 : Motifs de déplacements transport collectif des Collines	112
Figure 20 : Groupes d'âge du transport collectif des Collines	113
Figure 21 : Groupes d'âges en transport adapté Société de Transport La Pêche.....	117
Figure 22 : Motifs de déplacements Transport adapté La Pêche	117
Figure 23 : Déplacements réguliers.....	132
Figure 24 : Fréquence des déplacements réguliers.....	133
Figure 25 : Période des principaux déplacements.....	134
Figure 26 : Fréquence de déplacements vers Gatineau/Ottawa par rapport à l'âge	135
Figure 27 : Fréquence de déplacements vers Gatineau/Ottawa versus MRC.....	136
Figure 28 : Motifs de déplacements vers Gatineau/Ottawa par MRC.....	137
Figure 29 : Besoin immédiat en transport collectif vers Gatineau/Ottawa	138
Figure 30 : Fonctionnement du transport collectif en guichet unique	192
Figure 31 : Guichet unique de la MRC Papineau	207
Figure 32 : Guichet unique de la MRC Pontiac	210
Figure 33 : Guichet unique de la Vallée-de-la-Gatineau.....	213
Figure 34 : Guichet unique de la MRC des Collines-de-l'Outaouais.....	219
Figure 35 : Fonctionnement du guichet unique pour le transport collectif régional.....	227
Figure 36 : Organigramme pour l'organisation du transport régional	228
Figure 37 : Prix par kilomètre en transport interurbain.....	234

Cartes

Carte 1 : Territoire administratif de l'Outaouais	9
Carte 2 : Répartition de la population	14
Carte 3 : Densité de population	15
Carte 4 : Déplacements liés au travail	29
Carte 5 : Pôles de déplacements MRC Papineau	38
Carte 6 : Circuits réguliers dans la MRC Papineau	58
Carte 7 : Pôles de déplacements MRC Pontiac	60
Carte 8 : Circuits réguliers dans la MRC Pontiac	81
Carte 9 : Pôles de déplacements MRC Vallée-de-la-Gatineau	83
Carte 10 : Circuits réguliers dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau	107
Carte 11 : Pôles de déplacements MRC des Collines-de-l'Outaouais	109
Carte 12 : Circuits réguliers dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais	127
Carte 13 : Répartition des commissions scolaires	128
Carte 14 : Répartition des agglomérations de taxis	129
Carte 15 : Transports interurbains	130
Carte 16 : Corridors de desserte dans la région de l'Outaouais	170
Carte 17 : Corridors de desserte et pôles de déplacements MRC Papineau	172
Carte 18 : Circuits existants et proposés MRC Papineau	176
Carte 19 : Corridors de desserte et pôles de déplacements MRC Pontiac	178
Carte 20 : Circuits existants et proposés MRC Pontiac	179
Carte 21 : Corridors de desserte et pôles de déplacements Vallée-de-la-Gatineau	181
Carte 22 : Circuits existants et proposés MRC Vallée-de-la-Gatineau / MRC des Collines-de-l'Outaouais	184

Annexes

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

Avis : Ce document est l'œuvre de la Société Gestrans, filiale de Dessau et est protégé par la loi. Ce rapport contient **286** pages et **7** annexes et est destiné exclusivement aux fins qui y sont mentionnées. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est strictement prohibée sans avoir obtenu, au préalable, l'autorisation écrite de la Société Gestrans, filiale de Dessau.

Les totaux des tableaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties, en raison de l'arrondissement des données.

Remerciements

Nous tenons à remercier toutes les personnes que nous avons pu consulter lors de l'étude et qui ont démontré une grande ouverture et une bonne collaboration. Malgré la période estivale et le changement de personnel en cours de route dans certains institutions et organismes, nous avons apprécié leur disponibilité.

Comité de suivi :

Geneviève Lalande	Conférence régionale des élus de l'Outaouais
Robert Bégin	Ministère des Transports du Québec
Robert Dupuis	TransporAction Pontiac
Gilles Hébert	Corporation des transports Adapté et Collectif Papineau inc.
Yves Côté	Corporation du transport collectif Vallée-de-la-Gatineau
William Robertson	Corporation des transports collectifs des Collines et Société de transport de La Pêche
André Sanche	RAPHO, Gatineau
Patrick Chalouhi	Société de transport de l'Outaouais, transport en commun
René Langelier	Commission scolaire au Cœur-des-Vallées
Hélène Rollin	ASSSO

Autres personnes consultées :

Michelle Désormeaux	Association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre, Buckingham
Lise Fortier	Comité régional du troisième âge, Saint-André-Avellin
Monique Gervais	CSSS de Papineau
Denise Lalande	CSSS de Papineau
Nathalie Charrette	Centre de formation professionnelle Relais de la Lièvre-Seigneurie
Nathalie Charrette	Commission scolaire au Cœur-des-Vallées
André Tremblay	Pavillon du Parc, Papineau
Catherine Provost	Atelier de formation socioprofessionnelle de la Petite-Nation (AFSPN)
Anabel B. Sarazin	Table de jeunesse, Papineau
Sylvie Durocher	Maison des jeunes de la Petite-Nation
Yves Chaussé	Service Animation Jeunesse Outaouais (SAJO)
Sylvie Filiou	Corporation de développement communautaire Rond Point, Buckingham
Brigitte Massé	CSSS Gatineau
Roger Dupuis	Client du transport collectif, Papineau
Robert St-Armand	Chauffeur-bénévole, transport collectif, Papineau
Louise Donaldson	SADC Pontiac
Brittany Morin	SADC Pontiac
Anne Rondeau	CSSS Pontiac
Nicole Boucher Larivière	CSSS Pontiac
Jean-François Duval	Secteur Jeunesse, Vroom Réussite
Christine Bérubé	Centre de formation professionnelle, MRC Pontiac
Louise Déry	Commission scolaire des Portages-de-l'Outaouais
Transport Thom Ltée	Transport interurbain, MRC Pontiac
Monique Charrette	Transport adapté de la Vallée-de-la-Gatineau
Évelyne Hubert	Transport adapté de la Vallée-de-la-Gatineau
Isabelle Morin	CSSS de la Vallée-de-la-Haute-Gatineau

Éric Blanchette	Commission scolaire des Hauts-Bois-de-l'Outaouais
Sylvie Martin	CSSS de la Vallée-de-la-Haute-Gatineau
Dorothy St-Marseille	Équipe de bénévoles de la Haute-Gatineau, Maniwaki
Michel Cyr	Équipe de bénévoles de la Haute-Gatineau, Maniwaki
Sophie Beaudoin et son équipe	CJE de la Vallée-de-la-Gatineau
Mélanie Marchand	CJE de la Vallée-de-la-Gatineau
Pierrette Lapratte	Centre Jean Bosco, Maniwaki
Sylvie Geoffrion	CEGEP de l'Outaouais
Éric Éthier	Transport Éthier, MRC Vallée-de-la-Gatineau
Joseline Latreille	Clientèle du transport collectif, Vallée-de-la-Gatineau, Gracefield
Robert Hansen	Client du transport collectif, Vallée-de-la-Gatineau, Maniwaki
Lemens	Transport Lemens, MRC Vallée-de-la-Gatineau
Harry Gow	Président de la Corporation des transports collectifs des Collines
Jean Pierre Poirier	Société de transport de l'Outaouais, transport adapté
Normand Veillette	CLD des Collines
Sonia Latulipe	CLD des Collines
Martine Bergeron	Pavillon du Parc
Monique Beaudoin	RAPHO
Pascale Lajeunesse	Municipalité de Val-des-Monts
Pascal Proulx	Commission scolaire des Draveurs
Manon DuSablón	Commission scolaire anglophone Western Québec

Enfin, merci aux municipalités qui ont participé à l'enquête, soit Saint-André-Avellin, Thurso, Bowman, Notre-Dame-de-Bonsecours, Lac-Simon, Thorne, Mansfield-et-Pontefract, Cayamant et Low.

Suite au dépôt du rapport d'étape, les directeurs généraux ou un représentant des quatre (4) MRC ont été rencontrés au début du mois d'octobre afin de présenter et discuter les premiers résultats de l'étude :

Ghislain Ménard	Directeur général, MRC Papineau
Roxanne Lauzon	Greffière et directrice générale adjointe MRC Papineau
Pierre Duchesne	Aménagiste, MRC Pontiac
Nancy Dagenais	Adjointe administrative - Comités MRC / Greffière, MRC Pontiac
André Beauchemin	Directeur général, MRC Vallée-de-la-Gatineau
Danielle Filiatreault	Regroupement des Clubs d'âge d'or Vallée-de-la-Gatineau et Collines
Stéphane Mougeot	Directeur général adjoint et directeur du service de l'aménagement et de l'environnement, MRC des Collines-de-l'Outaouais

INTRODUCTION

La Conférence régionale des élus de l'Outaouais (CRÉO) a vu le jour en décembre 2003, à l'occasion du dépôt du projet de loi 34. Elle remplace le Conseil régional de développement (CRD) de l'Outaouais en instaurant une décentralisation des pouvoirs de décision et une simplification de la structure d'intervention au niveau régional. Constituées par la *Loi sur le Ministère des Affaires municipales et des Régions* (L.R.Q., chapitre M-22.1), les CRÉ ont comme objectifs premiers l'amélioration des services aux citoyens, la transparence, l'imputabilité et la réduction des structures administratives. En ce sens, les élus ont plus de responsabilités en termes de décisions et sont imputables envers la population. La CRÉ est également un interlocuteur privilégié du gouvernement du Québec en matière de développement régional, notamment le transport, qui favorise la concertation entre des partenaires régionaux.

L'envergure du territoire représente de grands défis de développement en matière de transport collectif. Ces grands défis tiennent compte de la planification stratégique 2007-2012 de la CRÉO, laquelle identifie l'Outaouais comme « région frontalière, égalitaire, inclusive et innovante, consciente de son identité, de sa diversité et de son potentiel, où l'urbain et le rural se développent et se complètent par une occupation dynamique du territoire et l'utilisation responsable de ses ressources »⁶.

On retrouve particulièrement les enjeux suivants :

- ✚ De freiner l'exode rural en offrant aux populations une plus grande mobilité;
- ✚ 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;
- ✚ D'adapter le réseau de transport collectif dans un contexte en évolution, où les besoins sont différents, d'un milieu sociodémographique à l'autre;
- ✚ D'insuffler parmi les institutions actuelles, l'idée d'une cohérence face à une vision du transport collectif de la région. La qualité de l'interconnectivité entre ces différents milieux est grandement influencée par cette cohérence et la transparence des interventions;
- ✚ D'assurer la pérennité de ce service de transport avec l'évolution de l'offre, l'accessibilité aux subventions récurrentes, la capacité financière des institutions et de la clientèle.

⁶ CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE L'OUTAOUAIS, Une vision commune de notre devenir – Planification stratégique régionale 2007-2012 de l'Outaouais.

En mai 2009, la Conférence régionale des élus de l'Outaouais confiait à Société Gestrans le mandat pour la réalisation d'une évaluation du transport collectif et adapté pour les quatre (4) MRC de la région de l'Outaouais. L'étude doit comprendre les trois (3) volets suivants :

- # Faire état de la situation du transport collectif et adapté;
- # Définir la demande en transport collectif et adapté;
- # Élaborer des pistes de solutions.

Le présent rapport couvre ces trois volets de l'étude et comportera, entre autres, une analyse des documents fournis par les organismes contactés, une analyse des données statistiques et le compte rendu des analyses des besoins soulevés par le sondage téléphonique, les groupes de discussion et les questionnaires auprès des municipalités.

Le rapport comprendra d'abord au chapitre 1 la méthodologie utilisée. Au chapitre 2, on décrira le portrait géographique, sociodémographique et socioéconomique de la région. L'état de la situation actuelle en transport collectif et adapté sera effectué au chapitre 3. Pour la MRC des Collines-de-l'Outaouais, on complètera le rapport de Tecslut, (N/Réf. : 0516626), notamment pour le transport adapté et concernant le transport collectif particulièrement avec le transport scolaire et le réseau de la santé et des services sociaux.

On complètera le volet 2 au chapitre 4 avec la demande en transport collectif et adapté pour chacune des MRC. Tous les chapitres comprendront également un résumé de la situation ou des observations sur chaque MRC.

Le volet 3 est divisé en trois (3) parties décrivant d'abord les grands corridors de desserte à travers la région de l'Outaouais, les principaux enjeux et stratégies de mise en œuvre par MRC, de même que la stratégie de mise en œuvre pour l'harmonisation et la consolidation des différents modes de transport entre chaque territoire et la ville de Gatineau.

Finalement, le rapport se terminera par une conclusion.

Les annexes présentent, entre autres, les résultats complets des enquêtes et une liste de tous les organismes / transporteurs œuvrant dans le domaine du transport collectif et adapté.

1 MÉTHODOLOGIE

Pour établir le profil démographique et socio-économique de chaque MRC, des données disponibles ont d'abord été analysées :

- # Statistique Canada;
- # Institut de la statistique du Québec;
- # Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- # Ministère de la Santé et des Services sociaux;
- # Société de l'assurance automobile du Québec.

Ce portrait est accompagné de cartographies visualisant les données statistiques.

La description de l'état de la situation du transport collectif et adapté a été réalisée en plusieurs étapes. Une première rencontre avec les quatre (4) directeurs généraux des corporations de transport collectif a permis d'obtenir les informations concernant les systèmes de transport collectif et adapté en place et à identifier d'autres organismes et institutions offrant du transport.

Plusieurs consultations additionnelles, téléphoniques ou écrites, ont été nécessaires dans chaque MRC afin de dresser un portrait le plus détaillé possible de ces organismes. Les informations obtenues (ex. : statistiques d'exploitation, données disponibles, etc.) diffèrent d'un organisme à l'autre; néanmoins, les portraits par MRC sont structurés d'une façon qui permet la comparaison entre les données de chaque mode de transport et de chaque MRC. Ainsi, le rapport donne des informations par organisme concernant :

- # Le fonctionnement administratif;
- # Le territoire desservi et les routes empruntées (si disponible);
- # L'horaire des circuits réguliers et la fréquence du service (si disponible);
- # La tarification;
- # Les véhicules utilisés;
- # L'achalandage de 2008;
- # Les principaux clients (l'origine-destination de la clientèle, si disponible);
- # Les motifs de déplacement;
- # Le budget (si disponible).

La description de l'état du transport collectif et adapté est accompagnée de cartographies qui montrent, par MRC, les pôles de déplacements importants et les circuits réguliers par organisme.

L'identification des besoins en matière de transport a franchi trois (3) étapes :

- ✚ Un sondage téléphonique auprès de la population des MRC Papineau, Vallée-de-la-Gatineau et Pontiac pour connaître les lieux de déplacements réguliers des gens, leurs intérêts et leurs besoins immédiats en transport collectif, et ce, à l'intérieur d'une MRC et vers la région métropolitaine de Gatineau/Ottawa. Pour la MRC des Collines-de-l'Outaouais, on utilisera l'information de l'enquête O-D 2005 pour développer des pistes de solutions;
- ✚ Quatre (4) groupes de discussion, un dans chaque MRC, pour préciser les informations obtenues par entrevues personnelles, et plus particulièrement concernant la problématique du transport en regard avec leurs besoins. La période estivale (vacances) a empêché la participation de toutes les personnes ciblées pour ces rencontres. Plusieurs entrevues téléphoniques ont pu, cependant, être réalisées fin août pour approfondir certains sujets;
- ✚ Une enquête écrite auprès des municipalités des MRC Papineau, Vallée-de-la-Gatineau et Pontiac a été réalisée (premier envoi 19 juin 2009) afin de connaître tous les modes de transport collectif existants et pour définir les besoins et problématiques par municipalité. La participation a cependant été faible, malgré la relance du 3 août 2009. Ce fait ne viendra pas altérer la précision des informations recueillies. Les autres méthodes de consultation permettent de dresser un juste portrait des besoins et problématiques en terme de transport.

Un rapport d'étape détaillé a été déposé et validé par le comité de gestion de la CRÉO le 22 septembre 2009, et a servi d'outil de travail pour développer des pistes de solutions qui visent à harmoniser et consolider des systèmes de transport collectifs et adaptés œuvrant sur le territoire.

De plus, le Comité de gestion et le Comité consultatif en transport de la CRÉO disposent maintenant d'un portrait détaillé de la situation, et ce, pour chaque MRC de la région de l'Outaouais; ce portrait pourra servir de référence pour de futurs plans d'action.

L'élaboration des pistes de solutions et la description des principaux enjeux ont été élaborés en trois (3) séquences :

- ✚ Une description des grands corridors de desserte à travers la région de l'Outaouais est établie en fonction des grands axes routiers et des principales destinations de la population par MRC pour ses déplacements réguliers. Ces données tirées du sondage téléphonique pour trois (3) MRC et de

l'enquête O-D 2005 (pour la MRC des Collines) sont visualisées grâce à la cartographie. Ils s'y trouvent également les propositions de transport local par MRC;

- # Un sous-chapitre par MRC propose une stratégie de mise en œuvre pour consolider et développer le transport collectif par MRC et ce, selon les principaux enjeux décrits dans le portrait du transport collectif (chapitre 3). Pour cette raison, une partie est consacrée à l'organisation structurelle du transport collectif, étant donné qu'une consolidation et un développement du transport collectif passent pour plusieurs MRC par une autre organisation structurelle;
- # Une troisième partie met en lumière le rôle et les responsabilités de la CRÉO, partenaire incontournable pour atteindre un meilleur fonctionnement du transport collectif au niveau régional. Ce sous-chapitre élabore également des scénarios de transport régional pour les quatre (4) MRC, incluant, entre autres, des propositions d'horaires et de tarifs ainsi qu'un cadre financier pour le fonctionnement.

2 DESCRIPTION GÉOGRAPHIQUE, SOCIODÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION DE L'OUTAOUAIS (MRC PAPINEAU, MRC PONTIAC, MRC VALLÉE-DE-LA-GATINEAU ET MRC DES COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS⁷)

2.1 Description géographique

La région de l'Outaouais est située à l'extrémité sud-ouest du Québec. Son territoire totalise 32 841 km², dont 19 903 km² de territoire non organisé⁸ dans les MRC Pontiac et Vallée-de-la-Gatineau. Il est bordé au sud et à l'ouest par la province d'Ontario, au nord par la région d'Abitibi-Témiscamingue et à l'est par la région des Laurentides. La rivière Outaouais forme une frontière naturelle entre les provinces de Québec et d'Ontario, longeant les MRC Pontiac et Papineau et séparant la ville de Gatineau de la capitale nationale du Canada, Ottawa. La proximité avec la province ontarienne fait en sorte qu'une proportion importante (56,7 %) des résidents de la MRC Pontiac est anglophone.

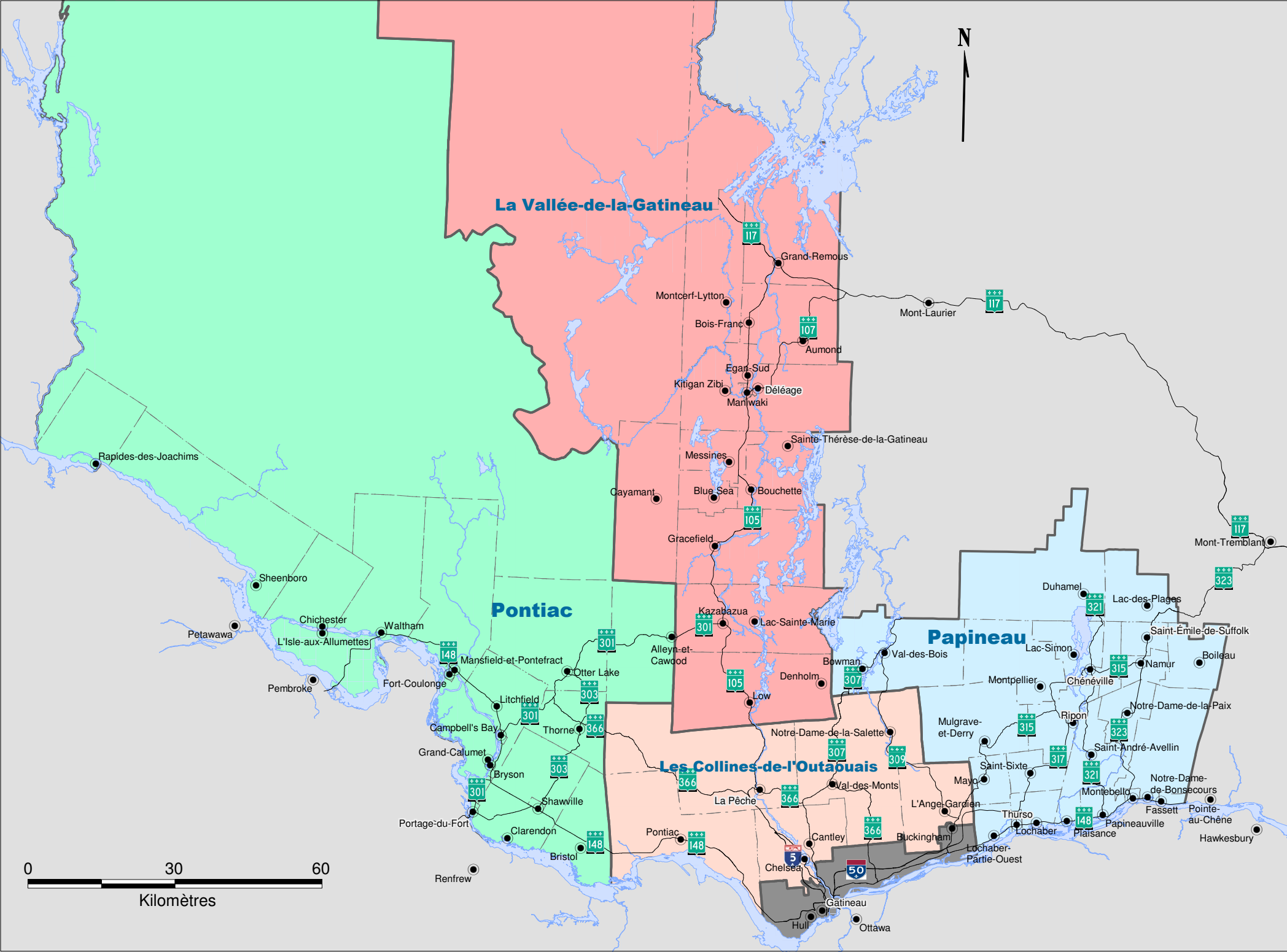
Le territoire de l'Outaouais est divisé en quatre (4) municipalités régionales de comté (MRC) et la Ville de Gatineau. La MRC Papineau est située à l'est, la MRC de Pontiac à l'ouest, la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau au milieu des deux premières, longeant du sud au nord la rivière Gatineau, et finalement, la MRC des Collines-de-l'Outaouais, encerclée par les trois autres (3) MRC et la Ville de Gatineau est elle-même divisée par le parc de la Gatineau.

Le réseau routier s'étale le long de deux (2) axes principaux qui traversent la région (routes 148 et 105). Il est à noter que la MRC Vallée-de-la-Gatineau ne dispose que d'une seule route principale, soit la route nationale 105 qui est la colonne vertébrale de cette région allongée. Le découpage administratif, la faible densité de population et un réseau routier orienté vers les villes de Gatineau et Ottawa sont des facteurs importants dans l'organisation du transport de personnes.

La carte 1 à la page 9 visualise cette description géographique.

⁷ Malgré certaines données déjà existantes dans le rapport de TECSULT, les données pour la MRC des Collines-de-l'Outaouais affichent également dans les tableaux communs de notre rapport, car une comparaison entre les quatre (4) MRC à tous les niveaux nous semble nécessaire pour une analyse complète. Ainsi, nous avons effectué une mise à jour des données pour cette MRC.

⁸ Au Québec, un territoire non organisé (TNO) est un territoire qui ne fait partie d'aucune municipalité locale et dont la gestion est assurée par la municipalité régionale de comté (MRC) dont il fait partie. Même si généralement le territoire non organisé est situé en milieu forestier où le développement urbain est absent, il peut arriver que certaines personnes y habitent de façon permanente. En ce cas, celles-ci sont assujetties aux règlements et aux taxes de la MRC (Source : Internet Wikipédia).



Municipalités régionales de comté

- MRC Papineau
- MRC Pontiac
- MRC La Vallée-de-la-Gatineau
- MRC Les Collines-de-l'Outaouais

Réseau routier

- Numéro de route
- Routes principales

Organisation territoriale

- Municipalités
- Limites municipales
- Ville de Gatineau

Réseau hydrographique

- Principaux cours d'eau

Carte 1: Territoire administratif de l'Outaouais

Source: Ministères des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 2009..

TABEAU 1 : RÉSEAU ROUTIER DE LA RÉGION DE L'OUTAOUAIS

Autoroute	
5	Gatineau – Chelsea (MRC des Collines-de-l'Outaouais)
Routes nationales	
148	Longeant la rivière Outaouais : Fassett –Thurso (MRC Papineau) – Gatineau – Pontiac (MRC des Collines-de-l'Outaouais) – Shawville – Campbell's Bay – Mansfield-et-Pontefract – Waltham (MRC Pontiac) – Pembroke (Ontario)
105	Prolongation de l'autoroute 5 : Chelsea – Wakefield (MRC des Collines-de-l'Outaouais) – Low – Kazabazua – Gracefield – Bouchette – Maniwaki – Grand Remous (MRC Vallée-de-la-Gatineau)
Routes régionales	
323	Montebello – Namur – Lac-des-Plages (MRC Papineau)
321	Papineauville – Saint-André-Avellin – Chénéville – Duhamel (MRC Papineau)
317	Thurso – Saint-Sixte – Ripon (MRC Papineau)
315	Masson-Angers – Mayo – Mulgrave-et-Derry; Montpellier – Chénéville – Namur (entre Mulgrave-et-Derry et Montpellier, la route est gravellée sur une longueur d'environ 20 km) (MRC Papineau)
309	Buckingham (Gatineau) – Notre-Dame-de-la-Salette (MRC des Collines-de-l'Outaouais) – Val-des-Bois (MRC Papineau)
366	Gatineau – Val-des-Monts – Wakefield (MRC des Collines-de-l'Outaouais) – Ladysmith (MRC Pontiac)
307	Gatineau – Cantley – Poltimore (MRC des Collines-de-l'Outaouais) – Bowman – Val-des-Bois (MRC Papineau)
303	Shawville – Ladysmith – Otter Lake (MRC Pontiac)
301	Cambell's Bay – Otter Lake – Alleyn-et-Cawood (MRC Pontiac) – Kazabazua (MRC Vallée-de-la-Gatineau)

2.2 Description démographique

2.2.1 Population, densité et superficie

La particularité du territoire de la CRÉO est la coexistence entre de grandes régions rurales peu peuplées et un pôle urbain au sud de chaque MRC. Les MRC représentent plus de 98 % de la superficie du territoire de la CRÉO, alors que la ville de Gatineau regroupe plus de 70 % de la population.

Les quatre (4) MRC sont à caractère rural avec une très faible densité d'habitants par kilomètre carré (km²). Il est à noter que la superficie pour les MRC, démontrée dans les tableaux suivants ne prend pas en considération les territoires non organisés et les réserves. Malgré ce fait, la densité ne dépasse pas huit (8) habitants par km² dans les MRC Pontiac, Papineau et Vallée-de-la-Gatineau; la MRC des Collines-de-l'Outaouais, pour sa part, atteint 21 habitants/ km². Finalement, la Ville de Gatineau compte 787 habitants/ km².

TABEAU 2 : POPULATION⁹, DENSITÉ ET SUPERFICIE PAR MRC

Territoires	Population (2009)	Superficie (km ²)	Poids démographique	Densité (habitants/km ²)	Poids territorial
MRC Vallée-de-la-Gatineau	19 264	3 360	5,5%	5,7	10,2%
MRC des Collines-de-l'Outaouais	43 358	2088	12,5%	20,8	6,4%
MRC Papineau	21 895	2 961	6,3%	7,4	9,0%
MRC Pontiac	14 587	4 008	4,2%	3,6	12,2%
TOTAL des MRC	99 104	12 417	28,5%	8,0	37,8%
Réserves	1 476	176	0,4%	8,4	0,5%
Territoires non organisés	21	19 903	0,0%	0,0	60,7%
Ville de Gatineau	247 139	314	71,1%	787,1	1,0%
RÉGION OUTAOUAIS	347 740	32 810	100,0%	10,6	100,0%

Source : Ministère des Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire, 2009

On dénombre 66 municipalités sur les territoires des quatre (4) MRC et seulement un tiers des municipalités compte plus de 1 000 habitants. Cinq (5) municipalités comptent plus de 5 000 habitants et ces dernières se retrouvent toutes dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais. Aucune des 66 municipalités ne dépasse 10 000 habitants.

Les cartes 2 et 3 aux pages 14 et 15 donnent un aperçu de la répartition et de la densité de la population par municipalité.

⁹ Décret de population 2009 : Le décret date du 7 janvier 2009, son numéro est le 7-2009, il a été publié dans la Gazette officielle le 21 janvier 2009. Ce décret se base sur le dernier recensement 2006 de Statistique Canada.

Les tableaux qui suivent dénombrent la population des municipalités de chaque MRC, leur superficie, leur poids démographique dans la région ainsi que leur densité (habitants par kilomètre carré).

TABLEAU 3 : POPULATION, DENSITÉ ET SUPERFICIE PAR MUNICIPALITÉ

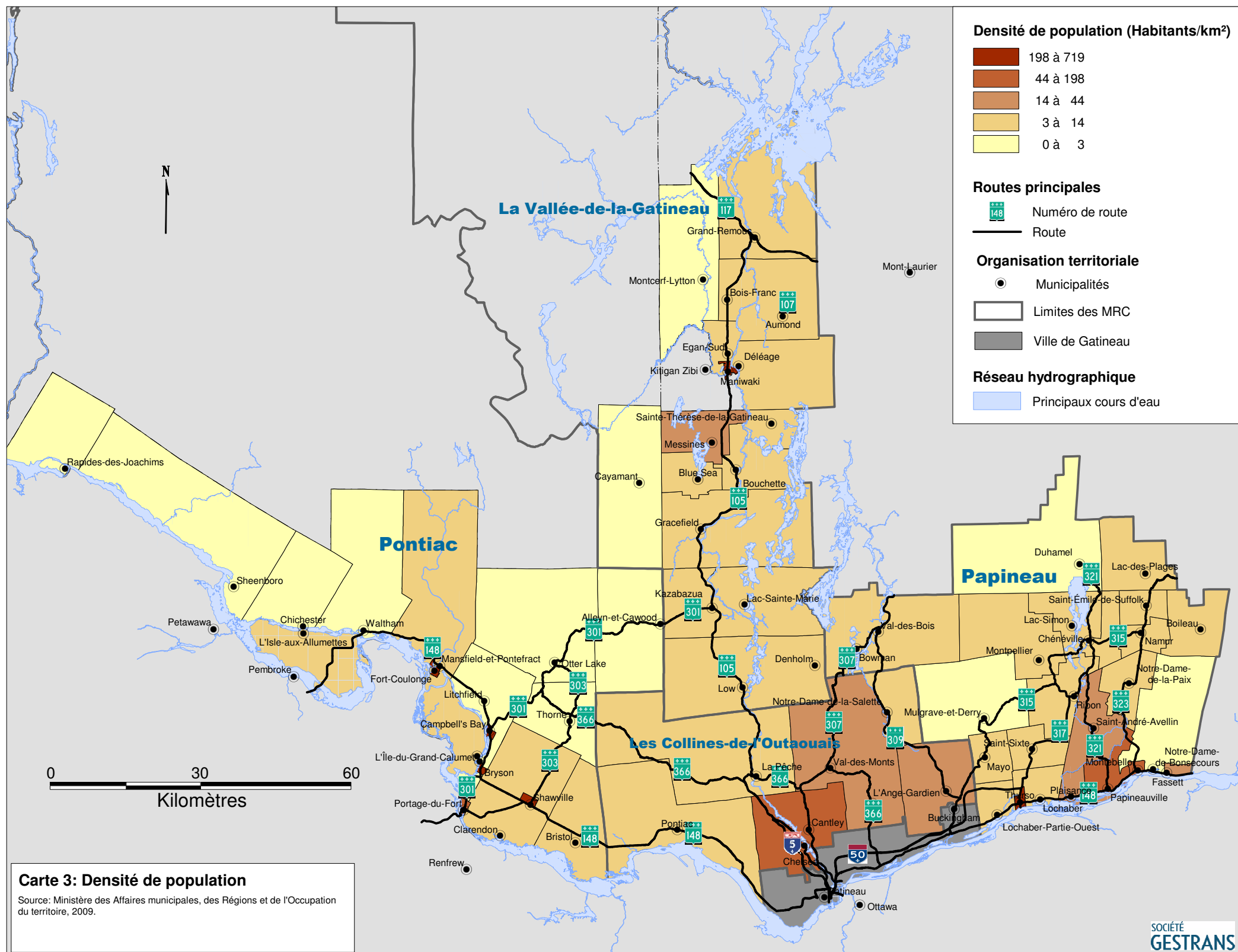
Villes, municipalités et villages MRC Papineau	Population (2009)	Superficie (km ²)	Poids démographique	Densité (habitants /km ²)
Saint-André-Avellin	3 446	131,1	15,7%	26,3
Thurso	2 284	6,8	10,4%	337,4
Papineauville	2 164	48,5	9,9%	44,6
Ripon	1 497	140,6	6,8%	10,6
Plaisance	1 019	42,6	4,7%	23,9
Montebello	996	8,0	4,5%	125,3
Montpellier	961	249,2	4,4%	3,9
Lac-Simon	879	96,8	4,0%	9,1
Val-des-Bois	855	224,3	3,9%	3,8
Chénéville	783	65,2	3,6%	12,0
Notre-Dame-de-la-Paix	736	105,9	3,4%	6,9
Bowman	658	167,0	3,0%	3,9
Mayo	588	72,7	2,7%	8,1
Saint-Émile-de-Suffolk	534	54,1	2,4%	9,9
Lochaber-Partie-Ouest	519	61,2	2,4%	8,5
Lochaber	512	62,2	2,3%	8,2
Boileau	510	136,2	2,3%	3,7
Namur	490	57,1	2,2%	8,6
Fassett	477	14,0	2,2%	34,1
Saint-Sixte	462	83,4	2,1%	5,5
Duhamel	459	449,5	2,1%	1,0
Lac-des-Plages	397	121,8	1,8%	3,3
Mulgrave-et-Derry	397	297,7	1,8%	1,3
Notre-Dame-de-Bonsecours	272	265,8	1,2%	1,0
MRC Papineau	21 895	2 961,47	6%	7,39

Villes et municipalités MRC des Collines-de-l'Outaouais	Population (2009)	Superficie (km ²)	Poids démographique	Densité (habitants /km ²)
Val-des-Monts	9 876	457,31	22,8%	21,6
Cantley	8 436	134	19,5%	63,0
La Pêche	7 609	597,14	17,5%	12,7
Chelsea	6 816	111,2	15,7%	61,3
Pontiac	5 376	446,87	12,4%	12,0
L'Ange-Gardien	4 465	224,17	10,3%	19,9
Notre-Dame-de-la-Salette	780	117,54	1,8%	6,6
MRC des Collines-de-l'Outaouais	43 358	2 088,2	12,5%	20,8
Région Outaouais	347 740	32 810	100%	10,6
Gatineau	247 139	344	71%	718,1

Villes, municipalités et villages MRC Pontiac	Population (2009)	Superficie (km ²)	Poids démographique	Densité (habitants /km ²)
Mansfield-et-Pontefract	2 039	420,8	14,0%	4,8
Shawville	1 558	5,3	10,7%	296,8
Fort-Coulonge	1 495	3,4	10,2%	434,6
L'Isle-aux-Allumettes	1 420	190,2	9,7%	7,5
Clarendon	1 240	327,3	8,5%	3,8
Bristol	1 235	224,1	8,5%	5,5
Otter Lake	967	496,2	6,6%	1,9
L'Île-du-Grand-Calumet	797	130,6	5,5%	6,1
Campbell's Bay	720	3,1	4,9%	233,8
Bryson	615	3,1	4,2%	198,4
Litchfield	478	179,0	3,3%	2,7
Thorne	406	177,3	2,8%	2,3
Chichester	388	225,7	2,7%	1,7
Waltham	358	451,4	2,5%	0,8
Portage-du-Fort	294	4,2	2,0%	69,3
Alleyne-et-Cawood	230	346,6	1,6%	0,7
Rapides-des-Joachims	174	248,9	1,2%	0,7
Sheenboro	173	571,0	1,2%	0,3
Territoire non organisé	21	9 840,0	0,1%	0,0
MRC Pontiac	14 587	4 008	4%	3,64

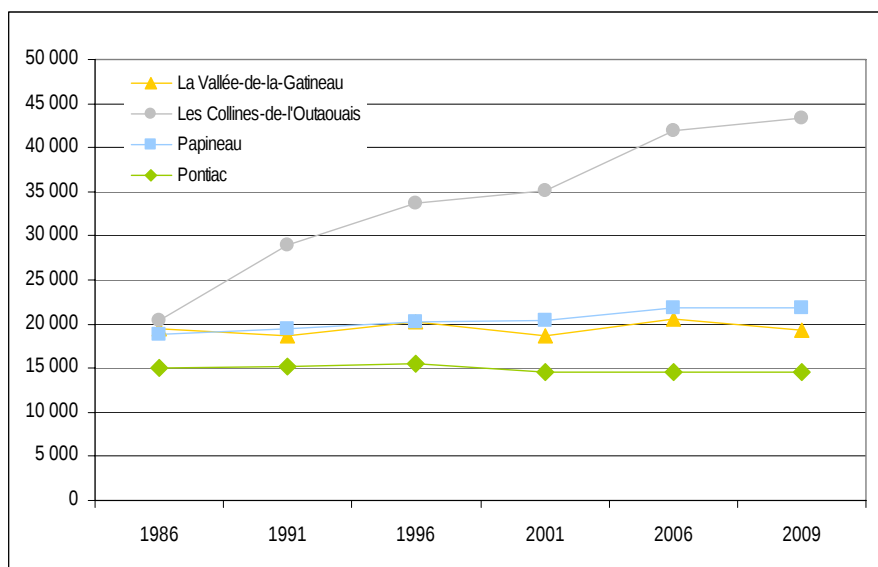
Villes, municipalités et villages MRC Vallée-de-la-Gatineau	Population (2009)	Superficie (km ²)	Poids démographique	Densité (habitants /km ²)
Maniwaki	4 026	5,6	20,9%	718,9
Gracefield	2 438	386,95	12,7%	6,3
Déléage	1 931	249,44	10,0%	7,7
Messines	1 608	108,46	8,3%	14,8
Grand-Remous	1 216	386,55	6,3%	3,1
Low	919	259,95	4,8%	3,5
Kazabazua	880	175,49	4,6%	5,0
Cayamant	819	411,13	4,3%	2,0
Aumond	807	215,12	4,2%	3,8
Bouchette	727	131,97	3,8%	5,5
Montcerf-Lytton	725	358,34	3,8%	2,0
Lac-Sainte-Marie	651	211,13	3,4%	3,1
Blue Sea	629	76,89	3,3%	8,2
Denholm	602	191,65	3,1%	3,1
Egan-Sud	527	50,67	2,7%	10,4
Bois-Franc	444	73,24	2,3%	6,1
Sainte-Thérèse-de-la-Gatineau	315	67,85	1,6%	4,6
Territoire non organisé et réserves	0	10 063,50	0,0%	0,0
MRC Vallée-de-la-Gatineau	19 264	3 360	5,5%	5,7

Source : Ministère des Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire, 2009



La Figure 1, démontre que l'évolution de la population dans les MRC Pontiac et la Vallée-de-la-Gatineau a subi une légère baisse de 3,4 % et de 1,1 % respectivement entre 1986 et 2009. La MRC Papineau est en hausse avec un taux de 16,5 % dans la même période. C'est la MRC des Collines-de-l'Outaouais qui accueille le plus de nouveaux résidents (augmentation de sa population de 113 % entre 1986 et 2009). Il est à noter que la municipalité de Cantley a vu sa population augmenter de 43 % entre 2001 et 2009. Ce développement est typique pour une zone semi-urbaine à une distance de 20 minutes en auto de la zone métropolitaine de Gatineau. Ces municipalités des Collines-de-l'Outaouais sont attrayantes pour une clientèle travaillant ou étudiant à Gatineau ou Ottawa.

FIGURE 1 : ÉVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1986 ET 2009



Source : Institut de la statistique du Québec et MAMR

Les détails concernant l'évolution de la population dans la dernière décennie dans les municipalités de 1 000 habitants et plus se retrouvent au Tableau 4 à la page 17.

TABLEAU 4 : VARIATION DE LA POPULATION DEPUIS 1996

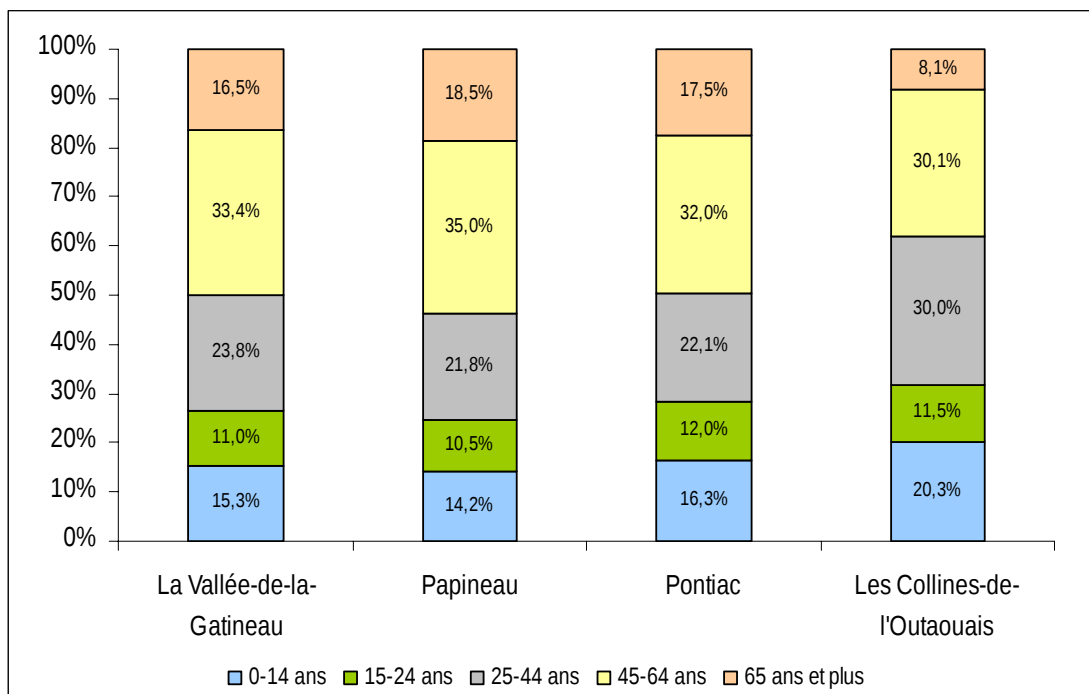
	2009	2006	2001	1996	Variation 2001/2009	Variation 1996/2009
LA VALLÉE-DE-LA-GATINEAU						
Maniwaki	4 026	4 102	4 020	4 527	0,1%	-11,1%
Gracefield	2 438	2 439	2 273	n/a	7,3%	n/a
Déléage	1 931	1 964	2 053	2 036	-5,9%	-5,2%
Messines	1 608	1 610	1 501	1 517	7,1%	6,0%
Grand-Remous	1 216	1 249	1 261	1 257	-3,6%	-3,3%
COLLINES-DE-L'OUTAOUAIS						
Val-des-Monts	9 876	9 539	7 842	7 231	25,9%	36,6%
Cantley	8 436	7 926	5 898	5 443	43,0%	55,0%
La Pêche	7 609	7 477	6 453	6 160	17,9%	23,5%
Chelsea	6 816	6 703	6 036	5 925	12,9%	15,0%
Pontiac	5 376	5 238	4 643	4 722	15,8%	13,9%
L'Ange-Gardien	4 465	4 348	3 610	3 521	23,7%	26,8%
PAPINEAU						
Saint-André-Avellin	3 446	3 435	3 434	3 298	0,3%	4,5%
Thurso	2 284	2 299	2 446	2 498	-6,6%	-8,6%
Papineauville	2 164	2 167	2 150	1 628	0,7%	32,9%
Ripon	1 497	1 497	1 265	1 315	18,3%	13,8%
Plaisance	1 019	1 024	1 101	992	-7,4%	2,7%
Montebello	996	987	1 039	1 066	-4,1%	-6,6%
PONTIAC						
Mansfield-et-Pontefract	2 039	2 043	2 077	2 115	-1,8%	-3,6%
Shawville	1 558	1 587	1 582	1 632	-1,5%	-4,5%
Fort-Coulonge	1 495	1 369	1 661	1 716	-10,0%	-12,9%
L'Isle-aux-Allumettes	1 420	1 443	1 385	1 482	2,5%	-4,2%
Clarendon	1 240	1 248	1 340	1 474	-7,5%	-15,9%
Bristol	1 235	1 210	993	1 129	24,4%	9,4%

Source : Institut de la statistique du Québec

2.2.2 Groupes d'âge

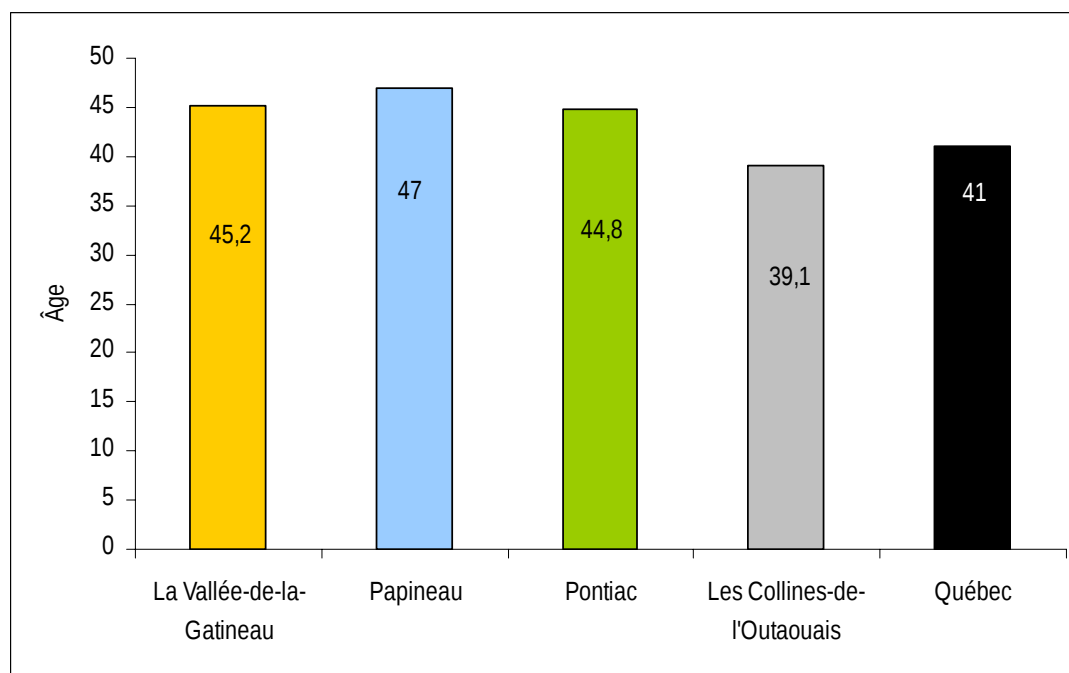
En ce qui concerne la répartition des groupes d'âge, la MRC Papineau est celle qui a une population plus âgée que les autres, tandis que celle de la MRC des Collines-de-l'Outaouais compte le moins de personnes âgées de 65 ans et plus, en même temps que davantage d'enfants (0 à 14 ans). Avec quelques petites différences, les MRC Papineau, Pontiac et Vallée-de-la-Gatineau recoupent des groupes d'âges semblables (Figure 2 à la page 18). L'âge médian par MRC varie entre 39,1 ans (Collines) et 47 ans (Papineau), comparativement à l'âge médian de 41 ans pour le Québec. (Figure 3 à la page 18).

FIGURE 2 : RÉPARTITION DES GROUPES D'ÂGE DANS LES QUATRE (4) MRC



Source : Institut de la statistique du Québec

FIGURE 3 : ÂGE MÉDIAN PAR MRC ET AU QUÉBEC



Source : Statistique Canada, recensement 2006

2.2.3 Structure familiale des ménages

Les *couples sans enfants* ont progressé entre 2001 et 2006 à l'exception de la MRC Pontiac. Les *ménages avec enfants* sont en diminution et seule la MRC Pontiac enregistre une augmentation de 3,3 %. Même la MRC des Collines-de-l'Outaouais de l'Outaouais avec la population la plus jeune enregistre une diminution des couples avec enfants. C'est surtout dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau que les *couples avec enfants* ont perdu beaucoup d'importance (diminution de 10,6 %). Les catégories *autres ménages* et *ménage avec une personne* ont légèrement gagné en importance dans toutes les MRC. La MRC Vallée-de-la-Gatineau totalise le plus de ces ménages dans ces deux (2) dernières catégories avec 46 %. Le tableau suivant donne les détails :

TABLEAU 5 : STRUCTURE DES MÉNAGES

MRC	Couple sans enfants		Couple avec enfants		Ménage avec une personne		Autres ménages*		Total de ménages	
	2001	2006	2001	2006	2001	2006	2001	2006	2001	2006
Vallée-de-la-Gatineau	24,2%	32,0%	32,5%	21,9%	28,7%	29,9%	14,6%	16,1%	8 025	8 955
Les Collines-de-l'Outaouais	31,6%	32,6%	38,4%	35,8%	17,8%	19,4%	12,3%	12,3%	13 020	15 790
Papineau	34,8%	38,6%	24,9%	20,7%	27,5%	27,8%	12,8%	12,9%	8 625	9 510
Pontiac	32,1%	26,7%	31,7%	35,0%	26,2%	26,8%	10,1%	11,6%	5 765	5 965

*Autres ménages : Comprend les ménages multifamiliaux, les ménages familiaux monoparentaux et les ménages non familiaux autres que les ménages constitués d'une seule personne.

Source : Statistique Canada, recensement 2006

2.2.4 Prévisions démographiques

La tendance du vieillissement de la population se manifeste dans toute la région de l'Outaouais avec une croissance d'environ 111 % dans toutes les MRC. Même si ce groupe d'âge n'a pas autant d'ampleur dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais que dans les autres MRC, ce groupe d'âge de 65 ans et plus doublera néanmoins d'ici 2026 (de 9,1% à 20,7%).

Une croissance démographique est prévue pour les quatre (4) MRC d'ici 2026. Des informations obtenues lors des entrevues personnelles expliquent les différents mouvements démographiques. La MRC Papineau, surtout la Petite-Nation, semble être très attrayante pour la génération des baby-boomers qui s'y installent après avoir gagné leur vie à Gatineau, Ottawa ou Montréal. Les municipalités de Chelsea, Cantley et L'Ange-Gardien ont vu leur population croître de façon significative ces dernières années; beaucoup de personnes, travaillant à Gatineau ou Ottawa, se sont installées dans cette région selon les informations obtenues.

Celles-ci ne sont pas, pour l'instant, des personnes nécessitant un transport collectif ou adapté. Certains intervenants du milieu s'interrogent sur l'implication éventuelle de ces nouveaux arrivants dans la vie communautaire au cours des années à venir, plus particulièrement pour les transports d'accompagnement-bénévoles.

Étant donné que le fonctionnement du transport collectif repose principalement sur l'accompagnement-bénévole, les corporations des transports collectifs sont essentiellement dépendantes de l'engagement volontaire de leurs résidants. Les bénévoles travaillant pour le transport collectif ou d'autres associations bénévoles sont souvent des retraités et qui, un jour ou l'autre, ne seront plus capables d'offrir du transport d'accompagnement-bénévole. Le recrutement des volontaires, même parmi les retraités, semble être plus difficile.

Cette situation est plus névralgique dans la MRC Pontiac où il n'y a presque pas de croissance démographique.

TABEAU 6 : PRÉVISIONS DÉMOGRAPHIQUES POUR LES QUATRE (4) MRC

	2006	2026	Variation (2006-2026)	Répartition des groupes d'âge en 2006	Répartition des groupes d'âge en 2026
La Vallée-de-la-Gatineau					
Tous âges	20 447	24 141	18,1%		
0-19 ans	4 456	4 576	2,7%	21,8%	19,0%
20-64 ans	12 575	12 886	2,5%	61,5%	53,4%
65 ans et plus	3 416	6 679	95,5%	16,7%	27,7%
Les Collines-de-l'Outaouais					
Tous âges	40 335	46 427	15,1%		
0-19 ans	10 409	9 924	-4,7%	25,8%	21,4%
20-64 ans	26 251	26 897	2,5%	65,1%	57,9%
65 ans et plus	3 675	9 606	161,4%	9,1%	20,7%
Papineau					
Tous âges	21 985	25 112	14,2%		
0-19 ans	4 443	4 094	-7,9%	20,2%	16,3%
20-64 ans	13 436	13 223	-1,6%	61,1%	52,7%
65 ans et plus	4 106	7 795	89,8%	18,7%	31,0%
Pontiac					
Tous âges	15 075	15 876	5,3%		
0-19 ans	3 574	3 204	-10,4%	23,7%	20,2%
20-64 ans	8 856	8 165	-7,8%	58,7%	51,4%
65 ans et plus	2 645	4 507	70,4%	17,5%	28,4%
Total	97 842	111 556	14,0%		

Source : Institut de la statistique du Québec

Le Tableau 7 présente la répartition des différents groupes d'âge par RLS (réseaux locaux des services)¹⁰. La tendance pour les quatre réseaux locaux des services (RLS) diffère peu : les groupes d'âge de 10 à 24 ans et de 40 à 54 ans verront leur population diminuer d'ici 2026, tandis que les groupes d'âge de 0 à 9 ans, de 25 à 39 ans et de 55 ans et plus accroîtront, et ce, de façon remarquable surtout pour les groupes d'âge de 80 ans et plus. Ceci signifiera un grand défi, aussi, pour le transport collectif et adapté, qui verra certainement augmenter les besoins en santé, en loisirs ou en services civiques¹¹ de sa clientèle. Le motif service, ou soutien civique, englobe les déplacements pour l'achat des biens essentiels ou pour atteindre les services gouvernementaux, etc.

TABLEAU 7 : RÉPARTITION DES GROUPES D'ÂGE ENTRE 2006 ET 2026 PAR RLS

		Vallée-de-la-Gatineau	Collines-de-l'Outaouais	Petite Nation et Vallée-de-la-Lièvre	Pontiac
	Année	2026	2026	2026	2026
↑	moins 1 an	9%	6%	5%	2%
	1 - 4 ans	14%	8%	11%	9%
	5 - 9 ans	23%	13%	7%	6%
↓	10 - 14 ans	-6%	-14%	-13%	-15%
	15 - 19 ans	-13%	-16%	-20%	-30%
	20 - 24 ans	-8%	-9%	-13%	-26%
↑	25 - 29 ans	10%	1%	0%	8%
	30 - 34 ans	29%	21%	19%	25%
	35 - 39 ans	9%	1%	10%	19%
↓	40 - 44 ans	-16%	-19%	-18%	-20%
	45 - 49 ans	-22%	-17%	-20%	-35%
	50 - 54 ans	-17%	-11%	-8%	-26%
↑	55 - 59 ans	10%	20%	15%	-17%
	60 - 64 ans	46%	84%	66%	29%
	65 - 69 ans	95%	161%	112%	63%
	70 - 74 ans	91%	205%	112%	66%
	75 - 79 ans	93%	200%	88%	71%
	80 - 84 ans	102%	355%	100%	63%
	85 - 89 ans	109%	263%	102%	94%
	90 ans ou+	185%	394%	151%	152%
	Tous âges	18%	17%	16%	6%

Source : Ministère de Santé et Services sociaux, 2005

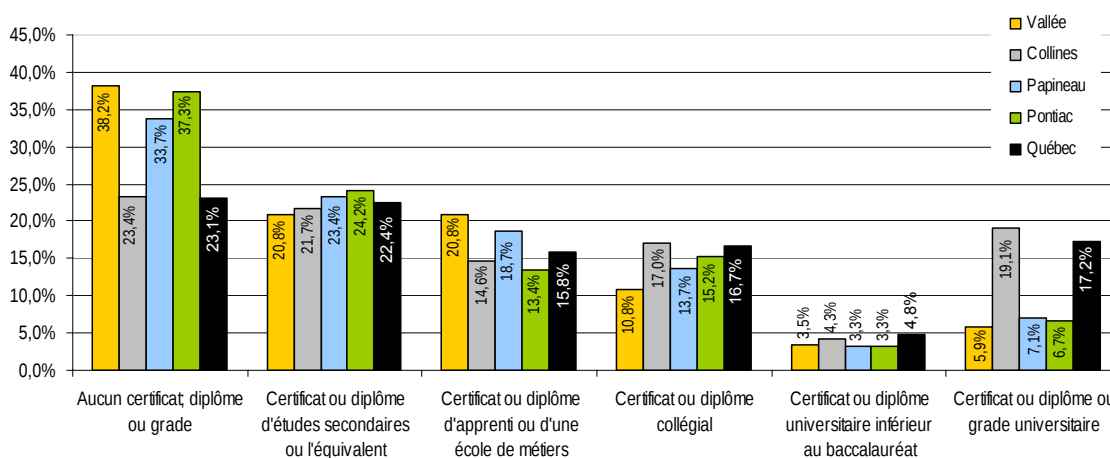
¹⁰ Les RLS reflètent la nouvelle organisation des services mise en place sur le territoire à compter d'avril 2005 et relève du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). Ainsi, la RLS Petite-Nation et Vallée-de-la-Lièvre représentent en grande partie la MRC Papineau, mais inclut aussi quelques secteurs de Gatineau (Buckingham, Masson) et Notre-Dame-de-la-Salette et L'Ange-Gardien de la MRC des Collines-de-l'Outaouais.

2.3 Portrait socio-économique

2.3.1 Scolarisation

En ce qui concerne la scolarisation, la Figure 4 démontre que la population des quatre (4) MRC de l'Outaouais est très près de la moyenne du Québec pour l'obtention du diplôme d'études secondaires, soit entre 20 et 25 %. Cependant, plus d'un tiers de la population des MRC Papineau (33,7 %), Pontiac (37,3 %) et Vallée-de-la-Gatineau (38,2 %) n'ont pas de diplôme d'études secondaires, ce qui dépasse largement la moyenne du Québec (23,1 %). Toutefois, la MRC Papineau et la Vallée-de-la-Gatineau montrent un taux d'obtention d'un certificat d'une école de métier légèrement supérieur à la moyenne du Québec. Pour les autres niveaux de scolarisation (collégial et universitaire), seule la MRC des Collines-de-l'Outaouais atteint ou dépasse la moyenne du Québec. La Vallée-de-la-Gatineau démontre le taux le moins élevé pour les diplômes ou certificats à partir du niveau collégial.

FIGURE 4 : NIVEAU DE SCOLARISATION DANS LES QUATRE (4) MRC ET AU QUÉBEC



Source : Statistique Canada, Recensement 2006

2.3.2 Secteurs d'emploi

Les secteurs d'emploi occupés reflètent la situation géographique de la région très rurale. Plusieurs secteurs sont surreprésentés dans les MRC de la Vallée-de-la-Gatineau, de Papineau et de Pontiac par rapport à la moyenne du Québec (« Métiers, transport et machinerie de même que professions apparentées », « secteur primaire (agriculture, foresterie, etc. » et les « ventes et services »). Par

contre, les secteurs de la finance et de l'administration comme ceux des sciences naturelles, des arts et de la culture, des sports et loisirs sont sous-représentés dans ces MRC. Ceci est lié au caractère rural des MRC, à la petite taille de la plupart des municipalités et à la distance à parcourir jusqu'à Gatineau et Ottawa où se trouvent les emplois plus spécialisés et plus variés. La MRC des Collines-de-l'Outaouais, encore une fois, se distingue de la région par son nombre de personnes travaillant dans les secteurs publics « Enseignement, administration publique » ou de « gestion et d'affaires » qui est plus élevé qu'en moyenne au Québec.

TABEAU 8 : SECTEURS D'EMPLOI DANS LES QUATRE (4) MRC ET AU QUÉBEC

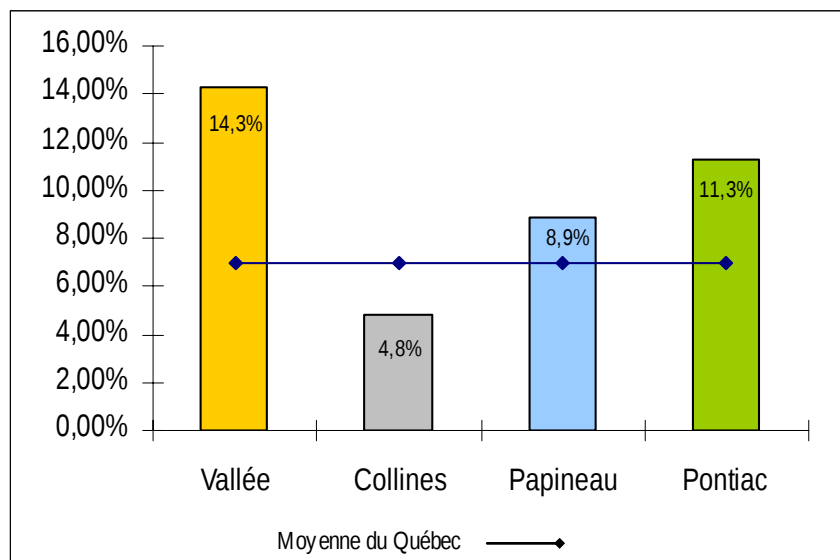
Secteurs d'emploi	Vallée	Collines	Papineau	Pontiac	Québec
Gestion	7,0%	10,1%	8,9%	5,2%	9,0%
Affaires; finance et administration	13,2%	19,7%	16,1%	14,7%	18,2%
Sciences naturelles et appliquées et professions apparentées	4,1%	7,8%	4,6%	3,4%	6,5%
Secteur de la santé	5,3%	4,9%	4,2%	7,6%	6,0%
Sciences sociales; enseignement; administration publique et religion	8,5%	11,7%	6,4%	7,1%	9,1%
Arts; culture; sports et loisirs	1,5%	4,3%	1,8%	1,0%	3,2%
Ventes et services	27,4%	19,3%	27,3%	23,2%	23,9%
Métiers; transport et machinerie et professions apparentées	20,3%	17,4%	17,6%	21,9%	14,8%
Professions propres au secteur primaire	7,8%	2,7%	6,2%	9,6%	2,6%
Transformation; fabrication et services d'utilité publique	4,9%	2,0%	7,0%	6,3%	6,7%

Source : Statistique Canada, Recensement 2006

2.3.3 Chômage et revenus

Quatre (4) autres indicateurs socio-économiques démontrent la particularité de la région. Dans la MRC Vallée-de-la Gatineau, le taux de chômage est le double (14,3 %) de la moyenne au Québec (7 %) en 2006; dans la MRC Pontiac, le taux dépasse également cette moyenne avec 11,3 %. À la MRC Papineau, le taux de chômage n'est que légèrement au-dessus de la moyenne. La MRC des Collines-de-l'Outaouais possède un très faible taux de chômage (4,8 %).

FIGURE 5 : TAUX DE CHÔMAGE DANS LES QUATRE (4) MRC ET AU QUÉBEC



Source : Statistique Canada, Recensement 2006

Concernant le taux de faibles revenus avant impôt, il est intéressant de noter, au Tableau 9, que toutes les MRC atteignent un taux inférieur à celui du Québec (17,2 %), mais supérieur (à l'exception des Collines) à celui de Gatineau (8,6 %). Malgré ce fait, la population des trois (3) MRC de Papineau, de la Vallée-de-la-Gatineau et de Pontiac, n'a pas, en moyenne, 20 000 \$ de revenu annuel à sa disposition¹², tandis que ceux de la MRC des Collines-de-l'Outaouais de l'Outaouais disposent de plus de 25 000 \$ de revenu personnel par an, ce qui est à la hauteur des revenus des Gâtinois.

TABLEAU 9 : INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Indicateurs socio-économiques	Vallée	Collines	Papineau	Pontiac	Gatineau	Québec
Taux de chômage	14,3%	4,8%	8,9%	11,3%	5,6%	7,0%
Revenu d'emploi moyen des travailleurs de 25 à 64 ans	29 657 \$	45 894 \$	31 314 \$	32 193 \$	45 673 \$	n/d
Taux de faible revenu des familles avant impôt	16,2%	6,2%	10,8%	13,0%	8,6%	17,2%
Revenu personnel disponible par habitant	19 362 \$	25 276 \$	18 895 \$	18 322 \$	25 487 \$	n/d

Source : Institut de la statistique du Québec et Statistique Canada, Recensement 2006

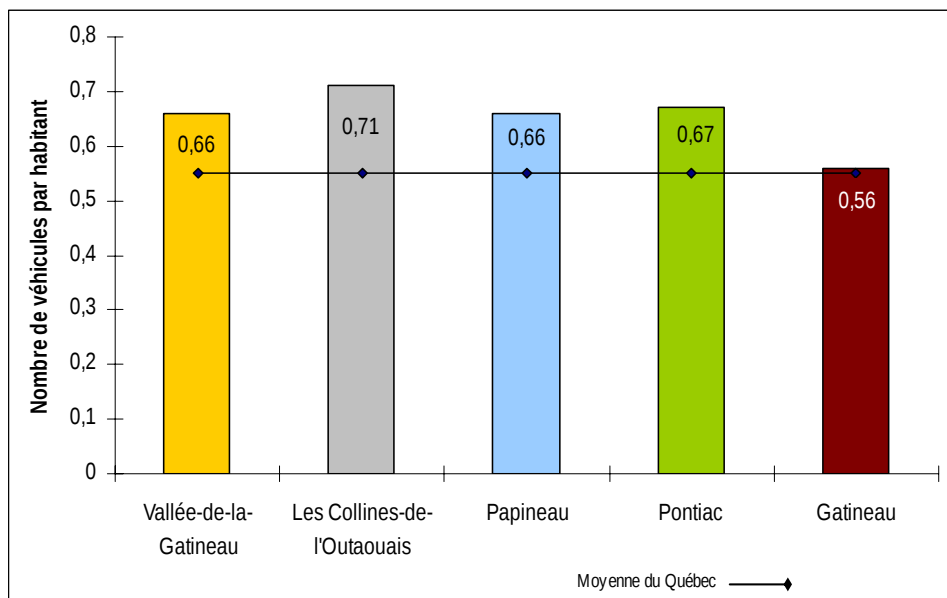
¹² Ceci constitue un facteur important dans les MRC qui appliquent une tarification réduite pour des personnes avec faible revenu (exemple : MRC Papineau).

2.3.4 Possession d'automobile

Les résidants de la région rurale de l'Outaouais (MRC Vallée-de-la-Gatineau, MRC Collines-de-l'Outaouais, MRC Papineau, MRC Pontiac), possèdent en moyenne plus d'automobiles que les résidants de Gatineau ou de l'ensemble du Québec. Selon le bilan de la SAAQ de 2008, on dénombrait 0,66 véhicule par habitant pour la Vallée-de-la-Gatineau et 0,63 véhicule par habitant dans les MRC Pontiac et Papineau. Dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais, le taux est passé de 0,66 en 2005 à 0,70 en 2008, alors que le taux est à 0,51 à Gatineau et à 0,53 pour l'ensemble du Québec. Il est intéressant de noter que la possession d'automobile dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais est légèrement supérieure à celle de l'ensemble des autres MRC (0,64 en moyenne) qui sont plus éloignées d'une agglomération. Ce résultat s'explique par le revenu plus élevé des résidants de cette MRC, mais est aussi une résultante de la structure urbaine qui ne permet pas facilement des déplacements à pied ou à bicyclette. L'offre d'emploi dans cette MRC limite également l'utilisation d'autres moyens de transport que l'automobile. On trouvera de plus amples informations au Tableau 10 à la page 27.

Notre sondage téléphonique révèle qu'il y a en moyenne 1,63 véhicule par ménage dans les trois (3) MRC. Cependant, 7,9% des ménages n'ont pas de voiture à leur disposition, ce qui est beaucoup plus élevé que dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais (seulement 1 % selon le rapport de Tecsalt). De plus, 49 % des ménages de la MRC Papineau, 51 % de la Vallée-de-la-Gatineau et 55 % de ceux de la MRC Pontiac possèdent deux (2) voitures ou plus, en comparaison de 70 % pour les ménages de la MRC des Collines-de-l'Outaouais.

FIGURE 6 : VÉHICULES EN CIRCULATION EN 2008



Source : Dossier statistique - Bilan 2008 : Accidents, parc automobile, permis de conduire, SAAQ

2.3.5 Déplacements liés au travail

L'Outaouais qui est une vaste région rurale, avec une population dispersée et peu de municipalités dépassant 1 000 habitants, est très dépendante de la voiture. Comme les statistiques du Tableau 10 à la page suivante le démontrent, le taux de personnes utilisant une automobile en tant que conducteur pour se rendre au travail, est largement supérieur à celui de la moyenne du Québec. Il est néanmoins intéressant de noter que le taux de personnes se rendant au travail à pied ou à bicyclette dans la MRC Papineau dépasse la moyenne du Québec. Les MRC Pontiac et Vallée-de-la-Gatineau ont également un taux relativement élevé par rapport à la MRC des Collines-de-l'Outaouais. Le fait que les principales municipalités de ces MRC possèdent un petit noyau urbain avec des emplois locaux et que la population réside majoritairement auprès de ces noyaux permet ce mode de déplacement plus facilement que l'aménagement de certaines municipalités dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais. Par exemple, les municipalités de Chelsea et Cantley qui sont limitrophes de la rivière de la Gatineau ont, pour rejoindre des pôles d'emploi, (qui se trouvent pour ces résidents, de toute façon, en majorité à Gatineau ou Ottawa) à parcourir une longue distance à pied ou en vélo.

Il est également intéressant à noter que le taux de déplacement en tant que passager (covoiturage) est supérieur à celui du Québec pour trois (3) MRC. La MRC Papineau a un taux similaire à celui de la province de Québec.

TABEAU 10 : MODE DE TRANSPORT POUR ALLER AU TRAVAIL

Mode de transport pour aller au travail	Vallée	Collines	Papineau	Pontiac	Québec
Automobile; camion ou fourgonnette; en tant que conducteur	82,3%	85,5%	81,1%	81,6%	72,7%
Automobile; camion ou fourgonnette; en tant que passager	8,6%	8,5%	5,9%	9,7%	5,5%
Transport en commun	1,5%	3,0%	2,2%	1,6%	12,8%
À pied ou à bicyclette	6,8%	2,3%	9,8%	6,1%	8,0%
Tous les autres modes	0,9%	0,8%	1,0%	0,9%	0,9%

Source : Statistique Canada, Recensement 2006

Concernant les origines et destinations de déplacements liés au travail, la région entière de l'Outaouais (incluant la ville de Gatineau) est exportatrice nette de main-d'œuvre. Ceci signifie qu'il y a plus de main-d'œuvre disponible sur le territoire que d'emplois offerts, comme le démontre le Tableau 11 page 28.

Il est intéressant de noter que 81 % de la population de la MRC Vallée-de-la-Gatineau travaille à l'intérieur de la MRC, tandis que les MRC Papineau et Pontiac occupent un peu plus des deux tiers de leur population dans leur MRC. Un bon nombre de personnes dans la MRC Pontiac (25 %) traverse cependant la frontière provinciale pour travailler en Ontario (Pembroke et Ottawa). Comme déjà mentionné, la population de la MRC des Collines-de-l'Outaouais travaille majoritairement dans les régions métropolitaines (Gatineau 41,7% et Ottawa 35,1 %). Seulement 21,3 % de leurs citoyens occupent un emploi à l'intérieur de leur MRC.

Les déplacements inter-MRC dans la région sont marginaux. Les besoins en transport collectif pour motifs travail sont donc intra-MRC et vers Gatineau ou Ottawa.

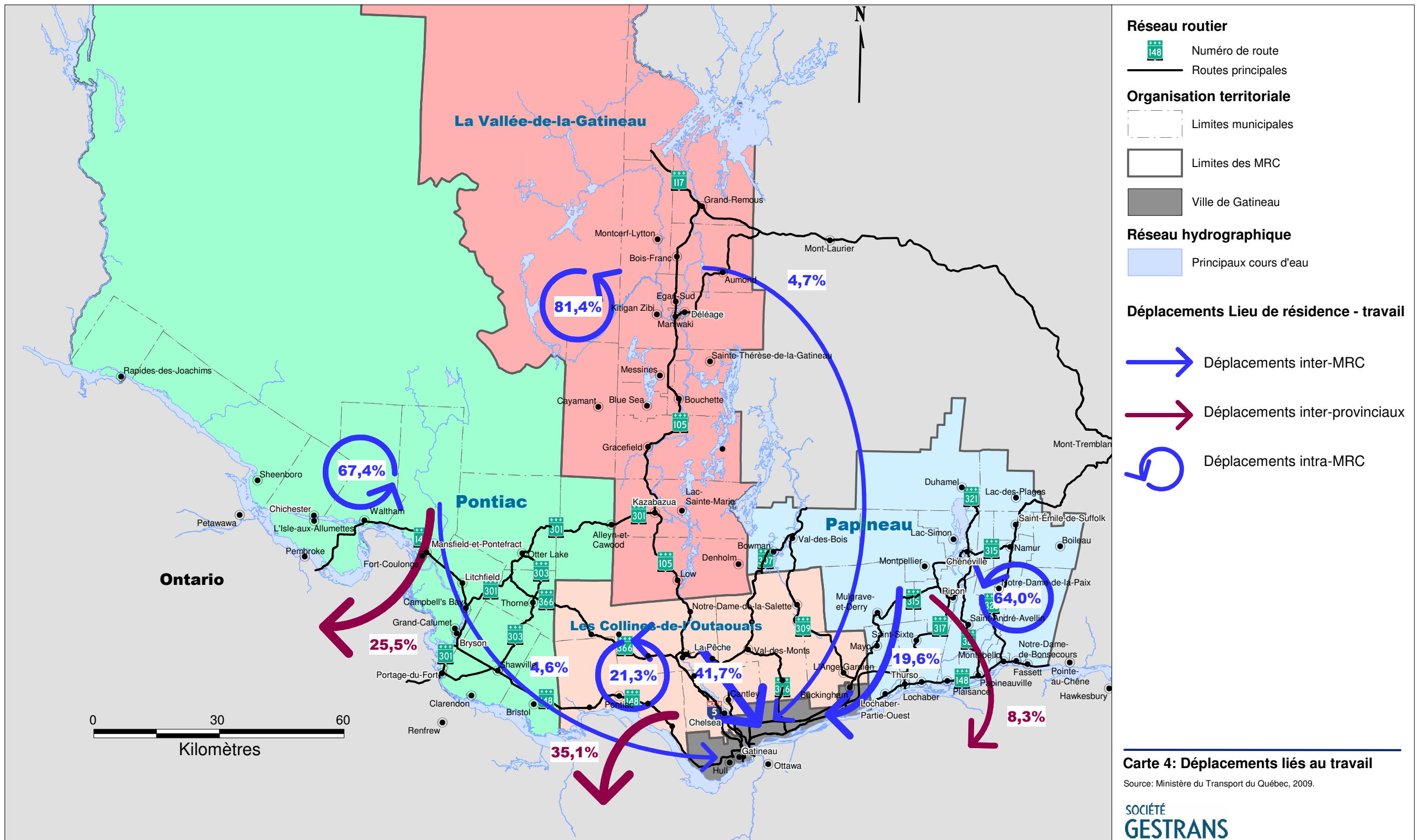
La carte 4 à la page 29 présente les déplacements liés au travail par MRC.

TABEAU 11 : DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL DES PERSONNES OCCUPÉES DANS LES MRC ET LE TERRITOIRE ÉQUIVALENT DE L'OUTAOUAIS, 2006

		Lieu de travail												
		À l'intérieur de la région					À l'extérieur de la région							
		Gatineau	La Vallée-de-la-Gatineau	Les Collines-de-l'Outaouais	Papineau	Pontiac	Ontario	Montréal	MRC Antoine-Labelle	Québec (TE)	Autres	Personnes occupées	Emplois	Solde de l'emploi
		n												
Lieu de résidence	Outaouais	80 075	6 005	5 455	5 650	3 595	56 430	620	220	130	1 110	159 290	120 720	-38 570
	Gatineau	69 655	135	1 085	355	120	46 985	355	10	70	510	119 280	98 850	-20 430
	La Vallée-de-la-Gatineau	330	5 760	75	0	45	535	30	190	40	70	7 075	6 450	-625
	Les Collines-de-l'Outaouais	8 270	45	4 225	105	75	6 970	70	10	10	75	19 855	5 725	-14 130
	Papineau	1 590	10	40	5 180	0	670	155	10	10	435	8 100	5 895	-2 205
	Pontiac	230	55	30	10	3 355	1 270	10	0	0	20	4 980	3 800	-1 180

		Lieu de travail												
		À l'intérieur de la région					À l'extérieur de la région							
		Gatineau	La Vallée-de-la-Gatineau	Les Collines-de-l'Outaouais	Papineau	Pontiac	Ontario	Montréal	MRC Antoine-Labelle	Québec (TE)	Autres	Personnes occupées	Emplois	Solde de l'emploi
		%												
Lieu de résidence	Outaouais	50,3%	3,8%	3,4%	3,5%	2,3%	35,4%	0,4%	0,1%	0,1%	0,7%	100,0%	75,8%	-24,2%
	Gatineau	58,4%	0,1%	0,9%	0,3%	0,1%	39,4%	0,3%	0,0%	0,1%	0,4%	100,0%	82,9%	-17,1%
	La Vallée-de-la-Gatineau	4,7%	81,4%	1,1%	0,0%	0,6%	7,6%	0,4%	2,7%	0,6%	1,0%	100,0%	91,2%	-8,8%
	Les Collines-de-l'Outaouais	41,7%	0,2%	21,3%	0,5%	0,4%	35,1%	0,4%	0,1%	0,1%	0,4%	100,0%	28,8%	-71,2%
	Papineau	19,6%	0,1%	0,5%	64,0%	0,0%	8,3%	1,9%	0,1%	0,1%	5,4%	100,0%	72,8%	-27,2%
	Pontiac	4,6%	1,1%	0,6%	0,2%	67,4%	25,5%	0,2%	0,0%	0,0%	0,4%	100,0%	76,3%	-23,7%

Source : Institut de la statistique du Québec



2.4 Résumé des caractéristiques particulières par MRC

Après avoir décrit et comparé les MRC de la région de l'Outaouais dans les chapitres précédents, une synthèse par MRC mettra en lumière les caractéristiques particulières de chaque territoire.

2.4.1 MRC Papineau

Cette MRC est située à l'extrémité est de la région d'Outaouais et se divise en deux secteurs, la Petite-Nation et la Vallée-de-la-Lièvre. La MRC est traversée par plusieurs axes routiers : la route 148 lie les municipalités situées au sud avec la ville de Gatineau, tandis que l'axe nord-sud comprend les routes 321, 317 et 323, toutes reliées à la route 148 et à la route 315 (axes est-ouest).

Seulement trois (3) municipalités recensent plus de 2 000 habitants, Saint-André-Avellin avec 3 446 résidents et plusieurs services de santé ainsi que Papineauville avec une école secondaire et des écoles de formation professionnelle et d'éducation d'adultes constituent deux pôles de services centraux.

La population est en croissance, grâce, entre autres, à une migration de la génération des baby-boomers vers la MRC Papineau. Cette croissance se limite toutefois à certaines municipalités comme Lac-Simon, Papineauville et Ripon.

La MRC Papineau connaît un des plus hauts taux de personnes âgées de 65 et plus au Québec. C'est la MRC avec le moins de jeunes entre 0 et 24 ans. L'âge médian atteint 47 ans. Une croissance positive de 16 % à l'échelle de la MRC est prévue d'ici 2026, notamment pour les groupes d'âge de 65 à 75 ans.

Par conséquent, les ménages avec couple sans enfants dominant avec 38,6%, suivis par les ménages avec une personne (27,8 %).

Avec 33,7 % de personnes sans certificat, diplôme ou grade, la MRC Papineau dépasse largement la moyenne au Québec.

Le taux de chômage était, en 2006, légèrement au-dessus de la moyenne du Québec. Cependant, ce taux varie beaucoup d'une municipalité à l'autre. Ce sont les secteurs de vente et services qui offrent le plus d'emploi dans cette MRC (27,3 %), suivis par le secteur « métiers, transport,

machinerie et professions apparentées » avec 17,6 %. Ces deux (2) secteurs sont plus importants dans la région comparativement à la moyenne au Québec, mais ressemblent aux données des autres MRC très rurales.

Le revenu personnel disponible par habitant est un des plus faibles dans la région de l'Outaouais.

Les déplacements liés au travail se concentrent à 64 % à l'intérieur de la MRC. C'est vers la ville de Gatineau que la population se déplace le plus en quittant le territoire (19,6 %), suivie par Ottawa avec 8,3 %. Ces déplacements se font à 81,1 % en voiture en tant que chauffeur. Le taux de covoiturage concernant les déplacements au travail est le plus faible dans la région d'Outaouais. Par contre, le taux de personnes se déplaçant à pied ou à bicyclette dépasse la moyenne du Québec et celle de toutes les autres MRC de la région avec 9,8 %.

2.4.2 MRC Pontiac

La MRC Pontiac, comme la Vallée-de-la-Gatineau, dispose d'un vaste territoire, en majorité non organisé. Les municipalités se concentrent le long de la route principale 148. Deux (2) autres routes principales traversent le territoire en direction nord-sud, soit la 303 et la 301. Cette dernière rejoint la route 105 à la hauteur de Kazabazua (Vallée-de-la-Gatineau). Toutes les municipalités qui dépassent 1 000 habitants se situent autour de la route 148.

Plus de la moitié (56 %) de la population est anglophone, une bonne proportion se trouve à Shawville.

La population dans la MRC Pontiac a baissé légèrement ces dernières années et le taux de croissance prévu d'ici 2026 est le plus faible avec 5,3 % dans la région de l'Outaouais.

La répartition des groupes d'âge ressemble à celle de la Vallée-de-la-Gatineau avec un âge médian de 44,8 ans, dépassant la moyenne du Québec de presque quatre (4) ans.

La MRC Pontiac est la seule MRC, où les ménages de couple avec enfants sont en croissance et représentent le plus fort pourcentage avec 35 % des ménages. Les couples sans enfants sont en baisse et atteignent le même niveau que les ménages avec une (1) personne (26,8 %).

Le niveau de scolarité est faible avec 37,3 % des personnes sans certificat ou diplôme. Cependant, le taux de personnes ayant un diplôme ou certificat d'études secondaires est le plus élevé parmi les MRC de l'Outaouais.

Le secteur d'emploi lié au secteur primaire (ex. : agriculture, foresterie, etc.) et le secteur « métiers, transports et machinerie et professions apparentées » sont plus présents dans la MRC Pontiac qu'ailleurs avec respectivement 9,6 % et 21,9 %.

Le taux de chômage est également au-dessus de la moyenne du Québec et a atteint 11,3 % en 2006. Le revenu personnel disponible par habitant est le plus faible dans la région d'Outaouais.

Les travailleurs se déplacent en majorité à l'intérieur de la MRC Pontiac (67,4 %); un fort taux s'oriente à l'extérieur de la région. La province d'Ontario, proche et plus peuplée que le côté québécois, attire 25,5 % de la population de la MRC Pontiac. Le taux de covoiturage parmi les déplacements liés au travail est le plus haut en Outaouais avec 9,7 %.

2.4.3 MRC Vallée-de-la-Gatineau

La MRC longe la rivière Gatineau du nord au sud de la région d'Outaouais et touche à toutes les autres MRC d'Outaouais. La route 105 qui traverse le territoire du nord au sud, liant la municipalité la plus au nord, Grand Remous, avec la ville de Gatineau est le principal axe des déplacements. Les routes 117 et 107 au nord de la MRC assurent le lien routier avec Mont-Laurier.

La MRC dispose d'une ville centre (Maniwaki, 4 026 habitants), située au nord du territoire allongé, à environ 140 km de Gatineau/Ottawa. Maniwaki atteint une densité semblable à celle de la ville de Gatineau avec 718 habitants/km². Quatre (4) autres municipalités dépassent le seuil de 1 000 habitants qui se répartissent cependant sur un territoire plus étendu que la ville de Maniwaki, la densité étant ainsi peu élevée.

L'évolution de la population dans la MRC en général est légèrement à la baisse depuis 1986 et stagnante depuis 2001. Les municipalités se développent à un rythme très différent. Gracefield, Low, Blue Sea, Messines et Cayamant connaissent une augmentation de leur population, tandis que Maniwaki, Grand-Remous et Délage perdent des résidents. Cayamant enregistre une variation de 17,4 % entre 2001 et 2006, mais en même temps, le taux de chômage est très élevé avec 31,4 %.

Malgré la stagnation des dernières années, une croissance d'environ 18 % a été prévue entre 2006 et 2026 pour la région. D'ici 2016, les groupes d'âges de 60 ans et plus ainsi que les enfants de 0 à 9 ans et les jeunes adultes entre 25 et 39 ans verront augmenter leur taux de pourcentage par rapport à l'ensemble de la population dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau.

Les ménages des couples sans enfants et les ménages avec une (1) personne dominant dans la région. Seulement 22 % des ménages ont des enfants.

Le niveau de scolarité est très faible avec 38 % de la population de 15 ans et plus sans certificat ou diplôme. Toutefois, le taux de personnes possédant un certificat ou diplôme d'apprenti ou ceux d'une école de métiers dépasse la moyenne du Québec et celle des autres MRC de la région avec 20, 8 %.

Le taux de chômage est le plus élevé dans la région de l'Outaouais et a atteint 14,3 % en 2006 et le taux de familles à faible revenu avant impôt est également plus haut qu'ailleurs (16,2 %), mais ne dépasse pas la moyenne du Québec.

Le revenu d'emploi moyen des travailleurs entre 25 et 64 ans est le plus faible dans la région. Le revenu personnel disponible est, par contre, plus élevé que dans les MRC Pontiac et Papineau. Ceci est également le cas pour le taux de possession d'automobile qui a atteint 0,66 par habitant en 2007.

Un fort taux (81,4 %) des déplacements liés au travail se réalisent à l'intérieur de la MRC. Environ 12 % de la population se déplace vers la région métropolitaine de Gatineau et Ottawa. La MRC Antoine-Labelle avec la municipalité de Mont-Laurier attire 2, 7 % des déplacements en provenance de la Vallée-de-la-Gatineau.

Ces déplacements se réalisent à 8,6 % en covoiturage et à 6,8 % à pied ou à bicyclette. Le taux d'utilisation du transport en commun¹³ est le plus faible de la région de l'Outaouais.

2.4.4 MRC Collines-de-l'Outaouais

La MRC est située au milieu de la région d'Outaouais, entourée par les trois (3) autres MRC et la ville de Gatineau, divisée en deux par le parc de la Gatineau. Cinq (5) routes principales en direction nord-sud traversent le territoire, joignant la route 148 ou l'autoroute 5 qui lient les municipalités avec la ville de Gatineau. La route 366 (axe est-ouest et nord-sud) raccorde cette MRC avec la MRC Pontiac.

La MRC se distingue des autres par sa proximité avec la ville de Gatineau. Son territoire est moins vaste et seulement sept (7) municipalités s'y retrouvent, elles-mêmes majoritairement composées de plusieurs villages, sans ville centre. La densité est néanmoins plus élevée que dans les autres MRC et joue entre 6 et 63 habitants par km². Il y a cependant des secteurs qui offrent une meilleure accessibilité que d'autres aux

¹³ L'expression « transport en commun » inclut, dans le recensement de Statistiques Canada, tous les modes de transport collectif disponibles, soit le transport collectif dans les régions rurales, le transport adapté, les autobus interurbains et le transport en commun dans les grandes villes, telle que Gatineau.

services publics et commerciaux (ex. : Sainte-Cécile-de-Masham, Wakefield, Perkins, Old Chelsea). Ainsi, certains secteurs connaissent, malgré la proximité relative avec la ville de Gatineau, les mêmes problèmes socioéconomiques et sociodémographiques que d'autres villages ruraux qui sont isolés.

La MRC est en pleine croissance avec un gain de 113 % entre 1986 et 2009. Toutes les municipalités ont gagné des résidants, mais surtout Cantley et Val-des-Monts. Il s'agit d'une population jeune avec un âge médian de 39,1 ans, ce qui est en dessous de la moyenne québécoise. Ce sont surtout des jeunes familles qui fuient la région métropolitaine et qui s'installent en milieu semi-rural. Ainsi, le pourcentage du groupe d'âge de 0 à 14 ans est un des plus hauts au Québec (20,3 %). Ceci se reflète dans la structure des ménages : 35,8 % des ménages sont composés de couples avec enfants, suivis par 32,6 % de couples sans enfants. Ce taux a légèrement augmenté entre 2001 et 2006, tout comme le taux des ménages avec une (1) personne, ce qui est toutefois le plus bas dans la région avec 19,4 %.

Les prévisions démographiques sont positives avec 15 % de croissance d'ici 2026. La population de personnes âgées, à ce jour relativement peu présentes avec 9,1 %, doublera dans la même période pour atteindre 20,7 %.

La population des Collines est bien instruite. Le taux de personnes possédant un certificat ou diplôme ou grade universitaire grimpe à 19 %, trois (3) fois plus que dans les autres MRC. Le taux de personnes sans diplôme ni grade correspond à la moyenne du Québec (23,4 %).

Les secteurs d'emplois qui sont plus représentés que dans les autres MRC sont la gestion, les affaires en finance et administration, les sciences naturelles et les sciences sociales.

Le taux de chômage est très faible avec seulement 4,8 %, il en est de même pour le taux de faible revenu des familles avant impôt qui est seulement à 6,2 %. Le revenu personnel disponible par habitant atteint le niveau de la ville de Gatineau et est largement supérieur à celui des autres MRC de la région.

Avec 0,7 automobile par habitant, le taux est également plus élevé qu'ailleurs dans la région. Ainsi, les personnes se déplaçant au travail le font à 85,5 % en voiture en tant que chauffeurs. Peu de personnes se déplacent à pied ou à bicyclette (2,3 %). L'utilisation du transport en commun, grâce à un service d'autobus à Chelsea et Cantley et grâce aux parc-o-bus de la STO, est plus répandue (3 %) que dans les MRC rurales qui disposent uniquement du transport collectif et une ligne d'autobus interurbain.

Les destinations principales de la population au travail sont Gatineau (41,7 %) et l'Ontario (35,1 %). Seulement 21,3 % des déplacements liés au travail se réalisent à l'intérieur de la MRC des Collines-de-l'Outaouais.

3 DESCRIPTION DES SERVICES À LA POPULATION ET L'ÉTAT DE SITUATION SUR LE TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ

Le portrait des quatre (4) MRC présente en premier les pôles de déplacements importants sur chaque territoire, soit les services publics comme les centres de santé et de services sociaux (CSSS) et les établissements d'éducation et de formation, ainsi que les points de service d'Emploi-Québec et Service Canada. Ensuite, tous les modes de transport collectif et adapté identifiés sur chaque territoire seront présentés et décrits, selon les informations obtenues.

Les cartes 13 à 15, aux pages 128 à 130, présentent, pour les quatre (4) MRC, les limites administratives des commissions scolaires, les agglomérations de taxi et les services de transport interurbain.

3.1 MRC Papineau

3.1.1 Services publics

La MRC Papineau compte 24 municipalités. Saint-André-Avellin, Thurso et Papineauville sont les endroits avec le plus de service public sur le territoire. Il n'existe cependant pas d'hôpital dans cette zone. L'hôpital de Papineau est situé à Gatineau dans le secteur Buckingham et est, pour la majorité des résidents, le service le plus proche¹⁴. Saint-André-Avellin est le pôle central de santé dans la MRC avec un CHSLD, un CLSC et un centre de réadaptation. Un autre CLSC existe à Val-des-Bois. Tous les autres services de santé se trouvent à Gatineau (secteurs Buckingham et Masson-Angers), environ à 50 km de Saint-André-Avellin. Il faut ajouter que l'hôpital de Papineau n'offre pas de soins spécialisés. Ainsi, pour des soins d'orthopédie, de cardiologie, d'oncologie, pour les cas de diabète etc., les résidents doivent se déplacer jusqu'à Gatineau (secteur Hull et secteur Gatineau).

Sur le territoire de la commission scolaire au Cœur-des-Vallées, il existe en ce moment dix (10) établissements d'écoles primaires : Chénéville (1), Ripon (1), St-André-Avellin (1), Notre-Dame-de-la-Paix (1) en processus de fermeture, Montebello (1), Papineauville (1), Plaisance (1), Thurso (1), Gatineau (8), secteur Buckingham, Notre-Dame-de-la-Salette (1). Quasiment tous les établissements offrent le niveau préscolaire et le niveau primaire.

¹⁴ Pour les résidents habitants plus au nord de la MRC (Duhamel, Lac-des-Plages, etc.) il est plutôt intéressant de s'adresser aux CSSS des Laurentides.

Il y a des écoles secondaires dans les municipalités suivantes: St-André-Avellin (1) - secondaire 1 et 2 seulement, Papineauville (1), Thurso (1) pour le cheminement particulier, Gatineau (2) et Val-des-Bois (1) qui n'aura pas d'élèves en 2009-2010, elle est en processus de fermeture.

La formation professionnelle se donne à Papineauville (Relais de la Lièvre-Seigneurie) dans la même bâtisse que l'École secondaire Louis-Joseph-Papineau, et à Gatineau (secteur Buckingham). La formation générale aux adultes se réalise également à Papineauville (Centre Le Vallon) et à Gatineau (secteur Masson).

Le prochain centre de Service Canada se trouve à Gatineau, secteur Buckingham. Le centre local d'emploi de la MRC est situé à Papineauville. La Table Jeunesse Papineau a son siège social à Montebello.

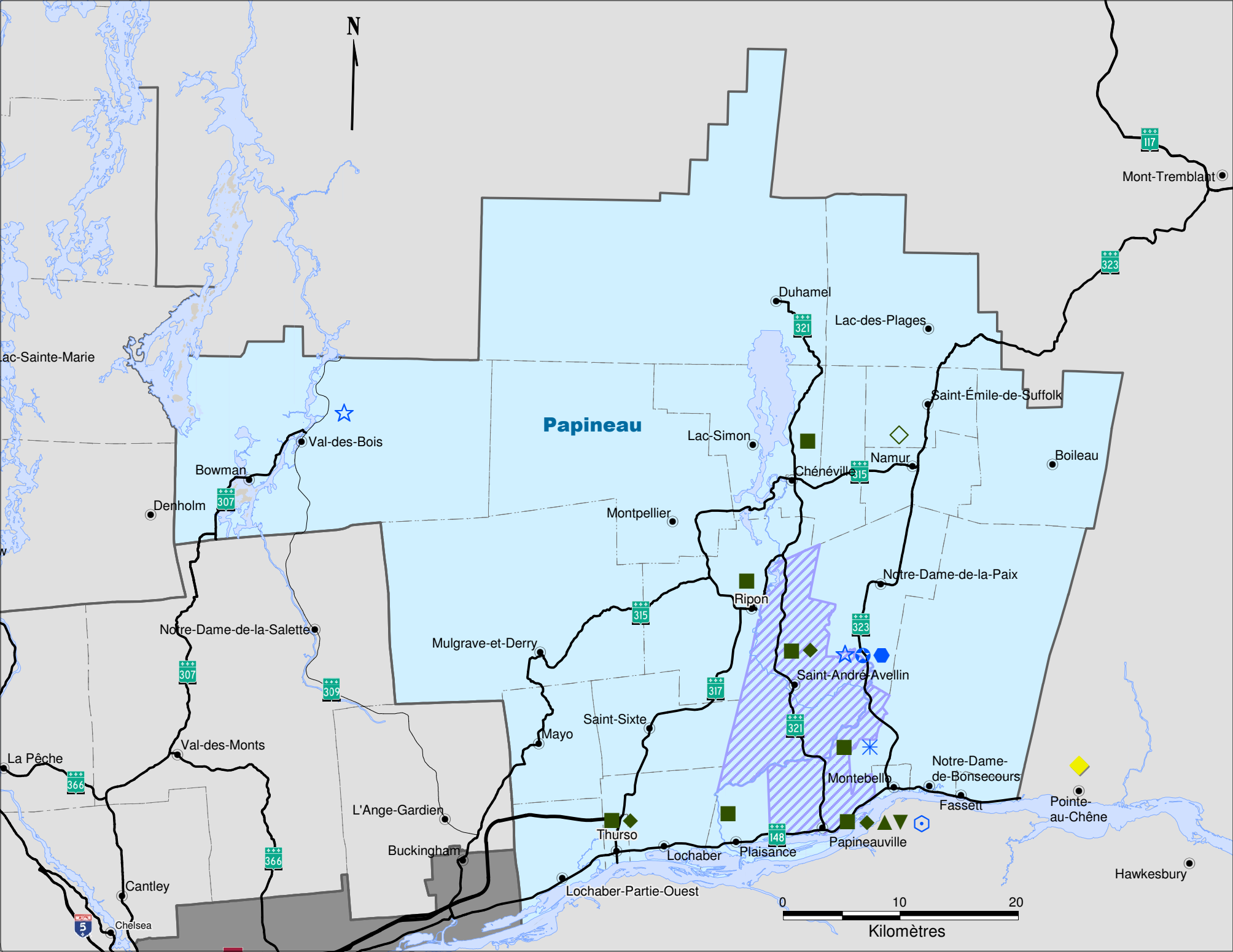
La carte 5 à la page suivante visualise l'emplacement de ces services publics.

3.1.2 Transport collectif

La MRC Papineau offre un système de transport collectif avec guichet unique depuis 2003. La Corporation des transports Adapté et Collectif de Papineau Inc. est reconnue par le ministère de la Santé et des Services sociaux comme organisme humanitaire offrant des services de transport collectif par un conducteur bénévole, conformément au paragraphe 3 de l'article 3 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*. La corporation offre, si possible, les places disponibles dans le transport adapté et le transport scolaire aux clients du transport collectif.

Fonctionnement administratif

En 2005, le transport adapté de la Petite-Nation et le transport collectif se regroupent sous le même nom, « La Corporation des transports Adapté et Collectif de Papineau Inc. », déjà située sous le même toit que l'École secondaire Louis-Joseph-Papineau. La MRC Papineau a déclaré compétence sur le transport collectif, mais pas encore sur le transport adapté. Néanmoins, le conseil d'administration est déjà le même que pour le transport collectif et adapté, ce qui évite de doubler le nombre de séances. Cependant, deux rapports individuels pour le transport collectif et le transport adapté sont produits chaque année pour le ministère des Transports du Québec (MTQ). Sur le conseil d'administration de la Corporation, siègent deux (2) représentants de la Commission scolaire au Cœur-des-Vallées, 20 représentants des municipalités de la MRC, un (1) représentant du CLSC-CHSLD de la Petite-Nation, un (1) représentant du CLD Papineau, un (1) représentant du CR3A (Comité régionale du troisième âge) de la Petite-Nation, un (1) représentant de l'Association des Personnes Handicapées de la Petite-Nation et quatre (4) représentants des usagers.



Pôles de déplacements de la MRC de Papineau

Établissements scolaires

- Écoles primaires francophones
- ◆ Écoles secondaires francophones
- ◇ Écoles secondaires anglophones
- ◆ École secondaire privée
- ▲ Écoles de formation professionnelle francophones
- ▼ Écoles francophones pour adultes

Établissements de santé

- ★ Centre local de services communautaires (CLSC)
- ★ Centre d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD)
- Centre de réadaptation
- ◇ Centre local d'emploi (CLE)
- ✳ Table jeunesse de l'Outaouais (TJO)

Routes principales

- 148 Numéro de route
- Route

Organisation territoriale

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

Réseau hydrographique

- Principaux cours d'eau

Pôles de déplacements

- Concentration de services

Carte 5: Pôles de déplacements

Source: Ministères de la Santé et Services sociaux, Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, 2009.

Trois (3) personnes travaillent à temps plein au guichet unique de la corporation (répartition, comptabilité et vérification); le directeur général est à temps partiel avec 20 heures par semaine.

Comme mentionné, le transport collectif se réalise en grande majorité avec l'aide d'environ 20 bénévoles qui transportent environ 75 % de la clientèle.

Le service du transport collectif est offert sept (7) jours sur sept (7), de 7h00 à 22h. La réservation doit se faire 48 heures à l'avance par téléphone à la Corporation. Le bureau est ouvert de 8h à 16h30, du lundi au vendredi. Le transport collectif est en grande majorité un service qui est offert à toute la population, mais avec une priorité pour les déplacements en santé. Étant donné qu'il s'agit d'un service d'accompagnement bénévole, le client profite d'un transport de porte à porte et tout le territoire est couvert.

Pour l'utilisation du transport collectif, les clients doivent s'inscrire auprès de la corporation. Selon les informations obtenues, le tarif est établi comme il suit.

Tarification

Le client peut payer en argent ou acheter une carte avec 80 poinçons d'une valeur de 80 \$ au bureau de la corporation. Le bénévole qui transporte un client réclame un prix pour le voyage selon la grille tarifaire établie. La corporation comptabilise les factures avec les bénévoles de façon hebdomadaire.

Les dépenses des bénévoles sont remboursées au taux de 50 cents par km. Ce taux est le plus élevé dans la région, mais semble être nécessaire, selon le directeur général, pour s'assurer que le nombre de bénévoles ne baisse pas.

Les tarifications pour le transport adapté et le collectif sont identiques et sont fixées selon la distance entre deux (2) municipalités. La Corporation a établi une politique de deux tarifications différentes : une pour des clients disposant d'un revenu faible¹⁵ et une autre pour des clients dépassant ce seuil de revenu établi. Le seuil est, par exemple, à 20 744 \$ pour une (1) personne et à 25 825 \$ pour un ménage de deux (2) personnes. Ceux qui veulent profiter d'une tarification réduite doivent présenter leurs revenus bruts à la corporation lors de l'inscription. Le client admissible à la tarification réduite paie 25 cents par kilomètre, tandis que le client non admissible paie 50 cents le kilomètre. Ainsi, les coûts pour leurs déplacements avec l'aide d'un bénévole sont couverts à presque 100 %.

¹⁵ Selon l'information du directeur général, le seuil de faible revenu a été établi selon des critères de subvention d'un programme fédéral pour améliorer l'isolation d'une maison.

La tarification hors circuit comprend tous les déplacements qui ne sont pas réalisés avec les autobus du transport adapté. Hors circuit signifie donc un déplacement à l'aide d'un chauffeur-bénévole. Un client qui est dirigé vers un circuit fixe du transport adapté paie 2 \$ par déplacement avec une carte de poinçons et 2,25 \$ en argent comptant, directement au chauffeur.

TABLEAU 12 : TARIFICATION POUR LES DÉPLACEMENTS HORS CIRCUIT, TARIF RÉDUIT

Distances (aller-retour)	Tarifs	Destinations (aller-retour)
0 à 50 km	8,00 \$	À l'intérieur de la MRC Papineau
51 à 100 k m	12, 00 \$	À l'intérieur de la MRC Papineau
101 à 150km	16,00 \$	À l'intérieur de la MRC Papineau

Source : Statistiques d'exploitation 2008, La Corporation des transports Adapté et Collectif de Papineau Inc

La clientèle se compose majoritairement des personnes âgées et des personnes sur l'aide au dernier recours (sécurité de revenu), qui sont donc admissibles au tarif réduit. Pour ces dernières, le Centre local d'emploi paie 100 % des coûts des déplacements pour motif de santé.

Véhicules utilisés

En 2008, le transport collectif a transporté 75 % de sa clientèle avec des bénévoles. Pour l'été 2008, la Corporation a signé un contrat avec un transporteur privé (Louis-Seize, qui fait aussi du transport scolaire) pour permettre à l'organisation SAJO (Service Animation Jeunesse Outaouais) d'offrir des activités et sorties aux jeunes de la région pendant la période estivale. Ainsi, 22 % de la clientèle du transport collectif de l'année 2008 était des jeunes. Environ 3 % de la clientèle du transport collectif a pu être jumelée avec le transport adapté. Il s'agit ici d'un étudiant qui profite du circuit 3 du transport adapté pour se rendre à Buckingham.

Achalandage et clientèle

Le transport collectif comptait 6 817 déplacements en 2008, dont 32,7 % étaient des déplacements réguliers (transport d'été pour Sajo, jumelage avec le transport adapté et quelques clients qui sont transportés régulièrement avec des bénévoles vers le CLSC Saint-André-Avellin ou vers Buckingham) et 67,3 % étaient occasionnels. Plus des deux tiers des déplacements se réalisaient à l'intérieur du territoire de la MRC (72,5%). Tous les déplacements vers le secteur Buckingham comptent comme déplacements hors territoire.

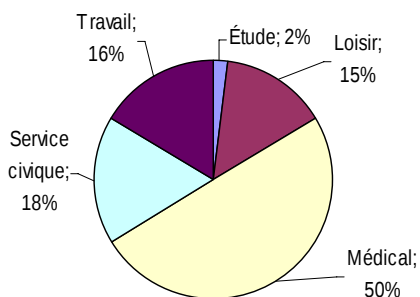
TABLEAU 13 : DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT COLLECTIF MRC PAPINEAU

Transport collectif	Déplacements 2008	%
Déplacements totaux	6 817	100 %
Déplacements réguliers	2 231	32,7%
Déplacements occasionnels	4 586	67,3 %
Déplacements hors territoire	1 872	27,5 %
Déplacements locaux	4 945	72,5 %

Source : Statistiques d'exploitation 2008, La Corporation des transports Adapté et Collectif de Papineau Inc.

Des transports hors territoire ont comme destination Gatineau, Hull et Hawkesbury. Des déplacements vers Montréal et Ottawa sont également réalisés pour des soins spécialisés.

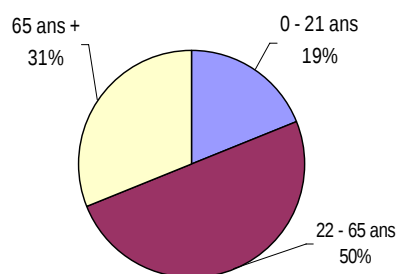
FIGURE 7 : MOTIFS DE DÉPLACEMENTS DU TRANSPORT COLLECTIF MRC PAPINEAU



Les déplacements pour des raisons de santé sont en tête avec près de 50 %. Contrairement à d'autres systèmes de transport collectif de la région de l'Outaouais, les autres motifs, tels que les services civiques (achats des biens essentiels, services gouvernementaux et parapublics), le travail ou le loisir constituent l'autre moitié des déplacements.

Source : La Corporation des transports Adapté et Collectif de Papineau Inc., 2008

FIGURE 8 : GROUPES D'ÂGE TRANSPORT COLLECTIF MRC PAPINEAU



Concernant la répartition des groupes d'âge, la clientèle est bien équilibrée au transport collectif de la MRC Papineau : 50 % font partie du groupe des 22 à 65 ans, 31 % ont 65 ans et plus et 19 % sont des jeunes de 19 ans et moins. Ceci ressemble à la répartition dans la Vallée-de-la-Gatineau, où les jeunes sont toutefois un peu moins représentés.

Source : La Corporation des transports Adapté et Collectif de Papineau Inc., 2008

Le Tableau 14 qui suit montre le nombre de déplacements en transport collectif pour l'année 2008 et le poids d'utilisation par municipalité sur l'ensemble de la MRC. Le nombre de clients par municipalité n'était pas disponible.

C'est la municipalité de Saint-André-Avellin qui compte le plus de déplacements dans la MRC (15,5 %), suivie par Montpellier, Papineauville et Ripon. Par rapport à la population par municipalité, c'est Montpellier qui fait le plus de déplacements par habitant, soit 0,8. En moyenne, 0,4 déplacement est effectué en transport collectif par année et par habitant.

TABLEAU 14 : DÉPLACEMENTS PAR MUNICIPALITÉ EN TRANSPORT COLLECTIF MRC PAPINEAU

Municipalités	Population	Nombre de déplacements TC	Poids d'utilisation dans la MRC	Nbr déplacements / population
Saint-André-Avellin	3 446	1 057	15,56%	0,3
Montpellier	961	778	11,45%	0,8
Papineauville	2 164	697	10,26%	0,3
Ripon	1 497	690	10,16%	0,5
Montebello	996	510	7,51%	0,5
Thurso	2 284	430	6,33%	0,2
N.-D.-de-la-Paix	736	421	6,20%	0,6
Fassett	477	358	5,27%	0,8
Plaisance	1 019	346	5,09%	0,3
Namur	490	284	4,18%	0,6
Saint-Émile-de-Suffolk	534	246	3,62%	0,5
Lac-Simon	897	211	3,11%	0,2
Chénéville	783	174	2,56%	0,2
Saint-Sixte	462	164	2,41%	0,4
Duhamel	459	122	1,80%	0,3
Boileau	510	118	1,74%	0,2
N.-D.-de-Bonsecours	272	112	1,65%	0,4
Lac-des-Plages	397	62	0,91%	0,2
Gatineau*		8	0,12%	
Buckingham*		4	0,06%	
Total 2008	18 384	6 792	100%	0,4
Total 2007		5 617		
Total 2006		5 351		
Augmentation		26,9%		

Source : Statistiques de transport 2008, La Corporation des transports Adapté et Collectif de Papineau Inc.

* Gatineau et le secteur Buckingham font partie du tableau statistique de la MRC Papineau, car 12 transports ont été effectués pour des jeunes participant à un camp de vacances sur le territoire de la MRC; leur lieu de résidence en dehors de la saison estivale est Gatineau ou Buckingham.

Budget 2008

En 2008, l'organisme a reçu 100 000 \$ de subvention par le MTQ, 25 000 \$ par la MRC, 29 625 \$ par les clients, 56 437 \$ par d'autres ministères (ex. : CLE, SAAQ, CSST, MESSF) et 955 \$ par d'autres sources, ce qui donnait un total de 212 017 \$. Les dépenses d'administration sont partagées entre le transport collectif et le transport adapté. Ainsi, en 2008, pour les 6 817 déplacements effectués, les dépenses administratives ont totalisé 74 274 \$ et celles pour l'exploitation ont atteint 122 299 \$.

TABLEAU 15 : BUDGET 2008 DU TRANSPORT COLLECTIF MRC PAPINEAU

Sources des revenus	\$	%	Dépenses	\$	%
MTQ	100 000 \$	47,2 %	Frais d'exploitation	122 299 \$	62 %
Clients	29 625 \$	14,0 %	Frais administratifs	74 274 \$	38 %
MRC	25 000 \$	11,8 %			
Autres ministères	56 437 \$	26,6 %			
Autres sources	955 \$	0,4 %			
TOTAL	212 017 \$	100 %	TOTAL	196 573 \$	100 %

Source : États financiers 2008, La Corporation des transports Adapté et Collectif de Papineau Inc.

3.1.3 Transport adapté

Tel que décrit dans le chapitre précédent, le transport adapté de la Petite-Nation s'est joint en 2005 au transport collectif. La carte 6 à la page 58 présente des circuits réguliers par le transport adapté et par d'autres organismes opérant sur le territoire.

Fonctionnement administratif

La responsabilité du transport adapté est, en ce moment, sous le mandat de la municipalité de Saint-André-Avellin. Cependant, la municipalité de Saint-André-Avellin a déjà signé une résolution qui permet à la MRC de déclarer compétence, ce qui se réalisera probablement pour le 1^{er} janvier 2010. La gestion quotidienne (répartition, comptabilité, etc.) se fait en coopération avec le transport collectif en guichet unique. Le transport adapté offre ainsi des places disponibles dans ses véhicules à d'autres personnes qui ne sont pas admises au transport adapté. Des 24 municipalités, 20 sont desservies par le transport adapté. Les municipalités de Bowman, Val-des-Bois, Mulgrave-et-Derry et Mayo ne participent pas pour le moment. Selon la loi 56, elles ont cependant l'obligation d'offrir un service aux personnes admissibles au transport adapté (voir aussi le texte sur le volet souple en annexe 1). Une rencontre des directeurs généraux des municipalités de la MRC

Papineau a eu lieu le 9 septembre 2009 ; les modalités de déclaration de compétence par une MRC pour le transport adapté y ont alors été présentées.

Territoire desservi

À ce jour, le transport adapté offre trois (3) circuits différents du lundi au vendredi. Tous les circuits partent vers 7h00 pour arriver à leur destination finale vers 9h00. Le retour se fait entre 14h et 17h00.

- ✚ Circuit 1: Fassett (6h30), Montebello, Papineauville, Ripon, Saint-André-Avellin (8h30) : Atelier socioprofessionnel de la Petite-Nation. Durée du trajet : Deux (2) heures;
- ✚ Circuit 2: Lac Simon (7h00), Chénéville, Namur, Lac-des-Plages, St-Émile-de-Suffolk, Notre-Dame-de-la-Paix, St-André-Avellin (8h30), Papineauville (9h00) : Centre de jour du Pavillon du Parc à Papineauville. Durée du trajet : Deux (2) heures;
- ✚ Circuit 3: Papineauville (7h30), Plaisance, Thurso, Buckingham (plusieurs endroits comme destination : serres, maison spécialisée, hôpital, etc. (8h30). Durée du trajet : Une (1) heure.

Saint-André-Avellin est un point de correspondance entre les circuits 1 et 2. Ceux qui se dirigent vers le centre de jour à Papineauville (qui n'est pas ouvert avant 9h00), sont transportés jusqu'à Saint-André-Avellin où ils changent d'autobus dans le circuit 2 pour descendre à Papineauville au centre de jour du Pavillon du Parc vers 9h00.

Véhicules utilisés

Les trois (3) véhicules adaptés appartiennent au transporteur Louis-Seize, avec les capacités et les prix démontrés au Tableau 16 :

TABLEAU 16 : CAPACITÉS DES VÉHICULES ADAPTÉS ET LE PRIX DU CONTRAT MRC PAPINEAU

	Places		Coûts		
	Réguliers	Fauteuil roulant	Tarif de base	Supplément	\$ / km
Circuit 1	20	4	39 491,50 \$	2 000 \$	0,76 \$
Circuit 2	24	6	42 103,58	2 000 \$	0,76 \$
Circuit 3	12	4	36 899,41 \$	3 000 \$	0,48 \$
Total	56	14	118 494,49 \$	7 000 \$	

Source : La Corporation des transports Adapté et Collectifs de Papineau Inc., 2009

En tout, la Corporation dispose de 56 places régulières et de 14 places pour accueillir des fauteuils roulants. Les places prévues pour les fauteuils roulants ne peuvent pas être changées en place régulière. Les autobus sont choisis selon la demande actuelle de la clientèle admise au transport adapté.

Des déplacements occasionnels sont effectués à l'aide des chauffeurs – bénévoles inscrits au transport collectif.

Le transporteur Louis-Seize assure avec une fourgonnette le service de transport adapté pour les clients allant trois (3) fois par semaine aux traitements de dialyse vers Gatineau.

Achalandage et clientèle

La clientèle du transport adapté habite majoritairement Namur, Sainte-Émile-de-Suffolk et Notre-Dame-de-Paix où il y a le plus de familles d'accueil pour les personnes handicapées.

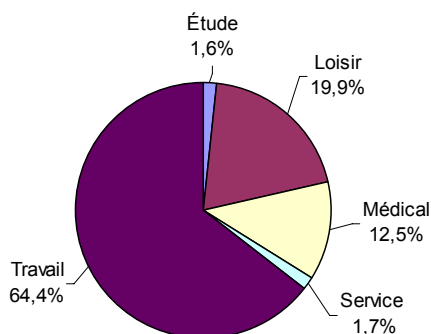
Pour le transport adapté, 24 345 déplacements ont été réalisés en 2008. La majorité des déplacements (75,8 %) sont locaux (intra MRC) et réguliers (83,2 %). Les déplacements occasionnels qui ne correspondent pas aux circuits fixes, se font par le mode d'accompagnement bénévole de la Corporation des transports Adapté et Collectif Papineau Inc. Un transport pour cinq (5) personnes suivant un traitement de dialyse se réalise trois (3) fois par semaine vers Gatineau (secteur Hull). Pour ce faire, il y a un contrat avec le transporteur Louis-Seize qui fait monter les patients dans une fourgonnette. Les traitements de dialyse se font aux mêmes journées pour les cinq (5) patients, ce qui permet un transport efficient vers Gatineau grâce à une entente entre le centre de santé à Gatineau (secteur Hull) et la Corporation des transports Adapté et Collectif de Papineau. Une (1) personne est transportée vers Hawkesbury par un bénévole, et ce, trois (3) fois par semaine, également pour des traitements de dialyse.

TABEAU 17 : DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT ADAPTÉ MRC PAPINEAU

Transport collectif	Déplacements 2008	%
Déplacements totaux	24 345	100 %
Déplacements réguliers	20 262	83,2 %
Déplacements occasionnels	4 083	16,8 %
Déplacements hors territoire	5 890	24,2 %
Déplacements locaux	18 455	75,8 %

Source : La Corporation des transports Adapté et Collectifs de Papineau Inc., 2008

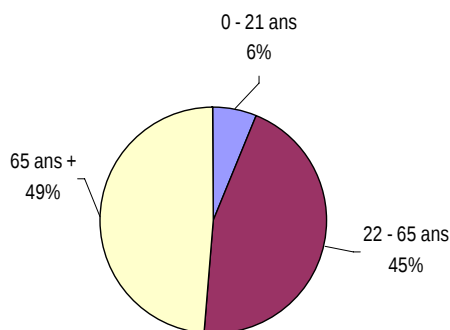
FIGURE 9 : MOTIFS DE DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT ADAPTÉ MRC PAPINEAU



Il est intéressant de noter que le transport adapté déplace environ quatre (4) fois plus de personnes par année que le transport collectif et que l'importance du motif n'est pas la même : le travail constitue la principale raison pour les déplacements des personnes handicapées, les raisons médicales représentent seulement 12,5 %, tandis que les déplacements avec motif « loisir » arrivent au deuxième rang.

Source : La Corporation des transports Adapté et Collectifs de Papineau Inc., 2008

FIGURE 10 : GROUPE D'ÂGE EN TRANSPORT ADAPTÉ MRC PAPINEAU



Près de la moitié de la clientèle du transport adapté dans la MRC Papineau est âgée de 65 ans et plus. Très peu de jeunes font partie de la clientèle.

Source : La Corporation des transports Adapté et Collectifs de Papineau Inc., 2008

Avec 3 829 déplacements par année, c'est la municipalité de Saint-Émile-de-Suffolk qui compte le plus de déplacements par année, et ce, par rapport à l'utilisation du service à travers la MRC et par rapport à son poids démographique; en moyenne, 7,2 déplacements par habitants sont réalisés en transport adapté dans cette municipalité. Selon la corporation, il y a relativement beaucoup de familles d'accueil à cet endroit. D'autres municipalités très utilisatrices du transport adapté sont Thurso, Ripon, Saint-André-Avellin et Papineauville (voir aussi le Tableau 18 à la page suivante).

TABEAU 18 : DÉPLACEMENTS PAR MUNICIPALITÉ TRANSPORT ADAPTÉ MRC PAPINEAU

Municipalités	Population	Nombre de déplacements TA	Poids d'utilisation dans la MRC	Nbr déplacements / population
Saint-Émile-de-Suffolk	534	3 829	15,73%	7,2
Thurso	2 284	3 408	14,00%	1,5
Ripon	1 497	3 390	13,93%	2,3
Saint-André-Avellin	3 446	2 858	11,74%	0,8
Papineauville	2 164	2 570	10,56%	1,2
Montebello	996	1 945	7,99%	2,0
N.-D.-de-la-Paix	736	1 476	6,06%	2,0
Namur	490	1 334	5,48%	2,7
Plaisance	1 019	1 317	5,41%	1,3
Montpellier	961	722	2,97%	0,8
Chénéville	783	453	1,86%	0,6
Saint-Sixte	462	343	1,41%	0,7
Lac-Simon	897	311	1,28%	0,3
Fassett	477	310	1,27%	0,6
Lac-des-Plages	397	68	0,28%	0,2
N.-D.-de-Bonsecours	272	7	0,03%	0,0
Boileau	510	0	0,00%	0,0
Duhamel	459	0	0,00%	0,0
Lochaber	512	0	0,00%	0,0
Lochaber-Partie-Ouest	519	0	0,00%	0,0
Total 2008	18 384	24 341	100%	1,3
Total 2007		21 643		
Total 2006		20 521		
Augmentation		18,6%		

Source : La Corporation des transports Adapté et Collectifs de Papineau Inc., 2008

Budget 2008

En 2008, l'organisme a reçu 209 058 \$ de subvention de la part du MTQ, 86 342 \$ des municipalités participantes (19), 71 293 \$ des clients, 59 494 \$ du MESSF et du CLE, 22 632 \$ de La Ressource et 772 \$ d'autres sources pour un total de 449 591 \$. Les frais d'exploitation ont atteint 389 746 \$. Les frais administratifs sont partagés entre le transport collectif et le transport adapté. Ainsi, en 2008, pour les 24 345 déplacements effectués, les dépenses administratives ont totalisé 74 033 \$.

TABLEAU 19 : BUDGET 2008 DU TRANSPORT ADAPTÉ MRC PAPINEAU

Sources des revenus	\$	%	Dépenses	\$	%
MTQ	209 058 \$	46,5 %	Frais d'exploitation	389 746 \$	84 %
Clients	71 293 \$	15,9 %	Frais administratifs	74 033 \$	16 %
Municipalités	86 342 \$	19,2 %			
Autres ministères	59 494 \$	13,2 %			
Autres sources	23 404 \$	5,2%			
TOTAL	449 591 \$	100 %	TOTAL	463 779 \$	100 %

Source : La Corporation des transports Adapté et Collectifs de Papineau Inc.

3.1.4 L'association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre

L'association existe depuis 25 ans (1983) et est située à Buckingham, couvrant la région de la Vallée-de-la-Lièvre, d'où son nom. Cette région englobe Val-des-Bois, Mayo et Thurso (MRC Papineau), Notre-Dame-de-la-Salette et L'Ange-Gardien (MRC des Collines-de-l'Outaouais de l'Outaouais) ainsi que Buckingham, Masson Angers (Communauté urbaine Gatineau).

Les objectifs de l'association sont, entre autres, d'offrir des services bénévoles pour favoriser l'autonomie de leur clientèle, aider les aînés et les personnes en perte d'autonomie à maintenir une vie active en leur offrant diverses activités qui brisent ainsi leur isolement et procurer à ces derniers un service d'accompagnement-transport. Ce dernier service est aussi disponible pour les familles en difficulté.

Territoire desservi

Depuis quelque temps, l'organisme sans but lucratif concentre ses activités dans les municipalités de l'Ange-Gardien, Buckingham, Masson-Angers, Mayo et Thurso, car le recrutement de bénévoles se fait de plus en plus difficile. Les bénévoles sont de plus en plus âgés et peu de jeunes s'ajoutent. La région de Val-des-Bois est desservie par le transport collectif et adapté Papineau qui dispose d'un (1) bénévole dans cette région. À Notre-Dame-de-la-Salette, on ne peut compter que sur une (1) personne pour assurer le transport collectif des Collines. Ceci démontre à quel point le service de transport collectif est fragile, dépendant dans certaines régions de la bonne volonté et des ressources d'une seule personne.

Achalandage et clientèle

En 2008, l'association a pu répondre à 3 918 demandes d'accompagnement-transport, et ce, majoritairement pour des rendez-vous médicaux (dialyse, psychothérapie, psychologie, médecins spécialisés, médecins de

famille, etc.) à l'aide de 27 chauffeurs - bénévoles. La clientèle est constituée majoritairement par des personnes âgées qui ont besoin de soins de santé réguliers et spécialisés (les soins spécialisés ne sont pas disponibles à l'hôpital de Buckingham) et par ceux qui veulent participer aux activités offertes par l'association.

Le client doit obligatoirement, pour chaque transport demandé (aller-retour), remplir une feuille d'attestation de transport, spécifiant son nom, l'adresse de départ et de rendez-vous, la date et les heures de transport. Les feuilles sont disponibles lors de l'embarquement avec le chauffeur - bénévole et doivent être signées par les professionnels (médecins, spécialistes, physiothérapeutes, etc.) rencontrés.

L'organisme a une entente verbale avec le CSSS Papineau (CHSLD Buckingham) lui permettant d'utiliser leur fourgonnette à 12 places, une (1) fois par semaine pour la période de septembre à mai, pour amener des personnes âgées, les jeudis, au café-rencontre de l'association des bénévoles pour les secteurs Buckingham/Masson-Angers et L'Ange-Gardien. Ainsi, un chauffeur-bénévole amène la clientèle à 11 heures le matin et les ramène vers 16 heures. Il s'agit du même chauffeur-bénévole (un retraité) qui réalise les voyages pour le CSSS Papineau vers le centre de jour à Gatineau (secteur Buckingham).

Tarification

Une grille tarifaire pour l'accompagnement-transport existe par ville de départ et par destination. Une tarification réduite existe pour des aînés de 55 ans et plus qui ont moins de 17 000 \$ par année à leur disposition. L'organisme absorbe le montant de la différence de tarification soit ,05\$ du kilomètre et ,36\$ est absorbé par la clientèle. Cette clientèle paie six (6) dollars pour des déplacements à l'intérieur d'une même municipalité jusqu'à un maximum de 54,40 \$ pour un déplacement de Buckingham à Hawkesbury ou 35 \$ de Thurso à Gatineau (secteur Hull). Tous les autres clients paient 8,25 \$ à l'intérieur d'une même municipalité. Quant aux autres destinations, les usagers paient environ 20 % de plus que ceux qui profitent d'un tarif réduit, soit 65,60 \$ de Buckingham à Hawkesbury ou 41,80 \$ de Thurso à Gatineau (secteur Hull).

Les bénévoles reçoivent 41 cents par kilomètre parcouru pour couvrir les frais d'utilisation de leur véhicule.

Budget

Près de 63% de la clientèle est âgée de 55 ans et plus et près de la moitié de la clientèle reçoit l'aide financière de dernier recours (aide sociale). Leurs voyages sont payés 41 cents du kilomètre parcouru par le CLE. Ceci couvre seulement les frais des bénévoles. La gestion de la clientèle sur l'aide de dernier recours

représente comme charge de travail : une employée à temps plein pour recevoir les demandes de transport et un employé à temps partiel à facturation pour des transports (cette tâche représente trois (3) jours de travail à temps plein par mois). Le ministère de la Solidarité sociale ne contribue pas à la charge administrative de ce service, il contribue uniquement au remboursement des frais de kilométrage aux bénévoles. À la prochaine augmentation importante du coût de l'essence, ces 41 cents ne pourront pas rembourser les frais d'utilisation. Les autres transports (ex. : centre jeunesse emploi, SAAQ, les anciens combattants, la CSST) sont facturés à 47 cents par kilomètre, ce qui donne une petite marge de manœuvre pour couvrir les dépenses administratives de l'organisme. Entre le 1 avril 2008 et le 31 mars 2009, l'organisation a eu des revenus de 58 347 \$ et des dépenses de 53 074 \$. Le surplus a été accumulé en 2008, car les bénévoles recevaient à ce moment-là seulement 39 cents le kilomètre, tandis que le CLE payait 41 cents.

3.1.5 Comité régional troisième âge Papineau

Le comité régional troisième âge (CR3A), situé à Saint-André-Avellin, a pour principal objectif de faciliter le maintien à domicile des personnes âgées dans le respect et la dignité. L'organisme existe depuis 1978 et travaille avec cinq (5) employés à temps plein (30 à 35 heures par semaine) et compte sur l'appui d'une quarantaine de bénévoles. Le CR3A offre, aux personnes âgées de 55 ans et plus, des activités de loisir dans leurs locaux à Saint-André-Avellin, et ce, trois (3) fois par semaine. La principale clientèle est constituée de personnes ayant 75 ans et plus. Depuis quelques temps, l'organisme offre également des activités plus au nord de la MRC (Lac Simon, Duhamel, Lac Schryer, Montpellier, Boileau, Lac-des-Plages, etc.).

Territoire desservi

Pour permettre une plus grande participation aux activités, l'organisme offre un service de transport pour les trois (3) jours d'activité à Saint-André-Avellin. Les parcours se présentent comme suit :

- ✚ Mardi : Ripon, Chénéville, Saint-André-Avellin
- ✚ Mercredi : Plaisance, Papineauville, Montebello, Saint-André-Avellin
- ✚ Jeudi : Papineauville, Saint-André-Avellin

Les circuits s'effectuent entre 8h00 et 8h30 pour arriver entre 9h00 et 9h30 à Saint-André-Avellin et les départs se font entre 14h15 et 14h30. La clientèle utilise le transport offert aux activités régulières à Saint-André-Avellin pour effectuer d'autres activités (rendez-vous au CLSC, pharmacie, etc.).

Le reste de la journée et de la semaine (lundi, vendredi et fin de semaine) le véhicule n'est pas en service. Pendant l'année, l'organisme organise des sorties (entre cinq (5) à dix (10) par année) à l'extérieur pour toute une journée, le véhicule n'étant pas disponible à ce moment-là.

Comme les activités au nord de la MRC se déroulent également entre mardi et jeudi (question de disponibilité des salles communautaires), l'organisme ne peut pas offrir de transport, car les véhicules sont utilisés pour les activités à Saint-André-Avellin. Ainsi, seule une clientèle se déplaçant de manière autonome peut participer à ces activités.

Véhicule utilisé

Les circuits sont effectués avec un véhicule de 20 places, appartenant à l'organisme. Le véhicule a été financé par une fondation; les dépenses sont prises dans le budget de fonctionnement. Pour l'organisme, il était financièrement avantageux de fonctionner avec son propre véhicule qu'avec le transport collectif.

Les véhicules roulent environ 13 405 kilomètres par année. Avec l'autobus de 20 places et trois (3) voyages par semaine, 60 personnes pourraient être transportées.

Selon les informations obtenues, le circuit du mardi aurait cinq (5) places libres, le mercredi il n'y aurait pas de places et le jeudi, 6 places seraient disponibles à ce jour. Ainsi, l'organisme transporte environ 2 548 personnes, qui font 5 096 déplacements par année.

Le transport est assuré par deux (2) employés qui détiennent un permis de conduire classe 4b, ce qui leur permet de conduire un petit autobus ou minibus de 24 personnes. Cependant, il semble que la classe de leur permis de véhicule par le CTQ n'autorise pas le transport d'autres personnes que leur clientèle. Le CR3A est enregistré comme propriétaire et exploitant d'un véhicule lourd. Le transport pour sa clientèle est gratuit, ainsi l'organisme n'a pas besoin de demander un permis d'autobus. Pour changer ce statut, il devrait faire une demande (90 \$) et la publier (127 \$) pour s'assurer qu'il n'y a pas d'opposition d'un autre transporteur opérant sur le territoire. En possédant un permis d'autobus, le CR3A pourrait permettre l'embarquement d'autre client contre une rémunération directe ou indirecte (ex. : par une entente de partage de coûts entre le transport collectif et le CR3A).

Tarification

Les clients paient quatre dollars (4 \$) par jour pour participer à l'activité. Le transport est gratuit. S'ajoute un montant de cinq dollars (5 \$) s'il y a un repas. S'il s'agit d'une activité à l'extérieur, quatre dollars (4 \$) de plus sont demandés.

Budget

L'organisme se finance avec l'aide de l'Agence de la santé et des services sociaux qui donnent 132 000 \$ par année pour toutes les activités du CR3A (ceci inclut aussi les visites des personnes âgées à la maison par des bénévoles). En 2008, Centraide Outaouais a donné également 7 300 \$; cette contribution a été utilisée pour payer les frais de déplacement des bénévoles faisant des visites individuelles à domicile. D'autres commanditaires viennent en aide chaque année (Caisses Populaires, Chevaliers de Colomb, etc.)

3.1.6 Transport du centre de santé et services sociaux Papineau

Le Centre de santé et services sociaux de Papineau est situé à Gatineau (secteur Buckingham), à l'extérieur du territoire de la MRC Papineau. Le CSSS possède deux (2) véhicules, type minibus, chacun avec 14 places, dont quatre (4) adaptées. Ils sont financés par les Fondations et différentes organismes. Ces véhicules sont utilisés pour desservir les deux (2) centres de jour du CSSS de la région qui sont liés aux CHSLD de Saint-André-Avellin et de Buckingham, ainsi que pour des activités de loisir de la clientèle hébergée dans les unités de soins de longue durée. Pour le centre de jour à Saint-André-Avellin, le chauffeur est un employé du CSSS (syndiqué). Le centre de jour à Buckingham a recours aux services d'un chauffeur-bénévole qui amène la clientèle avec le deuxième minibus du CSSS.

Toutes les municipalités du centre local de services communautaires (CLSC) de la Petite-Nation sont desservies; pour le CLSC Vallée-de-la-Lièvre, c'est la municipalité Val-des-Bois (MRC Papineau) et les secteurs Buckingham, Masson-Angers (Communauté urbaine de Gatineau). Des circuits sont établis selon la clientèle externe, inscrite aux centres de jour. Dans la Petite-Nation, chaque municipalité dispose d'environ trois (3) bénévoles qui, en cas d'annulation d'un transport prévu, prennent l'appel du client et en informent le centre de jour. Le matin, avant de partir, le chauffeur prend les messages et ajuste son parcours en fonction de la clientèle participant aux activités du centre, cette journée-là. Dans la Vallée-de-la-Lièvre, les clients appellent directement au centre de jour pour laisser un message. La réceptionniste du centre de jour à Buckingham avise le chauffeur avant son départ en cas d'annulations.

Dans la Petite-Nation, les départs (souvent deux (2) voyages) se font à partir de 8h00. La durée des trajets dépend du nombre de clients qui montent et de l'endroit d'embarquement. Entre 14h00 et 15h00 les clients sont ramenés à leur domicile. En cas d'annulation, les trajets peuvent s'en trouver raccourcis de beaucoup. Généralement, les voyages durent à peu près 45 minutes. Certains clients qui vivent dans des endroits plus éloignés sont pris en charge par le transport adapté qui les inclut dans leurs circuits réguliers. Cette organisation permet au CSSS d'offrir à un bon nombre de clients des durées de voyage acceptables.

La clientèle est principalement composée de personnes âgées hébergées dans les unités de soins de longue durée du CSSS de Papineau ou inscrites aux programmes des centres de jour. La clientèle externe participant aux activités des centres de jour est desservie toutes les semaines les mercredis dans la Vallée-de-la-Lièvre et les lundis, mercredis et jeudis dans la Petite-Nation. Les mardis et vendredis, des activités de groupes (ex. : groupe d'Alzheimer) sont offertes à Saint-André-Avellin; les circuits se réalisent alors selon la clientèle participant à ces groupes homogènes.

En tout, 7 000 déplacements ont été effectués en 2008. Le tarif est de trois dollars (3 \$) pour un transport (aller/retour). Étant donné que plusieurs municipalités ne sont pas desservies par aucun commerce, la participation aux activités du centre de jour à Saint-André-Avellin permet à la clientèle d'y faire ses emplettes, parfois avec l'aide du chauffeur d'autobus.

3.1.7 Transport scolaire à Papineau

La Commission scolaire au Cœur-des-Vallées couvre la quasi-totalité des limites administratives de la MRC Papineau; seule la municipalité à l'extrémité nord-est, Lac-des-Plages, fait partie de la Commission scolaire des Laurentides.

La commission a des contrats de gré à gré avec sept (7) transporteurs (Les Autobus du Village, Transport Miller-Madore, Johanne Roussel, Autobus scolaire Suzie Lauzon, Transport Maurice Louis-Seize, Transport Camille Paul, Autobus Campeau). Un total de 88 véhicules, dont 80 réguliers et huit (8) adaptés, sont à la disposition de la commission scolaire.

Les principaux axes routiers utilisés par le réseau scolaire sont, du nord au sud, les routes 307, 309, 315, 317, 321 et 323, et, d'est en ouest, la route 148 et l'autoroute 50. En général, les élèves du primaire et du secondaire ne sont pas transportés en même temps : il y donc des circuits pour les élèves du secondaire et d'autres pour le primaire et le préscolaire.

L'organisation du transport suit les bassins des établissements d'enseignement. Il n'y a pas d'entente officielle avec la commission scolaire pour l'utilisation des places disponibles pour le transport collectif, mais la commission accepte des demandes et les étudie cas par cas. Il s'agit surtout d'élèves qui suivent une formation professionnelle. Les autobus sont utilisés selon la période scolaire, de fin août à fin juin. Pour les vacances de Noël et la semaine de relâche, le transport scolaire est cependant en arrêt.

Bon nombre d'élèves du territoire sont transportés vers le Séminaire du Sacré-Cœur de Pointe-au-Chêne (à l'est du territoire), un établissement privé d'enseignement secondaire qui accueille environ 475 élèves externes.

La Commission scolaire Western Quebec dessert également le territoire, notamment vers l'école anglophone de Namur qui offre les niveaux préscolaire, primaire et le secondaire 1 et 2 (pour plus d'informations voir chapitre MRC des Collines-de-l'Outaouais, transport scolaire).

3.1.8 Autobus interurbain

La compagnie Greyhound circule sur la route 148 et dessert ainsi une partie de la MRC Papineau. Il y a deux départs par jour, sept jours sur sept. Le Tableau 20 donne un aperçu de leur horaire.

TABEAU 20 : CIRCUITS INTERURBAINS ENTRE MONTRÉAL ET OTTAWA
VIA MRC PAPINEAU ET VIA GATINEAU

Municipalités Montréal	Aller 7h00	Aller 18h30	Retour	Retour
			11h15	22h45
Fassett	9h33	21h03	8h40	20h10
Montebello	9h38	21h08	8h36	20h06
Papineauville	9h45	21h15	8h28	19h58
Plaisance	9h53	21h23	8h20	19h50
Thurso	10h03	21h33	8h10	19h40
Buckingham, sud-est	10h13	21h43	8h00	19h30
Masson	10h15	21h45	7h56	19h26
Angers	10h23	21h53	7h50	19h20
Gatineau	10h43	22h13	7h30	19h00
Hull	10h57	22h27	7h16	18h46
Ottawa	11h15	22h45	7h00	18h30

Source : www.greyhound.com

Départ

Arrivé

Ces heures n'offrent pas une plage horaire pour les travailleurs réguliers, mais peuvent être intéressantes pour des voyages occasionnels comme pour les visites de la famille, des amis ou pour du magasinage.

Il est difficile pour les résidants sans Internet, d'avoir des informations sur ce transport interurbain. Un panneau du groupe Voyageur existe à la hauteur d'un dépanneur à Montebello. Cependant, il ne donne pas de l'information ni sur le trajet ni sur l'horaire. Le dépanneur à proximité ne vend plus de billets et réfère au site Internet de Greyhound.

TABLEAU 21 : EXEMPLES DE TARIFS SERVICE GREYHOUND ENTRE MRC PAPINEAU ET OTTAWA
VIA GATINEAU

De	Fassett	Papineauville	Thurso
Billet simple	18,40 \$	18,40 \$	14,45 \$
Journée (aller-retour)	36,80 \$	36,80 \$	28,90 \$
Tarif réduit (billet simple)	16,56 \$	16,56 \$	13,01 \$

Source : www.greyhound.com

3.1.9 Taxi

La MRC Papineau compte(4) agglomérations de taxi qui couvrent les municipalités suivantes : Bowman, Val-des-Bois, Mulgrave-et-Derry et Mayo (AG Val-des-Bois), Thurso (AG Thurso), Papineauville, Montebello, Fassett, Notre-Dame-de-Bonsecours-Partie-Nord (AG Papineauville) et Saint-André-Avellin (AG Saint-André-Avellin). Seulement deux (2) de ces agglomérations détiennent des permis de taxi. C'est la compagnie Taxi Montebello qui possède deux (2) permis pour l'agglomération de Papineauville. À Saint-André-Avellin, c'est la compagnie Louis-Seize qui détient, pour sa part, deux (2) permis. Il est à noter que la MRC a seulement quatre (4) permis en vigueur sur un quota de 11; voir aussi la carte 14 à la page 129).

3.1.10 Covoiturage

Pour améliorer la mobilité, surtout celle des jeunes qui n'ont pas de voiture ou pas de permis de conduire, les quatre (4) Corporations des Transports Collectifs, la CRÉO et la Table de Jeunesse de l'Outaouais ont signé un protocole d'entente afin de développer, pour les quatre (4) MRC, un site Internet qui sera mis en relation avec celui du covoiturage du MTQ. La supervision du développement de ce site est confiée au directeur général du transport collectif des Collines. L'ouverture du site Internet est prévue pour janvier 2010.

3.1.11 Synthèse

TABLEAU 22 : SYNTHÈSE SUR LES MODES DE TRANSPORT OFFERTS MRC PAPINEAU

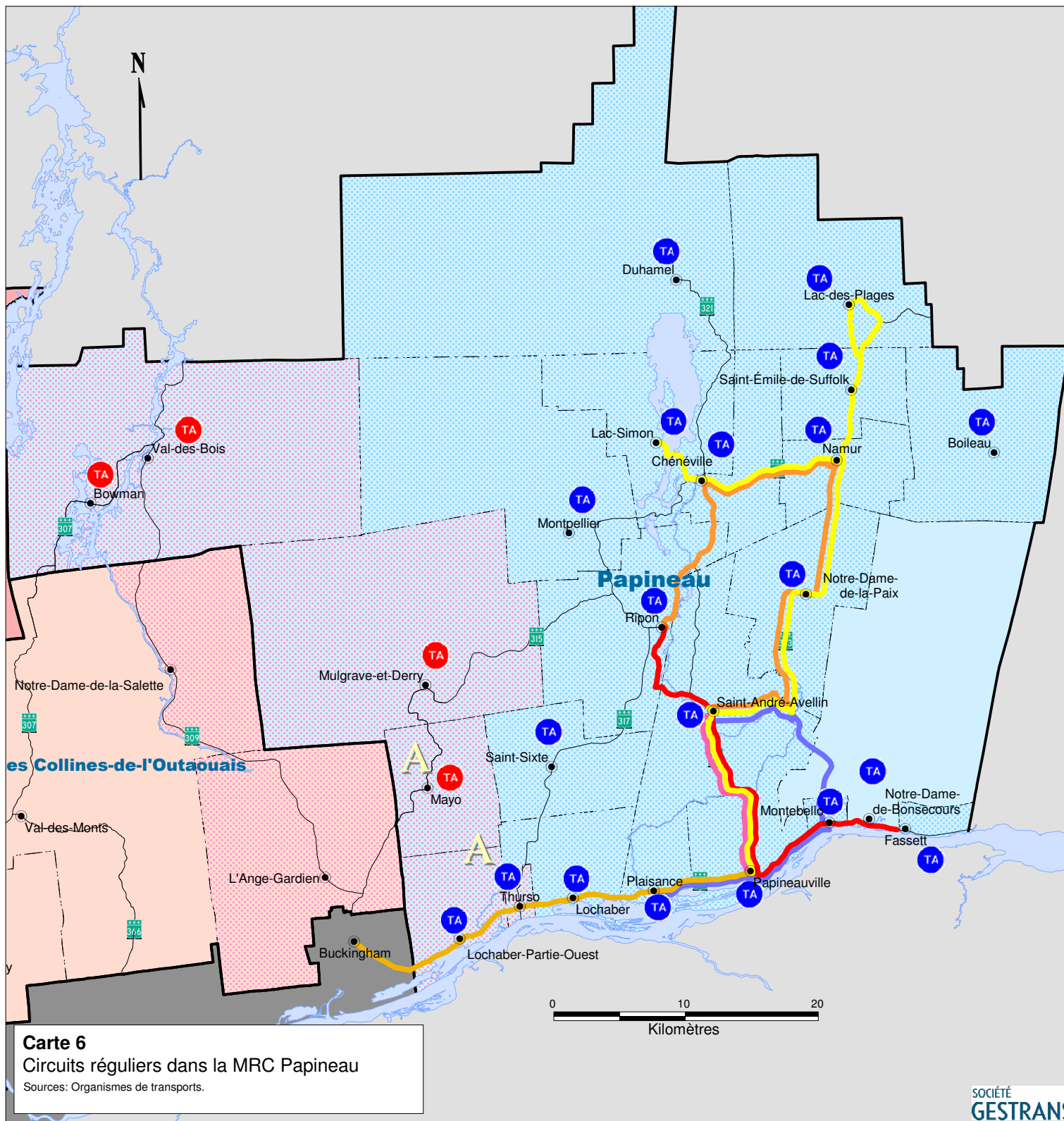
Municipalités	Population	Transport collectif	Transport adapté	Association des bénévoles Vallée-de-la-Lièvre	CR3A	CSSS	Taxi	Transport scolaire	Autobus Greyhound
Saint-André-Avellin	3 446	x	x		x	x	x	x	
Thurso	2 284	x	x	x		x		x	x
Papineauville	2 164	x	x		x	x	x	x	x
Ripon	1 497	x	x		x	x		x	
Plaisance	1 019	x	x		x	x		x	x
Montebello	966	x	x		x	x	x	x	x
Montpellier	961	x	x			x		x	
Lac-Simon	879	x	x			x		x	
Val-des-Bois	855	x				x		x	
Chénéville	783	x	x		x	x		x	
Notre-Dame-de-la-Paix	736	x	x			x		x	
Bowman	658	x				x		x	
Mayo	588	x		x		x		x	
Saint-Émile-de-Suffolk	534	x	x			x		x	
Lochaber-Partie-Ouest	519	x	x			x		x	
Lochaber	512	x	x			x		x	x
Boileau	510	x	x			x		x	
Namur	490	x	x			x		x	
Fassett	477	x	x			x	x	x	x
Saint-Sixte	462	x	x			x		x	
Duhamel	459	x	x			x		x	
Lac-des-Plages	397	x	x			x		x	
Mulgrave-et-Derry	397	x				x		x	
Notre-Dame-de-Bonsecours	272	x	x			x	x	x	
Nombre de municipalités desservies	24	24	20	2	6	24	5	24	6
% de la population desservie dans la MRC	21 865	100,0%	88,6%	13,1%	45,2%	100,0%	45,2%	100,0%	33,9%

Points favorables dans la MRC Papineau

- ✚ Guichet unique existant et son application pour le transport collectif, adapté et, à un degré moindre, le transport scolaire et celui du CSSS Papineau;
- ✚ La MRC a déclaré compétence sur le transport collectif et entrepris les démarches pour exercer le même contrôle sur le transport adapté;
- ✚ Entente avec l'hôpital de Papineau (secteur Buckingham) pour un traitement de dialyse de cinq (5) patients de la région aux mêmes journées et aux mêmes heures. Ceci facilite l'organisation du transport et minimise les coûts de déplacement;
- ✚ Plusieurs véhicules disponibles sur le territoire qui ne sont pas toujours sur la route et pas non plus utilisés à pleine capacité (CR3A, CSSS);
- ✚ Les citoyens profitent d'un service de porte à porte avec le transport collectif qui se base principalement sur l'accompagnement-bénévole.

Points à améliorer dans la MRC Papineau

- ✚ Un fonctionnement en transport collectif qui repose en grande partie sur l'accompagnement-bénévole, ce qui crée des problèmes s'il n'y a pas de bénévole ou un (1) seul disponible, comme dans la municipalité de Val-des-Bois;
- ✚ Le transport collectif fonctionne majoritairement avec des chauffeurs-bénévoles qui sont payés à un tarif du kilomètre beaucoup plus élevé (0,50 \$) que celui de l'Association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre (0,41 \$). Cela crée un déséquilibre par rapport à la disponibilité des bénévoles pour l'organisme communautaire;
- ✚ Quatre (4) municipalités ne sont pas desservies par le transport adapté. À partir du 1^{er} janvier 2010, la MRC aura compétence sur le transport adapté et ces quatre municipalités auront le même droit au service que les autres;
- ✚ Un guichet unique intégrant tous les organismes qui possèdent des véhicules circulant régulièrement sur les mêmes routes;
- ✚ Pas de transport collectif hors territoire pour personnes dépassant le seuil du faible revenu;
- ✚ Deux (2) grilles tarifaires, appliquées selon un seuil de revenu défini par la Corporation;
- ✚ Une tarification différente (moins élevée) que celle de l'Association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre concernant les déplacements hors territoire pour les déplacements d'une clientèle admissible au tarif réduit;
- ✚ Aucun transport interurbain à partir du territoire de la MRC Papineau pour les travailleurs et étudiants à l'heure de pointe vers Gatineau centre-ville ou vers le secteur Buckingham;
- ✚ Plusieurs permis de taxi ne sont pas en vigueur et pourraient être exploités;
- ✚ Selon la direction générale de l'organisme, les compagnies de taxi sur le territoire ne sont pas intéressées à faire des trajets de courte distance.



Carte 6
Circuits réguliers dans la MRC Papineau
Sources: Organismes de transports.

Transport adapté MRC de Papineau

-  Corporation des transports adapté et collectif inc. de Papineau
-  Volet souple

Circuits

-  Circuit 1
-  Circuit 2
-  Circuit 3

Circuit effectués par le CR3A

Vers Saint-André-Avellin

-  Circuit du mardi
-  Circuit du mercredi
-  Circuit du jeudi

Transport bénévole

-  Association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre

Territoire couvert par le CSSS Papineau

-  Secteur Petite-Nation (Centre de jour à Saint-André-Avellin)
-  Secteur Vallée-de-la-Lièvre (Centre de jour à Buckingham)

Routes principales

-  Numéro de route
-  Route

Organisation territoriale

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

Réseau hydrographique

-  Principaux cours d'eau

Note: Le transport collectif est sous la compétence de la MRC. Toutes les municipalités sont desservies.

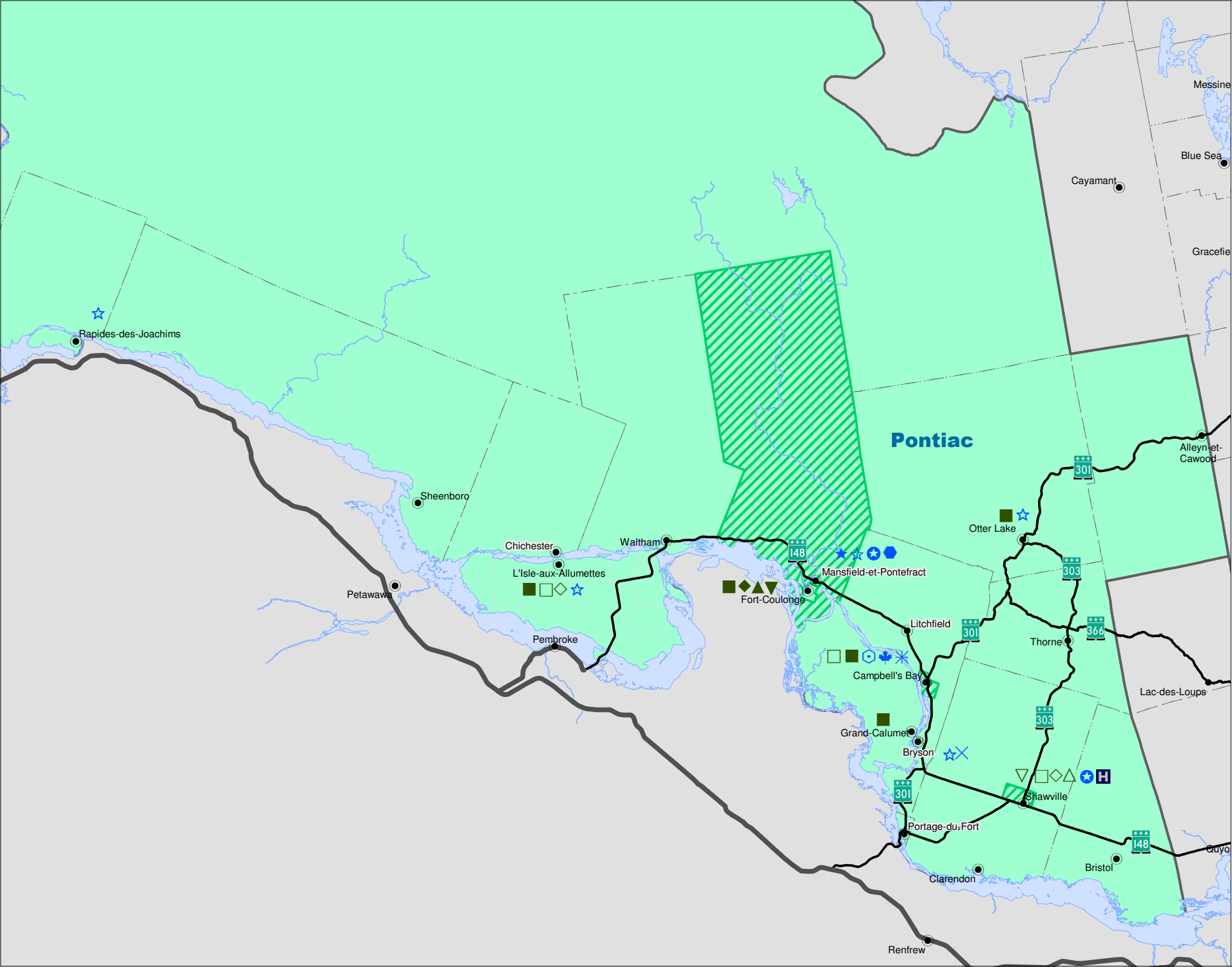
3.2 MRC Pontiac

3.2.1 Services publics

Les 18 municipalités de la MRC Pontiac sont toutes de petite taille, aucune ne dépasse 3 000 habitants. Campbell's Bay, géographiquement située au milieu de la MRC en suivant l'axe routier 148 est la municipalité qui regroupe les principaux services publics de la MRC, dont le centre de Service Canada, le centre local d'emploi, le CREP (Club de Recherche d'Emploi du Pontiac), la table de jeunesse et la SADC (Société d'aide au développement des collectivités). La MRC songe à regrouper tous ces services publics dans un même édifice à Campbell's Bay. Les services sociaux et de santé se trouvent majoritairement à Mansfield-et-Pontefract (CSSS, CLSC, CHSLD, CR) et à Shawville (Centre hospitalier Pontiac avec CHSLD). Six (6) CLSC font partie du CSSS Pontiac. Un centre de répit privé, le Manoir Saint-Joseph, pour des soins de longue et courte durée se trouve à Campbell's Bay.

La commission scolaire francophone des Hauts-Bois-de-l'Outaouais gère, sur le territoire de Pontiac, cinq (5) écoles primaires (Campbell's Bay, L'Isle-aux-Allumettes, Fort-Coulonge, Grand Calumet et Otter Lake) et une école secondaire située à Fort-Coulonge. La commission scolaire anglophone administre trois (3) écoles primaires : à Shawville, à Campbell's Bay (même établissement que l'école francophone) et à Chapeau. Cette dernière et Shawville offrent également le niveau secondaire. Un centre de formation professionnelle et l'éducation aux adultes se trouvent à Fort-Coulonge (francophone) et à Shawville (anglophone).

La carte 7 à la page suivante visualise les pôles de services publics.



Pôles de déplacements de la MRC de Pontiac

Établissements scolaires

- École primaire francophone
- École primaire anglophone
- ◆ École secondaire francophone
- ◇ École secondaire anglophone
- ▲ École de formation professionnelle francophone
- △ École de formation professionnelle anglophone
- ▼ École francophone pour adultes
- ▽ École anglophone pour adultes

Établissements de santé

- ★ Centre de santé et services sociaux (CSSS)
- ☆ Centre local de services communautaires (CLSC)
- ★ Centre d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD)
- ✕ Centre jeunesse
- Centre de réadaptation
- H Hôpital
- ⬢ Centre local d'emploi (CLE)
- 🇨🇦 Service Canada
- ✳ Table Jeunesse de l'Outaouais (TJO)

Réseau routier

- 148 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

Pôles de déplacements

- ▨ Concentration de services

Carte 7: Pôles de déplacements de la MRC Pontiac

Source: Ministère de la Santé et Services sociaux, Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, 2009.

3.2.2 Transport collectif (TransporAction Pontiac)

L'organisme TransporAction Pontiac est un guichet unique qui regroupe les demandes en transport collectif, transport adapté, transport santé, et les demandes de trois (3) regroupements de clubs d'âge d'or. L'organisme, créé en 2003 et sous la responsabilité de la MRC Pontiac a pris son envol en 2004, avec l'engagement d'un directeur général. Sur le conseil d'administration de TransporAction Pontiac siègent neuf (9) personnes, représentant chacune par une (1) voix : le CSSS du Pontiac, le centre Intervalle Pontiac, la SADC, le club d'âge d'or Le Mont d'Or, le Club Lions, le Pavillon du Parc ainsi que les maires d'Isle-aux-Allumettes, de Campbell's Bay et de Pontiac.

TransporAction est reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux comme organisme humanitaire offrant des services de transport collectif par un conducteur bénévole, conformément au paragraphe 3 de l'article 3 de la *Loi concernant les services de transport par taxi*.

Fonctionnement

Le siège social de TransporAction Pontiac est à Campbell's Bay. En tout, cinq (5) employés travaillent pour l'organisme, et ce, à temps plein. Le transport collectif est en majeure partie réalisé à l'aide d'une quarantaine de bénévoles qui ont effectué 84 % des déplacements en 2008. Le reste des déplacements a été accompli avec le minibus du CSSS.

Le regroupement des deux (2) modes de transport exige toutefois une comptabilité séparée pour le transport collectif et le transport adapté. Les données du transport collectif (TC) regroupent donc tous les déplacements effectués par une clientèle non admissible au transport adapté, et vice-versa. Les tableaux ou graphiques du transport adapté (TA) contiennent seulement la clientèle admise au transport adapté.

Les usagers doivent s'inscrire auprès de TransporAction avant leur première utilisation du service. Aucune carte de membre n'est émise. Un déplacement doit être réservé 48 heures à l'avance. Le bureau est ouvert de 8 h à 16 h du lundi au vendredi et le service de transport collectif est disponible entre 5h et 22h, sept (7) jours sur sept (7). L'horaire peut être flexible selon la demande, mais cela ne se fait qu'exceptionnellement.

Si possible, la personne va être dirigée vers un transport régulier existant (CSSS ou transport adapté ou scolaire); sinon, un bénévole l'accompagnera avec son propre véhicule. Pour ce qui est du transport à l'aide d'un chauffeur- bénévole, il s'agit d'un service de porte à porte.

Toute personne n'ayant pas un véhicule à sa disposition et toutes personnes de 65 ans et plus sont admissibles au transport collectif dans le Pontiac.

Territoire desservi

Étant donné que le transport collectif est en majorité réalisé par des chauffeurs – bénévoles, tout le territoire du Pontiac est couvert. Des transports vers Gatineau (souvent secteur Hull), Ottawa, Pembroke, Renfrew et Petawawa sont également réalisés pour les rendez-vous médicaux ou des activités spéciales (ex : Piscine à Pembroke). S'ajoutent les circuits réguliers du CSSS et du transport adapté qui offrent leurs places disponibles aux membres du transport collectif.

Tarification

Le prix minimum pour un déplacement en transport collectif est de cinq (5 \$) dollars (sens unique) et inclut tous les voyages à l'intérieur d'un périmètre de dix (10) kilomètres. Entre dix (10) et 25 km, le tarif est de six (6 \$) dollars. À partir de 25 km, le tarif se calcule par tranche de dix (10) kilomètres au coût de trois (3 \$) dollars par tranche, pour un montant maximal de 25 \$.

Exemple :

Fort-Coulonge à Gatineau = 109 km
109 km – 25 km = 84 km
8,4 tranches de 10 km à 3 \$ = $8 \times 3 \$ = 24 \$ + 6 \$ \text{ de base (pour les 25 premiers km)} = 30 \$ = \mathbf{25 \$ \text{ max.}}$

Les bénévoles reçoivent à ce jour 42 cents par kilomètre pour couvrir leurs dépenses¹⁶.

Véhicules utilisés

Le transport collectif ne dispose d'aucun véhicule en régie, le système est basé sur l'accompagnement – bénévole et sur le jumelage avec les autres modes de transport existants sur le territoire. L'entente avec le CSSS concernant l'utilisation de leur véhicule donne une bonne marge de manœuvre pour le transport collectif ainsi que le transport adapté (voir chapitre sur le CSSS Pontiac, page 72).

¹⁶ Ceci varie selon le prix de l'essence.

Achalandage et clientèle

Le transport collectif comptait 8 290 déplacements en 2008, donc 4 % de plus qu'en 2007. Le nombre d'inscriptions a augmenté de 21 % entre 2007 et 2008, soit à 1 045, ce qui représente 5,3 % de la population (1 045 sur 19 789, Pontiac incluse). Les déplacements sont à plus de 70 % occasionnels, seulement un quart est régulier. Environ un tiers des clients se rendent à l'extérieur de la MRC. Il faut noter que les villes de Pembroke ou Renfrew sont plus proches que Gatineau ou Ottawa pour beaucoup de résidents du Pontiac. Les transports effectués pour les citoyens de la municipalité de Pontiac comptent comme déplacements locaux s'ils sont effectués vers la MRC Pontiac et comme déplacements hors-territoire, s'il s'agit de la ville de Gatineau. Ces deux (2) raisons expliquent le pourcentage élevé pour les déplacements hors territoire, comme le Tableau 23 l'indique.

TABLEAU 23 : DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT COLLECTIF MRC PONTIAC

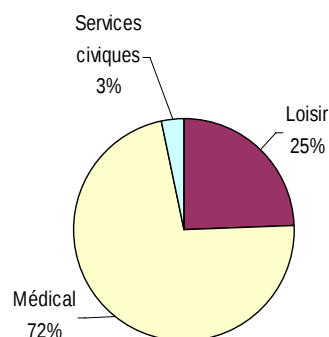
Transport collectif	Déplacements 2007	%	Déplacements 2008	%
Déplacements totaux	7 965	100 %	8 290	100 %
Déplacements réguliers	1736	21,8%	2 101	25,3 %
Déplacements occasionnels	6 229	78,2 %	6 189	74,7 %
Déplacements hors territoire	2 524	31,7 %	2 618	31,6 %
Déplacements locaux	5 441	68,3 %	5 669	68,4 %

Source : Statistiques d'exploitation 2007 et 2008, TransporAction Pontiac

Selon TransporAction il n'y a pas de collaboration avec les centres de santé à Gatineau, ce qui aurait permis de coordonner les horaires pour la clientèle en provenance du Pontiac, complique les activités de TransporAction Pontiac et rend le service plus coûteux que nécessaire. Plusieurs déplacements par semaine vers Gatineau (entre 60 km à partir de Bristol et 170 km à partir de Sheenboro, donc 120 km à 340 km pour un aller-retour) sont nécessaires pour des traitements de dialyse qui ne sont pas offerts sur le territoire du Pontiac. Les hôpitaux se voient dans l'impossibilité d'offrir des journées et des heures fixes pour la dialyse des résidents du Pontiac. L'organisme estime que les coûts pourraient être réduits de 75 % si une entente par région était conclue avec le CSSS Gatineau sur les horaires des traitements réguliers.

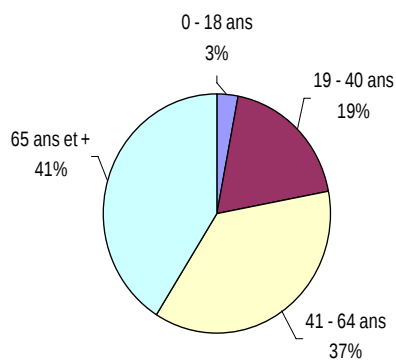
La clientèle du transport collectif utilise le service surtout pour des raisons médicales (72 %) et, à un degré moindre, pour les loisirs (25 %). Les déplacements pour des services civiques (ex. : achats des biens essentiels) sont marginaux avec 3 % et les déplacements ayant pour motif l'étude ou le travail sont inexistantes comme la figure 11 le démontre à la page suivante.

FIGURE 11 : MOTIFS DE DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT COLLECTIF MRC PONTIAC



Source : Statistiques d'exploitation 2007 et 2008, TransporAction Pontiac

FIGURE 12 : GROUPES D'ÂGE DE LA CLIENTÈLE EN TRANSPORT COLLECTIF MRC PONTIAC



La clientèle se compose majoritairement des personnes de 65 ans et plus (41 %), suivies par le groupe d'âge de 41 à 64 ans avec 37 %. Seulement 22 % de la clientèle fait partie du groupe d'âge de 0 à 40 ans.

Il s'agit donc d'une clientèle âgée qui se déplace vers les centres de santé et les lieux de loisir pour personnes âgées comme les centres de jour à Shawville,

Mansfield, Bryson et Quyon.

Source : Rapport pour le MTQ, TransporAction, 2008

Origines de la clientèle

Beaucoup des clients habitent Campbell's Bay, géographiquement située au milieu du bassin de population de la MRC Pontiac et du siège social de TransporAction Pontiac (23,2 % de la population sont utilisateurs du transport collectif, voir le Tableau 24 à la page suivante. Le Club d'âge d'or de

Campbell's Bay est le premier organisme, dans la MRC, qui a pris une entente avec TransporAction Pontiac, après la création de la corporation, initié par le CSSS Pontiac.

Les autres municipalités qui ont un nombre important d'utilisateurs du transport collectif sont Isle-aux-Allumettes (71), Mansfield-et-Pontefract (60), Fort-Coulonge (121), Île-du-Grand-Calumet (50), Otter-Lake (62), Bryson (64), Shawville (116) et Pontiac (MRC des Collines-de-l'Outaouais – 254). Toutefois, la municipalité de Bryson et Île-du-Grand-Calumet comptent également beaucoup d'utilisateurs par rapport à leur population (10,4 % Bryson et 6,3 % l'Île-du-Grand-Calumet). En moyenne, 0,4 déplacement par habitant du Pontiac a été effectué en 2008.

TABLEAU 24 : CLIENTÈLE ET ACHALANDAGE TRANSPORT COLLECTIF MRC PONTIAC

Municipalités	Population	Utilisateurs en 2008	% de la population	Déplacements en 2008	Dépl. / utilisateurs	Dépl. / population
Alleyne-et-Cawood	230	10	4,4 %	14	1,4	0,04
Bristol	1 235	33	2,7 %	184	5,6	0,1
Bryson	615	64	10,4 %	368	5,8	0,1
Campbell's Bay	720	167	23,2 %	1343	8,0	1,9
Chichester	388	19	4,8 %	255	13,4	0,7
Clarendon	1 240	22	1,7 %	53	2,4	0,04
Fort-Coulonge	1 495	121	8,1 %	1 186	9,8	0,8
Isle-aux-Allumettes	1 420	71	5,0 %	590	8,3	0,4
Île-du-Grand-Calumet	797	50	6,3%	304	6,1	0,4
Otter Lake	967	62	6,4 %	736	11,9	0,8
Litchfield	478	13	2,7 %	56	4,3	0,1
Mansfield-et-Pontefract	2 039	60	3,0 %	426	7,1	0,2
Portage-du-Fort	294	11	3,8 %	20	1,8	0,07
Pontiac (MRC Collines)	5 376	254	4,7 %	1 881	4,6	0,2
Shawville	1 558	116	7,5 %	854	7,4	0,5
Thorne	406	10	2,5 %	61	6,1	0,2
Sheenboro	173	8	4,6 %	236	29,5	1,4
Waltham	358	15	4,2 %	28	1,7	0,08
TOTAL	19 789	955		8 595¹⁷	9	0,4

Source : Rapport de l'assemblée générale annuelle de TransporAction, 2009

¹⁷ La différence du nombre de déplacements entre les tableaux 23 et 24 est liée aux jumelages effectués pour les voyages d'accompagnement-bénévole. Le tableau 24 donne le nombre exact de personnes déplacées. Source : Document pour le ministère des Transports du Québec, TransporAction Pontiac et Rapport pour assemblée générale annuelle du 25 mars 2009.

Budget 2008 du transport collectif

En 2008, l'organisme a reçu 100 000 \$ de subvention du MTQ, 25 000 \$ en provenance du pacte rural de la MRC, 158 779 \$ de la part des clients dont environ 30 000 \$ viennent des clubs d'âge d'or participant au transport collectif. D'autres ministères ont versé 2 078 \$. Avec 1 221 \$ d'autres sources, TransporAction disposait de 287 978 \$. Les frais d'exploitation ont atteint 190 617 \$ et les frais administratifs 85 231 \$, soit à peine 31 % des dépenses globales.

TABLEAU 25 : BUDGET 2008 DU TRANSPORT COLLECTIF MRC PONTIAC

Sources des revenus	\$	%	Dépenses	\$	%
MTQ	100 000 \$	34,7 %	Frais d'exploitation	190 617 \$	69,1 %
Clients	158 779 \$	55,3 %	Frais administratifs	85 231 \$	30,9 %
MRC	25 000 \$	8,8 %			
Autres ministères	2 078 \$	0,8 %			
Autres sources	1 221 \$	0,4 %			
TOTAL	287 978 \$	100 %	TOTAL	275 848 \$	100 %

Source : États financiers 2008, TransporAction Pontiac

3.2.3 Transport adapté (TransporAction Pontiac)

Le transport adapté a été créé en même temps que le transport collectif sous le nom de TransporAction Pontiac. Jusqu'en 2008, la compagnie Taxi Stanton était le principal transporteur pour les personnes handicapées. Mais ses deux (2) fourgonnettes ne sont pas adaptées pour une clientèle utilisant des fauteuils roulants. La carte 8 à la page 81 présente les circuits réguliers et les transporteurs qui les effectuent.

Fonctionnement

Le service du transport adapté est donné par quatre (4) transporteurs et des bénévoles : 1) Taxi Stanton, 2) Dawson Moorhead, 3) CSSS Pontiac et 4) Transport Communautaire Pontiac.

En 2008, l'organisme sans but lucratif « Transport Communautaire Pontiac » a été créé dans le seul but de transporter, dans des véhicules adaptés, des personnes handicapées ou à mobilité réduite ou encore, âgées et ayant besoin d'assistance.

Transport Communautaire Pontiac possède deux (2) permis restreints¹⁸ (pourrait en avoir trois) et a acquis le droit de circuler sur tout le territoire de la MRC de Pontiac. La MRC a accordé une subvention de 20 000\$ pour ce projet. Les coûts s'élèvent à 1,25 \$ du kilomètre dont 10 cents pour le remplacement du véhicule dans quelques années.

Le service de transport est offert sept (7) jours sur sept (7) de 7h30 à 20h00. Le bureau pour la réservation téléphonique est ouvert du lundi au vendredi entre 8h et 16h.

Territoire desservi

Le transport adapté offre des déplacements réguliers à l'aide de plusieurs véhicules. Le Tableau 26 présente les divers circuits réguliers¹⁹ en service durant l'année 2008/2009.

TABLEAU 26 : CIRCUITS RÉGULIERS EN TRANSPORT ADAPTÉ MRC PONTIAC

Jour	Transporteur	Origine	Destination
Lundi	Dawson Moorhead	Campbell's Bay, Grand Calumet, Résidence Thompson Shawville	Pavillon du parc, Shawville
Mardi	Dawson Moorhead	Campbell's Bay, Grand Calumet, Résidence Thompson Shawville	Pavillon du parc, Shawville
	Taxi Stanton	Bristol, Shawville, Campbell's Bay	Pavillon du parc et centre Intervalle à Mansfield
	Bénévole	Chapeau	Pavillon du parc, Mansfield
Mercredi	Dawson Moorhead	Campbell's Bay, Grand Calumet, Résidence Thompson Shawville	Pavillon du parc, Shawville
	CSSS	Chapeau Nichabeau	Pavillon du parc, Mansfield Centre Intervalle, Mansfield
	Taxi Stanton	Bristol, Shawville, Campbell's Bay	Pavillon du parc et centre Intervalle à Mansfield
Jeudi	Dawson Moorhead	Campbell's Bay, Grand Calumet,	Pavillon du parc, Shawville
	Taxi Stanton	Bristol, Shawville, Campbell's Bay Chapeau et Nichabeau	Pavillon du parc et centre Intervalle à Mansfield
	CSSS	Breckenridge, Luksville, Résidence Thompson à Shawville	Pavillon du parc, Shawville
Vendredi	Dawson Moorhead	Campbell's Bay, Grand Calumet	Pavillon du parc, Shawville
	CSSS	Shawville	Shawville

Source : TransporAction Pontiac

¹⁸ Il ne peut pas transporter d'autres personnes que des personnes handicapées et leurs accompagnateurs.

¹⁹ Les véhicules de Transport Communautaire Pontiac sont plutôt utilisés pour des déplacements occasionnels.

Les destinations hors territoire sont Gatineau, Montréal et Ottawa, Pembroke et Renfrew en Ontario.

Tarification

Le passage simple coûte un minimum de 2 \$ pour aller aux centres de jour sur le territoire. Pour d'autres destinations, une grille tarifaire est établie qui fixe le prix selon la distance parcourue. Le maximum à payer est fixé à 22 \$, sens unique, ce qui inclut également les destinations hors territoire. Si le client fait aussi le retour avec le transport adapté, 3 \$ s'ajoutent, pour un total maximal de 25 \$.

Les clients paient avec des cartes de poinçons d'une valeur de 40 \$ ou, en argent, directement au bénévole. Le bénévole garde cet argent et calcule sur sa feuille de route combien d'argent il a reçu et combien l'organisme lui doit encore. Les factures sont traitées de façon hebdomadaire.

Véhicules utilisés

Transport Communautaire Pontiac possède une (1) fourgonnette (Grand Caravan avec plancher surbaissé) et est en négociation pour un deuxième véhicule. Ils peuvent accueillir deux (2) fauteuils roulants avec un (1) accompagnateur. Ces véhicules sont surtout utilisés pour des déplacements vers Gatineau et Hull.

Taxi Stanton continue à faire les voyages pour toutes les personnes admises n'utilisant pas de fauteuils roulants.

Un autre organisme « Transport spécialisé médical de l'Outaouais » s'occupe des déplacements pour personnes handicapées, malades ou à faible mobilité ambulatoire pour des traitements ou services médicaux, des sorties de loisir, ou pour participer aux activités non disponibles sur leur territoire, et ce, pour la municipalité de Pontiac qui appartient à la MRC des Collines-de-l'Outaouais avec laquelle TransporAction a une entente de service.

Un transporteur privé, Dawson Moorhead, assure avec sa fourgonnette adaptée les déplacements pour la clientèle anglophone habitant Campbell's Bay et Grand Calumet afin de les amener au Pavillon du Parc à Shawville. Du lundi au mercredi, il dessert également la Résidence Thompson à Shawville, cette clientèle se rend au même endroit.

Les mercredis, plusieurs clients du transport adapté avec déficience intellectuelle légère ou une déficience de santé mentale, sont jumelés avec la clientèle du CSSS partant pour le centre de jour de Fort-Coulonge à Mansfield.

Le fait qu'avec la création de l'organisme Transport communautaire Pontiac, il y ait deux (2) véhicules de plus sur le territoire, améliore grandement la possibilité de TransporAction d'offrir un meilleur service aux personnes admises au transport adapté. Des places disponibles sont également offertes à une clientèle régulière du transport collectif dans les fourgonnettes spécialisées.

Deux (2) chauffeurs à temps partiel travaillent pour Transport Communautaire Pontiac.

Achalandage et clientèle

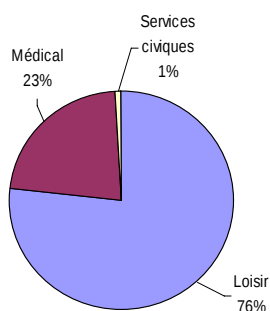
En 2008, plus de 12 700 déplacements ont été effectués, soit 10 % de plus qu'en 2007. En grande majorité, il s'agit de déplacements réguliers et locaux ; voir aussi le tableau suivant.

TABLEAU 27 : DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT ADAPTÉ MRC PONTIAC

Transport adapté	Déplacements 2007	%	Déplacements 2008	%
Déplacements totaux	11 651	100 %	12 764	100 %
Déplacements réguliers	9 257	79,5 %	10 475	82,1 %
Déplacements occasionnels	2 394	20,5 %	2 289	17,9%
Déplacements hors territoire	1 631	14 %	2 079	16,3 %
Déplacements locaux	10 20	86 %	10 685	83,7 %

Source : Statistiques d'exploitation 2008, TransporAction Pontiac

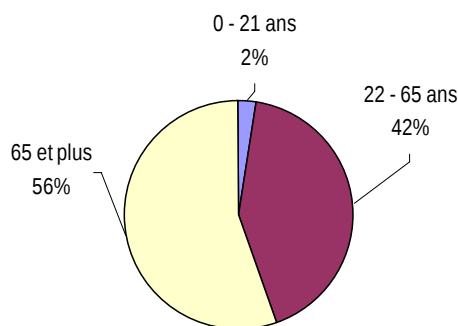
FIGURE 13 : MOTIFS DE DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT ADAPTÉ MRC PONTIAC



Les motifs pour les déplacements en transport adapté sont majoritairement liés au loisir (76 %) et à la santé (23 %). Il n'y a pas d'atelier de travail sur le territoire comme dans la MRC Papineau à Saint-André-Avellin ou à Maniwaki, dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau, ce qui explique pourquoi il n'y a pas de déplacements pour motif de travail.

Source : Statistiques d'exploitation 2008, TransporAction Pontiac

FIGURE 14 : GROUPES D'ÂGE DE LA CLIENTÈLE EN TRANSPORT ADAPTÉ MRC PONTIAC



Source : Statistiques d'exploitation,
TransporAction Pontiac, 2008

Fin 2008, 165 personnes étaient admises au service de transport adapté. La majorité de la clientèle a 65 ans et plus (63 %) est touchée par des déficiences motrices ou organiques ambulatories ou ont une mobilité réduite ou sont en fauteuil roulant. Le handicap principal dans les groupes d'âge de 22 à 65 ans est la déficience intellectuelle suivie par les limitations motrice ou organique en fauteuil roulant. Ce groupe d'âge représente 42 % de la clientèle, tandis que les jeunes en bas de 21 ans forment 2 % de la clientèle.

Origine de la clientèle

La majorité de la clientèle habite Shawville (82 clients), Mansfield-et-Pontefract (34 clients) et Campbell's Bay (27 clients). On peut voir d'après le nombre de déplacements par personne que ce sont surtout les clients d'Alleyn-et-Cawood, de l'Isle-aux-Allumettes, Litchfield et Fort-Coulonge qui en profitent très régulièrement. En moyenne, les clients du transport adapté utilisent le service 43 fois par année, soit presque quatre (4) fois plus qu'un client du transport collectif. Par rapport au poids démographique, ce sont les municipalités d'Alleyn-et-Cawood (1,3), Fort-Coulonge (1,1), Portage-du-Fort (1,1) et Shawville (1,2) qui comptent le plus de déplacements.

TABLEAU 28 : CLIENTÈLE ET ACHALANDAGE 2008 TRANSPORT ADAPTÉ MRC PONTIAC

Municipalités	Population	Utilisateurs en 2008	% de la population	Déplacements	Déplacements/ utilisateur	Déplacements / population
Alleyn-et-Cawood	230	1	0,4 %	301	301	1,3
Bristol	1 235	10	0,8 %	439	44	0,4
Bryson	615	8	1,3 %	522	65	0,8
Campbell's Bay	720	27	3,8 %	686	25	0,9
Chichester	388	2	0,5 %	108	54	0,3
Clarendon	1 240	4	0,3 %	40	10	0,03
Fort-Coulonge	1 495	16	1,1 %	1 575	98	1,1
Isle-aux-Allumettes	1 420	9	0,6 %	1 183	131	0,8
Ile-du-Grand-Calumet	797	7	0,9 %	576	82	0,7
Otter Lake	967	6	0,6 %	238	40	0,2
Litchfield	478	5	1,1 %	1 435	287	3,0

Municipalités	Population	Utilisateurs en 2008	% de la population	Déplacements	Déplacements/ utilisateur	Déplacements / population
Mansfield-et-Pontefract	2 039	34	1,7 %	1 011	30	0,5
Portage-du-Fort	294	7	2,4 %	314	45	1,1
Pontiac (MRC Collines)	5 376	45	0,8 %	1 413	31	0,3
Shawville	1 558	82	5,3 %	1 828	22	1,2
Thorne	406	7	1,7 %	104	15	0,3
Sheenboro	173	0	0 %	0	0	0,0
Waltham	358	2	0,6 %	48	24	0,1
TOTAL	19 789	272		11 821	43	0,6

Source : Document pour le ministère des Transports du Québec, TransporAction Pontiac et Rapport pour assemblée générale annuelle du 25 mars 2009.

Budget 2008

En 2008, le transport adapté disposait d'un budget de 382 923 \$: 186 000 \$ du MTQ, 80 000\$ de la MRC (pacte rural), 5 000 \$ de la municipalité de Pontiac²⁰, 64 598 \$ des clients et 47 325 \$ d'autres sources. Les dépenses d'exploitation ont atteint 234 450 \$ et les dépenses administratives totalisaient 127 048 \$. Ceci signifie un bénéfice net de 21 426 \$ pour l'année 2008.

TABEAU 29 : FINANCEMENT DU TRANSPORT ADAPTÉ MRC PONTIAC

Sources des revenus	\$	%	Dépenses	\$	%
MTQ	186 000 \$	48,6 %	Frais d'exploitation	234 450 \$	64,9 %
Clients	64 598 \$	16,9 %	Frais administratifs	127 048 \$	35,1%
MRC	80 000 \$	20,9 %			
Municipalité Pontiac	5 000 \$	1,3 %			
Autres sources	47 325 \$	12,3%			
TOTAL	382 923\$	100 %	TOTAL	361 498 \$	100 %

Source : États financiers 2008, TransporAction Pontiac

²⁰ Pour 2009 et les années subséquentes, la municipalité paye autour de 32 000 \$ par année, afin de donner une quote-part équilibrée par rapport à son poids démographique à l'intérieur du service de TransporAction Pontiac.

3.2.4 Les Clubs d'âge d'or

Il y a six (6) regroupements de clubs d'âge d'or sur le territoire qui reçoivent des subventions annuelles par l'intermédiaire du PSOC (programme de soutien des organismes communautaires) et de l'Agence de Santé. Leur système de transport se base sur l'accompagnement-bénévole pour des personnes de 55 ans et plus et ayant besoin d'un transport pour des rendez-vous médicaux.

Quatre (4) des six (6) regroupements travaillent maintenant en étroite collaboration avec TransporAction Pontiac. Ainsi, la répartition, la gestion et la comptabilité sont sous la responsabilité de cet organisme. TransporAction rencontre les conseils d'administration des regroupements trois (3) fois par année et participe à l'assemblée générale annuelle de chaque regroupement pour présenter les états financiers; de plus, il envoie les redditions de comptes une (1) fois par année.

En 2009, les regroupements des clubs d'âge d'or de Chapeau (subvention 13 000 \$), de Campbell's Bay (subvention 12 000 \$), de l'Île du Grand Calumet (subvention 5 000 \$) coopèrent avec TransporAction qui utilise ses bénévoles inscrits pour réaliser les transports demandés. TransporAction Pontiac effectue le transport et les clubs d'âge d'or paient à même la subvention, et ce, selon le nombre de déplacements de leurs membres. Si les subventions des clubs d'âge d'or sont épuisées, c'est le transport collectif qui paie la différence entre le montant payé par le client et les vrais coûts de déplacement. Les clients voyageant grâce aux subventions de leurs clubs d'âge d'or doivent s'y inscrire avant de profiter du service. La réservation d'un transport se fait directement auprès de TransporAction Pontiac.

Les regroupements à Fort-Coulonge (subvention 17 000 \$) et Otter Lake (11 000 \$) coordonnent eux-mêmes leurs bénévoles pour répondre aux besoins dans leurs municipalités. Une rencontre a eu lieu dans la semaine du 24 août entre le directeur général de TransporAction et l'association des bénévoles de Rapides-des-Joachims afin d'étudier une éventuelle intégration de cette association et TransporAction. Cette intégration s'est finalement réalisée en automne 2009 et ce club d'âge d'or reçoit maintenant les mêmes services que les trois (3) clubs d'âge d'or de Chapeau, Campbell's Bay et Grand Calumet.

3.2.5 Transport du centre de santé et services sociaux Pontiac

Une entente écrite entre l'organisme TransporAction Pontiac et le CSSS stipule que le véhicule de 18 places appartient au CSSS. Celui-ci paie l'entretien, les coûts d'assurance et d'immatriculation. Le véhicule est garé chez TransporAction qui a le droit d'utiliser le minibus hors des heures d'utilisation du CSSS. En échange, TransporAction assume le salaire du chauffeur sur une base de 35 heures par semaine et effectue la répartition et la réalisation des différents déplacements, y compris ceux du CSSS. TransporAction verse également 75 cents par kilomètre parcouru avec la clientèle du transport collectif pour que la Fondation CSSSP puisse acheter un nouveau véhicule sans s'endetter dès que l'ancien devra être remplacé.

Les deux parties y trouvent leur compte : le CSSS a pu diminuer ses coûts administratifs et TransporAction peut offrir des déplacements dans un minibus hors des heures de pointe et les fins de semaine à sa clientèle inscrite au transport collectif, tout en partageant les coûts pour un minibus avec le CSSS.

Le CSSS offre ses places disponibles sur ses circuits réguliers qui sont :

- ✚ Lundi : Campbell's Bay (départ 10h) - Portage du Fort – Bryson : destination CLSC Bryson;
- ✚ Mardi : Bristol (départ 10h30) – Pontiac: destination CLSC Quyon;
- ✚ Mercredi : Fort-Coulonge (départ 10h) et toutes les municipalités qui sont dans l'ouest de la MRC : destination Mansfield (Manoir Sacré-Cœur – CHSLD et CLSC);
- ✚ Jeudi : 1-Breckenridge et Luskville et la résidence Thompson (clientèle handicapée) vers le Pavillon du Parc à Shawville. 2-Shawville (départ 10h) et les villages autour : destination centre de jour du CHSLD à Shawville;
- ✚ Vendredi : Shawville (départ 10h) : destination centre de jour du CHSLD.

Les départs se font à 10h, à l'exception du mardi où l'autobus part à 10h30, les retours sont à 14h30. Le jeudi, l'autobus effectue une première tournée dans la municipalité de Pontiac (secteurs Breckenridge et Luskville) et s'arrête à la résidence Thompson pour amener la clientèle handicapée au pavillon du parc. Ensuite il fait une autre tournée dans la municipalité de Shawville pour amener de la clientèle du CSSS au centre du jour à Shawville.

Cette bonne collaboration entre le CSSS Pontiac et TransporAction Pontiac est un bel exemple des bienfaits d'un véritable guichet unique.

3.2.6 Transport scolaire

La MRC Pontiac est desservie par la commission scolaire des Hauts-Bois-de-l'Outaouais, située à Maniwaki, qui dessert également le territoire de la MRC Vallée-de-la-Gatineau et par la commission scolaire anglophone Western Quebec.

La Commission scolaire francophone a des contrats avec 12 transporteurs différents dans les deux MRC. Les écoles primaires et secondaires du Pontiac sont desservies par 38 véhicules, dont une (1) Berline. Un autobus est adapté pour permettre l'embarquement d'un élève en fauteuil roulant; il s'agit d'un circuit qui roule à l'intérieur de Fort-Coulonge.

Le transport des élèves anglophones sur le territoire du Pontiac est fait par la commission scolaire francophone (entente avec la commission scolaire anglophone *Western Quebec School Board*). Des transports vers Pembroke sont également réalisés par la Commission scolaire.

Dans la MRC Pontiac, les élèves du primaire et du secondaire ne voyagent pas dans les mêmes véhicules. Le début des cours est en général à 8h25 pour les écoles primaires, avec quelques exceptions (Fort-Coulonge à 8h00 et L'île-du-Grand-Calumet à 8h10). L'école secondaire à Fort-Coulonge débute à 8h35.

Les coûts par autobus de 12 rangées sont en moyenne de 44 000 \$ + taxes + 71,28 cents par km et pour les autobus de 5 rangées en moyenne de 38 900 \$ + taxes + 0,45 cents par km. Tout dépendamment du contrat, le retour est payé ou pas. En 2012, de nouvelles négociations avec les transporteurs auront lieu.

La répartition des véhicules se fait par bassin de population et par école; ainsi, environ trois (3) à cinq (5) autobus desservent une école primaire. Un (1) ou deux (2) autobus par municipalité partent en direction de l'école secondaire. En général, toutes les routes et les rangs de la MRC sont desservis. Selon le responsable de transport, environ 5 véhicules sont pleins, le reste de la flotte aurait de la capacité pour accueillir plus de personnes.

La commission scolaire des Hauts-Bois-de-l'Outaouais travaille en collaboration avec TransporAction. Il y a cependant une certaine réserve envers le transport régulier d'adultes. La sécurité des enfants est primordiale pour la Commission scolaire; chaque demande est évaluée cas par cas. Aucune publicité n'est faite pour ce service et seulement des personnes qui n'ont pas d'autres moyens pour se déplacer seront acceptées. Exemple : stagiaire à une école ou jeune adulte qui retourne aux études et qui est traité comme élève. Toutefois, aucun détour n'est accepté pour un adulte. Il faut qu'il se rende à un arrêt prévu pour un élève.

La collaboration avec la commission scolaire anglophone est bonne. Les élèves adultes ou ceux qui suivent une formation professionnelle peuvent monter, s'il y a de la place libre, dans les autobus scolaires anglophones.

Les commissions scolaires ne chargent pas pour ce service. En général, TransporAction demande 3 \$ par déplacement aux clients qui profitent de ce transport scolaire. Toutefois, l'organisme ne charge rien aux personnes qui sont sur la sécurité de revenu, ce qui est presque toujours le cas.

3.2.7 Autobus interurbain

Une ligne d'autobus, effectuée par Transport Thom Ltée, dessert le territoire de Pontiac et assure le lien entre l'Isle-aux-Allumettes et Ottawa depuis 10 ans, du lundi au vendredi avec un (1) aller et un (1) retour par jour. L'autobus part à 5h00 d'Isle-aux-Allumettes et poursuit son trajet sur la route 148 avec des arrêts dans les principales municipalités et trois (3) arrêts à Gatineau (secteur Hull) avant d'arriver au terminus d'autobus sur la rue Sainte-Catherine à Ottawa à 7h45 après 150 km de route. Le retour se fait à 15h30 pour arriver à 18h00 à l'Isle-aux-Allumettes.

Le trajet se fait en autocar de 50 places. Selon l'information de Thom Transport, l'autobus n'est rarement utilisé à pleine capacité.

La tarification varie selon la distance parcourue. Les clients se procurent les billets directement au chauffeur, lors de l'embarquement. Des billets simples ou les billets allers-retours et des passes hebdomadaires sont disponibles. Pour des étudiants et personnes âgées de 60 ans et plus, un tarif réduit est offert pour les billets allers-retours.

Afin d'augmenter le nombre de voyageurs et encourager les gens à monter à bord de l'autobus, Transport Thom accepte depuis octobre 2008 les billets hebdomadaires pendant une période de 30 jours à partir de la date d'achat. Ainsi, un billet hebdomadaire (carte de poinçons) avec 14 déplacements est valide pendant 30 jours et pas seulement pendant une semaine.