



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

Annexes du 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

Annexes du 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

TABLE DES MATIÈRES

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
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
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 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.



Annexe 1 Volet souple

VOLET SOUPLE

« Le 17 décembre 2004, l'Assemblée nationale adoptait la Loi modifiant la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées et d'autres dispositions législatives (2004, c. 31), comportant des articles relatifs au transport adapté. Cette législation fait obligation à toute municipalité non encore desservie par un service de transport adapté public de contracter avec une personne afin d'assurer aux personnes handicapées l'accès sur son territoire, à des moyens de transport adaptés à leurs besoins. »

« Le volet souple du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées concerne les municipalités qui, pour des raisons opérationnelles ou financières, ne pourraient pas s'intégrer à un service de transport adapté déjà en place sur leur territoire ou qui n'auraient qu'un très petit nombre de personnes handicapées admises au service sur leur territoire. Cette option permet d'avoir recours à des solutions souples telles que le contrat de service, qui pourra être signé avec toute personne pouvant légalement offrir des services de transport, ou encore la subvention directe à l'usager. » (Guide à l'intention des municipalités du Québec non desservies par un service de transport adapté, septembre 2005). Nous référons également au document « Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées, Modalités d'application du cadre financier 2005-2007 ».

Donc, si une personne handicapée demande un service de transport à sa municipalité, celle-ci doit s'assurer que le service soit donné ou que la personne soit dédommagée financièrement pour l'organisation de son transport.

Ce volet est également subventionné par le ministère des Transports du Québec, et ce, de 65 % à 75 % du prix du voyage, plafonné à 14 \$ par déplacement¹. La municipalité paie 20 % des frais et le client doit régler lui-même le reste. Cela signifie que les frais pour les clients dépendent beaucoup de la distance à parcourir; dans le cas de Denholm, par exemple, une petite municipalité éloignée, le client doit se déplacer plus longtemps, que celui qui réside à L'Ange-Gardien, une municipalité offrant certains services et située à proximité d'autres municipalités importantes. Le calcul se fera donc comme suit pour la municipalité et le client fonctionnant avec le volet souple :

Subventions	voyage à 8 \$	voyage à 14 \$	voyage à 28 \$	voyage à 100 \$
MTQ : 65 % à 75 % (d'un maximum de 14 \$)	5,20 \$ à 6 \$	9,10 \$ à 10,50 \$	10,50 \$	10,50 \$
Municipalité : 20 % du prix total	1,60 \$	2,80 \$	5,60 \$	20 \$
Client / organisme paie l'excédent du prix total (théoriquement 15 %)	0,40 \$ à 1,20 \$ (15 %)	0,70 \$ à 2,10 \$ (15 %)	11,90 \$ (43 %)	69,50 \$ (70 %)

¹ 14 \$ est le coût moyen d'un déplacement en transport adapté au Québec.



Annexe 2 Résultats du sondage téléphonique



Étude sur les habitudes de transport et l'intérêt des
citoyens de trois MRC de l'Outaouais
face au transport collectif

Juillet 2009

La Maison Objectif offre, depuis 1996, un service d'enquête sociale abordable et de qualité. Nos services s'adressent aux différents organismes tant publics que privés, ainsi qu'à tous les intervenants sociaux, économiques et politiques.

Table des matières

Mandat et objectifs de l'étude.....	4
Méthodologie.....	5
Population et échantillon.....	6
Questions et résultats.....	7
Profil démographique.....	51
Analyse des résultats.....	59
Méthodologie d'analyse.....	60
Déplacements réguliers.....	61
Fréquence des déplacements vers Gatineau et Ottawa.....	70
Intérêt pour le transport collectif vers Gatineau et Ottawa.....	78
Intérêt pour le transport collectif vers d'autres municipalités.....	87
Faits saillants.....	94
Annexe A – Questionnaire français.....	98
Annexe B – Questionnaire anglais.....	105

Mandat et objectifs de l'étude

- Le mandat de cette étude nous a été confié par la *Société Gestrans*, une firme d'experts-conseils en gestion de transports.
 - Le premier objectif de l'étude était de connaître les habitudes de déplacement des citoyens des MRC Pontiac, Vallée-de-la-Gatineau et Papineau en Outaouais.
 - Moyens de transport utilisés
 - Municipalités de destination
 - Jours et heures des déplacements
 - Le second objectif était de mesurer l'intérêt des citoyens pour le développement du transport collectif, notamment vers Gatineau et Ottawa.
-

Méthodologie

- La technique d'enquête utilisée a été le sondage d'opinion.
 - Le sondage a été administré auprès de 1514 répondants habitant les MRC de Pontiac, Vallée-de-la-Gatineau et Papineau.
 - 1199 citoyens ont répondu au questionnaire en français et 315 citoyens ont répondu au questionnaire en anglais.
 - La marge d'erreur maximale est de $\pm 4,4\%$ par MRC.
 - Le niveau de confiance est de 19 fois sur 20.
 - Les répondants ont été rejoints par téléphone du 10 au 29 juin 2009, entre 9 et 21 heures.
 - Le taux de réponse est de 77,2%.
-

Population et échantillon

MRC	Population*	Échantillon	Marge d'erreur
Pontiac	14 608	504	± 4,4%
Papineau	21 895	505	± 4,4%
Vallée-de-la-Gatineau	20 740	505	± 4,4%
Total	57 243	1 514	± 2,7%
* Source : Ministère des Affaires municipales et des Régions du Québec			

Questions et résultats

Échantillon de 1 514 répondants

Marge d'erreur maximale de ± 2,7%

Question 1 : Dans quelle municipalité habitez-vous ?

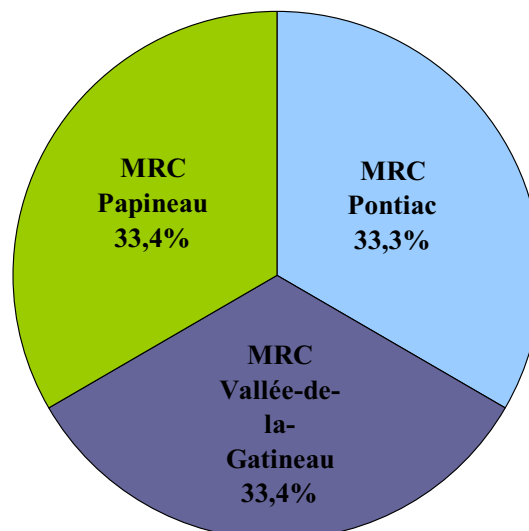
MRC Pontiac	Rép.
Alley-n-et-Cawood	6
Bristol	44
Bryson	23
Campbell's Bay	43
Chichester	10
Clarendon	17
Fort-Coulonge	76
L'Île-du-Grand-Calumet	30
L'Île-aux-Allumettes	28
Litchfield	10
Mansfield-et-Pontefract	73
Otter Lake	32
Portage-du-Fort	7
Rapides-des-Joachims	0
Shawville	65
Sheenboro	4
Thorne	17
Waltham	19
Total	504

MRC La Vallée-de-la-Gatineau	Rép.
Aumond	20
Blue Sea	17
Bois-Franc	12
Bouchette	15
Cayamant	15
Déléage	63
Denholm	11
Egan-Sud	20
Gracefield	61
Grand-Remous	35
Kazabazua	17
Lac-Sainte-Marie	11
Low	20
Maniwaki	127
Messines	38
Montcerf-Lytton	17
Sainte-Thérèse-de-la-Gatineau	6
Total	505

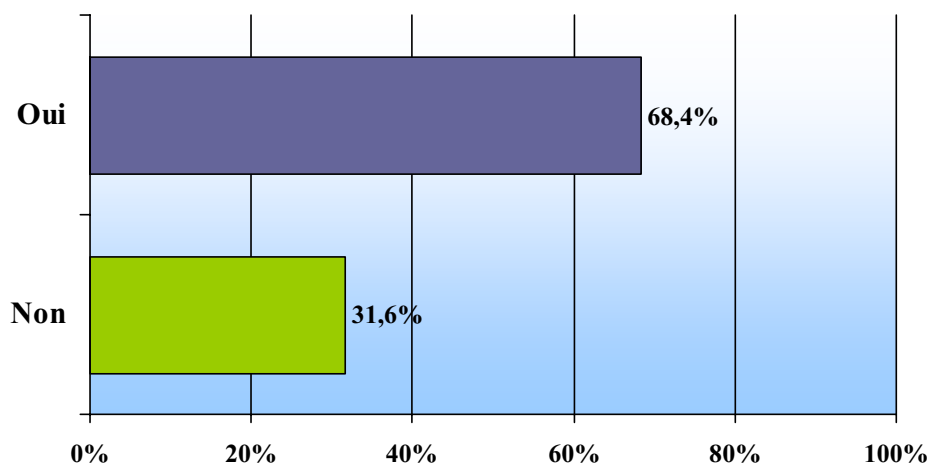
MRC Papineau	Rép.
Boileau	6
Bowman	21
Chénéville	14
Duhamel	10
Fassett	10
Lac-des-Plages	7
Lac-Simon	20
Lochaber	14
Lochaber-Partie-Ouest	5
Mayo	7
Montebello	20
Montpellier	21
Mulgrave-et-Derry	9
Namur	14
Notre-Dame-de-Bonsecours	7
Notre-Dame-de-la-Paix	21
Papineauville	54
Plaisance	26
Ripon	37
Saint-André-Avellin	82
Saint-Émile-de-Suffolk	14
Saint-Sixte	14
Thurso	59
Val-des-Bois	13
Total	505

Il est important de souligner que certains citoyens de petites municipalités s'identifient spontanément à une municipalité voisine, bénéficiant d'une meilleure notoriété.

MRC de résidence



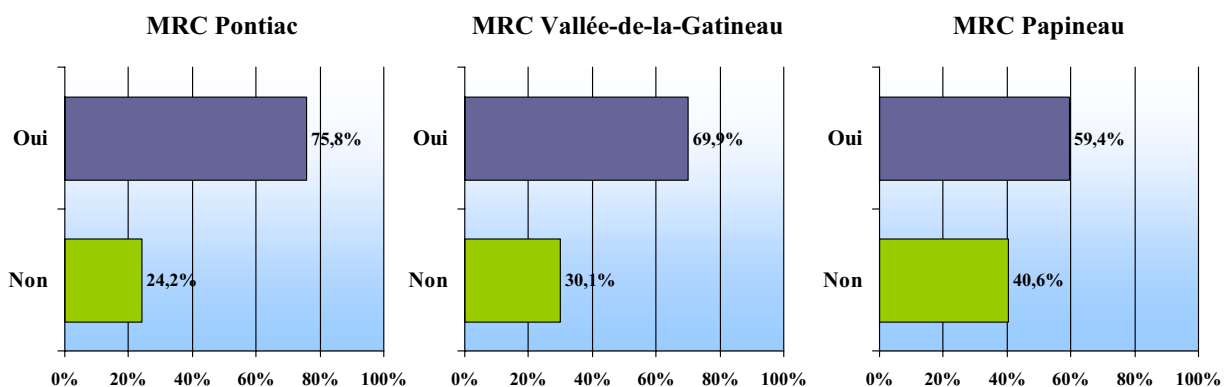
Question 2 : Effectuez-vous des déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois ?



10

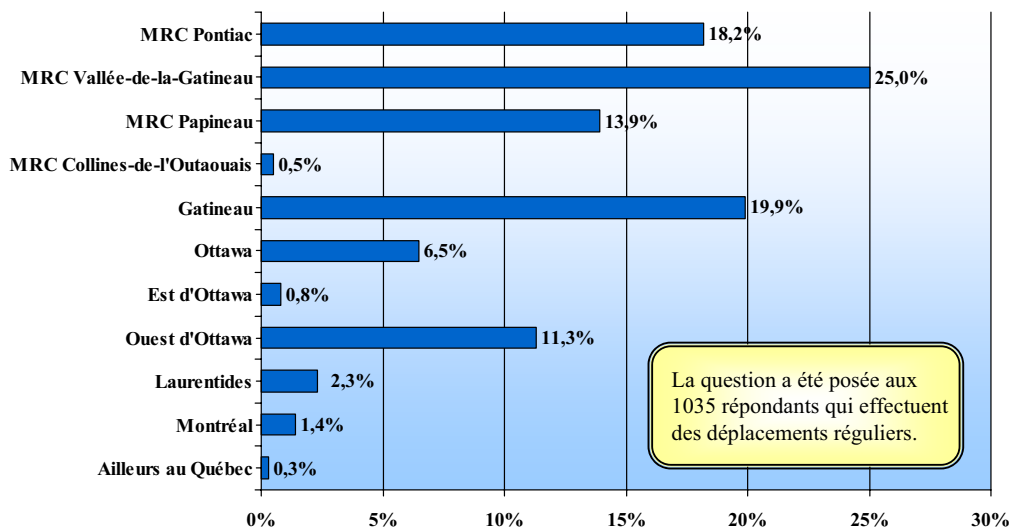
MRC de résidence versus les déplacements réguliers

La plus grande proportion de citoyens effectuant des déplacements réguliers vers une même destination se retrouve dans la MRC Pontiac et la plus faible proportion, dans la MRC Papineau.



11

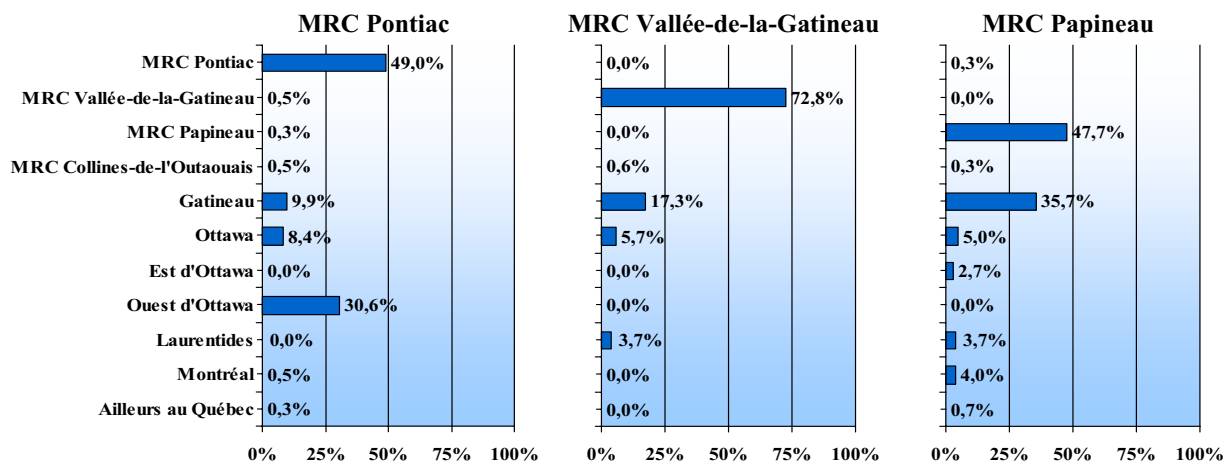
Question 3 : Vers quelle destination s'effectue votre principal déplacement régulier ?



12

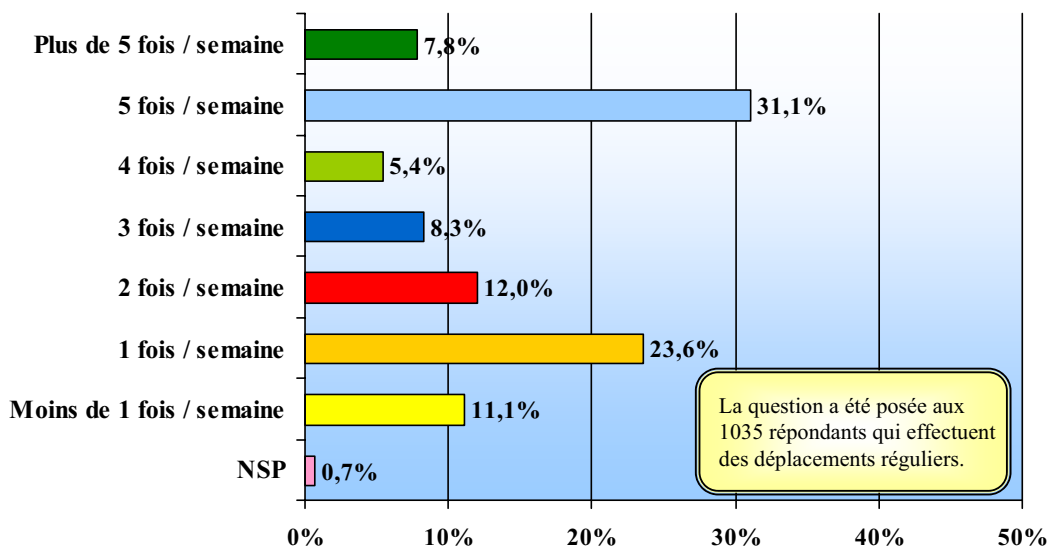
MRC de résidence versus la destination du principal déplacement régulier

Les répondants de la MRC Vallée-de-la-Gatineau effectuent, dans une proportion de 72,8%, leur principal déplacement régulier à l'intérieur même de leur territoire, comparativement à près de la moitié des répondants des MRC Pontiac et Papineau.



13

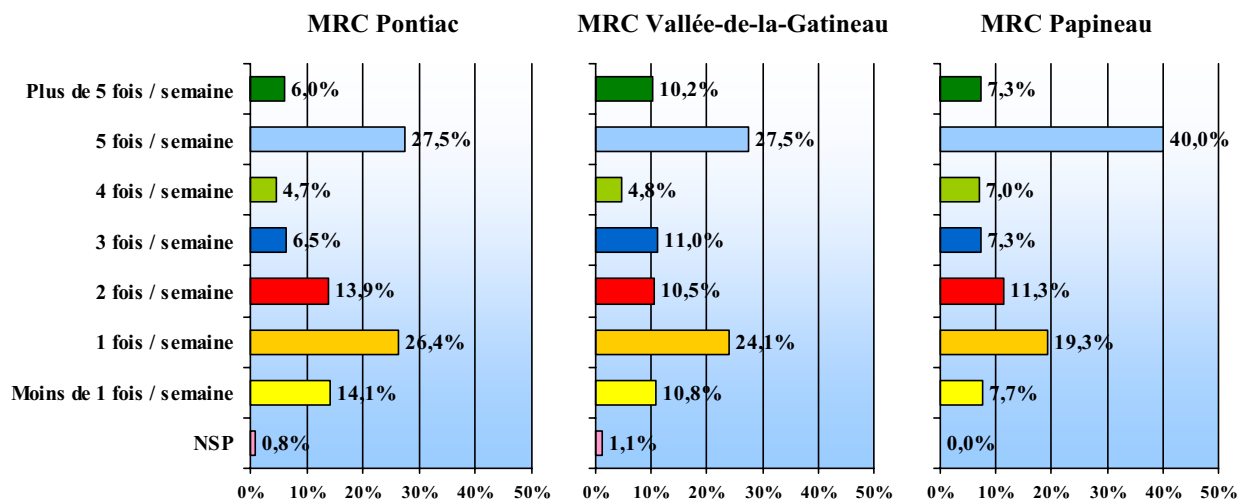
Question 4 : En moyenne, combien de fois par semaine ou par mois allez-vous à cette destination ?



14

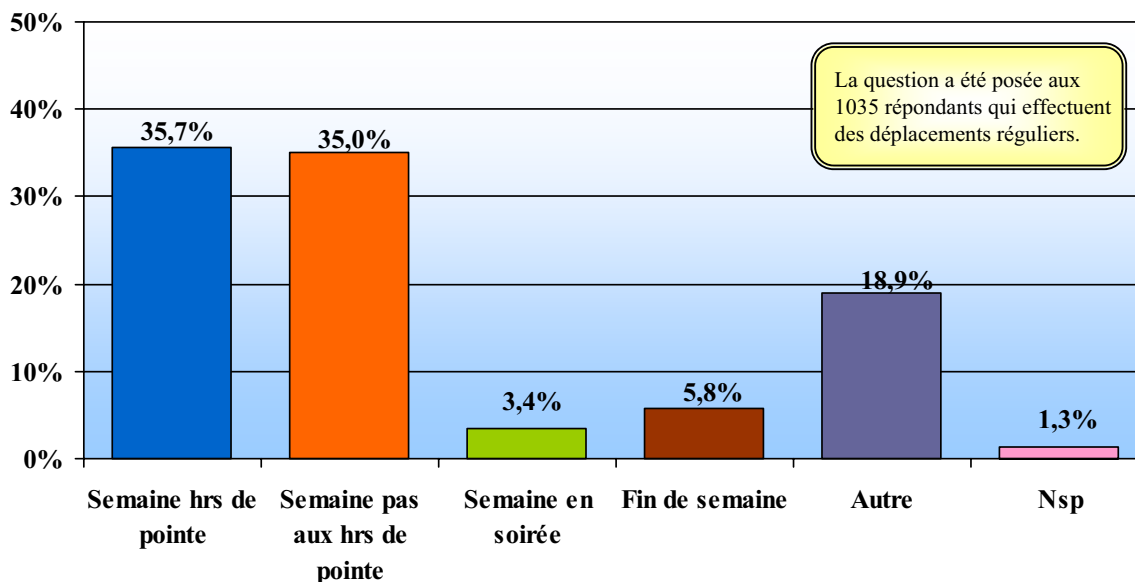
MRC de résidence versus la fréquence du principal déplacement régulier

On retrouve la fréquence la plus élevée du principale déplacement régulier dans la MRC Papineau.



15

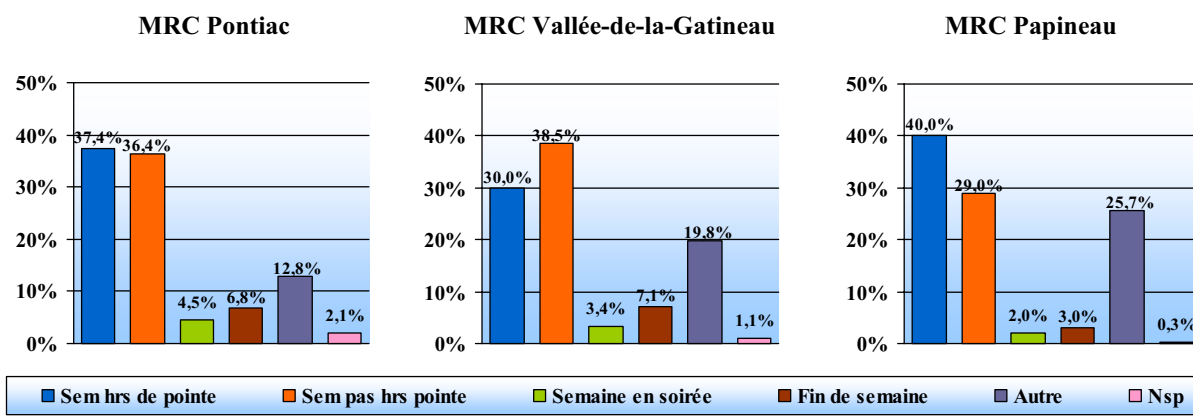
Question 5 : À quelle période de la journée ou de la semaine effectuez-vous votre principal déplacement régulier ?



16

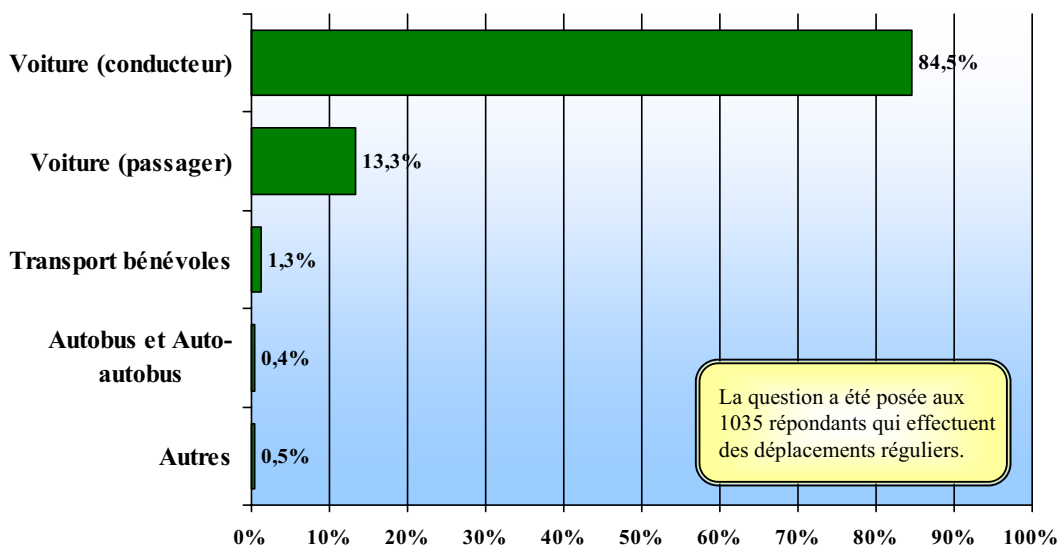
MRC de résidence versus la période du principal déplacement régulier

C'est dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau que la proportion du principale déplacement régulier aux heures de pointe, en semaine, est la moins élevée, soit dix points de moins que dans la MRC Papineau.



17

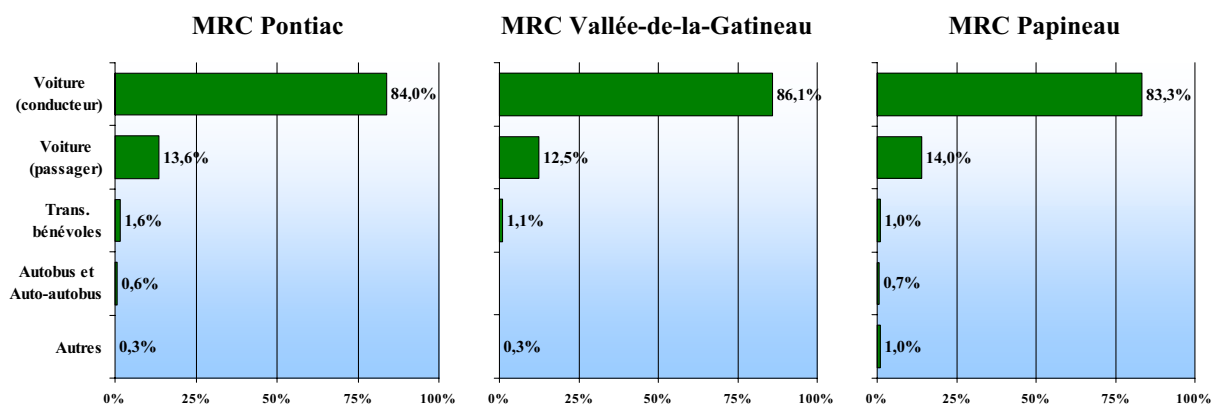
Question 6 : Habituellement, quels moyens de transport utilisez-vous le plus souvent pour effectuer votre principal déplacement régulier ?



18

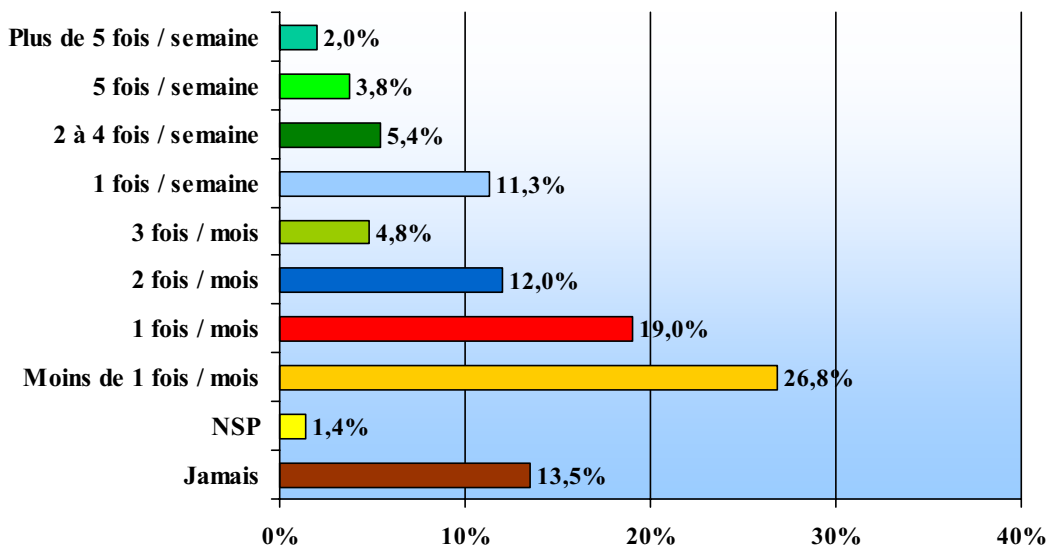
**MRC de résidence versus
le moyen de transport utilisé pour le principal déplacement régulier**

Peu importe la MRC d'origine, la très grande majorité des déplacements réguliers sont effectués avec un véhicule automobile.



19

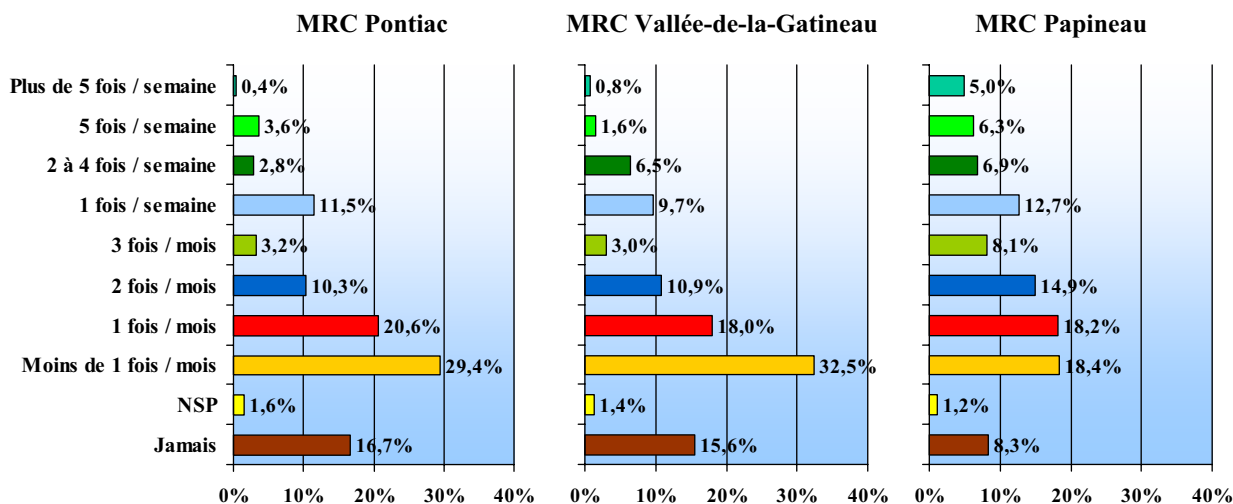
Question 7 : Généralement, combien de fois par semaine, par mois ou par année allez-vous à Gatineau ou Ottawa ?



20

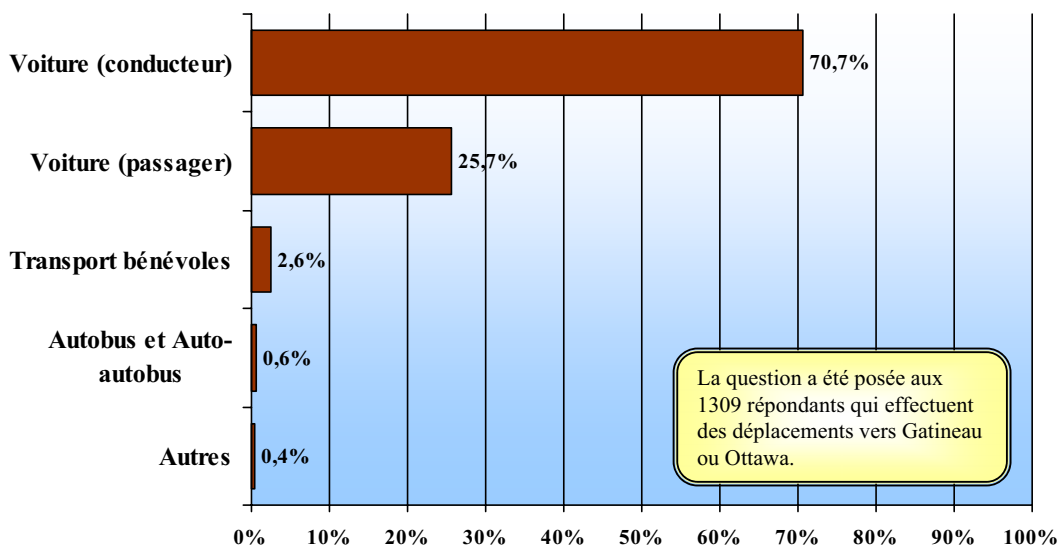
MRC de résidence versus la fréquence des déplacements vers Gatineau et Ottawa

La proportion des répondants qui se déplacent vers Gatineau et Ottawa est plus grande dans la MRC Papineau.



21

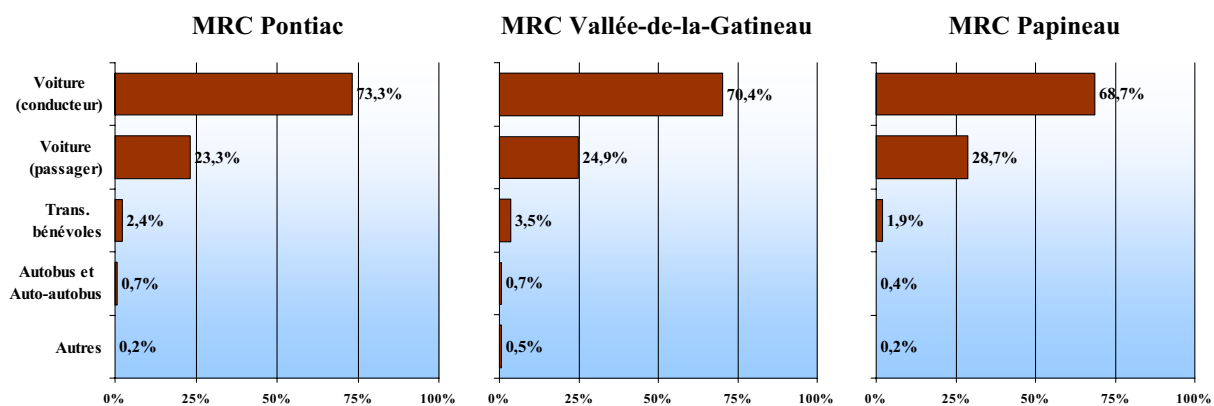
Question 8 : Habituellement, quels moyens de transport utilisez-vous le plus souvent pour aller à Gatineau ou Ottawa ?



22

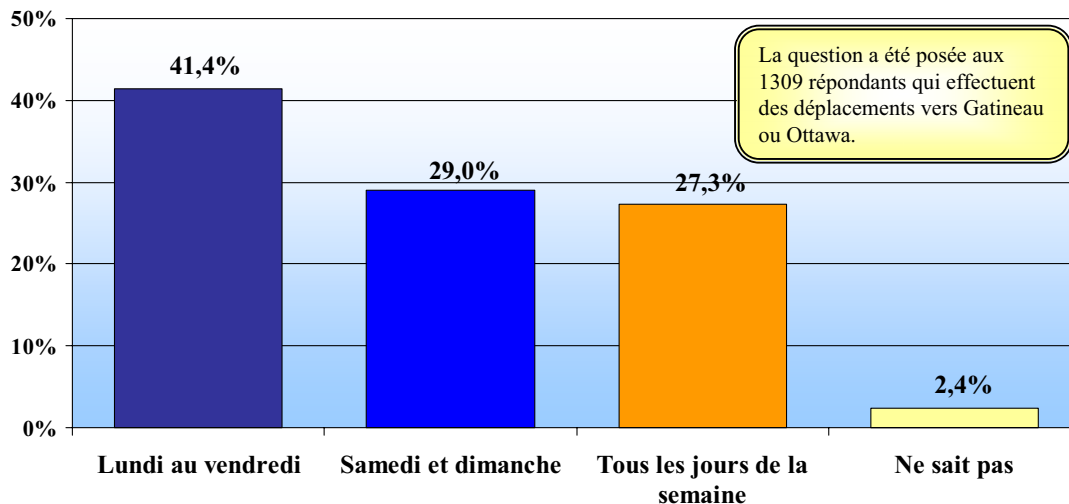
MRC de résidence versus le moyen de transport utilisé pour les déplacements vers Gatineau et Ottawa

Peu importe la MRC de résidence, la très grande majorité des déplacements vers Gatineau et Ottawa sont effectués avec un véhicule automobile.



23

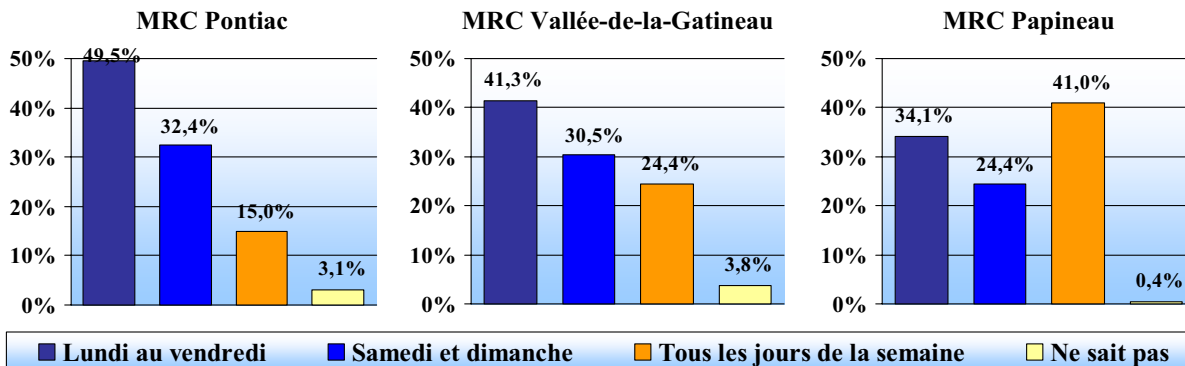
**Question 9 : Vos déplacements vers Gatineau ou Ottawa,
vous les effectuez surtout :**



24

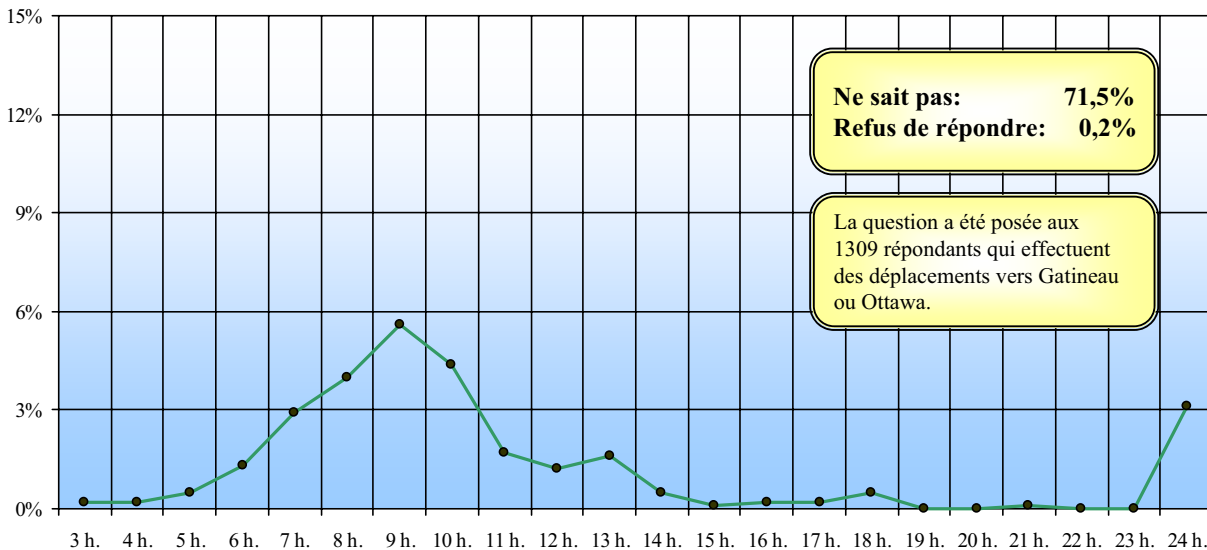
**MRC de résidence versus
la période des déplacements vers Gatineau et Ottawa**

Les citoyens la MRC de Pontiac se déplacent davantage vers Gatineau et Ottawa du lundi au vendredi alors que les citoyens de Papineau s'y déplacent davantage à n'importe quel jour de la semaine.



25

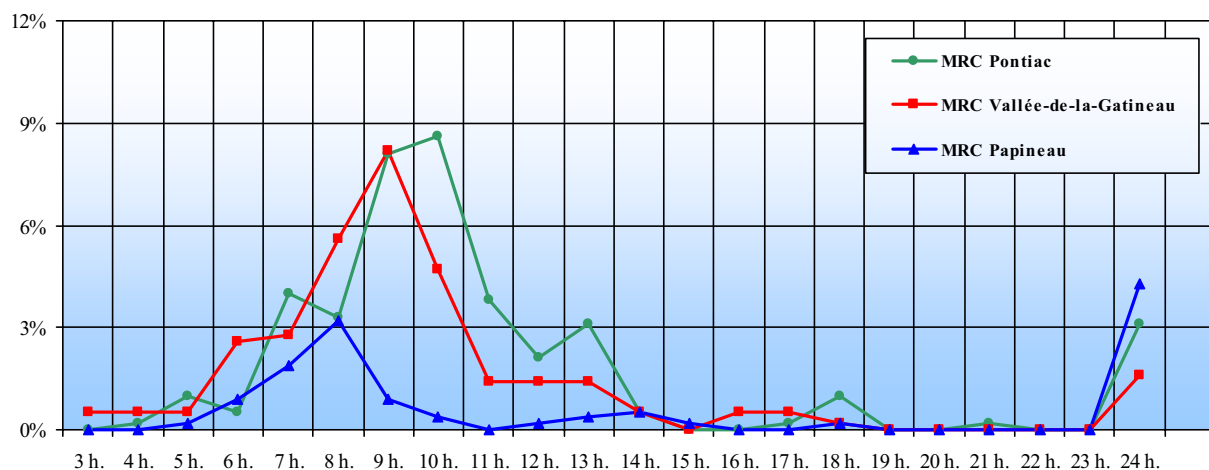
Question 10 : Le plus souvent, pour quelle heure devez-vous vous rendre à Gatineau ou Ottawa ?



26

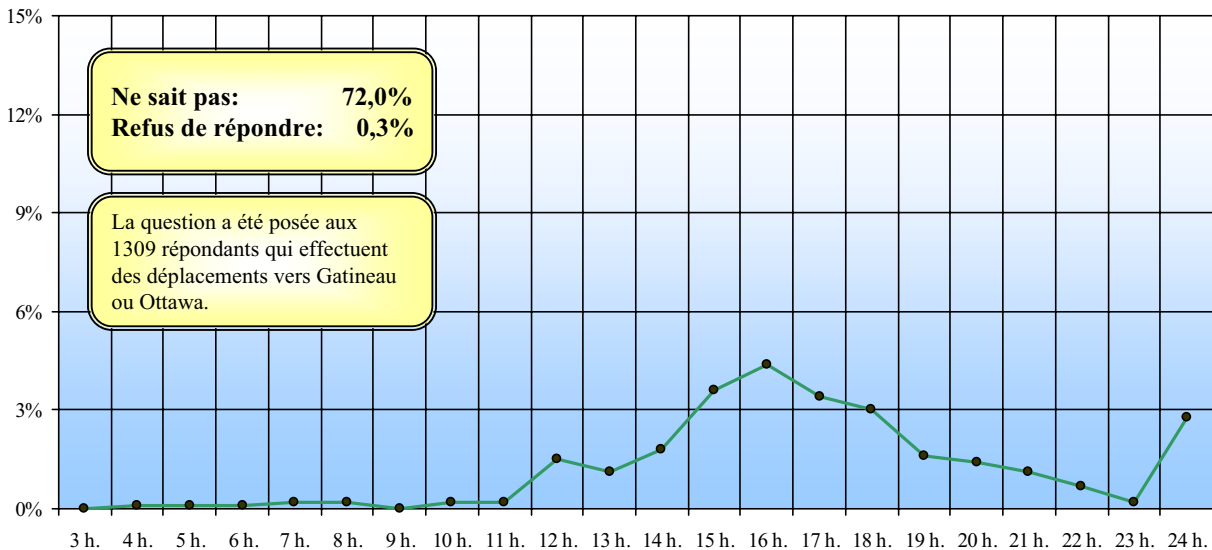
MRC de résidence versus l'heure d'arrivée à Gatineau et Ottawa

C'est dans la MRC Pontiac que l'on dénombre la plus importante proportion de déplacements entre 7 heures et 10 heures vers Ottawa ou Gatineau.



27

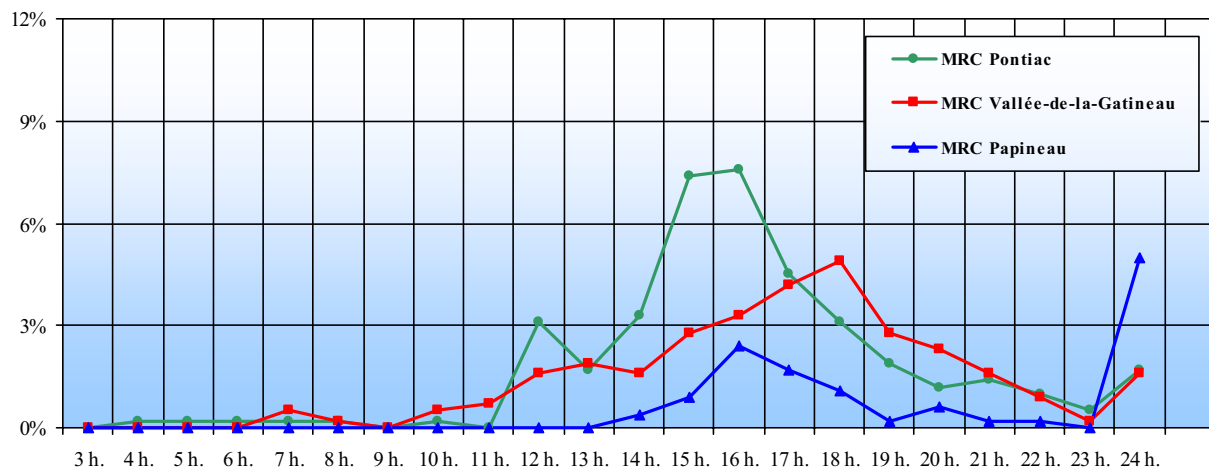
Question 11 : Pour le retour, généralement, à quelle heure quittez-vous Gatineau ou Ottawa ?



28

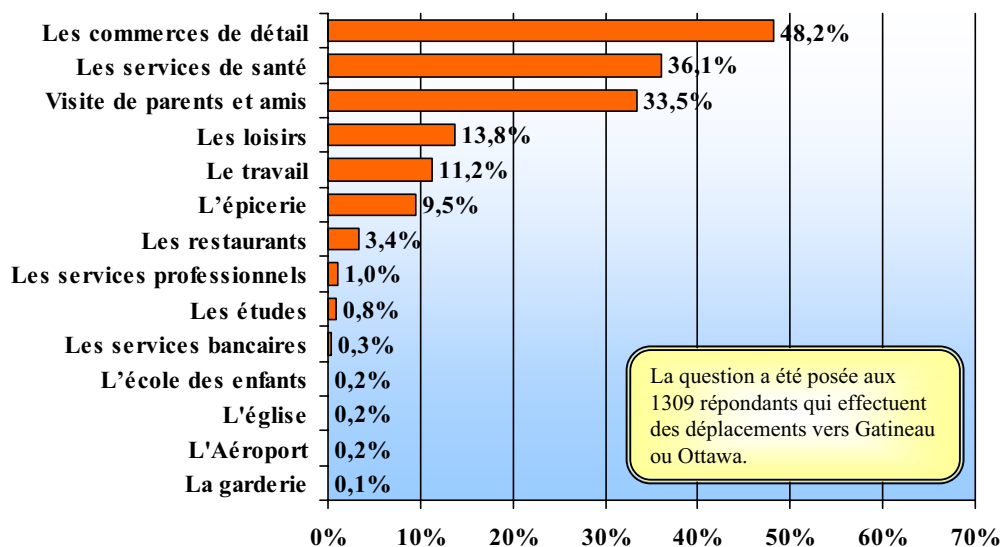
MRC de résidence versus l'heure de départ de Gatineau et Ottawa

C'est dans la MRC Pontiac que l'on dénombre la plus importante proportion de déplacements entre 15 heures et 18 heures pour le retour des déplacements vers Ottawa ou Gatineau.



29

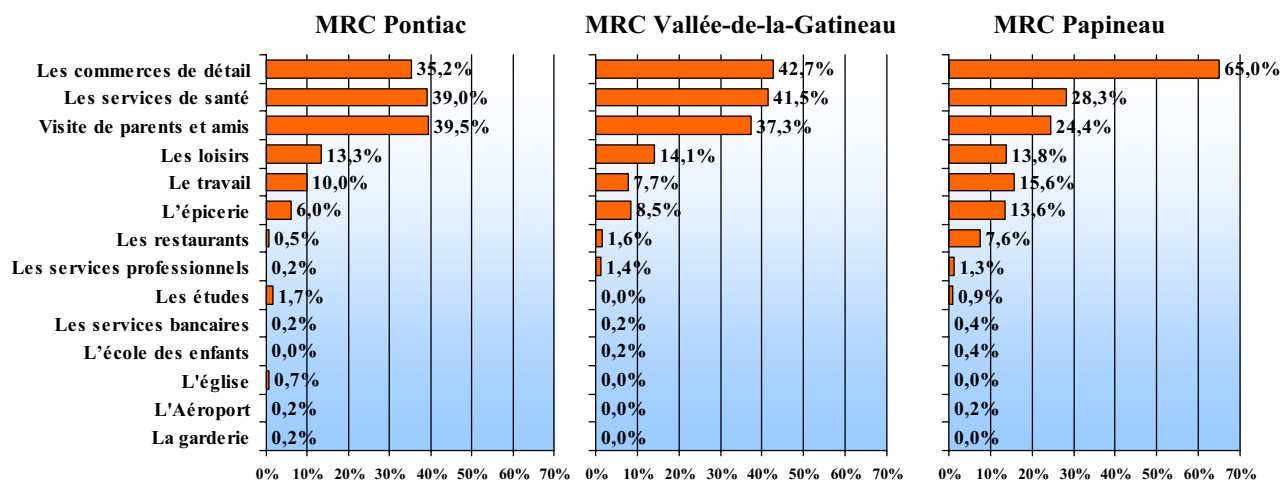
Question 12 : Quelles sont les principales raisons qui vous amènent à Gatineau ou Ottawa ?



30

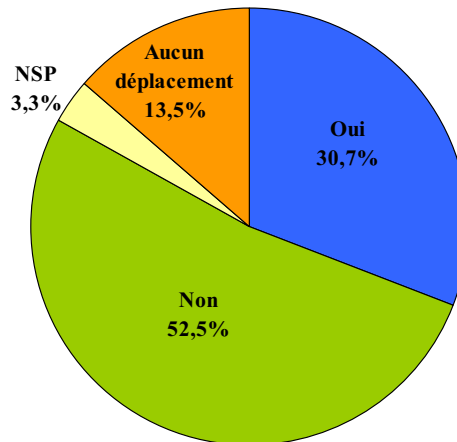
MRC de résidence versus les raisons qui amènent à Gatineau ou Ottawa

La principale raison qui motive les citoyens de la MRC de Papineau à se déplacer vers Gatineau ou Ottawa est le commerce de détail.



31

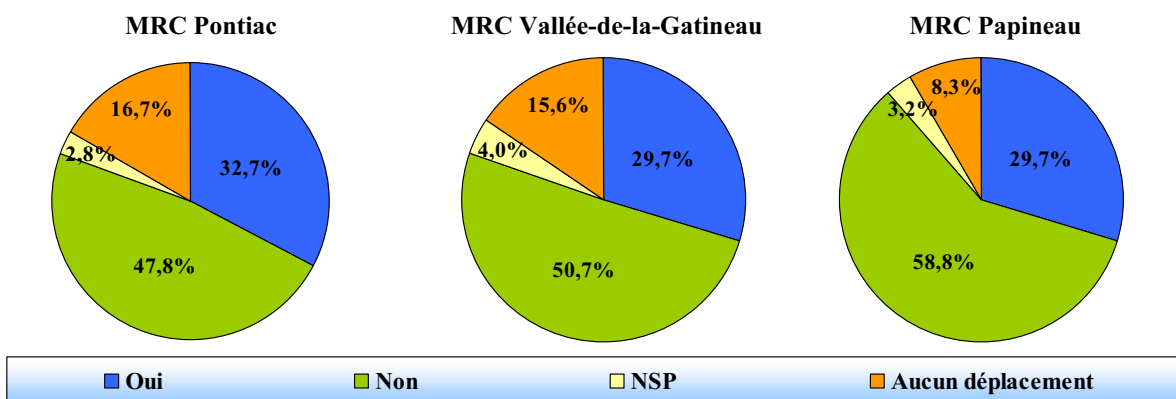
**Question 13 : Si le service de transport collectif était développé
ou amélioré vers Gatineau et Ottawa, seriez-vous
davantage intéressé à l'utiliser ?**



32

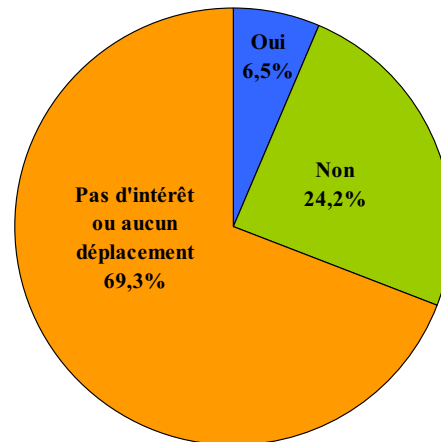
**MRC de résidence versus
l'intérêt pour le service de transport collectif vers Gatineau et Ottawa**

C'est dans la MRC Pontiac que l'on retrouve la plus forte proportion de répondants intéressés à utiliser davantage le transport en commun si le service était amélioré vers Gatineau et Ottawa.



33

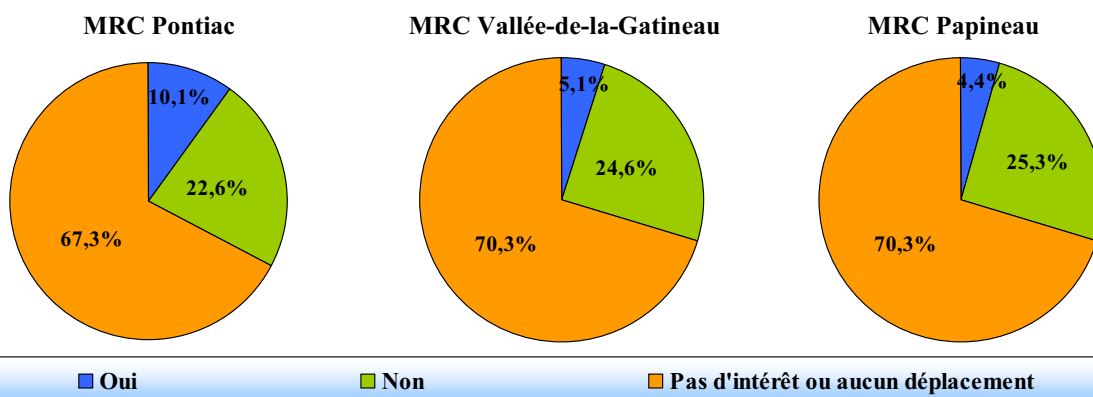
**Question 14 : Avez-vous un besoin immédiat pour un service amélioré
de transport collectif vers Gatineau et Ottawa ?**



34

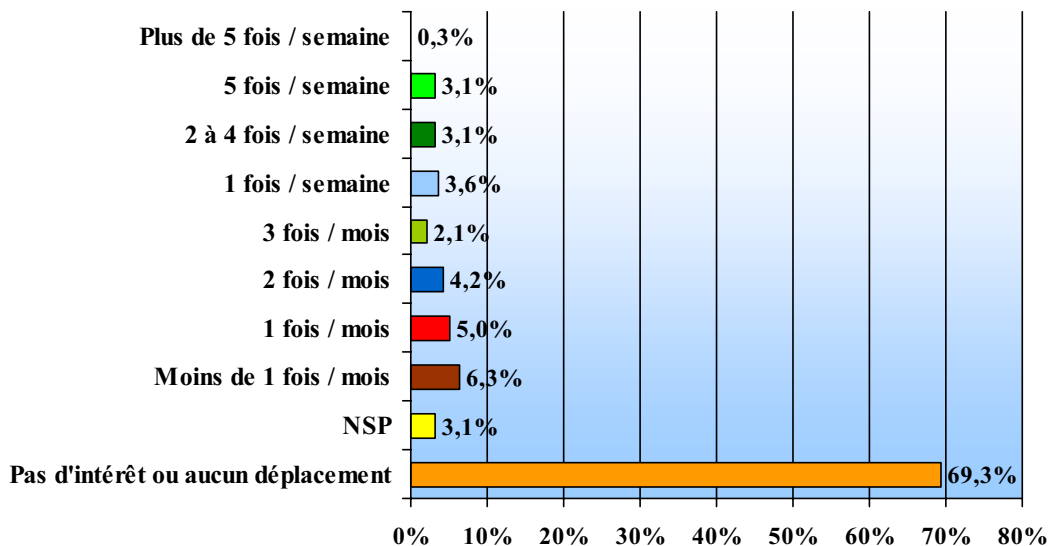
**MRC de résidence versus
l'intérêt immédiat pour le service de transport collectif vers Gatineau et Ottawa**

Parmi tous les répondants, ceux de la MRC Pontiac manifestent davantage un besoin immédiat pour un service de transport collectif développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa.



35

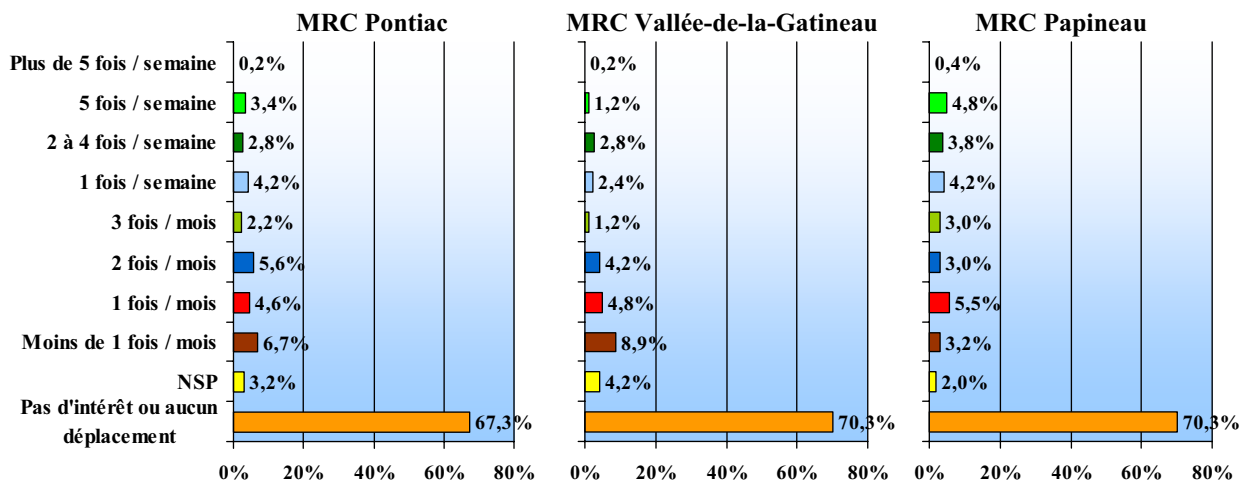
**Question 15 : Combien de fois par semaine, par mois ou par année
utiliseriez-vous le service de transport collectif vers
Gatineau et Ottawa s'il était développé ou amélioré ?**



36

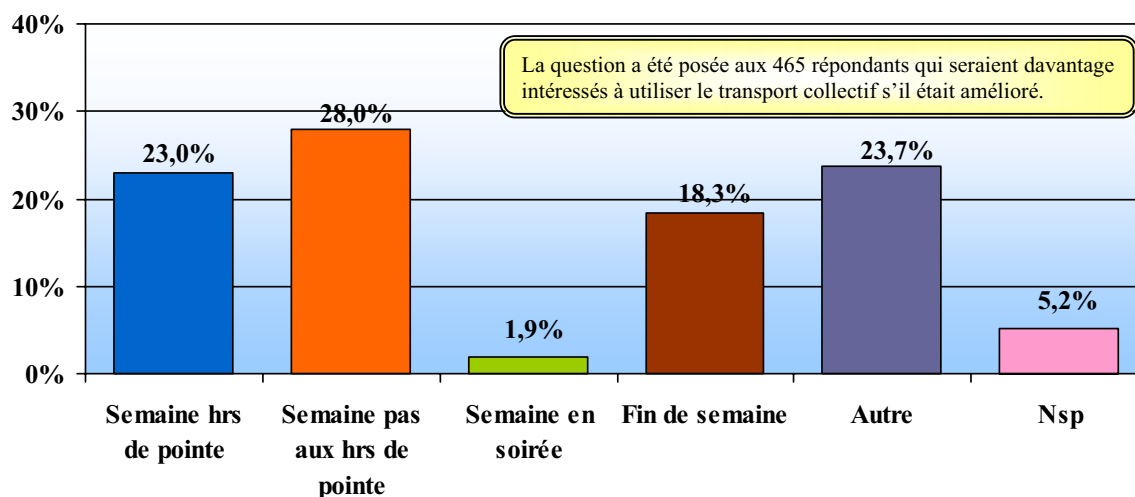
**MRC de résidence versus
la fréquence d'utilisation du transport collectif vers Gatineau et Ottawa**

C'est dans la MRC Papineau que les répondants intéressés à utiliser davantage un service de transport collectif développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa l'utiliseraient plus assidûment.



37

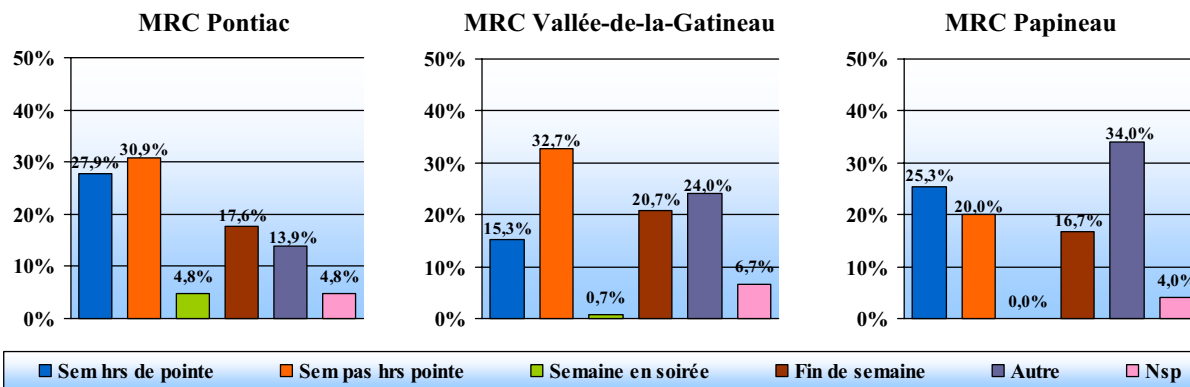
Question 16 : À quelle période de la journée ou de la semaine auriez-vous le plus besoin du transport collectif vers Gatineau et Ottawa ?



38

**MRC de résidence versus
la période d'utilisation du transport collectif vers Gatineau et Ottawa**

Parmi les répondants intéressés à utiliser davantage un service de transport collectif développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa, c'est dans les MRC Pontiac et Papineau que se dégagent les plus grandes proportions d'utilisateurs potentiels aux heures de pointe en semaine.



39

Question 17 : Nommez-nous un endroit que vous souhaiteriez que le transport collectif desserve à Gatineau ou à Ottawa ?

Lieu	%	Lieu	%	Lieu	%	Lieu
Centre-ville Gatineau	12,5%	Centre commercial Hull	0,9%	Laurier 200	0,2%	Centre commercial Ottawa
Hull	9,9%	Gallerie Aylmer	0,9%	Centre Jean-Guy Prévost	0,2%	Place Vanier
Promenades Gatineau	6,0%	Rue Grébert Gatineau	0,9%	Centre Rideau	0,2%	Gallerie de Hull
Centre-ville Ottawa	6,0%	Le Plateau	0,9%	Caisse Populaire	0,2%	Rue Richmond
Hôpital Gatineau Hull	5,4%	King Edward Ottawa	0,6%	Zellers Gatineau	0,2%	Centre d'achat Bayshore
Centre commercial	4,7%	Blvd Mont Bleu Hull	0,6%	Rue Sussex	0,2%	Pointe Gatineau
Centre commercial de Gatineau	3,9%	Blvd Maloney	0,6%	Conservatoire Hull	0,2%	Wal-Mart
Hôpital	3,7%	Vanier	0,4%	Hôtel de ville	0,2%	Sortie autoroute Lépine
Hôpital Ottawa	3,4%	Services Loisirs Gatineau	0,4%	Musée des Civilisations	0,2%	Tunney's Pasture
Centre-ville	2,2%	Promenades du Portage	0,4%	Magasin Pettington	0,2%	Dépanneur Germain, Route 309
Promenades Outaouais	1,7%	Ouest Ottawa	0,4%	Cégep Outaouais	0,2%	Kanata
St-Joseph Hull	1,7%	Promenade	0,4%	Commerce Ste-Thérèse	0,2%	Place Orleans
Aylmer	1,3%	Métro	0,4%	Casino Gatineau	0,2%	Route 148
Centre médical Gatineau	1,3%	Easton	0,4%	Est Gatineau	0,2%	Rue Centre
Centre médical	1,1%	Galleries de Gatineau	0,4%	Casino	0,2%	Banque rue Wellington
Masson-Angers	1,1%	Cité des Jeunes	0,4%	Terminus	0,2%	Bvd Laurin
Marché Ottawa	0,9%	Ave Carling	0,4%	Aréna Guertin	0,2%	NSP
Buckingham	0,9%	Nursing Home Gatineau	0,2%	Rue Rideau	0,2%	

La question a été posée aux 465 répondants qui seraient davantage intéressés à utiliser le transport collectif s'il était amélioré.

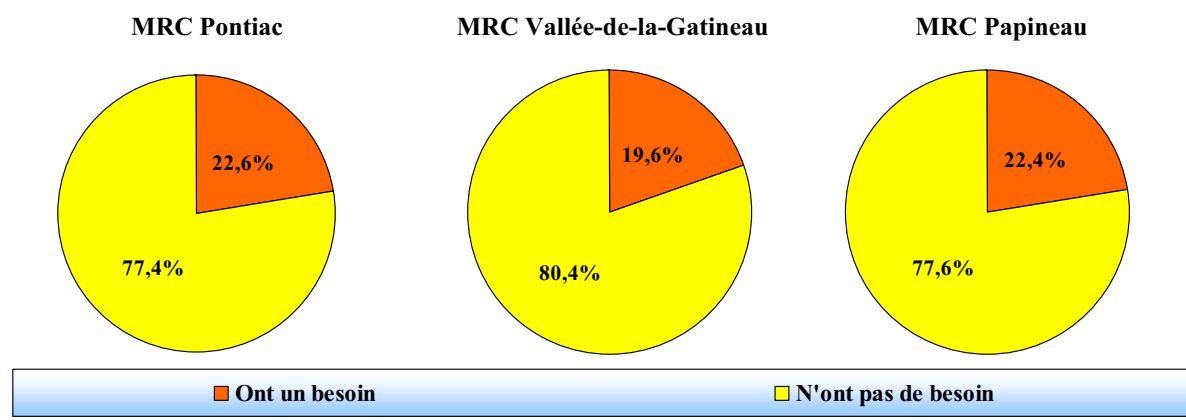
Question 18 : Mis à part Gatineau et Ottawa, quelles municipalités en particulier pensez-vous que le réseau de transport collectif devrait desservir afin de répondre à vos besoins en déplacements intermunicipaux ?



270 répondants ont mentionné une municipalité et 56 en ont mentionné deux.

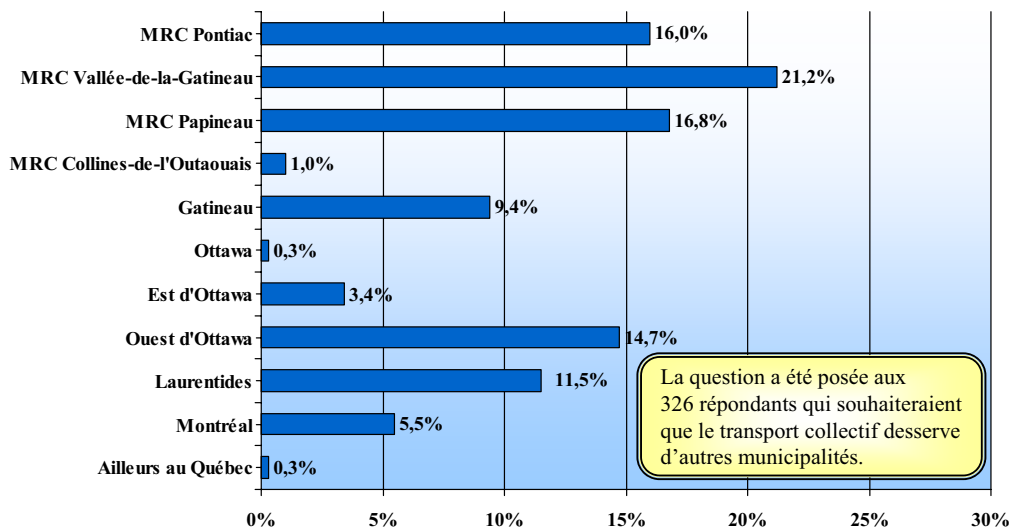
MRC de résidence versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers d'autres municipalités

Les citoyens de la MRC Vallée-de-la-Gatineau ont légèrement moins de besoin du transport collectif pour leurs déplacements autres que vers Gatineau et Ottawa.



42

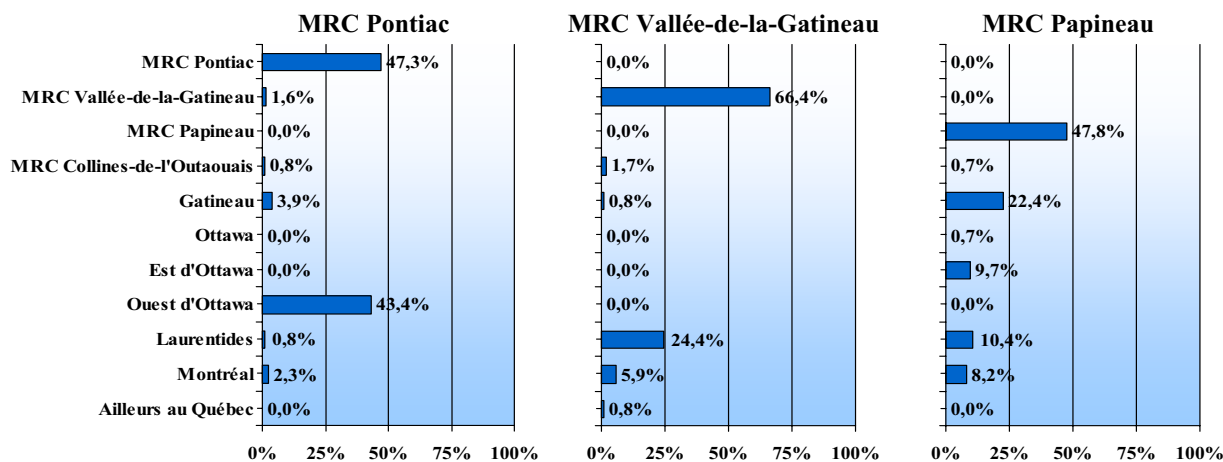
Question 18.1 : Destinations à desservir par transport collectif autre que Gatineau et Ottawa.



43

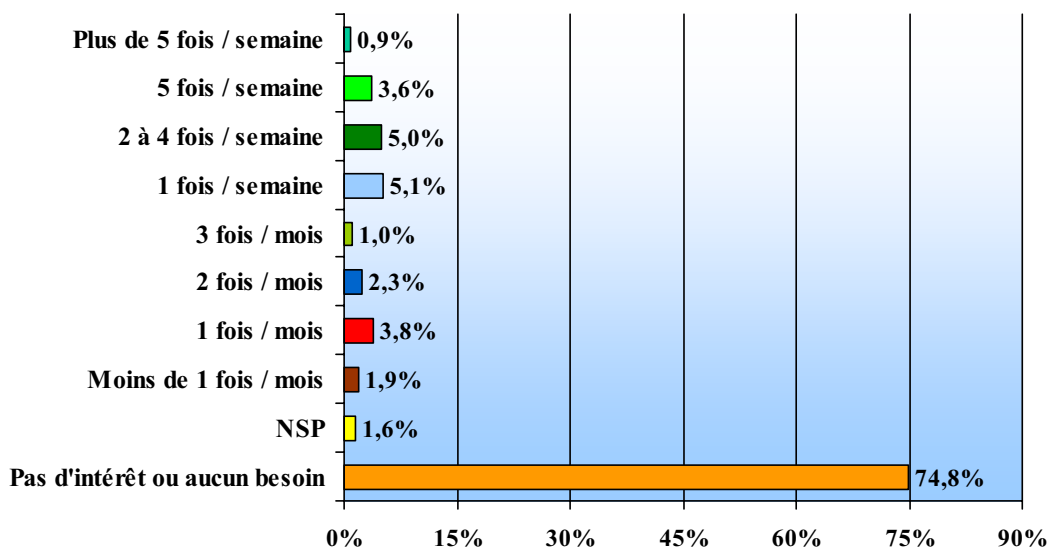
MRC de résidence versus les destinations à desservir avec le transport collectif autre que Gatineau et Ottawa

Exception faite de Gatineau et d'Ottawa, les répondants qui souhaitent un élargissement du réseau de transport collectif identifient majoritairement une municipalité située sur le territoire de leur propre MRC.



44

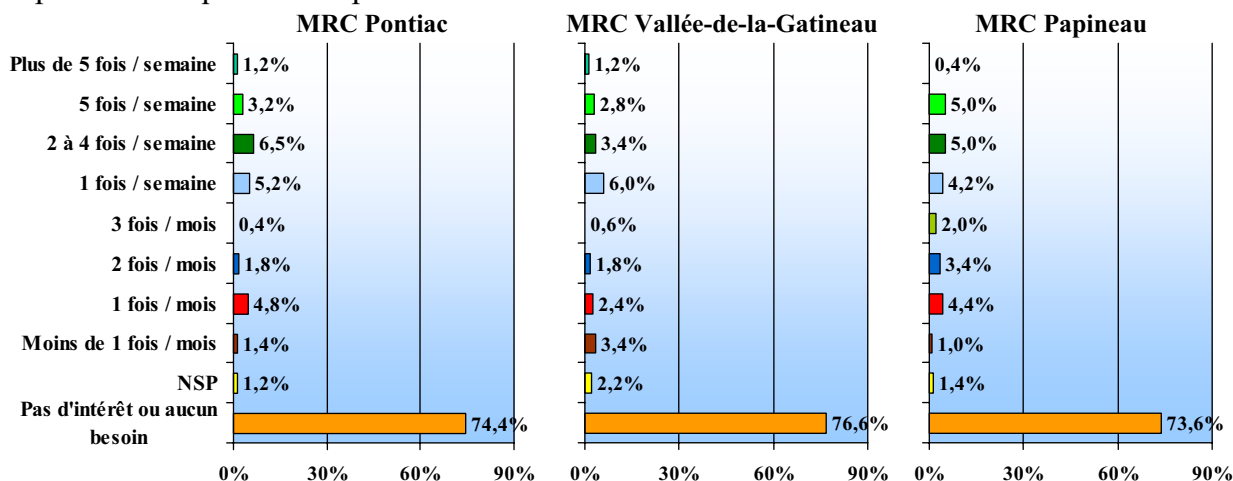
Question 18.2 : Fréquence d'utilisation du transport collectif vers d'autres municipalités que Gatineau et Ottawa.



45

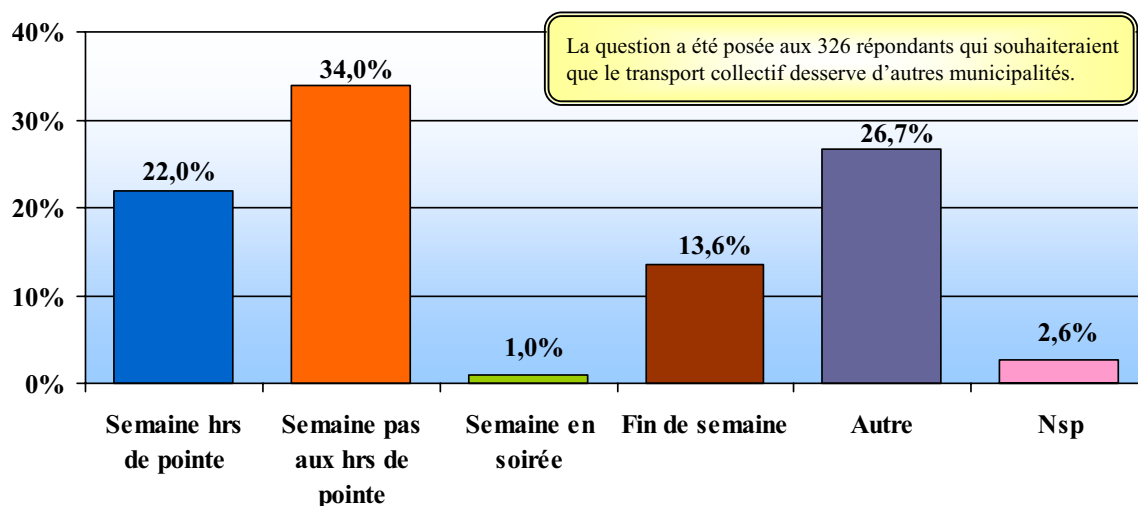
MRC de résidence versus la fréquence d'utilisation du transport collectif vers d'autres municipalités

Dans chacune des MRC, environ 15% des répondants souhaitent la desserte du transport collectif vers une autre municipalité que Gatineau et Ottawa à une fréquence égale ou plus élevée qu'une fois par semaine.



46

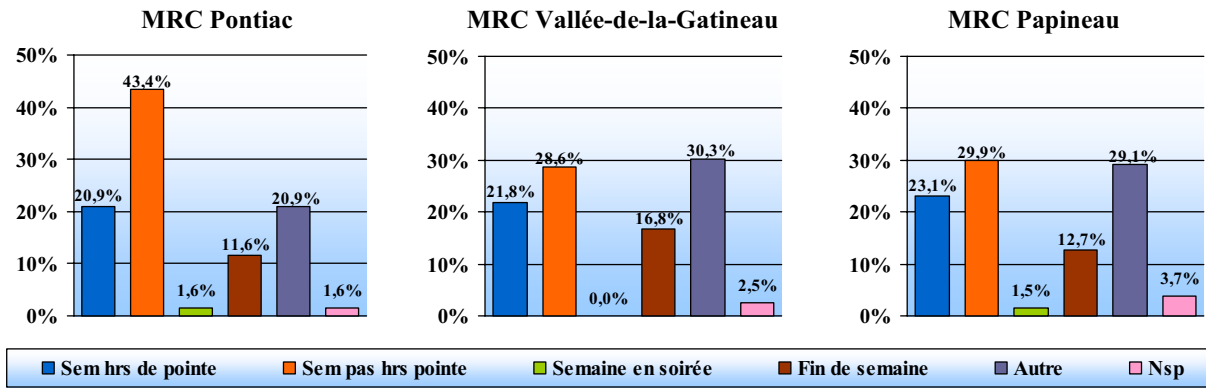
Question 18.3 : Période d'utilisation du transport collectif vers d'autres municipalités que Gatineau et Ottawa.



47

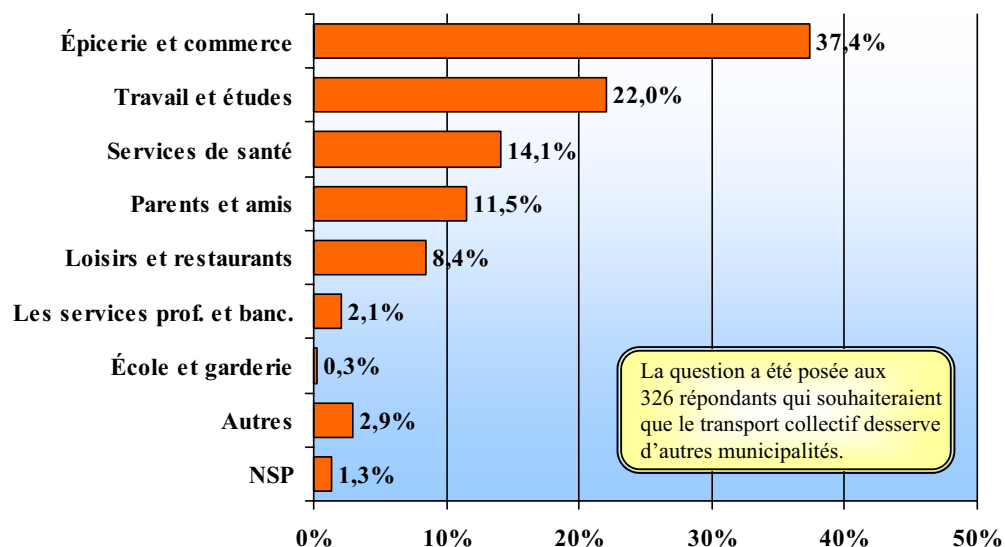
MRC de résidence versus la période d'utilisation du transport collectif vers d'autres municipalités

Parmi les répondants qui souhaitent la desserte en transport collectif vers une autre municipalité que Gatineau et Ottawa, ceux de la MRC Pontiac se démarquent au niveau de leurs besoins en semaine, hors des heures de pointe.



48

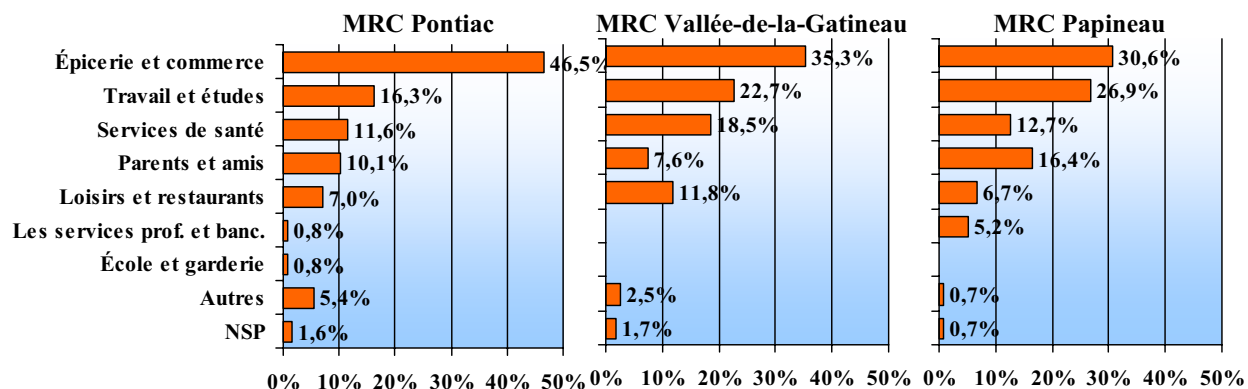
Question 18.4 : Principale raison d'utilisation du transport collectif vers d'autres municipalités que Gatineau et Ottawa.



49

MRC de résidence versus la principale raison de l'utilisation du transport collectif vers d'autres municipalités

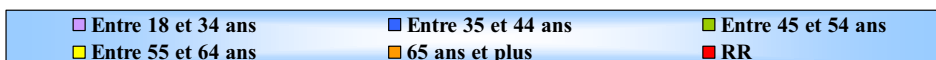
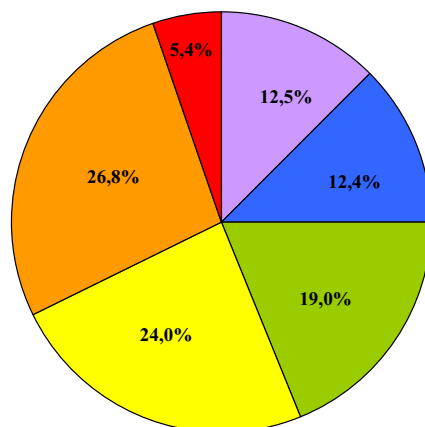
Mis à part Gatineau et Ottawa, parmi les répondants qui souhaitent la desserte vers une autre municipalité, plus de 30% des répondants dans chacune des MRC, dont un sommet de 46,5% dans Pontiac, emprunteraient le transport collectif pour faire l'épicerie ou pour magasiner.



50

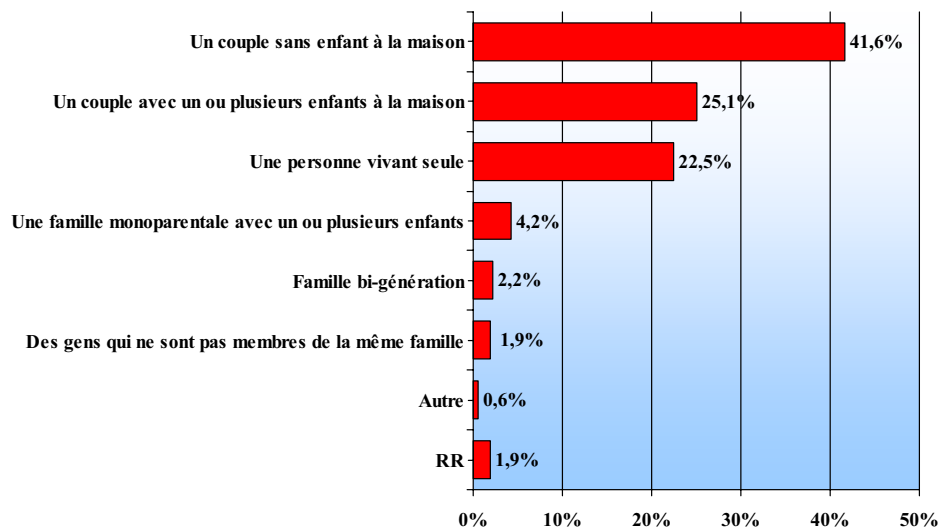
Profil démographique

Question 19 : Âge



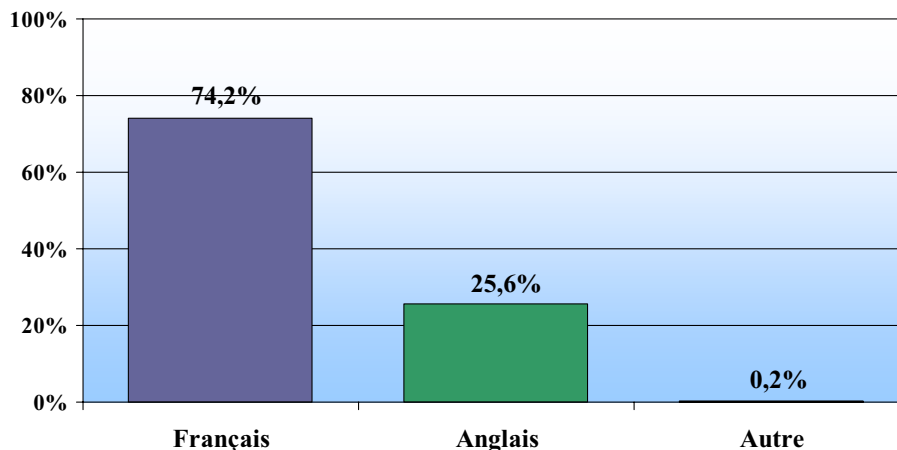
51

**Question 20 : Laquelle des catégories suivantes décrit le mieux
la composition de votre foyer ?**



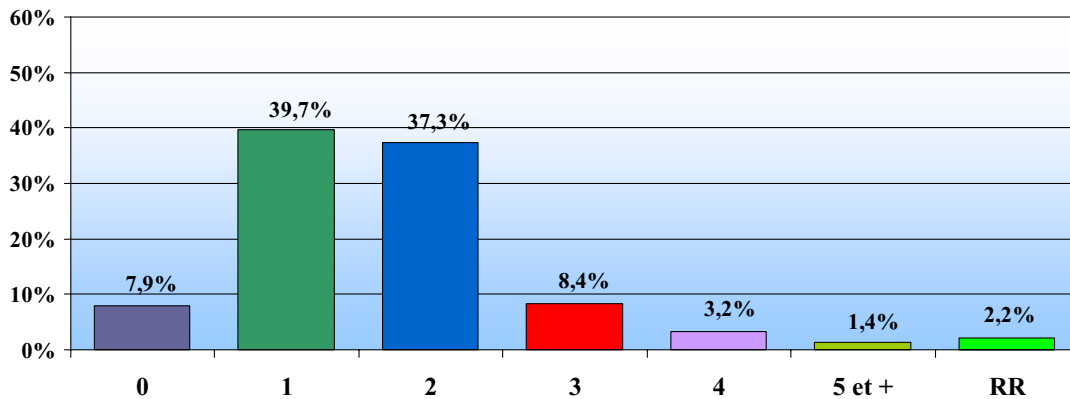
52

Question 21 : Quelle langue parlez-vous le plus souvent à la maison ?



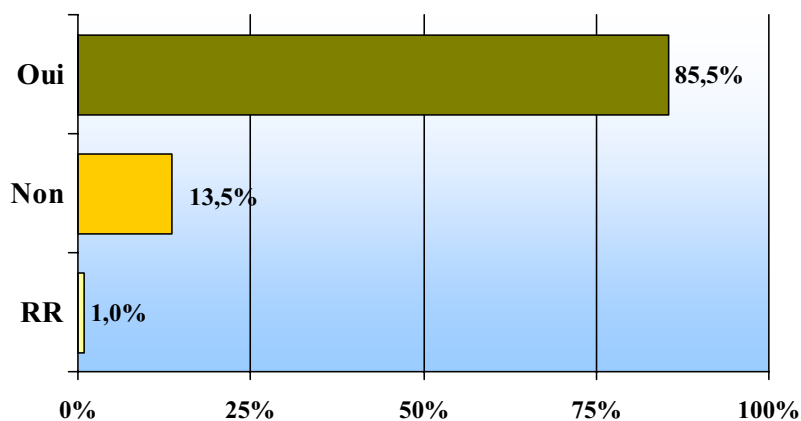
53

Question 22 : Au total, votre ménage possède combien de véhicules automobiles ?

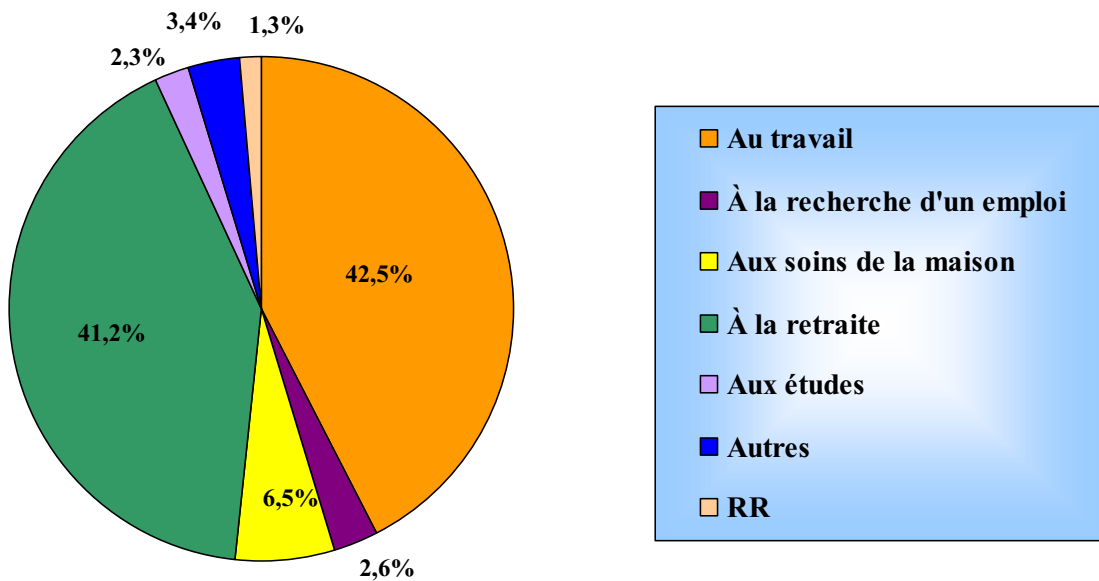


- Selon notre sondage, il y a en moyenne 1,63 véhicule automobile par ménage.

Question 23 : Avez-vous un permis de conduire ?

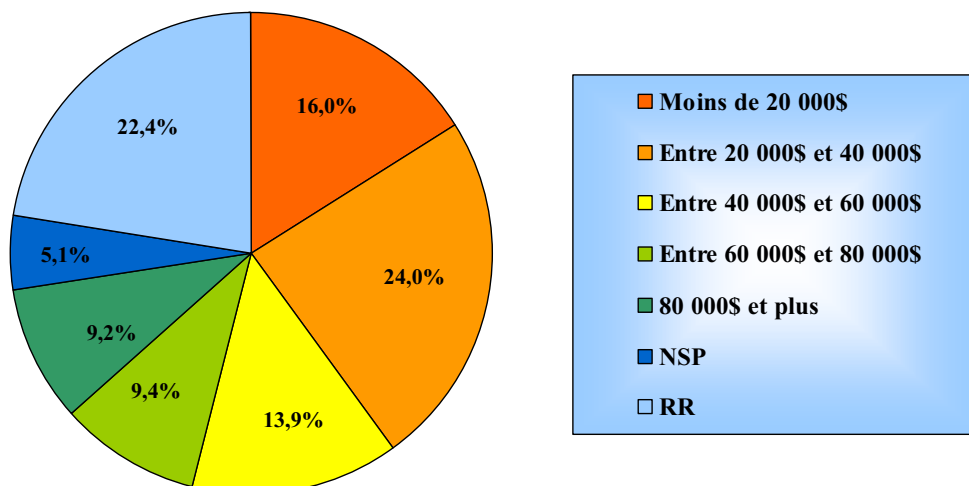


Question 24 : Actuellement, quelle est votre principale occupation ?



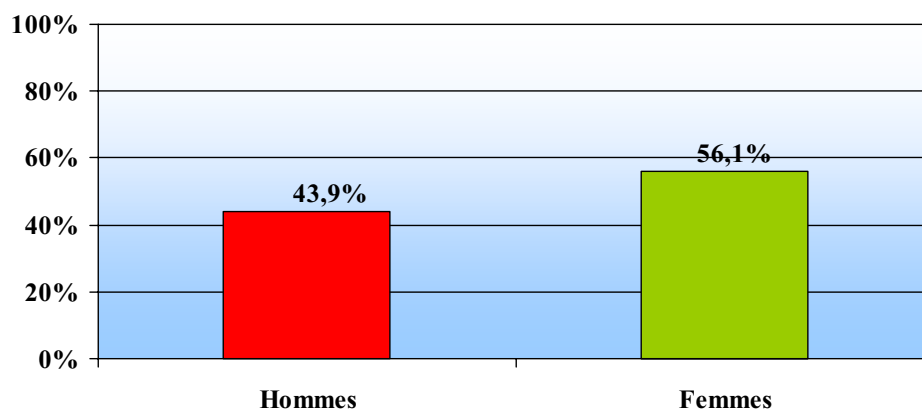
56

Question 25 : Dans laquelle des catégories suivantes se situe le revenu brut de votre ménage ?



57

Question 26 : Sexe



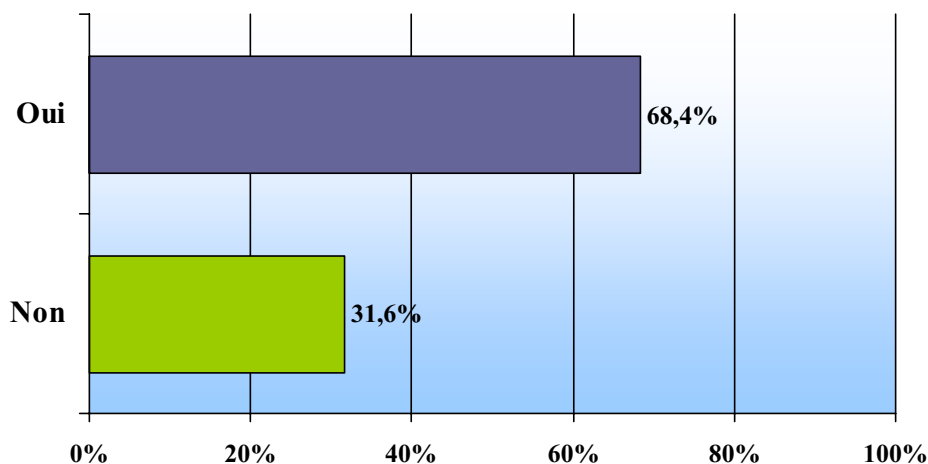
Analyse des résultats

Méthodologie d'analyse

- L'analyse s'effectue à partir des croisements entre les différentes questions. Ainsi, nous comparons les réponses à nos différentes questions auprès de sous-échantillons. (Exemple : L'opinion des femmes versus l'opinion des hommes). Ces sous-échantillons se veulent représentatifs des tranches de la population étudiée correspondantes.
- Pour des fins de comparaison, il est souhaitable que le nombre de répondants à l'intérieur de nos différentes tranches soit comparable. Aussi, afin de garder une certaine valeur statistique à nos résultats, car plus le sous-échantillon est petit plus la marge d'erreur est grande, il est également souhaitable que le nombre de répondants à l'intérieur des sous-échantillons soit le plus grand possible. Pour ces raisons, et pour faciliter la visualisation des corrélations entre les différentes questions, nous regroupons souvent certains choix de réponse de certaines questions.
- De plus, aux fins de l'analyse, les choix de réponse NSP (Ne sait pas) et RR (Refus de répondre) sont ignorés. Dans les faits, ceci équivaut à une répartition proportionnelle de ces choix.
- L'analyse s'effectue donc à partir des croisements entre les différentes questions après que les regroupements des choix de réponse soient effectués et que les répondants discrets et indécis soient répartis proportionnellement.

Déplacements réguliers

En moyenne, 68,4% des citoyens des trois MRC étudiées effectuent des déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois.



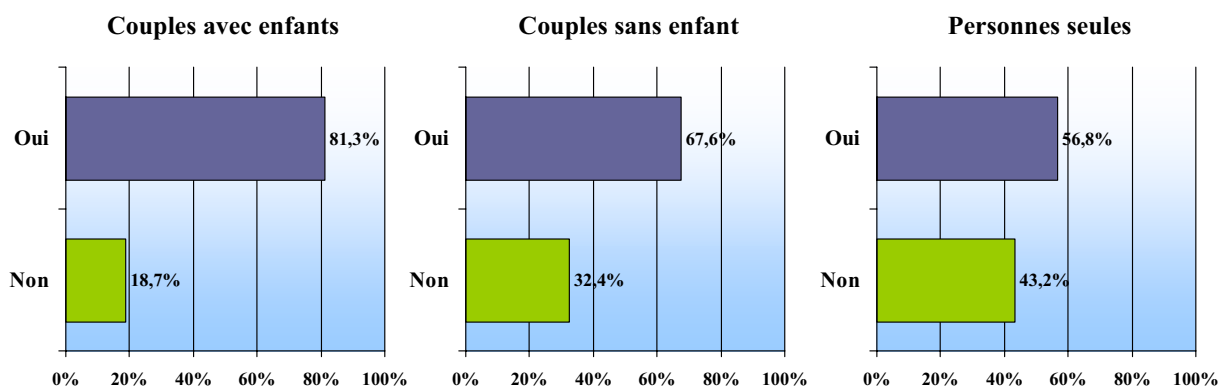
L'âge versus les déplacements réguliers

- Le pourcentage de gens qui effectuent des déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois, diminue graduellement avec l'âge.

Q19 par Q02	Oui	Non
Entre 18 et 34 ans	75,8%	24,2%
Entre 35 et 44 ans	83,4%	16,6%
Entre 45 et 54 ans	76,0%	24,0%
Entre 55 et 64 ans	69,4%	30,6%
65 ans et plus	51,4%	48,6%

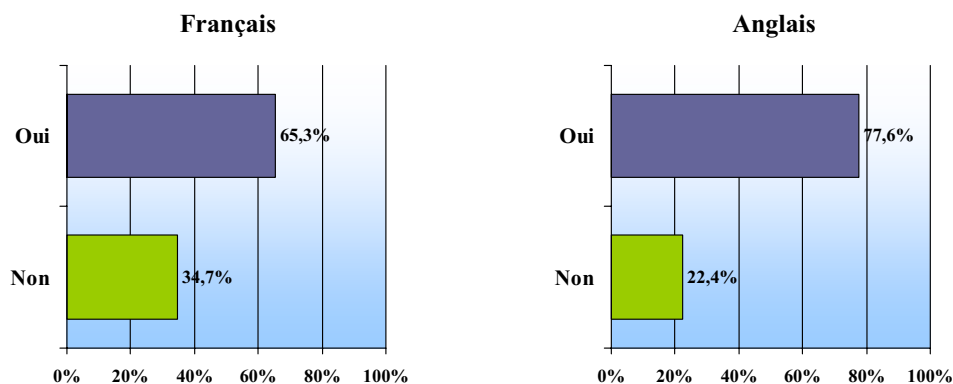
Le type de ménage versus les déplacements réguliers

- Les personnes vivant en couple avec enfants sont celles qui effectuent des déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois, dans une plus grande proportion, suivi des celles vivant en couple sans enfant et des personnes seules.



La langue parlée à la maison versus les déplacements réguliers

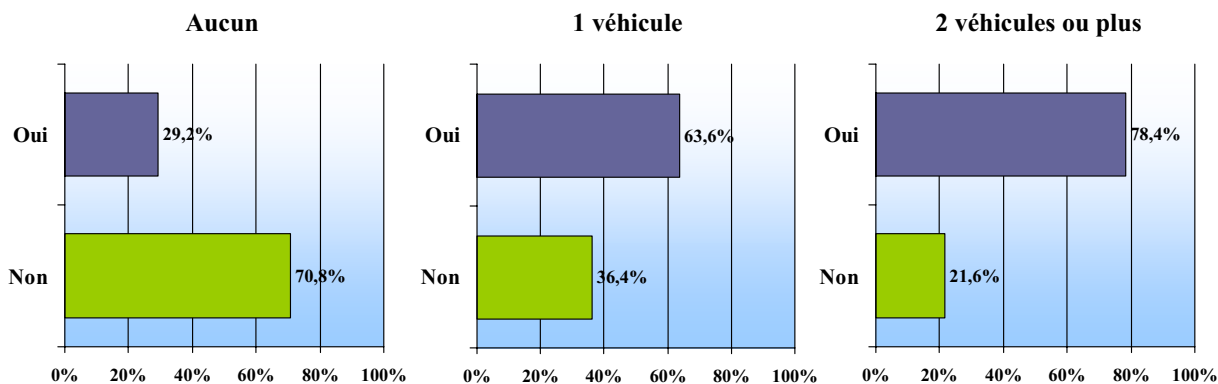
- Les répondants qui parlent le plus souvent anglais à la maison effectuent des déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois, dans une plus grande proportion que les répondants qui parlent plus souvent français à la maison.



64

Le nombre de véhicules dans le ménage versus les déplacements réguliers

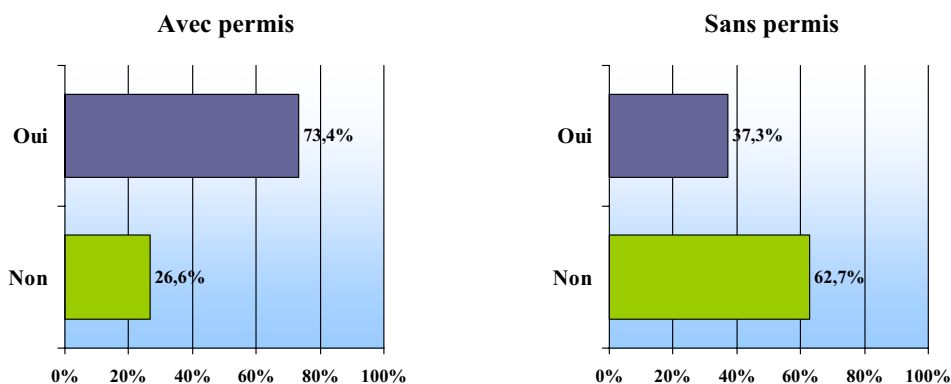
- Il existe une corrélation entre le nombre de véhicules que les ménages possèdent et la réalisation de déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois par les répondants.



65

Permis de conduire versus les déplacements réguliers

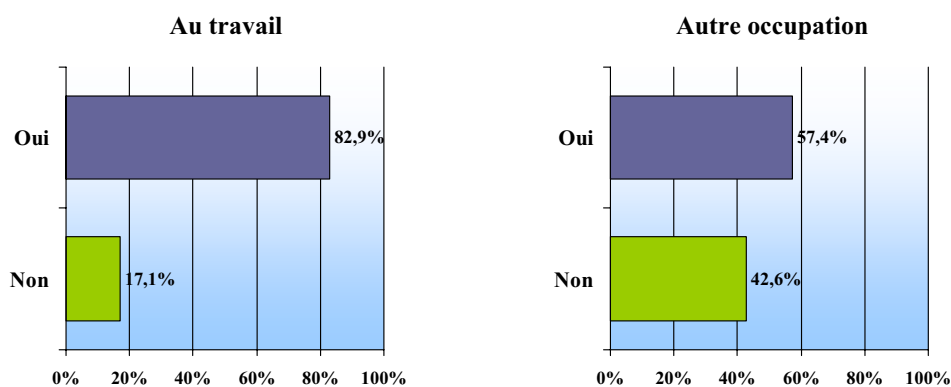
- Les répondants qui ont un permis de conduire effectuent des déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois, dans une plus grande proportion que les répondants qui n'en ont pas.



66

L'occupation versus les déplacements réguliers

- Le pourcentage de répondants qui effectuent des déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois, est plus élevé chez les répondants au travail que chez les répondants avec une autre occupation.



67

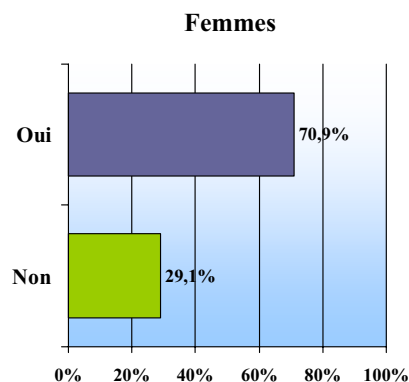
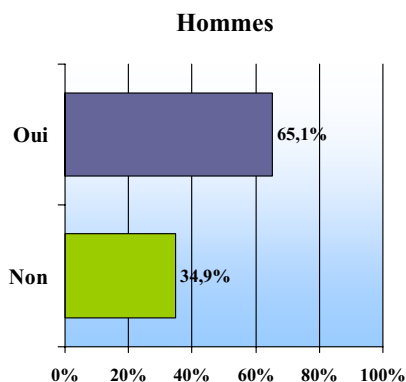
Le revenu versus les déplacements réguliers

Q25 par Q02	Oui	Non
Moins de 20 000\$	47,5%	52,5%
Entre 20 000\$ et 40 000\$	62,3%	37,7%
Entre 40 000\$ et 60 000\$	82,0%	18,0%
Plus de 60 000\$	83,7%	16,3%

- Les répondants qui ont un revenu familial plus élevé effectuent des déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois, dans une plus grande proportion que les répondants moins aisés financièrement.

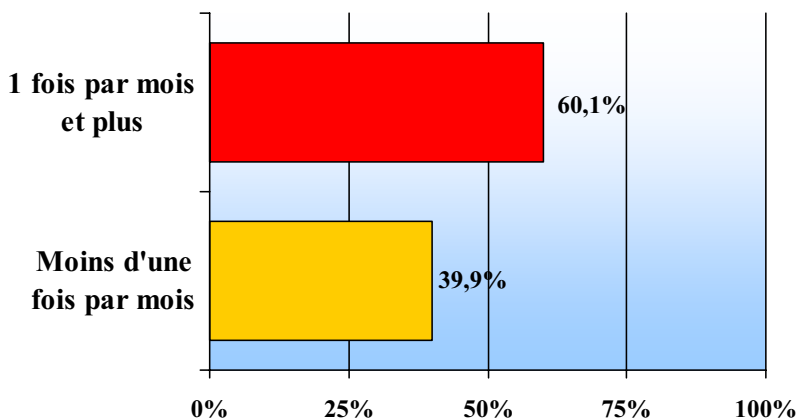
Le sexe versus les déplacements réguliers

- Le pourcentage de répondants qui effectuent des déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois, est plus élevé chez les femmes que chez les hommes.



Fréquence des déplacements vers Gatineau et Ottawa

Aux fins de l'analyse, nous avons divisé la population en deux groupes: ceux qui ont l'habitude d'aller à Gatineau et Ottawa une fois par mois ou plus fréquemment d'un côté; ceux qui s'y déplacent moins d'une fois par mois ou jamais de l'autre. De plus, les répondants discrets ont été ignorés.



70

L'âge versus la fréquence des déplacements vers Gatineau et Ottawa

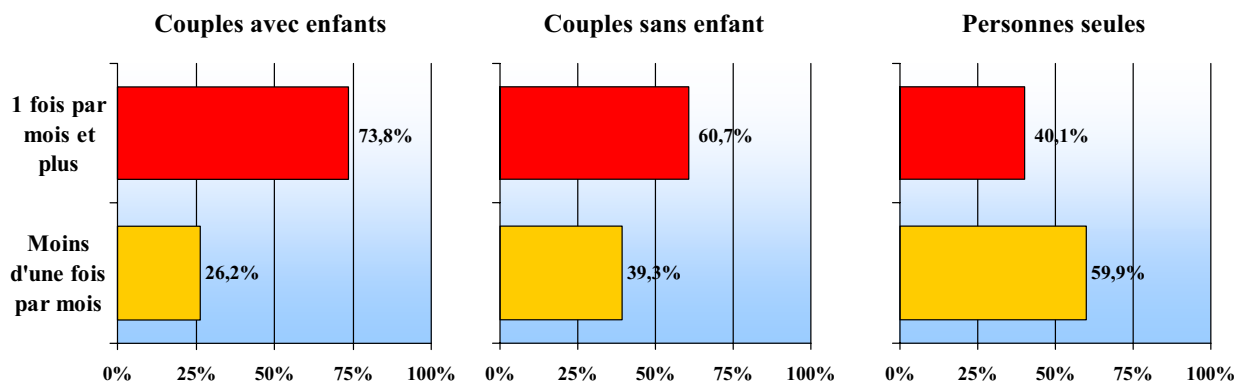
- La fréquence des déplacements vers Gatineau et Ottawa diminue graduellement avec l'âge.

Q19 par Q07	1 fois par mois et plus	Moins d'une fois par mois
Entre 18 et 34 ans	74,1%	25,9%
Entre 35 et 44 ans	74,3%	25,7%
Entre 45 et 54 ans	68,2%	31,8%
Entre 55 et 64 ans	60,2%	39,8%
65 ans et plus	41,1%	58,9%

71

Le type de ménage versus la fréquence des déplacements vers Gatineau et Ottawa

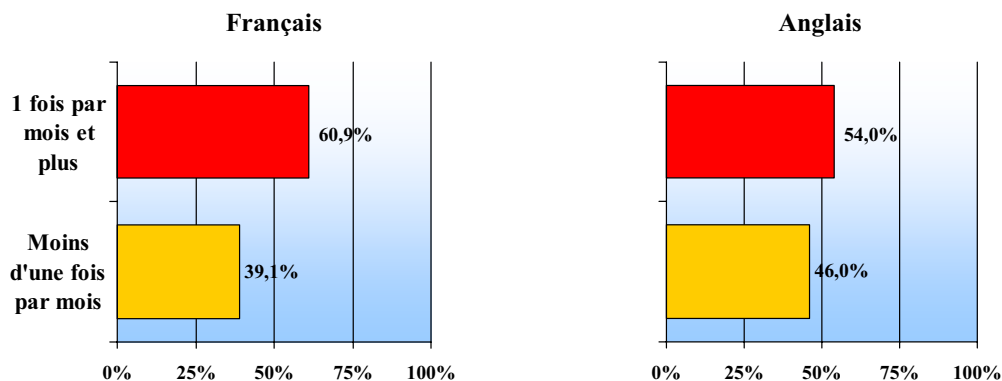
- Les couples avec enfants sont ceux qui ont l'habitude d'aller le plus souvent à Gatineau et Ottawa, suivis des couples sans enfant et des personnes seules.



72

La langue parlée à la maison versus la fréquence des déplacements vers Gatineau et Ottawa

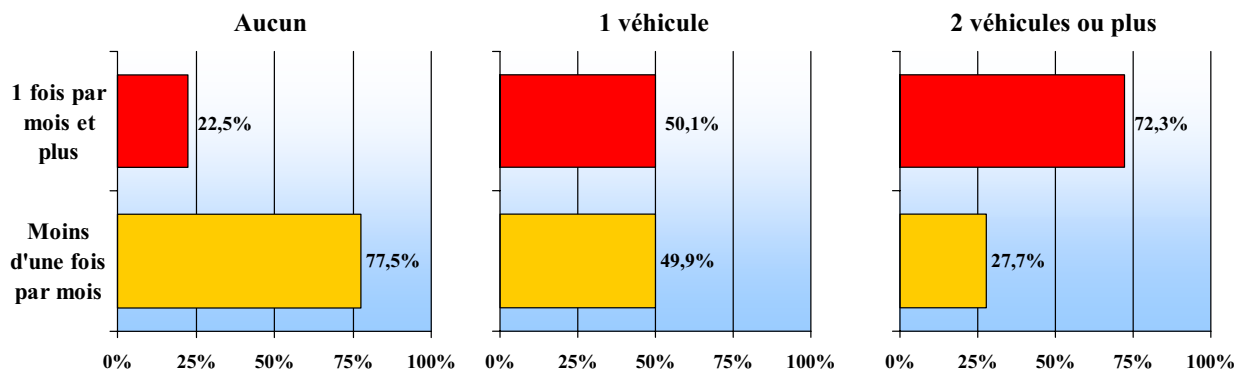
- Les répondants qui parlent le plus souvent français à la maison ont davantage l'habitude d'aller à Gatineau et Ottawa que les répondants de langue anglaise.



73

Le nombre de véhicules dans le ménage versus la fréquence des déplacements vers Gatineau et Ottawa

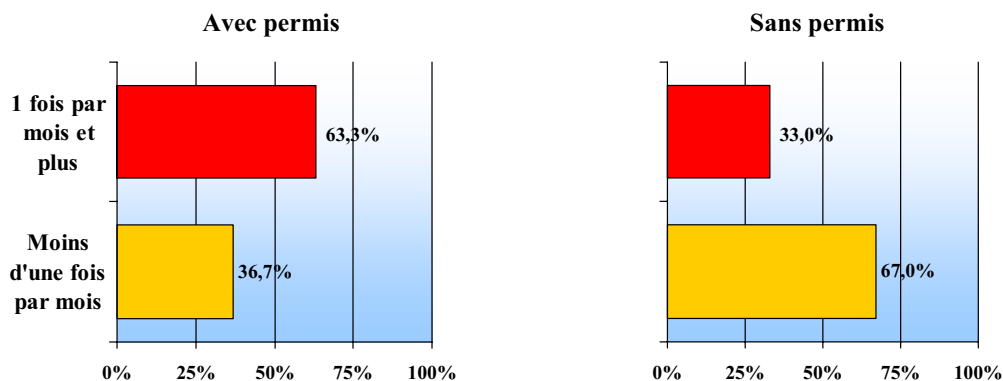
- On observe un rapport direct entre le nombre des véhicules dans un ménage et la fréquence des déplacements mensuels vers Gatineau et Ottawa. Les ménages ne possédant pas de véhicule se déplacent beaucoup moins fréquemment vers Gatineau et Ottawa.



74

Permis de conduire versus la fréquence des déplacements vers Gatineau et Ottawa

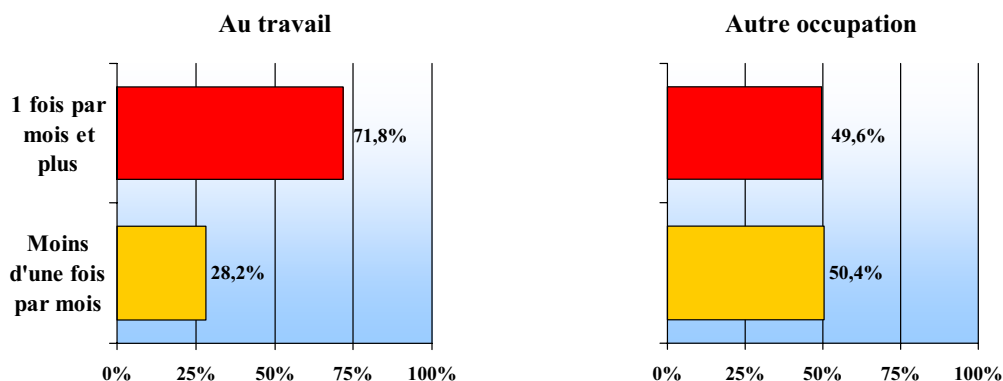
- On retrouve deux fois plus de répondants ayant l'habitude d'aller à Gatineau et Ottawa une fois par mois ou plus chez le groupe de la population ayant un permis de conduire que chez le groupe sans permis.



75

L'occupation versus la fréquence des déplacements vers Gatineau et Ottawa

- Les répondants sur le marché du travail se déplacent plus fréquemment vers Gatineau et Ottawa que ceux ayant une autre occupation.



76

Le revenu versus la fréquence des déplacements vers Gatineau et Ottawa

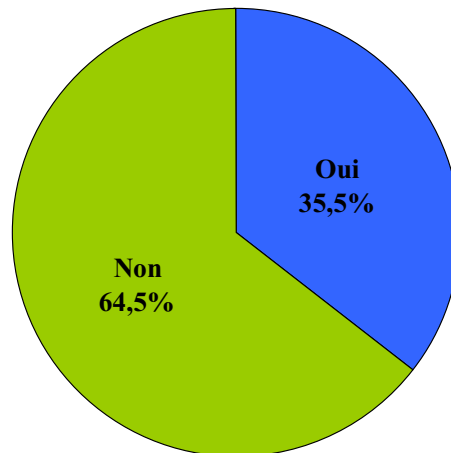
Q25 par Q07	1 fois par mois et plus	Moins d'une fois par mois
Moins de 20 000\$	34,9%	65,1%
Entre 20 000\$ et 40 000\$	54,0%	46,0%
Entre 40 000\$ et 60 000\$	69,9%	30,1%
Plus de 60 000\$	81,8%	18,2%

- Plus le revenu familial est élevé, plus grande est la proportion de répondants ayant l'habitude de se rendre à Gatineau et Ottawa une fois par mois ou plus fréquemment. Inversement, plus le niveau de revenu est faible, plus grande est la proportion de répondants ne s'y rendant jamais ou moins d'une fois par mois.

77

Intérêt pour le transport collectif vers Gatineau et Ottawa

Aux fins de l'analyse, nous avons ignoré les répondants qui n'effectuent pas de déplacement vers Gatineau et Ottawa et regroupé ceux qui n'ont pas d'intérêt pour le transport collectif vers Gatineau et Ottawa et ceux qui ne le savaient pas.

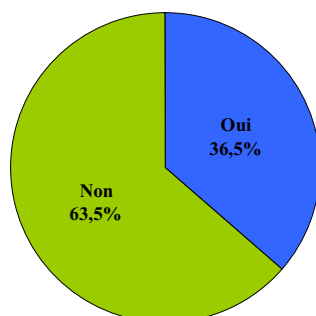


78

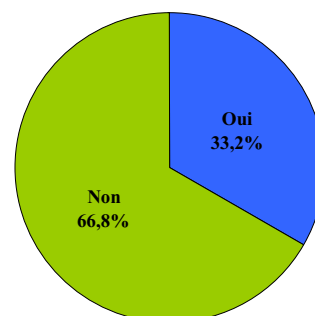
Déplacements réguliers versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers Gatineau et Ottawa

- Les répondants qui effectuent des déplacements réguliers vers une même destination sont proportionnellement plus nombreux que ceux qui n'en font pas à manifester de l'intérêt pour l'utilisation d'un service de transport en commun développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa.

Font des déplacements réguliers



Ne font pas
des déplacements réguliers

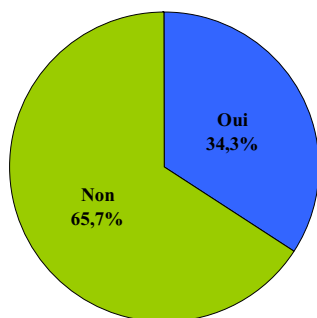


79

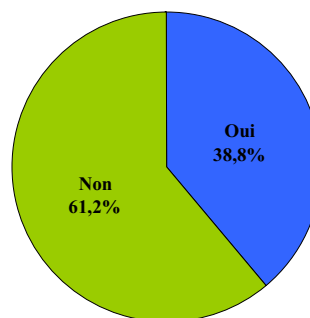
La fréquence des déplacements vers Gatineau et Ottawa versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers Gatineau et Ottawa

- L'intérêt pour l'utilisation d'un service de transport collectif développé ou amélioré est légèrement plus élevé parmi les répondants qui se rendent à Gatineau et Ottawa moins d'une fois par mois.

1 fois par mois et plus



Moins d'une fois par mois

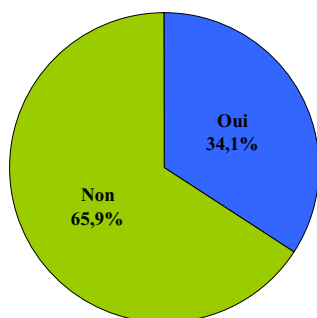


80

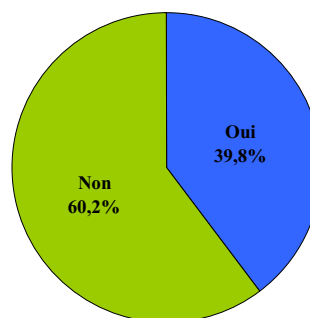
La langue parlée à la maison versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers Gatineau et Ottawa

- Les répondants qui parlent le plus souvent anglais à la maison sont proportionnellement plus nombreux que ceux de langue française à manifester de l'intérêt pour l'utilisation d'un service de transport en commun développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa.

Français



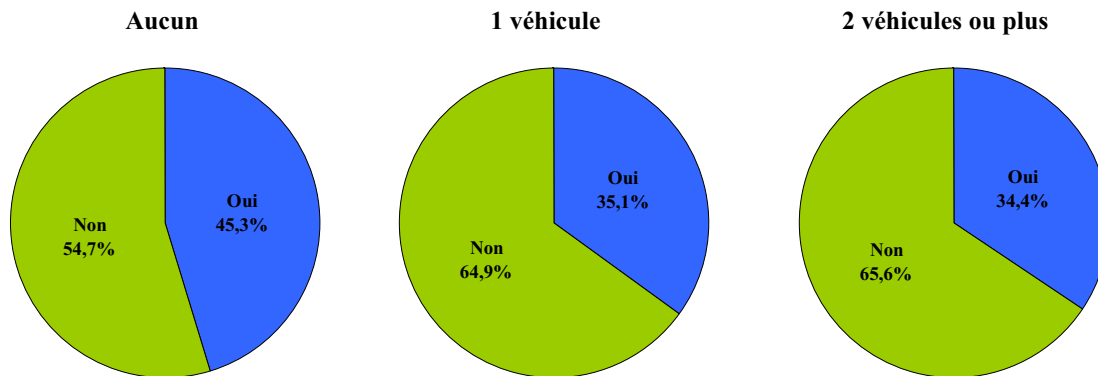
Anglais



81

Le nombre de véhicules dans le ménage versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers Gatineau et Ottawa

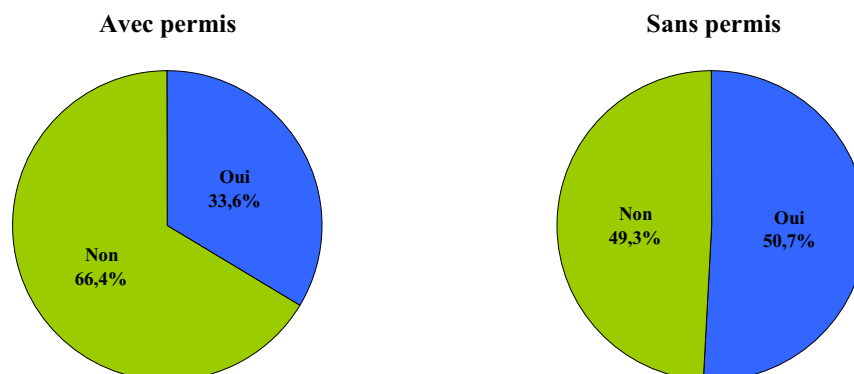
- La proportion de répondants intéressés à utiliser un service de transport collectif développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa est en moyenne 10% plus importante chez les ménages n'ayant aucun véhicule que parmi ceux possédant un ou plus d'un véhicules.



82

Permis de conduire versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers Gatineau et Ottawa

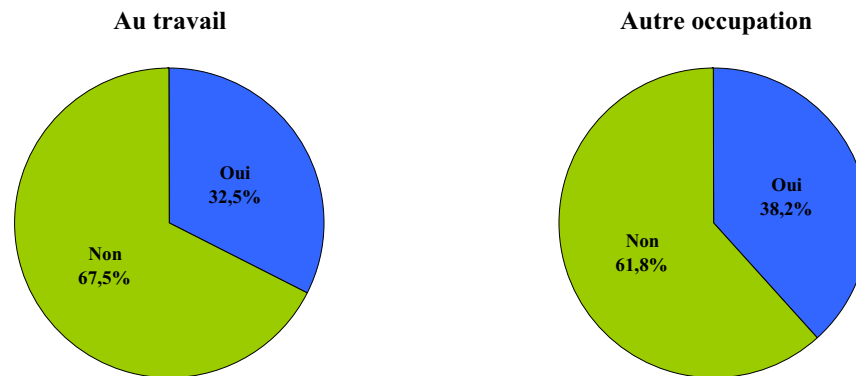
- La moitié des répondants ne possédant pas de permis de conduire manifestent de l'intérêt pour un transport collectif développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa, comparativement au tiers des répondants ayant un permis de conduire.



83

L'occupation versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers Gatineau et Ottawa

- L'intérêt pour un transport collectif développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa est légèrement plus élevé parmi les répondants avec une autre occupation que parmi les travailleurs.



84

Le revenu versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers Gatineau et Ottawa

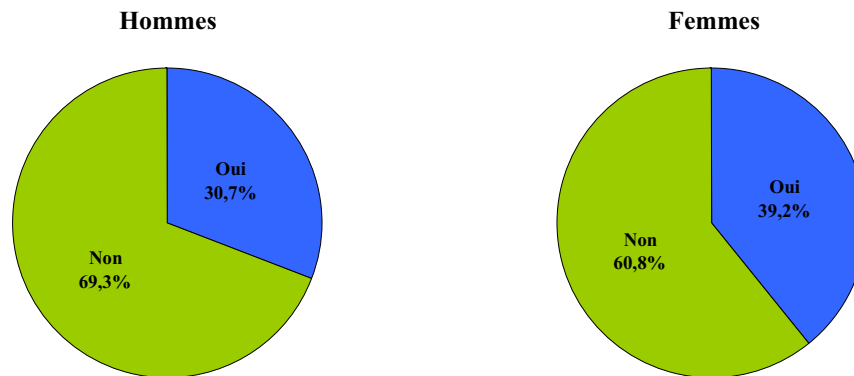
Q25 par Q13	Oui	Non
Moins de 20 000\$	40,2%	59,8%
Entre 20 000\$ et 40 000\$	36,8%	63,2%
Entre 40 000\$ et 60 000\$	41,0%	59,0%
Plus de 60 000\$	29,4%	70,6%

- Le niveau d'intérêt pour un service de transport collectif développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa est similaire dans les catégories de revenus de moins de 60 000\$ mais faiblit significativement auprès des répondants dont le niveau de revenus est supérieur à 60 000\$.

85

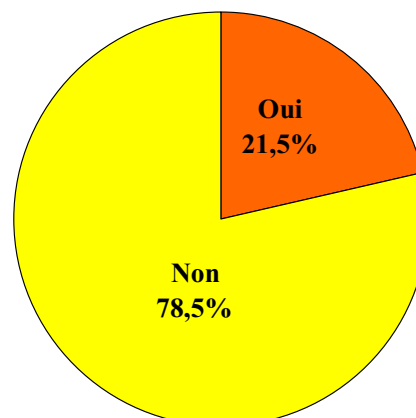
Le sexe versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers Gatineau et Ottawa

- Proportionnellement, les femmes démontrent plus d'intérêt que les hommes pour un service de transport collectif développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa.



Intérêt pour le transport collectif vers d'autres municipalités

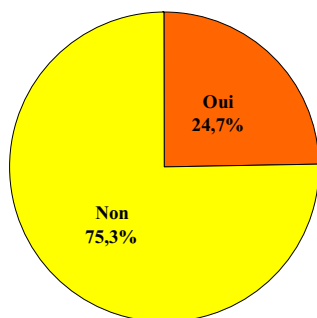
21,5% des répondants pensent que le réseau de transport collectif devrait desservir une ou deux municipalités, autres que Gatineau et Ottawa, afin de répondre à leurs besoins en déplacements intermunicipaux.



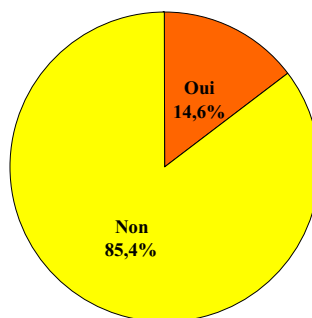
Déplacements réguliers versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers d'autres municipalités

- Près du quart des répondants effectuant des déplacements réguliers manifestent de l'intérêt envers une desserte en transport collectif pour une autre municipalité que Gatineau et Ottawa comparativement à environ 15% des répondants qui n'en font pas.

Font des déplacements réguliers



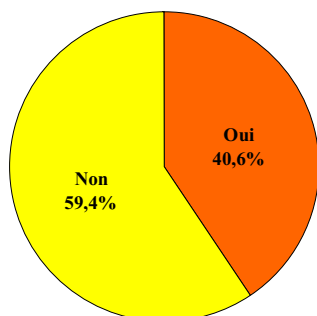
Ne font pas
des déplacements réguliers



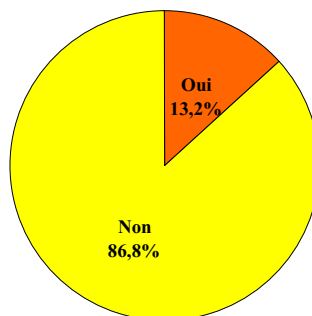
L'intérêt pour le service de transport collectif vers Gatineau et Ottawa versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers d'autres municipalités

- Les répondants intéressés par le transport collectif vers Gatineau et Ottawa déclarent un intérêt pour un service de transport en commun vers d'autres municipalités dans une plus grande proportion que ceux qui ne manifestent pas d'intérêt pour le service vers Gatineau et Ottawa.

Intéressés au service vers
Gatineau et Ottawa



Pas intéressés au service vers
Gatineau et Ottawa



L'âge versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers d'autres municipalités

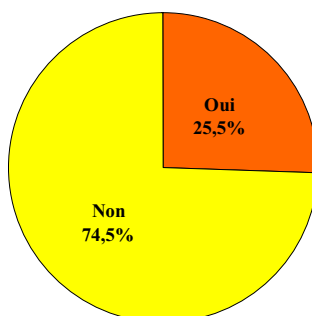
- Proportionnellement, les répondants âgés de 65 ans et plus manifestent moins d'intérêt que les autres catégories d'âge pour un service de transport collectif élargi à d'autres municipalités que Gatineau et Ottawa.

Q19 par Q18	Oui	Non
Entre 18 et 34 ans	24,7%	75,3%
Entre 35 et 44 ans	24,6%	75,4%
Entre 45 et 54 ans	27,2%	72,8%
Entre 55 et 64 ans	22,6%	77,4%
65 ans et plus	14,1%	85,9%

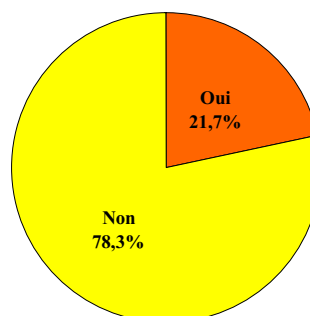
Le type de ménage versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers d'autres municipalités

- Les couples avec enfants sont ceux qui manifestent proportionnellement un plus grand intérêt pour un service de transport collectif élargi à d'autres municipalités que Gatineau et Ottawa.

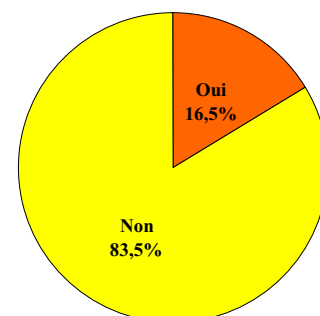
Couples avec enfants



Couples sans enfant



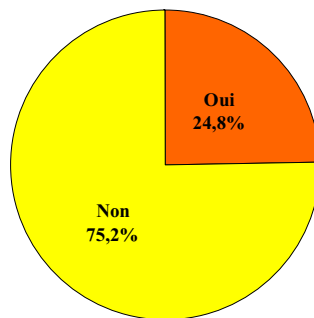
Personnes seules



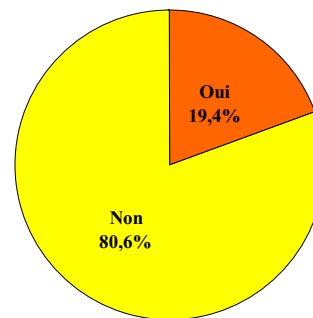
L'occupation versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers d'autres municipalités

- On observe chez les travailleurs une plus grande proportion de répondants intéressés à un transport collectif élargi à d'autres municipalités que Gatineau et Ottawa que chez les répondants ayant une autre occupation.

Au travail



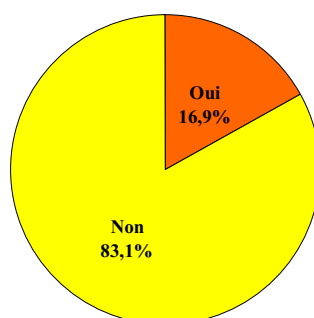
Autre occupation



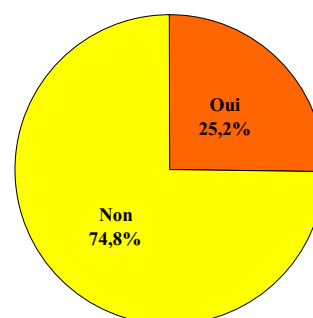
Le sexe versus l'intérêt pour le service de transport collectif vers d'autres municipalités

- Les femmes sont proportionnellement plus intéressées que les hommes envers un service de transport collectif desservant d'autres municipalités que Gatineau et Ottawa.

Hommes



Femmes



Faits saillants

- En moyenne, 68,4% des citoyens des trois MRC étudiées effectuent des déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois.
 - La plus forte proportion de citoyens effectuant des déplacements réguliers vers une même destination se retrouve dans la MRC Pontiac (75,8%) et la plus faible proportion, dans la MRC Papineau (59,4%).
 - Les répondants de la MRC Vallée-de-la-Gatineau effectuent, dans une proportion de 72,8%, leur principal déplacement régulier à l'intérieur même de leur territoire, comparativement à près de la moitié des répondants des MRC Pontiac et Papineau.
 - Le pourcentage de gens qui effectuent des déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois, diminue graduellement avec l'âge.
-

94

- Les répondants qui ont un revenu familial plus élevé effectuent des déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois, dans une plus grande proportion que les répondants moins aisés financièrement.
 - 58,3% de l'ensemble des répondants au sondage ont l'habitude d'aller à Gatineau et Ottawa une fois par mois ou plus.
 - 70,7% de l'ensemble des répondants des trois MRC prennent le plus souvent leur automobile comme moyen de transport pour se rendre à Gatineau ou à Ottawa alors que 25,7% de l'ensemble des répondants le font comme passagers d'un véhicule automobile. Moins de 1% prennent l'autobus.
 - D'une manière globale, la fréquence des déplacements vers Gatineau et Ottawa diminue graduellement avec l'âge.
 - 71,8% des travailleurs se rendent vers Gatineau et Ottawa au moins une fois par mois ou plus souvent.
-

95

- Plus un ménage a des revenus élevés, plus il se déplace fréquemment vers Gatineau et Ottawa.
 - Si la desserte en transport en commun était développée ou améliorée vers Gatineau et Ottawa, 30,7% de l'ensemble des répondants des trois MRC seraient davantage intéressés à l'utiliser. La plus forte proportion d'entre eux se situe dans la MRC Pontiac avec une proportion de 32,7%.
 - Seulement 6,5% des répondants ont manifesté un besoin immédiat pour un service de transport collectif développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa. Le besoin immédiat de transport collectif est plus élevé dans la MRC Pontiac.
 - C'est dans la MRC Papineau que les répondants intéressés à utiliser davantage un service de transport collectif développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa l'utiliseraient plus assidûment.
 - L'intérêt pour un transport collectif développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa est légèrement plus élevé parmi les répondants avec une autre occupation que parmi les travailleurs.
-

- 21,5% des répondants pensent que le réseau de transport collectif devrait desservir une ou deux municipalités, autres que Gatineau et Ottawa, afin de répondre à leurs besoins en déplacements intermunicipaux.
 - Les répondants qui souhaitent un élargissement du réseau de transport collectif vers d'autres municipalités identifient majoritairement une municipalité située sur le territoire de leur propre MRC.
 - Parmi les répondants qui souhaitent la desserte en transport collectif vers une autre municipalité que Gatineau et Ottawa, plus du tiers d'entre eux emprunteraient le transport collectif pour faire l'épicerie ou pour magasiner.
 - Les répondants intéressés par le transport collectif vers Gatineau et Ottawa déclarent un intérêt pour un service de transport en commun vers d'autres municipalités dans une plus grande proportion que ceux qui ne manifestent pas d'intérêt pour le service vers Gatineau et Ottawa.
-

Annexe A

Questionnaire français

Questionnaire français

Bonjour (monsieur ou madame), mon nom est _____ de **La Maison Objectif**, est-ce que ça va bien ? Nous effectuons actuellement une étude auprès des citoyens de votre municipalité et de la région de l'Outaouais afin de connaître leurs habitudes de transport. Nous aimerions vous poser quelques questions, cela ne prendra que quelques minutes.

1. Dans quelle municipalité habitez-vous ?

<u>MRC Pontiac</u>	<u>MRC Vallée-de-la-Gatineau</u>	<u>MRC Papineau</u>	
1. Alleen-et-Cawood	19. Aumont	36. Boileau	54. Ripon
2. Bristol	20. Blue Sea	37. Bowman	55. St-André-Avellin
3. Bryson	21. Bois-Franc	38. Chénéville	56. St-Émile-de-Suffolk
4. Campbell's Bay	22. Bouchette	39. Duhamel	57. St-Sixte
5. Chichester	23. Cayamant	40. Fassett	58. Thurso
6. Clarendon	24. Délage	41. Lac-des-Plages	59. Val-des-Bois
7. Fort-Coulonge	25. Denholm	42. Lac-Simon	
8. L'Île-du-Grand-Calumet	26. Egan-Sud	43. Lochaber	
9. L'Isle-aux-Allumettes	27. Gracefield	44. Lochaber-Partie-Ouest	
10. Litchfield	28. Grand-Remous	45. Mayo	
11. Mansfield-et-Pontefract	29. Kazabazua	46. Montebello	
12. Otter Lake	30. Lac-Sainte-Marie	47. Montpellier	
13. Portage-du-Fort	31. Low	48. Mulgrave-et-Derry	
14. Rapides-des-Joachims	32. Maniwaki	49. Namur	
15. Shawville	33. Messines	50. Notre-Dame-de-Bonsecours	
16. Sheenboro	34. Montcerf-Lytton	51. Notre-Dame-de-la-Paix	
17. Thorne	35. Ste-Thérèse-de-la-Gatineau	52. Papineauville	
18. Waltham		53. Plaisance	

2. Effectuez-vous des déplacements réguliers, en voiture ou avec un autre moyen de transport motorisé, vers une même destination, à chaque semaine ou à chaque mois ?

1. Oui *3

2. Non^{*7}

3. NSP ^{*7}

3. Vers quelle destination s'effectue votre principal déplacement régulier ?

_____ 888. NSP 999. RR
Lieu Ville

4. En moyenne, combien de fois par semaine ou par mois allez-vous à cette destination ?

_____ sem. mois 88. NSP 99. RR

5. À quelle période de la journée ou de la semaine effectuez-vous votre principal déplacement régulier ?

- | | |
|--|----------|
| 1. En semaine, aux heures de pointe (matin et soir) | 5. Autre |
| 2. En semaine, en dehors des heures de pointe (AM, midi et PM) | 6. NSP |
| 3. En semaine, en soirée | 7. RR |
| 4. Pendant la fin de semaine | |

6. Habituellement, quels moyens de transport utilisez-vous le plus souvent pour effectuer votre principal déplacement régulier? (Plusieurs choix de réponse possibles)

- | | | |
|-------------------------------------|------------|------------------|
| 1. Véhicule automobile (Conducteur) | 4. Taxi | 7. Train |
| 2. Véhicule automobile (Passager) | 5. Taxibus | 8. Autre : _____ |
| 3. Transport bénévole (Passager) | 6. Autobus | 99. RR |

7. Généralement, combien de fois par semaine, par mois ou par année allez-vous à Gatineau ou Ottawa ?

_____ sem. mois année *8 77. NSP *8 88. Jamais *18

8. Habituellement, quels moyens de transport utilisez-vous le plus souvent pour aller à Gatineau ou Ottawa? (Plusieurs choix de réponse possibles)

- | | | |
|-------------------------------------|------------|------------------|
| 1. Véhicule automobile (Conducteur) | 4. Taxi | 7. Train |
| 2. Véhicule automobile (Passager) | 5. Taxibus | 8. Autre : _____ |
| 3. Transport bénévole (Passager) | 6. Autobus | 99. RR |

9. Vos déplacements vers Gatineau ou Ottawa, vous les effectuez surtout :

- | | | |
|-----------------------------|---------------------------------|---------|
| 1. Du lundi au vendredi | 3. Tous les jours de la semaine | 88. NSP |
| 2. Les samedis et dimanches | 4. Un jour précis : _____ | 99. RR |

10. Le plus souvent, pour quelle heure devez-vous vous rendre à Gatineau ou Ottawa ?

_____ 88. NSP 99. RR

11. Pour le retour, généralement, à quelle heure quittez-vous Gatineau ou Ottawa ?

_____ 88. NSP 99. RR

12. Quelles sont les principales raisons qui vous amènent à Gatineau ou Ottawa ? (Ne pas lire les choix)

- | | |
|---|--|
| 12.1. Le travail _____ | 12.8. Les loisirs (Cinéma, spectacles, etc.) _____ |
| 12.2. Les études _____ | 12.9. Les restaurants _____ |
| 12.3. L'épicerie _____ | 12.10. Visite de parents et amis _____ |
| 12.4. Les commerces de détail _____ | 12.11. L'école des enfants _____ |
| 12.5. Les services professionnels _____ | 12.12. La garderie (CPE) _____ |
| 12.6. Les services bancaires _____ | |
| 12.7. Les services de santé _____ | 12.99. _____ |

13. Si le service de transport collectif était développé ou amélioré vers Gatineau et Ottawa, seriez-vous davantage intéressé à l'utiliser ?

- | | | | |
|------------|------------|------------|-----------|
| 1. Oui *14 | 2. Non *18 | 3. NSP *18 | 4. RR *18 |
|------------|------------|------------|-----------|

14. Avez-vous un besoin immédiat pour un service amélioré de transport collectif vers Gatineau et Ottawa ?

- | | | | |
|--------|--------|--------|-------|
| 1. Oui | 2. Non | 3. NSP | 4. RR |
|--------|--------|--------|-------|

15. Combien de fois par semaine, par mois ou par année utiliseriez-vous le service de transport collectif vers Gatineau et Ottawa s'il était développé ou amélioré ?
- _____ sem. mois année 88. NSP 99. RR
16. À quelle période de la journée ou de la semaine auriez-vous le plus besoin du transport collectif vers Gatineau et Ottawa ?
1. En semaine, aux heures de pointe (matin et soir) 5. Autre
2. En semaine, en dehors des heures de pointe (AM, midi et PM) 6. NSP
3. En semaine, en soirée 7. RR
4. Pendant la fin de semaine
17. Nommez-nous un endroit que vous souhaiteriez que le transport collectif desserve à Gatineau ou à Ottawa ? (Un secteur, une intersection, un établissement, un commerce ...)
- _____ 999. RR
18. Mis à part Gatineau et Ottawa, quelles municipalités en particulier pensez-vous que le réseau de transport collectif devrait desservir afin de répondre à vos besoins en déplacements intermunicipaux ?

Municipalité	Fréquence	Période	Raison principale
	_____ sem. mois année 88. NSP 99. RR	1. En semaine, aux heures de pointe 2. En sem, en dehors des hrs de pointe 3. En semaine, en soirée 4. Pendant la fin de semaine 5. Autre 6. NSP 7. RR	1. Travail et études 9. NSP 2. Épicerie et commerces 10. RR 3. Services prof. et banc. 4. Services de santé 5. Loisirs et restaurants 6. Parents et amis 7. École et garderie 8. Autre

	_____ sem. mois année 88. NSP 99. RR	1. En semaine, aux heures de pointe 2. En sem, en dehors des hrs de pointe 3. En semaine, en soirée 4. Pendant la fin de semaine 5. Autre 6. NSP 7. RR	1. Travail et études 9. NSP 2. Épicerie et commerces 10. RR 3. Services prof. et banc. 4. Services de santé 5. Loisirs et restaurants 6. Parents et amis 7. École et garderie 8. Autre
--	---	--	---

Nous aurions finalement quelques questions à vous poser afin de mieux connaître le profil de la population. Si vous préférez ne pas répondre à l'une ou l'autre de ces questions, sentez-vous bien libre.

19. En quelle année êtes-vous né(e) ? _____ 99. RR
20. Laquelle des catégories suivantes décrit le mieux la composition de votre foyer ?
1. Un couple sans enfant à la maison 6. Famille bi-génération
2. Un couple avec un ou plusieurs enfants à la maison 7. Autre
3. Une famille monoparentale avec un ou plusieurs enfants à la maison 8. RR
4. Des gens qui ne sont pas membres de la même famille (Colocataires)
5. Une personne vivant seule
21. Quelle langue parlez-vous le plus souvent à la maison ?
1. Français 3. Espagnol 5. NSP
2. Anglais 4. Autre 6. RR
22. Au total, votre ménage possède combien de véhicules automobiles ? _____ 99. RR
23. Avez-vous un permis de conduire ?
1. Oui 2. Non 3. RR

24. Actuellement, quelle est votre principale occupation ?

- | | | |
|-------------------------------|------------------|-------|
| 1. Au travail | 4. À la retraite | 7. RR |
| 2. À la recherche d'un emploi | 5. Aux études | |
| 3. Aux soins de la maison | 6. Autre | |

25. Dans laquelle des catégories suivantes se situe le revenu brut de votre ménage ?

- | | | |
|-------------------------------|-------------------------------|--------|
| 1. Moins de 20 000\$ | 4. Entre 60 000\$ et 80 000\$ | 6. NSP |
| 2. Entre 20 000\$ et 40 000\$ | 5. 80 000\$ et plus | 7. RR |
| 3. Entre 40 000\$ et 60 000\$ | | |

C'est déjà terminé, merci beaucoup de votre collaboration.

26. Sexe du répondant

- | | |
|-------------|------------|
| 1. Masculin | 2. Féminin |
|-------------|------------|

27. Nom de l'interviewer :

Annexe B

Questionnaire anglais

Questionnaire anglais

Hello (name), my name is _____ from **La Maison Objectif**, how are you today ? We are conducting a research in your community and in the Outaouais region to determine transportation habits. We would like to ask you a few questions and this will take only a few minutes.

1. In which town do you live ?

MRC Pontiac

1. Allevyn-et-Cawood
2. Bristol
3. Bryson
4. Campbell's Bay
5. Chichester
6. Clarendon
7. Fort-Coulonge
8. L'Île-du-Grand-Calumet
9. L'Isle-aux-Allumettes
10. Litchfield
11. Mansfield-et-Pontefract
12. Otter Lake
13. Portage-du-Fort
14. Rapides-des-Joachims
15. Shawville
16. Sheenboro
17. Thorne
18. Waltham

MRC Vallée-de-la-Gatineau

19. Aumond
20. Blue Sea
21. Bois-Franc
22. Bouchette
23. Cayamant
24. Délage
25. Denholm
26. Egan-Sud
27. Gracefield
28. Grand-Remous
29. Kazabazua
30. Lac-Sainte-Marie
31. Low
32. Maniwaki
33. Messines
34. Montcerf-Lytton
35. Ste-Thérèse-de-la-Gatineau

MRC Papineau

36. Boileau
37. Bowman
38. Chénéville
39. Duhamel
40. Fassett
41. Lac-des-Plages
42. Lac-Simon
43. Lochaber
44. Lochaber-Partie-Ouest
45. Mayo
46. Montebello
47. Montpellier
48. Mulgrave-et-Derry
49. Namur
50. Notre-Dame-de-Bonsecours
51. Notre-Dame-de-la-Paix
52. Papineauville
53. Plaisance

54. Ripon
55. St-André-Avellin
56. St-Émile-de-Suffolk
57. St-Sixte
58. Thurso
59. Val-des-Bois

2. Do you travel by car, or by any other means of motorized transportation, to a repeated destination, every week or every month ?

1. Yes ^{*3}

2. No ^{*7}

3. NSP ^{*7}

106

3. What is the destination of your most regular travel ?

_____ Location _____ Town 888. NSP 999. RR

4. On average, how many times per week or month do you travel to that destination?

_____ week month 88. NSP 99. RR

5. During which period of the day or week, do you travel to this destination ?

1. During the week, during rush hours (morning and afternoon)
2. During the week, outside rush hours (AM, noon and PM)
3. During the week, in the evening
4. During the week-end
5. Other
6. NSP
7. RR

6. In general, which means of transportation do you most often use to get to this destination?
(Several answers are possible)

- | | | |
|------------------------------------|------------|------------------|
| 1. Car (Driver) | 4. Taxi | 7. Train |
| 2. Car (Passenger) | 5. Taxibus | 8. Other : _____ |
| 3. Volunteer Transport (Passenger) | 6. Bus | 99. RR |

7. In general, how many times per week, month or year do you travel to Gatineau or Ottawa ?

_____ week month year ^{*8} 77. NSP ^{*8} 88. Never ^{*18}

8. In general, which means of transportation do you most often use to travel to Gatineau or Ottawa ?
(Several answers are possible)

- | | | |
|------------------------------------|------------|------------------|
| 1. Car (Driver) | 4. Taxi | 7. Train |
| 2. Car (Passenger) | 5. Taxibus | 8. Other : _____ |
| 3. Volunteer Transport (Passenger) | 6. Bus | 99. RR |

107

9. When do you mostly travel to Gatineau or Ottawa ?
1. Monday to Friday 3. Every week day 88. NSP
2. Saturdays and Sundays 4. One day in particular : _____ 99. RR
10. In general, at what time do you have to be in Gatineau or Ottawa ?
_____ 88. NSP 99. RR
11. Generally, at what time do you leave Gatineau or Ottawa to return home ?
_____ 88. NSP 99. RR
12. What are your principal reasons for travelling to Gatineau or Ottawa ? (Do not read the choices)
12.1. Work _____ 12.8. Leisure activities (Movies, shows, etc.) _____
12.2. Studies _____ 12.9. Restaurants _____
12.3. Grocery shopping _____ 12.10. Visits to family and friends _____
12.4. Retail shopping _____ 12.11. Children's school _____
12.5. Professional _____ 12.12. Day-care Center _____
12.6. Banking services _____
12.7. Health services _____ 12.99. _____
13. If the public transit services, to Gatineau and Ottawa, were further developed or improved, would you use the services more often ?
1. Yes *14 2. No *18 3. NSP *18 4. RR *18
14. Do you have an immediate need for improved public transit services to get to Gatineau and Ottawa ?
1. Yes 2. No 3. NSP 4. RR

108

15. How many times per week, month or year would you use public transit services to get to Gatineau and Ottawa if the service was further developed or improved ?
_____ week month year 88. NSP 99. RR
16. At which time of the day or week would you require public transit services to get to Gatineau and Ottawa ?
1. During the week, at rush hours (morning and afternoon) 5. Other
2. During the week, outside rush hours (AM, noon and PM) 6. NSP
3. During the week, in the evening 7. RR
4. During the week-end
17. Name an area where you would like public transit services to be available in Gatineau or Ottawa ?
(area, intersection, institution, business ...)
_____ 999. RR
18. Besides Gatineau and Ottawa, in which towns do you think public transit services should be available to serve your intermunicipal travel needs ?

Town	Frequency	Period	Main reason
	_____ week month year 88. NSP 99. RR	1. During the week, at rush hours 2. During the week, outside rush hours 3. During the week, in the evening 4. During the week-end 5. Other 6. NSP 7. RR	1. Work and studies 9. NSP 2. Grocery and retail shopping 10. RR 3. Prof. and banking services 4. Health services 5. Leisure activities and restaurants 6. Family and friends 7. School and day care 8. Other

109

	____ week month year 88. NSP 99. RR	1. During the week, at rush hour 2. During the week, outside rush hour 3. During the week, in the evening 4. During the week-end 5. Other 6. NSP 7. RR	1. Work and studies 2. Grocery and retail shopping 3. Prof. and banking services 4. Health services 5. Leisure activities and restaurants 6. Family and friends 7. School and day care 8. Other	9. NSP 10. RR
--	--	--	--	------------------

In conclusion, we have a few more questions to ask in order to gain better knowledge of the population's profile. If you prefer not to answer any one of these questions, please feel free to not respond.

19. In what year were you born ? _____ 99. RR
20. Which of the following categories best describes your household ?
- | | |
|---|------------------------------|
| 1. A couple with no children living at home | 6. Multi-generational family |
| 2. A couple with one or several children living at home | 7. Other |
| 3. A single-parent family with one or several children living at home | 8. RR |
| 4. Not members of a single family (co-tenants or roommates) | |
| 5. A single person | |
21. Which language do you most often speak at home ?
- | | | |
|------------|------------|--------|
| 1. French | 3. Spanish | 5. NSP |
| 2. English | 4. Other | 6. RR |
22. In total, how many cars does your household own ? _____ 99. RR
23. Do you have a driver's licence ?
- | | | |
|--------|-------|-------|
| 1. Yes | 2. No | 3. RR |
|--------|-------|-------|

24. What is your current occupation ?
- | | | |
|---------------------|------------|-------|
| 1. Employed | 4. Retired | 7. RR |
| 2. Looking for work | 5. Student | |
| 3. Homemaker | 6. Other | |
25. In which of the following categories does your gross annual household income best fall into ?
- | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|--------|
| 1. Less than \$20 000 | 4. Between \$60 000 and \$80 000 | 6. NSP |
| 2. Between \$20 000 and \$40 000 | 5. \$80 000 and more | 7. RR |
| 3. Between \$40 000 and \$60 000 | | |

We are already finished, thank you for your collaboration.

26. Respondent's Sex
- | | |
|---------|-----------|
| 1. Male | 2. Female |
|---------|-----------|
27. Name of the interviewer :



Annexe 3 Résultats des groupes de discussion



85, rue Victoria
B.P 1874, Succursale « Hull »
Gatineau (Québec) J8X 3Z1
Téléphone : (819) 595-1421
Télécopieur : (819) 595-8586
Courriel : louis-pierre.michaud@baastel.ca

Étude sur le transport collectif et adapté en Outaouais
Notes des groupes de discussion dans les MRC de l'Outaouais

Présentée à la Société GESTRANS

Préparé par
Louis-Pierre Michaud

Avec l'aide de
Sébastien Jouffroy
Paola Ortiz
Paul Renaud

Le Groupe-conseil baastel ltée

27 août 2009

Groupe de discussion dans la MRC de PAPINEAU

Participants: Ilka Beaudry – Société GESTRANS
 Louis-Pierre Michaud – Baastel
 Paola Ortiz – Baastel
 Nathalie Charrette – Centre de formation professionnelle Relais de la Lièvre-Seigneurie
 André Tremblay – Pavillon du Parc
 Lise Fortier – CR3A
 Catherine Provost – AFSPN
 Anabel B. Sarazin – Table jeunesse
 Sylvie Durocher – Maison des jeunes de la Petite-Nation
 Yves Chaussé – SAJO
 Gilles Hébert – Corporation des Transport Adapté et Collectif de Papineau Inc
 Roger Dupuis - Client
 Robert St-Armand - Bénévole

Lieu: École Secondaire Papineau

Date: 4 août 2009

Début: 10h10

Fin : 12h15

Mise en contexte et clarification du mandat par Louis-Pierre Michaud et M. Gilles Hébert et présentation des participants.

Les premiers échanges ont permis de clarifier certains concepts relatifs au transport collectif (transport en commun) et au transport adapté (spécialisé pour le transport de personnes présentant un handicap physique ou intellectuel).

Le Transport adapté a vu le jour en 1987 et les deux facteurs principaux qui ont eu un impact dans le développement du service sont le coût et la mobilité réduite de la clientèle. Le budget est très limité. Les coûts de transport pour une personne peuvent être d'environ 20 000\$ à 27 000\$ CAD par année.

Le Transport collectif a été créé en 2002 surtout pour desservir la clientèle des personnes âgées. Une corporation de transport (un volet pour le transport collectif et l'autre pour le transport adapté) a donc été créée. Le ministère souhaite que le volet financier des deux secteurs soit géré séparément.

À qui devraient s'adresser ces services ?

- Le transport collectif s'adresse à tout le monde, on ne peut pas laisser une clientèle de côté. Cependant il faut prioriser.
- Ça s'adresse d'abord aux personnes sans voiture. Mais ce ne sont pas toutes les personnes sans voiture qui peuvent se permettre de se payer du transport collectif. L'accès au transport collectif est intimement lié au problème de la pauvreté.

- Concernant les bénéficiaires l'aide sociale, le CSSS paie le transport dans le cas de rendez-vous médicaux mais pas pour les autres types de rendez-vous ou de besoins.
- Il y a beaucoup de jeunes sans permis de conduire qui demeurent en campagne, cela oblige parfois les animateurs de Maison de jeunes ou d'autres organismes à transporter les jeunes pour qu'ils participent aux activités. Le transport, le soir et la fin de semaine, est aussi problématique pour les jeunes.
- Il y a également la problématique des personnes qui veulent retourner aux études mais qui n'ont pas d'argent pour acheter une voiture. Ils ne peuvent se permettre le plein tarif du transport collectif.
- La Table de jeunesse de Papineau rappelle que la problématique du transport est en haut de liste pour les adolescents (information provenant d'un sondage effectué par la Table auprès des jeunes).
- Le transport collectif et adapté doit être adressé à toute la population de la MRC, pas seulement aux personnes handicapées, malades ou âgées.
- Il faut accommoder le plus de gens possible mais on a déjà de la difficulté à accommoder les personnes âgées et les handicapés, peut-on se permettre de se lancer dans l'ouverture aux autres clientèles sans avoir optimisé et amélioré le transport des personnes âgées ou handicapés ?

Quels sont les enjeux reliés au transport collectif et adapté ?

- Les représentants de groupes qui ont besoin de transport collectif et adapté stipulent qu'il n'y pas assez de place dans les transports scolaires pour les personnes de plus de 19 ans qui veulent aller étudier dans les centres de formation professionnelle ou les universités. Le transport à l'intérieur de la MRC est difficile, qu'importe les axes (est-ouest-nord-sud). Il faut régler le problème de places pour ceux qui désirent étudier.
- Tous les organismes qui gèrent des transports s'entendent pour dire que les transports sont insuffisants pour les activités de loisirs ou d'ordre économiques (magasins, épiceries, banques, etc.).
- Certains rendez-vous médicaux ont parfois lieu à des heures qui ne conviennent pas beaucoup pour le transport collectif, alors que les bénévoles ne sont pas disponibles les soirs et les fins de semaines.
- Il n'y a pas de transport collectif organisé pour les jeunes afin de leur permettre de participer à des activités sociales.
- Il faut que le transport puisse s'élargir à d'autres clientèles. C'est théoriquement ouvert à tout le monde mais les gens ne le savent pas.
- Plusieurs personnes à faible revenu demeurent à l'extérieur de la ville à cause des coûts réduits de l'immobilier et du logement. Ces personnes sont particulièrement vulnérables, à cause de leur isolement. Elles sont souvent assez loin des centres de services médicaux, de loisirs, d'éducation et n'ont pas de moyens pour s'y rendre.
- En termes de transport en commun, la connexion entre Gatineau, Montréal et Papineau est très difficile, avec Greyhound comme unique transporteur et aucune publicité sur leurs services.
- De manière générale, les organismes et les bénéficiaires ne savent pas tout ce qui existe en matière de transport dans la MRC. Chacun travaille en silo sans communiquer.
- Il y a le problème de l'isolement pour les jeunes et du manque de masse critique pour justifier certains déplacements en transport en commun.

- Les jeunes qui font un retour aux études pour le secondaire n'ont pas de carte étudiante alors ils ne peuvent accéder au transport scolaire. Ça prend un autre autobus nolisé juste pour eux.
- Il y a une certaine insatisfaction quant à la façon dont le transport collectif et adapté est géré actuellement. Ce n'est pas une question de mauvaise volonté mais bien de capacité à tenter de se moderniser. Internet est sous-utilisé, comme la plupart des nouvelles technologies de l'information. Il faut optimiser le système de gestion pour pouvoir accroître le volume et augmenter les places disponibles dans les véhicules.

Quelles sont les pistes de solution envisageables ?

Plusieurs éléments clés et solutions ont été envisagés lors de la discussion par rapport aux différentes problématiques liées au transport collectif et adapté.

- La Table jeunesse va opérer un site web pour promouvoir le covoiturage pour tout l'Outaouais. Il faudrait obtenir davantage de renseignements sur Vroum Réussite à Gatineau et savoir si c'est vraiment efficace. Vroum Réussite est un système de covoiturage pour les élèves adultes qui vont dans une des quatre écoles d'éducation aux adultes de la Commission scolaire des Draveurs.
- Il faut élargir la définition de transport collectif et adapté pour optimiser les places disponibles. Il a été proposé de parler davantage de transport pour la collectivité.
- Il faut également étendre le transport collectif à d'autres clientèles. Il y a aussi des personnes qui ont une voiture et qui préféreraient faire du covoiturage pour partager leurs frais, réduire le trafic, faire leur part pour l'environnement. Ce serait apprécié surtout en hiver quand la conduite n'est pas très agréable.
- Le Gouvernement du Québec souhaite éventuellement optimiser le transport en commun pour respecter ses engagements de diminution des gaz à effet de serre.
- Mieux desservir les travailleurs et les étudiants permet d'améliorer globalement les conditions de vie dans la MRC. Si les travailleurs et les étudiants voient davantage de solutions aux questions de transport, ils seront plus enclins à rester dans la MRC.
- Lorsque les organismes sont mal desservis, ils ont tendance à acquérir des mini vans, alors qu'il y a plein de transports collectifs presque vides qui sillonnent les routes.
- Il y a certainement des synergies possibles entre les différents types de transport collectif pour optimiser les places disponibles.
- Il est important de trouver une solution pour améliorer la gestion des transports collectif, adapté et scolaire, solution qui puisse être mise en œuvre et perdurer.
- Il faut travailler sur la flexibilité pour améliorer le transport. Les horaires varient beaucoup, entre autres pour les organismes offrant de l'éducation aux adultes, avec des cours du soir et pas toujours le matin ni l'après-midi. Il faut donc relever tous les besoins différents en termes d'horaire et voir où se situent de possibles synergies.
- Il y a aussi les autobus mobilisés pour les activités parascolaires du soir, ce qui pourrait s'avérer une solution pour le transport des adultes en cours du soir.
- Le transport rural inclut aussi le transport vers les villes. Il faudra optimiser aussi le transport vers Gatineau/Ottawa et Montréal. La connexion entre la STO et Papineau est problématique. Doit-on envisager la construction de stationnements incitatifs et accroître l'usage d'autobus en partance de Buckingham ? Ce sera une question de volume qui permettra de juger de la question.
- Il y a plusieurs organismes qui travaillent auprès de clientèles nombreuses qui pourraient avoir besoin de transport collectif. Si les besoins de ces clientèles sont mieux identifiés, ce sera plus

facile de savoir de quel type de transport elles ont besoin et comment on peut optimiser le système actuel sans frais additionnels.

- Dans la Vallée il y a un autobus qui transporte surtout des fonctionnaires vers Gatineau, mais il accepte aussi la population en général. Il part le matin et revient le soir avec un horaire fixe. Il y a la possibilité de payer un abonnement ou de payer pour chaque transport. Ce type de transport pourrait être intéressant dans Papineau aussi.

Comment fonctionne le guichet unique ? Comment peut-on développer les services sous le guichet unique ?

- 75 à 80% des clients du transport collectif bénéficient de l'assistance sociale.
- Le guichet unique est connu dans la MRC depuis 2003 et utilisé pour le transport collectif et adapté. Ce guichet ne fonctionne pas ou peu pour le transport scolaire ou le transport organisé par les CSSS.
- Pour que le guichet unique fonctionne mieux, il serait pertinent d'obtenir la coopération de tous les organismes qui appuient l'optimisation du transport collectif, incluant les commissions scolaires, les CSSS, et les autres organismes communautaires qui offrent du transport.
- Il y a eu une prise de conscience, dans le groupe de discussion, de l'importance d'harmoniser la gestion des différents types de transport pour accroître l'offre de transport dans la MRC pour différentes clientèles.
- Le fait d'appeler à l'avance à la Corporation de transport collectif pour réserver une place ne garantit pas d'en avoir une. Il est très difficile de planifier des activités à courte échéance dans ces conditions.
- Le transport collectif devrait avoir signé une entente avec le transport scolaire pour améliorer l'offre dans le service de transport et l'inclure dans le guichet unique.
- Il faut inciter les transporteurs scolaires à développer des circuits alternatifs qui permettraient de pouvoir transporter plus de monde en dehors des heures de circuits scolaires, en particulier pour les jeunes qui font un retour aux études.
- Le CSSS aurait un rôle important à jouer dans le guichet unique.
- Pourrait-on former un comité ad hoc pour le transport dans la MRC ?
- La CREO a un rôle important à jouer pour les questions de transport. La CREO vient d'embaucher quelqu'un juste pour gérer les questions de transport en Outaouais. La CREO doit devenir le leader pour développer de nouvelles avenues. Elle devra tenter d'amener tous les organismes communautaires de la MRC qui travaillent avec des clientèles ayant des besoins de transport à appuyer le guichet unique et favoriser l'innovation.
- Un jour, il faudra faire converger les subventions qui sont actuellement saupoudrées un peu partout en provenance de plusieurs acteurs publics différents pour développer le transport collectif.
- Il serait intéressant de commencer par le service de covoiturage, il faut que ça se développe localement avec des stationnements incitatifs.
- Il faudra avoir la STO autour de la table pour développer de futurs plans d'optimisation du transport. Leur territoire finit à Masson-Angers. Ça prendra des ententes entre les municipalités pour tenter de mieux desservir la MRC en fonction de la STO.

Faits saillants par secteur :

- Les **bénéficiaires du 3^e âge** mettent l'accent sur l'importance d'ouvrir le transport collectif à tous les besoins, pas seulement les visites médicales. Certains bénéficiaires l'utilisent pour le travail, pour les emplettes, pour les loisirs, pour les activités culturelles. Le manque de bénévoles et d'optimisation des places fait en sorte que plusieurs de ces besoins ne sont que partiellement couverts. Les personnes âgées ont autant besoin d'activités sociales que de soins médicaux pour leur qualité de vie.
- Les **représentants jeunesse (12-25 ans)** rappellent que le transport est la problématique no. 1 dans la MRC. Les jeunes qui tentent un retour aux études sont démotivés par les problèmes de transport et le manque de flexibilité actuel des transporteurs scolaires. Plusieurs jeunes de la MRC préféreraient payer un montant pour du transport plutôt que d'avoir à se payer un appartement en ville dès l'âge de 17 ans.
- Beaucoup de **familles à faible revenu** se sont installées dans la région à cause d'un coût de la vie plus abordable. Ils savent que les transports en commun ne sont pas développés en région mais ils sont coincés entre le manque de mobilité et des loyers aux prix exorbitants en ville par rapport à leurs revenus, en ville.
- Plusieurs **représentants du secteur de l'éducation** voient le transport collectif en guichet unique avec le transport scolaire comme une solution pour accroître les services auprès des jeunes qui font un retour aux études et ceux qui étudient dans les centres de formation professionnelle.

Groupe de discussion dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau

Participants: Ilka Beaudry – Société GESTRANS
 Louis-Pierre Michaud – Baastel
 Paola Ortiz – Baastel
 Sylvie Geoffrion – CEGEP de l'Outaouais
 Évelyne Hubert – Transport Adapté
 Dorothy St. Marseille – Équipe des bénévoles de la Haute-Gatineau
 Michel Cyr - Équipe des bénévoles de la Haute-Gatineau
 Pierrette Lapratte - Centre Jean Bosco, personnes handicapées
 Sophie Beaudoin – CJE
 Mélanie Marchand – CJE
 Éric Éthier – Transport Éthier
 Yves Côté – Transport collectif
 Joseline Latraille - Client à Gracefield
 Robert Hansen – Client à Maniwaki

Lieu: CLD Maniwaki

Date: 5 août

Début: 10h10

Fin : 12h15

Mise en contexte et clarification du mandat par Louis-Pierre Michaud et présentation des participants.

Pour le groupe de discussion de la Vallée-de-la-Gatineau, l'équipe Baastel a décidé de commencer avec la question de l'identification des besoins de la clientèle des différents milieux par le biais des intervenants impliqués auprès de ces clientèles. Les participants ont mis en contexte le fonctionnement du transport dans le MRC de la Vallée ainsi que les lacunes du service.

Solidarité Jeunesse: Auparavant, le transport était gratuit pour les jeunes qui voulaient se rendre au Carrefour jeunesse emploi et participer à des programmes, mais depuis deux ans, les jeunes doivent payer pour prendre un transport (Aller-retour 3\$ par jour). Le transport est gratuit pour les jeunes à l'école secondaire. La décision concernant la non-gratuité du service a été prise afin d'habituer les usagers à ne pas avoir tout gratuit et à payer pour recevoir du service.

Centre Jean Bosco: La priorité a été donnée aux personnes (handicapées) qui travaillent. Les personnes handicapées veulent retourner au travail mais le problème de transport les empêche de le faire. Les activités de loisirs sont parfois limitées pour les personnes handicapées ainsi que pour les personnes occupationnelles (handicapés qui ne sont pas aptes à aller au travail ou à l'école) à cause du manque de transport. La plupart du temps, les besoins sont comblés mais il arrive que la demande de transport soit trop importante par rapport à l'offre.

CJE: Le CJE nous rappelle que pour la clientèle du CLE, (les personnes qui veulent faire un retour en emploi ou aux études) il n'y a pas service de transport. S'il reste des places, ils utiliseront le service de

transport collectif. En plus, le service peut coûter 9\$ par jour pour les personnes à faible revenu. Il existe un gros problème d'accessibilité au service.

CEGEP: À Maniwaki, les jeunes qui retournent aux études peuvent monter dans l'autobus scolaire s'il reste de la place. Les personnes adultes à faible revenu qui veulent retourner à l'école n'ont pas de services de transport pour les mener au cégep ou dans les centres d'éducation aux adultes. .

Les personnes à faible revenu peuvent normalement se faire rembourser leurs frais de transport collectif mais la bureaucratie nécessaire à ce remboursement est difficile pour les personnes qui ont des problèmes de lecture et d'écriture.

Le transport interurbain (avec Greyhound) est beaucoup trop cher. Le faible volume actuel de passagers fait qu'ils maintiennent des prix élevés. Il n'y a personne dans l'autobus qui fait la route de Gatineau jusqu'en Abitibi. Il faudrait que Greyhound soit disposé à s'arrêter plus souvent pour prendre des personnes qui veulent voyager à l'intérieur de la Vallée. Greyhound n'est pas intéressé.

Il y a un transporteur privé, Lemens, qui s'occupe du transport des fonctionnaires et de la population en général pour aller vers Gatineau/Ottawa le matin puis revenir dans la Vallée le soir.

Usagers:

- Les bénéficiaires ont présenté leurs points de vue sur le transport collectif qui est en général très apprécié en termes de coûts. Ils se sentent très bien desservis par ce service, il s'agit seulement d'appeler quelques jours avant et le service est disponible. C'est particulièrement apprécié pour le transport médical.
- Pour les bénéficiaires du système de transport collectif de Gracefield, il n'existe pas la possibilité de faire certaines activités quotidiennes dans un autre secteur de la MRC. Par exemple, l'épicerie pourrait être faite plus loin (par exemple à Maniwaki), car à Gracefield les prix sont plus élevés. Certains bénéficiaires qui ont des animaux aimeraient bien aussi pouvoir amener les emmener chez le vétérinaire mais les règlements de la corporation de transport collectif l'interdit.
- Les usagers pourraient payer plus cher pour pouvoir se déplacer à l'extérieur des zones actuellement desservies pour faire des achats, par exemple pour les résidents de Gracefield.

Transport adapté: Il n'y a pas de voitures pour le transport adapté. Pour ce faire, il y a des compagnies privées à qui les organismes donnent des contrats pour offrir le service. Pour certains circuits, le départ se fait très tôt pour se déplacer vers Maniwaki, alors ce n'est pas facile pour les personnes handicapées. Il manquerait également un quatrième autobus pour répondre à la demande de transport adapté.

Transport Scolaire: Il est géré par la Commission scolaire. Si un élève veut monter dans un autre autobus que celui auquel il est normalement assigné, il lui faut avertir la Commission scolaire pour l'informer du changement, sinon les jeunes peuvent s'en faire refuser l'accès. C'est une question de responsabilité pour les chauffeurs. Il y a de plus en plus de parents divorcés qui ont des gardes partagées et cela complique la gestion de la disponibilité des places dans les autobus. Il faut être inscrit dans une école de la Commission scolaire pour accéder au service de transport gratuit. Les participants rappellent que les Commissions scolaires fonctionnent en circuit fermé. Il faudrait l'ouvrir à un plus large public.

Transport collectif: Pour répondre à certaines questions énoncées par les participants :

- Il s'agit d'un transport personnalisé (plus près d'un système de taxi). Ils sont les seuls au Québec à faire cela. Mais ce n'est pas très payant. Il y a plus de 3000 transports personnalisés par année. Ils se consacrent au transport pour des raisons médicales en premier lieu, mais aussi pour les courses, les rendez-vous professionnels et le soutien civique en général.
- La Politique au niveau de Loi du transport collectif (permis du ministère) ne permet que le transport de personnes, alors, la possibilité de transporter des animaux pour aller chez le vétérinaire est inexistante.
- Dans la politique du service de transport des clients, ceux-ci doivent être amenés au centre de service le plus proche possible de leur lieu de résidence.
- Il y a un gros problème de budget, alors ils ont survécu grâce à l'aide de commerçants de Gracefield. Cependant, cela limite la portée des déplacements. Les commerçants de Gracefield n'ont pas versé des subventions pour que le système de transport collectif amène les usagers faire leur magasinage ou leur épicerie dans d'autres municipalités. Ce sont des subventions du secteur privé avec une espérance d'un certain retour grâce aux ventes effectuées aux clients du transport collectif.
- Concernant le budget alloué pour développer le transport, 200 000 CAD de budget proviennent du Ministère du Québec et 200 000 CAD de la CRÉO par année. Une partie de ce montant est déjà utilisé pour engager GESTRANS pour la présente étude et aussi pour engager une permanente (Mme. Lalonde). Il faut augmenter la clientèle pour pouvoir faire baisser les prix

Recommandations:

- Le transport collectif doit être accessible en fonction des horaires en dehors des heures de pointe mais aussi le soir et les fins de semaine
- Une navette serait utile entre 5h. et 19h. intra-MRC, gérée par le transport collectif.
- Il serait pertinent d'offrir un service aller-retour à Maniwaki une fois par mois.
- Il serait pertinent d'offrir un éventail d'horaire plus grand
- Étant donné que les distances sont énormes, il serait bien d'offrir un service 7 jours par semaine et quelques soirées par semaine
- Il faut envisager l'utilisation de tous les circuits collectifs.
- Plusieurs autobus et fourgonnettes ne sont pas utilisés de la journée, comme celui du CSSS. Ils pourraient être rentabilisés mais les chauffeurs sont réticents.

Quelles sont les pistes de solution envisageables ?

- Privilégier le transport collectif (autobus) au lieu de fonctionner avec des chauffeurs bénévoles. Les autobus peuvent se promener dans tous les villages alors, pourquoi ne pas utiliser ce service?
- Améliorer les horaires de service puisqu'ils ne donnent pas beaucoup de temps pour faire les courses. (Création d'un circuit sur l'axe de la 105).
- Ouvrir le territoire pour répondre à d'autres besoins.
- Transport adapté et collectif ensemble dans certains cas, utiliser tout le transport qu'il y a sur place, il faudra envisager d'utiliser tous les véhicules dans la région et créer des circuits collectifs, parce qu'il ne sera plus possible dans l'avenir de soutenir le transport personnalisé.

- Dans l'avenir travailler pour combiner les efforts avec la MRC de la Vallée et la STO, parce que la Vallée n'est pas liée directement avec la STO.
- Plus de transport collectif dans la vallée peu importe la condition de la personne.
- Avoir un service sur la route 105. Transport Éthier serait intéressé à reprendre la ligne desservie par Greyhound et serait même enclin à adopter un horaire et un circuit plus souple pour accommoder la population, afin d'en faire un transport intra-MRC et non pas seulement interurbain. Transport Éthier est également intéressé à accroître les services via le transport scolaire. Bref il y a de l'ouverture de ce côté de la part d'un résident de la Vallée qui est prêt à s'investir dans la communauté.
- Pour les personnes âgées: Il serait mieux d'offrir le service pendant l'après-midi
- Pour les jeunes: Offre de service dans la soirée pour prendre des cours
- Dans les régions rurales, besoin d'ouvrir une porte en termes de transport, même s'il faut mélanger un peu les clients

Questions après les pistes de solution :

- Jamais il n'y aura du budget pour répondre aux besoins personnels.
- Comment faire une distinction entre les étudiants, personnes âgées et le reste des personnes dans le système de transport que M. Éthier offre? Comment éviter la discrimination? Comment augmenter la clientèle et réduire le prix?

Clientèle Prioritaire

- Les jeunes qui veulent retourner sur le marché du travail
- Personnes âgées pour qu'elles ne restent pas à la maison
- Tout le monde a le droit au transport
- Il ne faut pas voir la clientèle en termes de personnes, plutôt en termes de plage horaire : Des cours en soirée, car une vie sociale fait partie aussi de la réinsertion au travail

Comment fonctionne le guichet unique ? Comment peut-on développer les services sous le guichet unique ?

- Le concept de guichet unique n'est pas connu dans la MRC. Le problème est que le système de transport est fractionné, alors le guichet unique pourrait être une solution à mettre en place. La situation actuelle du transport n'est pas une question d'achat d'un autobus, c'est une question d'organisation. Cependant, pour certains participants, il faudrait un autobus de plus et au moins 3 services par semaine ou tous les jours pour que le service soit plus efficace.
- Guichet unique également entre le transport collectif et adapté: Les besoins sont trop différents pour organiser une fusion entre les transports. Ça peut être difficile de mêler les clientèles. Pour les personnes avec un handicap, il ne faut pas les sortir de leur routine, si possible, et leur demander de changer d'autobus. Ce sont des personnes très vulnérables. Cependant, si d'autres personnes prennent place dans leur autobus, alors ça va, ce n'est pas trop déstabilisant.
- Le concept de guichet unique plaît aux participants pour améliorer le problème du transport collectif et adapté.
- Transport scolaire: Les autobus scolaires retournent vides aux points de départ. Certains autobus sont stationnés toute la journée ; des fois les chauffeurs ne sont pas payés pour toutes les heures

d'attente. L'idée de leur donner un supplément pour travailler pendant les heures creuses serait une solution à la problématique de transport. Les autobus scolaires devront donc, faire partie du guichet unique.

- On pourrait favoriser l'intergénérationnel dans les autobus scolaire. Les jeunes et les adultes pourraient échanger sur leurs réalités.
- Il faut développer le transport à l'extérieur de l'unique axe de la route 105. Le service de transport scolaire est offert deux fois par semaine en faisant la route par tous les villages pour les activités parascolaires en soirée. Si on inclut le transport scolaire dans le guichet unique, cela permettrait de développer de nouveaux circuits pour les résidents de ces zones. Ces autobus circulent presque vides. Il faudra optimiser ce transport. Pour les personnes qui habitent dans les villages, arriver à la route 105 pourrait leur prendre environ 20 minutes de route de plus; alors, pour sortir des villages il n'y a pas de solution. Ça sera nécessaire d'avoir une stratégie en dehors de la route 105.
- On pourrait même envisager de mettre des coffres adaptés dans les autobus scolaires pour ceux qui les utiliseraient et qui auraient des sacs d'épicerie ou de magasinage.
- Il y a un manque de connaissance des horaires du service de transport. L'autobus scolaire qui commence à 17h deux fois par semaine qui fait toute la route de la MRC n'est jamais plein et il n'est pas très connu.

Faits saillants par secteur :

- Les bénéficiaires du 3^e âge sont, en général, satisfaits du service de transport en ce qui concerne les visites médicales et certaines sorties pour faire des achats d'épicerie. Cependant, l'actuelle politique de transport ne leur permet pas d'aller plus loin que dans leur secteur. Il serait très apprécié d'avoir un service de transport plus large qui offre la possibilité d'aller dans les autres centres d'achats ainsi que d'accéder aux autres services non compris (visite au vétérinaire par exemple). La difficulté pour le transport médical est le peu de flexibilité dans les rendez-vous médicaux. Il faut que les hôpitaux et les cliniques collaborent pour essayer de regrouper les rendez-vous dans les MRC.
- Les représentants jeunesse (12-25 ans) Le service est limité depuis deux ans et les jeunes qui veulent retourner sur le marché du travail ou aux études doivent payer pour accéder au service. Les plages horaires de transport scolaire ne sont pas flexibles et ne permettent pas aux jeunes de prendre d'autres cours du soir ou participer aux activités de sport et de loisir qui sont en-dehors de l'horaire établi pour les routes d'autobus.
- Il y a des autobus de transport scolaire qui retournent vides aux points de départ ou qui passent toute la journée dans les stationnements à l'attente de l'heure de retour des étudiants. Une possible solution au problème de transport pourrait être la coordination avec les autobus scolaires pour qu'ils puissent rendre service à la communauté et organiser des horaires et des destinations flexibles et accessibles.
- Les différents représentants des organismes participants sont d'accord avec la mise en place

d'un guichet unique pour améliorer la problématique du transport. Pour eux, cette pratique pourrait les aider à mieux organiser les places disponibles dans les différents services de transport offerts.

- Même si les bénévoles sont en faveur d'optimiser le transport collectif en prenant plus d'une personne à bord de leur voiture, les transports seront presque toujours personnalisés puisque les horaires et les destinations pour deux différents clients sont rarement les mêmes.

Groupe de discussion dans la MRC du Pontiac

Participants: David Viannay – Société Gestrans
 Louis-Pierre Michaud - Baastel
 Paul Renaud - Baastel
 Britney Morin - SADC
 Robert Dupuis - TransporAction Pontiac
 Anne Rondeau - CSSS
 Nicole Boucher Larivière - CSSS
 Jean-François Duval – Secteur jeunesse, Vroom Réussite
 Christine Bérubé – Carrefour jeunesse emploi
 Lucille Bélair – Carrefour jeunesse Emploi
 Eric Blanchette – Commission scolaire Hauts-Bois de l'Outaouais

Lieu: SADC - 1409, route 148, Campbells' Bay

Date: 12 août

Début: 10h10

Fin : 11h55

Mise en contexte et clarification du mandat par Louis-Pierre Michaud et M. Robert Dupuis et présentation des participants.

Quels sont les enjeux reliés au transport collectif et adapté ?

- Le Pontiac est une MRC compliquée pour ce qui est du transport collectif et adapté, avec une faible densité de population et des distances importantes.
- La clientèle de TransporAction, la corporation de transport collectif du Pontiac, a augmenté considérablement dans les dernières années. L'organisme est déficitaire.
- Certaines localités sont très loin, comme à Rapides-des-Joachim. Mais elles seront desservies tout de même par les bénévoles des clubs d'âge d'or, mais seulement pour les besoins médicaux. Il n'y a pas de clientèles moins importantes, il faut pouvoir desservir tous les clients.
- Plusieurs enjeux ont trait au transport pour des raisons de santé. Les cas d'oncologie et de dialyse sont problématiques. Cela demande des transports récurrents pour plusieurs heures.
- Les rendez-vous dans les hôpitaux et les sorties d'hôpitaux posent à l'occasion problème car ils sont parfois confirmés très peu de temps en avance. La réservation de transport collectif n'est pas assurée.
- Le transport de patients sur de longues distances est difficile pour les clients qui ont des troubles de santé.
- On envisage la construction d'une piscine dans la MRC. Ce sera bénéfique pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite mais il faudra transporter ces gens, ce ne sera pas facile, il y a beaucoup de localités à desservir.

- Il y a peu de membres de la famille qui peuvent servir d'accompagnateur dans les transports. Il y a beaucoup d'isolement pour les personnes âgées.
- Il y a un problème de plus en plus important d'obésité morbide dans la population. Ce sont des personnes difficiles à transporter, même avec le transport adapté.
- Il est difficile de responsabiliser certains types de clientèles à réserver avec suffisamment d'avance (48 h min.) comme les jeunes qui participent à des programmes de retour aux études ou en emploi.
- Les baisses de clientèles jeunes amènent des coupures dans l'aide publique offerte aux transporteurs scolaires. Ces coupures deviennent de plus en plus difficiles à compenser. Les transporteurs scolaires ont demandé un financement additionnel à cause de la grandeur du territoire. Il faut savoir que le Ministère de l'Éducation n'est pas obligé d'offrir du transport scolaire pour les étudiants dans les programmes professionnels et techniques.
- La CS francophone appuie TransporAction (transport sans frais pour d'autres passagers si il y a des places disponibles) mais c'est sur une base de bonne volonté. Il n'y a pas d'obligation de la part des CS de transporter d'autres personnes que les clientèles jeunes visées par le transport scolaire.
- Les étudiants en formation professionnelle ne sont pas couverts par les subventions offertes par le gouvernement, malgré les besoins importants et le fait que les frais par année s'élèvent à près de 8000\$.
- Les grands transporteurs interurbains, comme Thom Transport, ne souhaitent pas perdre leurs parts de marché, même un petit pourcentage. Ils ne sont pas très collaborateurs dans les discussions visant à optimiser le transport collectif dans le Pontiac. Ce monopole nuit à l'optimisation du transport en commun dans le Pontiac.
- Il est difficile d'établir des partenariats avec les transporteurs interurbains (Greyhound, Thom Transport). Il n'y a que très peu de chances d'être écouté. Les dirigeants de ces compagnies n'ont souvent aucune notion de vie rurale parce qu'ils habitent dans les grands centres et ils sont loin des communautés qu'ils servent.
- Les commissions scolaires formeraient de meilleurs partenaires. Le transport scolaire est le seul service de transport qui ne nécessite aucune soumission à travers un appel d'offre et dans lequel les contrats sont renouvelés de manière tacite.
- Le covoiturage est une bonne idée, le principal problème étant qu'il y a très peu d'offre mais beaucoup de demande. La motivation des bénévoles est l'un des principaux obstacles. Il faut trouver une façon de soutenir les bénévoles et de les encourager à continuer à offrir leurs services. Une compensation financière serait probablement nécessaire. Il faut pouvoir suivre d'une certaine façon les bénévoles et les encourager avec divers incitatifs.
- Vroom Réussite (transport des jeunes vers les centres d'apprentissage au niveau technique et professionnel de la CS des draveurs) est un bon exemple de ce manque d'offre. Après plusieurs milliers de dollars investis dans ce système, il n'y a eu que quelques transports qui ont été effectuées en un an d'opération. L'individualisme est un problème : les conducteurs ne sont pas disposés à faire des détours ou à ajuster leurs horaires pour faire du covoiturage.
- Les difficultés de transport pour les jeunes qui souhaitent faire un retour aux études représentent un facteur de décrochage.
- Généralement, les centres de formation en milieu rural ont de la difficulté à fonctionner car ils sont parfois très loin de leurs clientèles. C'est un constat similaire pour le secteur de la santé. Beaucoup de centres de santé ont fermé en Ontario à cause de cela.
- Il y a un problème d'harmonisation des pratiques dans le secteur de la santé. Le gouvernement du Québec ne veut pas que les subventions du transport collectif servent à amener des clients

québécois en Ontario pour sauver les 100\$ exigés par le système ontarien. Il faut donc parfois aller à Montréal où là ça coûte 900\$ de transport.

- Parfois, les parents ne sont pas confortables avec ces types de systèmes pour leurs jeunes, surtout si ce sont des filles. Il n'y a pas de système 100% fiable, c'est impossible même avec les gros transporteurs. Cependant des mesures de contrôle peuvent être appliquées pour mieux connaître et pouvoir retracer les personnes qui participent au système de covoiturage.
- Le transport collectif ne peut pas offrir un service régulier pour toutes les demandes, surtout sur de grandes distances car c'est souvent trop cher.
- Les subventions sont mal proportionnées car elles ne prennent pas la distance en considération. Certaines MRC sont beaucoup plus vastes avec une population réduite et éparpillée que d'autres, c'est donc beaucoup plus désavantageux.
- La STO n'a pas de système d'intégration aux limites de son territoire pour les gens arrivant par d'autres méthodes de transport collectif, elle n'offre aucun rabais ou transfert. Les gens du Pontiac ont donc à payer deux fois pour arriver à Gatineau en empruntant la STO. En Ontario, le système est intégré et fonctionne très bien. Les usagers qui vivent en périphérie paient une fois et peuvent se rendre jusqu'à Chelsea s'ils le veulent.
- Il y a beaucoup d'individualisme dans la mentalité des personnes impliquées dans les services de transport. Il y a de petits gains personnels en dépit de pertes plus considérables pour le public en général.
- Il n'y a pas de ville centrale dans cette région. Nous retrouvons Gatineau à l'extrême sud, ce n'est pas au centre de la région. Il est très difficile de passer d'une MRC à l'autre sans passer par Gatineau, ça rallonge les voyages de beaucoup. Un bon exemple de ville centrale est Drummondville, au cœur de la région des Bois-Francs.

Quelles sont les pistes de solution envisageables ?

- Le covoiturage est perçu comme une solution intéressante, surtout par la Table jeunesse qui souhaite opérer un site web pour promouvoir le covoiturage chez les jeunes.
- Les générations plus jeunes ont tendance à offrir plus de covoiturage et à voyager plus régulièrement.
- Certaines personnes se sont questionnées sur la possibilité de pouvoir partager les autobus scolaires avec des clientèles plus âgées. Mais les inquiétudes se sont révélées non fondées comme le témoigne l'expérience de partage de ces autobus à Drummondville. C'est une initiative qui marche. Les jeunes accueillent sans problème les adultes et cela crée même un dialogue intergénérationnel, en plus de faire des économies.
- Il y a une certaine part d'essais et erreurs dans ces nouveaux modèles de partenariats. Il faut se donner des périodes d'essai et s'assurer que tout le monde puisse exprimer ses inquiétudes et trouver des solutions communes.
- Le co-transport avec les autobus scolaires est déjà en place. Les coûts supplémentaires pour les commissions scolaires quant à l'utilisation accrue de leurs autobus pour d'autres clientèles (transport de travailleurs et d'étudiants plus âgés) sont réels, mais pas considérables. Ça vaut la peine de continuer cette pratique. C'est plus difficile de juger de la viabilité de cette pratique à long terme mais pour le moment, s'il n'y a pas d'autres coupures dans le système du transport scolaire, ça mérite de continuer. Bien entendu, on vise les autobus destinés aux jeunes du secondaire et non du primaire.

- Si on souhaite augmenter le co-transport avec les autobus scolaires, il vaudrait mieux structurer les places dans les autobus en fonction des différentes clientèles. Les parents ne souhaitent pas voir leurs adolescentes de 13 ans être assises à côté d'adultes travailleurs de 45 ans.
- La communication entre les organismes est très bonne et améliore l'efficacité du transport collectif en centralisant les ressources.
- Le marketing et la sensibilisation sont cruciaux au bon développement du transport collectif et du covoiturage. Il faut mettre l'accent sur le côté vert et les incitatifs pour devenir usager et transporteur (avantages financiers, temps gagné, stress moindre, problèmes de stationnement moins aigus, etc.)
- Il y aurait lieu de considérer que le covoiturage opéré avec Vroum Réussite pour les étudiants puisse aussi servir au transport des travailleurs en général. Il y aurait plus de travailleurs qui pourraient aussi offrir des transports avec leur véhicule.
- Il faut pouvoir garder les bénévoles motivés, il faut pouvoir les retracer, leur parler de temps en temps, savoir que des gens comptent sur eux, leur offrir des incitatifs économiques (payer l'essence, des compensations au km, etc.) Avec Internet, il n'y a pas de suivi effectué auprès des bénévoles. Les jeunes font un don au conducteur mais c'est minime et plusieurs conducteurs trouvent que ça ne vaut pas la peine de devenir bénévole pour si peu.
- Ça prend un noyau de départ de bénévoles stables pour lancer un service de covoiturage.
- Il faut trouver une façon de garder notre monde dans le Pontiac. Il arrive en Outaouais que des entreprises offrent des services d'une semaine pour les nouveaux employés pour les aider à trouver du covoiturage.

Comment fonctionne le guichet unique ? Comment peut-on développer les services sous le guichet unique ?

- Le guichet unique développé dans le Pontiac est un modèle qui pourrait être repris dans d'autres MRC. C'est la concertation entre les différents acteurs œuvrant dans le transport collectif, adapté et scolaire qui fait la différence ici.
- TransporAction travaille de près avec le CSSS. La corporation opère un autobus qui appartient au CSSS mais paie son chauffeur et finance le véhicule de telle sorte qu'il pourra être remplacé sans générer de dette lorsque sa vie utile sera terminée. C'est un partenariat gagnant tant pour le CSSS que la corporation de transport.
- TransporAction travaille également de près avec la Commission scolaire. Ce partenariat est mutuellement bénéfique entre TransporAction et la Commission scolaire : la CS nous aide à transporter nos clients mais nous pouvons aussi l'aider à aller chercher des jeunes dans certains circuits secondaires.
- La collaboration entre le Carrefour Jeunesse Emploi et TransporAction est excellente.
- Des six associations de l'âge d'or du Pontiac, trois travaillent directement avec TransporAction.
- TransporAction a créé un service de taxi coopératif parce qu'il n'y avait pas de service de taxi pour les personnes à mobilité réduite. Ces Taxi-bus fonctionnent avec un système de réservations. Il n'y a pas de recherche de profit, c'est un système viable.
- Il faut maintenant travailler à l'optimisation des plages horaires de chaque moyen de transport (santé, scolaire, collectif, adapté, covoiturage).
- TransporAction souhaiterait pouvoir prendre la responsabilité de quelques circuits scolaires (environ 5 sur la quarantaine au total) pour pouvoir optimiser l'usage des autobus. Le matin et le soir, les autobus serviraient au transport scolaire et pendant la journée, à tout autre transport selon

les besoins pour toute la population. Les autobus pourraient être renouvelés de la même façon que l'autobus du CSSS, avec 10 ou 20 cents du km réservés à l'achat du prochain autobus.

- Pour optimiser le guichet unique, ça prend des activités de sensibilisation sociale; les grands transporteurs interurbains devraient y être impliqués. La responsabilisation sociale devrait être promue auprès de ces compagnies de transport. Cela signifie que le bien-être de la population doit être pris en considération dans leur recherche de profit.
- Thom Transport a reçu une subvention de la MRC pour accroître ses services sur le territoire et surtout se faire connaître. Mais les dirigeants de cette entreprise n'ont rien fait. Il est toujours aussi difficile d'obtenir des informations sur leurs horaires et services qu'auparavant. Leur visibilité est quasiment nulle. Il faut que cette subvention bénéficie à un transporteur sérieux qui a à cœur le bien-être de la population et le développement de la MRC.
- La STO gagnerait à imiter OC Transpo pour harmoniser sa tarification.
- L'utilisation du site web du ministère des Transports pour regrouper les différents sites de covoiturage dans l'Outaouais serait une bonne idée. Il y a un plan de marketing à venir pour étudier cette option. Par exemple, il faut pouvoir optimiser les places dans les voitures des autres jeunes qui se rendent au cégep en voiture.
- Il faut garder le contact avec les gens de la région qui vont vivre en ville. Ils reviennent souvent visiter la famille et les amis, cela pourrait aider à optimiser le guichet unique.
- Les problématiques de transport collectif et adapté sont récurrentes depuis déjà longtemps. Ce pourrait être intéressant d'avoir un comité dans la MRC qui gère les questions de transport pour tous les organismes qui en ont besoin; ça éviterait aussi la duplication des efforts.
- La SADC projette d'acquérir le système ferroviaire désaffecté de VIA Rail qui passe par l'Ontario et de le convertir pour accueillir un train de banlieue. Cela devrait être fait sous peu.
- Plusieurs questions demeurent quant à ce train par rapport à la demande, la tarification, le besoin de construire des stationnements incitatifs, etc. Certaines personnes pensent qu'une meilleure utilisation du transport par autocar (lignes interurbaines) serait moins coûteuse et plus efficace que la remise en marche d'un train.

Faits saillants par secteur :

- TransporAction a complètement modifié le paysage du transport collectif et adapté dans la MRC du Pontiac. Une concertation efficace avec les différents acteurs en transport du milieu (santé, éducation, jeunesse, personnes âgées, etc.) a permis de créer un guichet unique fonctionnel et dynamique avec des possibilités d'amélioration intéressantes. Le financement demeure un enjeu de taille, avec des clientèles grandissantes, mais la structure de financement actuelle permet l'entretien et le renouvellement de la flotte des autocars actuellement en service pour la corporation.
- Le secteur jeunesse et de l'éducation aux adultes veut valoriser le covoiturage mais d'une manière plus efficace. Vroum Réussite ne semble pas donner les résultats attendus. Les services de covoiturage doivent être mieux structurés et un suivi doit être opéré auprès des bénévoles.

- Le secteur de la santé est très satisfait de la collaboration avec TransporAction. Les idées innovatrices déployées par la corporation permettent une utilisation accrue du véhicule qui appartient au CSSS. Éventuellement, TransporAction souhaite que ce modèle s'étende dans d'autres MRC.
- Les personnes âgées et à mobilité réduite sont actuellement bien desservies par TransporAction et par la coopérative de taxis du Pontiac. C'est une clientèle en croissance avec des besoins grandissants. On s'attend à ce que les subventions publiques s'ajustent à ce contexte.
- La Commission scolaire des Hauts-Bois-de-l'Outaouais travaille étroitement avec TransportAction pour optimiser l'usage de ses autobus. Cette collaboration est appelée à se renforcer dans le temps afin que ces deux acteurs puissent s'appuyer et se rendre service mutuellement.
- On s'attend de la STO qu'elle envisage un modèle d'harmonisation tarifaire tel que celui employé par OC Transpo afin de réduire les coûts de transport pour les habitants du Pontiac qui doivent prendre un transport collectif jusqu'aux limites de la ville, puis repayer pour circuler en ville.

Groupe de discussion dans les Collines-de-l'Outaouais

Participants: David Viannay – Société GESTRANS
 Louis-Pierre Michaud – Baastel
 Sébastien Jouffroy – Baastel
 Normand Veillette – CLD
 Sonia Latulipe – CLD
 Martine Bergeron – Pavillon du Parc
 Monique Beaudoin – RAPHO
 Pascale Lajeunesse – Municipalité Val-des-Monts
 Patrick Chalhoui – STO

Lieu: CLD Cantley

Date: 14 août

Début: 10h15 am

Fin : 12h00 pm

Mise en contexte et clarification du mandat par Louis-Pierre Michaud et David Viannay.

État de la situation du Transport en Commun et du Transport Adapté dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais

- Dans les Collines, il n'y a pas d'adaptation du transport, les véhicules ne sont pas adaptés puisque ce sont des véhicules appartenant aux bénévoles ou aux accompagnateurs, donc il y a des difficultés à bien desservir la clientèle. Il semblerait qu'il y ait dédoublement entre transport collectif subventionné et transport adapté. Ce sont les municipalités qui sont en charge du transport collectif et adaptés.
- Le manque de bénévoles est l'un des problèmes les plus aigus dans les Collines. Par exemple, il n'y a qu'un seul bénévole inscrit pour offrir du transport collectif à Val-des-Monts. Cette situation n'est pas étrangère au niveau de vie plus élevé en général dans la MRC. L'incitatif d'avoir son essence payée plus les frais d'usure des véhicules est plutôt faible pour la population des Collines. D'un autre côté, les personnes moins nanties sont plus vulnérables à cause du manque de mobilisation citoyenne.
- Il n'existe pas de transporteurs pour les besoins médicaux. Il faut que le transport soit effectué par la famille ou les amis. Il y a eu une tentative de développement d'une entente, mais elle n'a pas abouti, étant trop coûteuse. S'il n'y a pas de proches disponibles, il n'y pas de transport. Le recours aux proches pour le transport est ce qu'on appelle le volet souple. C'est une mesure provisoire (mais qui perdure) à cause du manque de véhicules et de bénévoles pour le transport.
- La concertation est difficile dans la MRC. Nous sommes suffisamment éloignés de la ville pour vivre les problématiques liées à la faible densité de population et le manque de services en conséquence, mais nous sommes trop proches pour que les acteurs communautaires, privés et municipaux se concertent et se mobilisent pour trouver des solutions ensemble, comme c'est le cas dans le Pontiac par exemple. De plus, les guerres de clochers et la politique instable dans la MRC freinent les idées innovatrices.

- Dans la Municipalité de Val-des-Monts, il y a huit bénéficiaires du transport adapté. C'est la municipalité qui est responsable du transport et qui verse les indemnités aux accompagnateurs qui transportent les bénéficiaires. Ça passe par le Service des Loisirs. Les responsables ne voient qu'un lien ténu entre le Service des Loisirs et le transport adapté. Il faut compléter un document pour être admissible à ce système et ensuite être remboursé pour le transport. Le ministère des Transports verse 14\$ par voyage.
- À Val-des-Monts, le volet souple repose sur un réseau d'accompagnateurs pour ces huit bénéficiaires. Il y a eu 17 demandes jusqu'à maintenant traitées par un comité régional. Le transport est assuré par des membres de la famille ou les proches.
- Le ministère des Transports considère le transport adapté et le transport collectif comme deux services distincts dans la comptabilité des revenus et des dépenses.
- Le transporteur privé en transport adapté dans la Municipalité de La Pêche fait moins de km que le maximum sur le contrat pour lequel il est payé (la moitié moins en fait). En 2010, le contrat va être renégocié et cela représente donc une possibilité de changer les lignes et les modalités de service. Le transport est actuellement offert de 9h00 à 17h00.
- Le taxi adapté de La Pêche ne fonctionne pas même s'il a le permis. Ce n'est pas assez payant pour l'opérateur du taxi selon ce dernier.
- Il n'y a généralement pas de transports collectifs ou adaptés qui sont offerts le soir. On retrouve également la problématique générale de l'adaptation des infrastructures aux personnes à mobilité réduite (rampes d'accès, portes aménagées pour les fauteuils roulants, etc.) Les budgets n'étant pas là, il est difficile d'inclure les jeunes handicapés dans les activités de la MRC. Les handicapés intellectuels manquent également de service pour le transport.
- Il n'y a pas de transport régulier pour les jeunes, ou pour la population en général, et cela provoque l'exode des jeunes. Il y a un problème de densité de clientèle. Les municipalités ne peuvent pas assumer les coûts d'un autobus qui fonctionne avec seulement quelques passagers à son bord.
- Il est difficile de prévoir des activités pour les jeunes quand le transport est autant incertain.
- Les jeunes sont très nombreux dans les Collines à s'acheter des voitures (ou à compter sur leurs amis pour se déplacer).
- Il y avait auparavant un autobus qui faisait la liaison de Perkins à Val-des-Monts mais le circuit a été abandonné car il n'y avait pas assez de jeunes pour l'utiliser. Il est difficile de bien connaître les jeunes de la MRC car ce sont toujours les mêmes qui participent aux activités. Les autres sont plus isolés et la Table jeunesse les connaît moins bien.
- La STO ne dessert pas la MRC au-delà de son territoire prédéfini, il faut alors des ententes avec les villes/MRC. Il y a une entente avec Chelsea et Cantley d'une part et la STO d'autre part, mais pas avec les autres municipalités.
- Le transport collectif n'est pas limité au transport adapté, n'importe qui peut y avoir accès. Par contre il est difficile de prévoir parce que le transport collectif n'est pas garanti. Et il n'y a pas de transport collectif le soir. Les trajets en autobus sont très chers et peu pratiques. Les jeunes se rabattent sur la voiture, ce qui est indispensable pour l'université ou le cégep.
- Il semblerait que l'habitude du covoiturage n'existe pas, les gens sont plutôt individualistes ou n'acceptent pas la contrainte reliée au covoiturage.
- Le transport adapté est parfois limité à cause des distances ou parce que le transport adapté ne couvre pas un territoire assez vaste.

Quelles sont les autres formules de transports que vous suggéreriez dans votre MRC ?

- Il y a le covoiturage, mais il faut créer des incitatifs (rémunération, péage sur les routes si l'on voyage seul, voies de circulation réservées, etc.)
- Il pourrait être intéressant de développer le covoiturage grâce au site du ministère des Transports. Encore ici la problématique demeure l'offre de transport.
- Le problème de l'intégration/harmonisation tarifaire avec la STO a été soulevé. On se demande pourquoi la STO ne met pas le même système en place qu'OC Transpo. C'est un obstacle à l'utilisation du transport collectif. Les gens ne veulent pas payer deux fois.
- En ce moment se déroulent des pourparlers pour le développement du service de la STO vers Perkins (probablement deux aller-retour par jour).
- Pour contrer les problèmes de volonté politique, les gens pourraient créer des collectifs pour se faire desservir et développer des stratégies communes pour le développement du transport collectif.
- L'organisation d'un service spécial de transport a permis à des résidents de la MRC d'obtenir du travail au camp Gatineau, sinon des gens de la ville auraient eu les emplois qui y étaient disponibles.
- S'il y avait plus de transport adapté, les centres pour personnes âgées pourraient s'en servir pour ses sorties plutôt que d'acheter un minibus à grands frais.

Que pensez-vous du quichet unique en général?

- Les participants suggèrent que les MRC puissent prendre en charge le service de transport adapté, ça pourrait améliorer la situation. Le manque de service pose des problèmes de développement. La MRC est en développement, il faut du transport adapté et du transport collectif plus conséquents pour appuyer ce développement. Les possibilités de déplacements sont trop limitées. Certains handicapés pourraient intégrer le transport collectif, pas obligatoirement le transport adapté. Cela pourrait sauver des coûts et améliorer les services. Il y a des préjugés par rapport à l'intégration des handicapés dans le transport collectif. Les handicapés devraient avoir le choix. Il existe des solutions alternatives pour desservir la population rurale, il est important que les élus en parlent et se conscientisent en échangeant sur les leçons apprises et les bonnes pratiques. C'est encore là une question de volonté politique.
- 75% des transports effectués concernent la santé mais le Ministère de la Santé ne veut pas s'impliquer pour payer ces frais.
- La STO ne peut pas desservir la population actuellement au-delà-de son territoire de Gatineau. Des choix politiques ont été faits et il y a des limites de budget. Il doit y avoir une volonté politique pour étendre les services de la STO, car cela provoque des coûts qu'il faut prendre en charge, la STO ne peut pas tout absorber.
- Le développement du service de transport collectif ne signifie pas que les usagers vont s'en servir car il se peut qu'un service limité représente des contraintes que les usagers préfèrent éviter, donc certains services ne sont pas viables s'ils ne sont pas adaptés au contexte local.
- La mixité du transport scolaire et transport adapté/transport collectif doit se faire à travers des ententes et la sensibilisation des parents. Cela représente une bonne solution, mais le système développé doit être aménagé pour prévenir les problèmes (bancs réservés à l'avant pour les passagers adultes, espaces de rangement, etc.). Ça prendrait aussi de la volonté politique pour faire valoir cette solution.

Que pensez-vous d'un guichet unique dans votre MRC ?

- Les responsabilités sont très fragmentées (CSSS, CS) et cela complique la situation pour la gestion du transport et l'imputabilité vis-à-vis les résultats à l'échelle de la MRC.
- Le transport adapté devrait être sous la responsabilité de la MRC et non des municipalités. Les coûts de gestion sont trop élevés sinon.
- Il faut accroître la sensibilisation au besoin d'avoir des bénévoles pour le transport collectif. Il faut changer l'image du bénévolat et offrir de meilleurs incitatifs (crédits d'impôts, contributions, etc.).
- Il faudrait accroître la sensibilisation sur le rôle et les avantages du transport collectif et du transport adapté.
- Il y a aussi des responsabilités ministérielles pour savoir qui paye quoi.
- Il y a un problème pour les personnes à mobilité réduite : l'équipement adapté. Il y a une mauvaise connaissance des besoins des personnes à mobilité réduite, elles sont isolées en milieu rural, il faudrait connaître leur besoins et mieux considérer l'adaptation des véhicules.
- La STO prévoit 3 lignes (36, 37, 300) d'ici septembre prochain avec des autobus adaptés. 15 nouveaux autobus seront adaptés aux chaises roulantes (avec un système qui permet aux chaises roulantes de monter sur un pont mécanique à partir du trottoir). Il y a une volonté de la part de la STO de développer plus en profondeur ses services pour les personnes à mobilité réduite, mais cela reste en ville pour le moment.
- Il faudra renégocier le contrat du fournisseur de transport adapté; il y a là une opportunité de redéfinir le transport adapté pour toute la MRC et d'élargir le service à d'autres circuits dans la MRC.
- Il y a très peu de taxis adaptés, les compagnies n'y trouvent pas d'avantages. Elles considèrent ces transports comme étant trop chers. Il faut mettre de l'avant les avantages dont peuvent bénéficier les transporteurs qui convertissent des taxis pour le transport adapté.
- Le développement des services de la STO dans les Collines est un enjeu politique. Ça prend de la volonté politique. On pourrait peut-être garantir un nombre minimum de clients avec des achats de passes mensuelles, au moins un an à l'avance, pour motiver la STO à développer ses circuits dans les Collines.
- Il y a un effort à faire avec les clubs d'âge d'or pour accroître la concertation et la promotion du transport collectif.
- Les élections à venir en 2009 au niveau municipal permettront peut-être de relancer les enjeux liés au transport. Les candidats qui s'attaqueront à cette problématique trouveront beaucoup de soutien dans la population, en particulier les jeunes en âge de voter, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

Faits saillants par secteur :

- L'ensemble des participants s'accorde à dire qu'il existe un réel manque de service en transport qui nuit au développement de la MRC et qui ne permet pas de desservir les différentes clientèles. De plus, ils s'entendent également sur le fait qu'une action et une prise de conscience politique sont nécessaires pour faire évoluer la situation. La clé est dans la concertation et la mobilisation, tant sur le plan citoyen que politique.

- Les représentants jeunesse constatent que la voiture est une obligation pour les jeunes qui désirent participer à des activités sociales ou poursuivre des études puisque le manque de transport collectif ne permet pas aux jeunes ayant des besoins particuliers en transport de se déplacer et de participer aux activités.
- Les représentants d'associations desservant des clientèles particulières déplorent également le manque de transport adapté et aussi la quasi-absence de véhicules permettant de desservir correctement les personnes à mobilité réduite.
- Les Collines, de par leur proximité avec Gatineau, pourraient voir la STO jouer un plus grand rôle dans le développement de leur système de transport collectif. D'un autre côté, la densité de population ne permettra peut-être pas de couvrir tous les frais, un soutien financier public pourrait être nécessaire.
- La réorganisation des responsabilités en matière de transport est un incontournable pour améliorer la qualité et l'efficacité des transports collectifs et adaptés dans la MRC. Le guichet unique devra se développer en concertation avec les autres acteurs en transport et puiser dans les bonnes pratiques déjà en place dans d'autres MRC du Québec. TransporAction du Pontiac conseille à cet effet la corporation du transport collectif des Collines pour l'amélioration du guichet unique.

Groupe de discussion supplémentaire avec des représentants de la MRC de Papineau

Participant·es:

Michelle Desormeaux: Association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre

Sylvie Filiou: Regroupement des organismes communautaires

Brigitte Massé: CSSS Gatineau

- Le découpage administratif des MRC rend l'organisation du transport compliquée puisque certaines villes géographiquement proches pourraient s'organiser plus efficacement même si elles ne sont pas sur le même territoire administratif.
- Étant donné le manque de service, le transport s'organise de manière individuelle et grâce à l'entraide entre les gens.

État de la situation du transport dans la MRC

- La jonction entre le rural et l'urbain est particulièrement problématique, les trajets sont très longs si l'on veut se rendre en autobus à Gatineau ou Hull. Les personnes en mauvaise condition physique ne peuvent se permettre de faire 4 heures de transport aller/retour pour un rendez-vous à l'hôpital.
- Les plus petites municipalités ne sont pas desservies. Il n'existe pas de jonction avec la Vallée-de-la-Lièvre.
- La MRC aurait besoin d'un meilleur service de transport collectif en général et particulièrement en transport adapté. Le service de transport adapté existant ne répond pas aux besoins.
- La superficie du territoire à couvrir rend l'organisation du transport difficile et engendre des coûts élevés.
- Le service de transport adapté assuré par l'Association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre repose sur les bénévoles et l'association a déjà été dans l'impossibilité de fournir le service pendant plusieurs mois à cause d'un manque de volontaires.
- Le transport est coûteux et un remboursement de 41cents/km ne couvre pas totalement les frais engendrés.
- Il n'existe pas de coordination pour exploiter efficacement les services de transports déjà en place.
- La population des travailleurs semble correctement desservie : il y a des autobus express vers et depuis Gatineau. Le problème tourne autour de deux points chauds : les zones rurales un peu plus éloignées et le transport adapté.
- Le service de la STO dans Buckingham est insuffisant et mal organisé. Il faudrait que la STO repense ses trajets pour mieux répondre aux besoins, comme par exemple accéder aux services (épicerie, CLSC, banque, etc.).

Que pensez-vous d'un guichet unique ?

- Un guichet unique semble être une solution intéressante.
- Il faut mieux communiquer avec la STO pour qu'elle accepte de voir d'autres fournisseurs en transport pénétrer son territoire. Il semble impossible que la STO puisse fournir des services adéquats à toute la population. Par exemple, l'utilisation du service de transport adapté de la STO est très contraignante, voire pas du tout convenable.
- Il existe plusieurs transports et autobus qui pourraient être mieux utilisés s'ils étaient partagés.
- Le volet souple ne semble pas viable à long terme, il ne répond pas aux problèmes de base.



**Annexe 4 Liste des transporteurs en transport adapté
et collectif dans les quatre (4) MRC**

MRC Papineau

- Corporation des transports adapté et collectif de Papineau inc.
- Commission scolaire au Cœur-des-Vallées
- Commission Scolaire Western Québec
- Commission scolaire des Laurentides (pour la municipalité Lac-des-Plages)
- CSSS Papineau (pour la Vallée-de-la-Lièvre et La Petite Nation)
- L'Association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre (dessert Mayo et Thurso)
- Comité régional du troisième âge
- Transporteur Louise Seize à Saint-André-Avellin (transport scolaire et taxi)
- Taxi Montebello à Montebello
- Greyhound (transport interurbain entre Montréal et Ottawa via MRC Papineau)
- Transport Spécialisé Médicalisé de l'Outaouais Inc. (T.S.M.O. Inc.)

MRC Vallée-de-la-Gatineau

- Corporation des Transports Collectifs de la Vallée-de-la-Gatineau
- Transport adapté de la Vallée-de-la-Gatineau
- Regroupement des Clubs d'âge d'or de la Vallée-de-la-Gatineau et des Collines
- L'Équipe des bénévoles de la Haute-Gatineau
- CSSS Vallée-de-la-Gatineau
- Commission scolaire des Hauts-Bois-de-l'Outaouais
- Commission Scolaire Western Québec
- Transport Lemens (de Maniwaki à Ottawa)
- Greyhound (de Grand-Remous à Ottawa)
- Taxi Central à Maniwaki
- Taxi Haute-Gatineau Enr. à Maniwaki
- Jacques Lauriault Taxi à Gracefield
- Taxi Bon Chez Nous à Gracefield

MRC Pontiac

- TransporAction Pontiac
- Transport Communautaire Pontiac
- CSSS Pontiac
- Commission scolaire des Hauts-Bois-de-l'Outaouais
- Commission scolaire Western Québec
- Taxi Stanton à Mansfield-et-Pontefract
- Campell's Taxi à Shawville
- Dawson Moorhead (service de transport adapté)
- Transport Spécialisé Médicalisé de l'Outaouais Inc. (T.S.M.O. Inc.)
- Les clubs d'âge d'or de Fort-Coulonge, Otter Lake et Rapides-des-Joachims
- Transport Thom (entre L'Isle-aux-Allumettes et Ottawa via Gatineau)

MRC des Collines-de-l'Outaouais

- Corporations des Transports Collectifs des Collines
- Société Transport La Pêche (transport adapté pour La Pêche)
- TransporAction Pontiac (pour la municipalité Pontiac)
- Société de transport de l'Outaouais (STO), volet collectif et adapté pour Cantley et Chelsea
- Regroupement des Clubs d'âge d'or de la Vallée-de-la-Gatineau et des Collines (à Gracefield)
- L'Association des bénévoles de la Vallée-de-la-Lièvre (dessert L'Ange-Gardien)
- Commission scolaire au Cœur-des-Vallées
- Commission scolaire des Draveurs
- Commission scolaire des Portages-de-l'Outaouais
- Commission scolaire Western Québec
- Taxi Angie à Val-des-Monts
- Taxi Renaud à La Pêche
- Taxi BMA Soucy à Buckingham (dessert L'Ange Gardien pour le transport adapté)
- Taxi Laplante (travaille pour la STO, volet adapté; détenteur de 6 permis de taxi pour Chelsea)
- Transport Spécialisé Médicalisé de l'Outaouais Inc. (T.S.M.O. Inc.)
- Transport Lemens (interurbain de Maniwaki à Ottawa)
- Greyhound (interurbain de Grand-Remous à Ottawa)



**Annexe 5 Utilisation du transport scolaire à
Drummondville par des adultes**

Plus de 1100 adultes en ruralité se sont rendus à Drummondville à bord de l'autobus scolaire

Les élèves de la Commission scolaire des Chênes (CSDC) qui utilisent le transport scolaire partagent maintenant leur banc d'autobus avec une nouvelle clientèle : les adultes. Depuis le lancement du projet Transport collectif Drummond, en avril dernier, plus de 1100 citoyens des municipalités rurales ont emprunté le service... et L'Express en a fait l'essai.

Mardi, 14 novembre 2006. 7 h 55. L'autobus jaune s'est arrêté devant une résidence de la route 139, à Wickham. Cette fois, ce n'était pas pour embarquer un élève, mais la journaliste de L'Express qui expérimentait le service pour une première fois. Au sein du véhicule, d'autres semblaient plus habitués.

«Tu n'as pas d'auto?», a demandé Michaël, le jeune voisin de banc de la journaliste voyageuse. Curieux, l'élève lui a raconté qu'il avait déjà croisé d'autres adultes dans l'autobus qui devaient aller à Drummondville.

«En plus, ce n'est pas cher!», a-t-il commenté, ce que la journaliste a confirmé, l'informant qu'un aller-retour coûtait 5 \$. La conversation s'est poursuivie jusqu'au transfert effectué à La Poudrière alors que l'étudiant devait se rendre vers l'école Saint-Joseph. La journaliste, quant à elle, est montée à bord d'un nouvel autobus, direction Marie-Rivier, ce qui lui a valu un nouveau bain de jeunesse.

Là encore, les jeunes, et même la conductrice de l'autobus, n'ont pas manqué de socialiser avec l'invitée de la journée. De plus, au sortir du véhicule, au débarcadère de l'école secondaire, un surveillant a aussitôt abordé la journaliste pour connaître son identité et s'assurer qu'elle ne circule pas dans l'école sans autorisation.

En matière de sécurité, d'ailleurs, des précautions avaient été prises par les initiateurs du projet. Avant de bénéficier du service, toute personne soumet une demande de filtrage par la Sûreté du Québec, attestant qu'elle ne possède aucun dossier criminel.

Pour les services de santé

Selon Sylvain Saint-Onge, directeur général de la Corporation de développement communautaire (CDC) Drummond, c'est davantage pour recourir à des services de santé que, jusqu'à maintenant, les gens utilisent le service de transport collectif.

À sa connaissance, il y a eu quelques cas de refus provenant de personnes en réinsertion sociale, mais dont le passé n'est pas sans taches. La responsable du projet à la CSDC, Sylvie Dulac, a affirmé justement que les craintes manifestées au départ, notamment à l'égard de la sécurité, se sont dissipées dès la mise en place du service, en raison du contrôle exercé.

Elle a également soutenu que le transport collectif est aussi utilisé en bon nombre par des adultes qui effectuent un retour aux études ou d'autres individus qui n'aiment simplement pas conduire.

«Il suffit d'une première fois, a-t-elle fait valoir. Parmi nos nouvelles utilisatrices, on compte même une dame de 73 ans!»

De son côté, le directeur général de la MRC de Drummond, Michel Gagnon, est encouragé par l'achalandage enregistré.

«On est content du démarrage. On a abordé ce dossier-là de façon très terrain. On s'est dit : les autobus scolaires ne sont pas pleins et il y a des gens qui sont à pied. Est-ce qu'il y a moyen de faire un mixte avec les deux. On a voulu maximiser ce qui existait déjà», a-t-il expliqué.

Sachant que ce projet s'avérait fort attendu, M. Saint-Onge se garde toutefois d'évaluer le projet, ce dernier étant encore trop récent.

Optimiste, il trouve cependant que c'est un bel écho à la bonification prochaine du système de transport en commun de Drummondville. «Ce sera intéressant de voir comment les deux vont fonctionner», a-t-il renchéri.

Mme Dulac rappelle finalement que l'achat de billets se fait à son bureau ou auprès des municipalités respectives.

(Source : Site Internet du journal L'Express Drummondville du 27 novembre 2006, article rédigé par Caroline Lepage)



**Annexe 6 Protocole d'entente entre la commission
scolaire Pierre-Neveu et la corporation
transport région de Mont**

PROTOCOLE D'ENTENTE

ENTRE

LA COMMISSION SCOLAIRE PIERRE-NEVEU

ET

**LA CORPORATION TRANSPORT RÉGION DE
MONT-LAURIER**

Protocole d'entente entre la Commission scolaire Pierre-Neveu et la Corporation Transport région de Mont-Laurier.

ENTRE

La Commission scolaire Pierre-Neveu, personne morale de droit public légalement constituée, en vertu de la Loi sur l'instruction publique (L.R.Q., c. I-13.3), ayant son siège social au 525, rue de la Madone à Mont-Laurier, représentée par madame Martine Loignon, présidente, dûment autorisée en vertu d'une résolution du conseil des commissaires, dont copie est jointe aux présentes;

ci-après désignée la «**Commission scolaire**»

ET

La Corporation Transport région de Mont-Laurier, ayant son siège social au 294, rue du Pont à Mont-Laurier, représentée par monsieur Gilles Lefebvre, président dûment autorisé en vertu d'une résolution du conseil d'administration, dont copie est jointe aux présentes.

ci-après désignée la «**Corporation**»

ATTENDU QUE la Commission scolaire organise le transport de ses élèves à l'aide d'autobus et de minibus, sous contrat avec des entreprises de transport;

ATTENDU QUE dans l'intérêt de la population de son territoire, la Commission scolaire entend favoriser l'utilisation des places disponibles à bord des autobus et minibus affectés à ses circuits de transport;

ATTENDU QUE l'article 298 de la Loi sur l'instruction publique autorise la Commission scolaire à transporter toutes autres personnes jusqu'à concurrence du nombre de places disponibles et d'en fixer la tarification aux utilisatrices et aux utilisateurs;

ATTENDU QUE dans l'intérêt de la communauté de son territoire, la Commission scolaire désire confier la gestion de l'utilisation des places disponibles à un organisme sans but lucratif;

ATTENDU QUE la Corporation est un organisme sans but lucratif dont l'objet principal est de promouvoir la mise sur pied d'un service de transport aux collectivités locales, afin de favoriser leur bien-être et le développement socio-économique de la région de la MRC d'Antoine-Labelle;

ATTENDU QUE la Corporation entend mettre en œuvre son service de transport collectif en signant des ententes avec les organismes responsables du transport de personnes sur leur territoire (commissions scolaires, municipalités, établissements de santé, CLSC, transporteurs privés);

ATTENDU QUE les pouvoirs de la Commission scolaire lui permettent de conclure une entente avec la Corporation dans les limites prévues à l'article 298 de la Loi sur l'instruction publique.

EN CONSÉQUENCE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Le préambule fait partie du présent contrat

1. OBJET DE L'ENTENTE

La Commission scolaire s'associe au projet de la Corporation de mettre sur pied un système de transport collectif afin de permettre à la population de la MRC d'Antoine-Labelle d'utiliser les places disponibles dans les autobus et minibus affectés au transport des élèves sur le territoire de la commission scolaire pendant le calendrier scolaire.

2. RESPONSABILITÉS DE LA CORPORATION

La Corporation assume les responsabilités suivantes :

- a) Mettre en place une centrale de répartition téléphonique permettant aux personnes désirant utiliser un service de transport collectif, d'obtenir de l'information sur la disponibilité des autobus et minibus de la Commission scolaire, excluant les circuits réservés strictement aux élèves du préscolaire et plus particulièrement, sur le nombre de circuits de transport et leur itinéraire, les horaires matin, et soir, ainsi que le nombre de places disponibles et la tarification applicable;
- b) Déterminer, gérer et évaluer les critères d'admissibilité au service de transport collectif dans le respect de la politique de transport de la Commission scolaire;

- c) Fixer la tarification exigible pour l'utilisation des places disponibles dans les autobus et minibus de la Commission scolaire en tenant compte des circuits et de la distance à parcourir par les utilisatrices et les utilisateurs;
- d) Mettre en place un système de billetterie sur le territoire de la Commission scolaire permettant aux utilisatrices et aux utilisateurs du service de transport collectif, de payer leur droit de passage avant leur déplacement;
- e) Apporter les correctifs demandés par la Commission scolaire afin d'assurer le bon fonctionnement du service de transport des élèves;
- f) Préparer un rapport annuel de ses activités et en transmettre copie à la Commission scolaire;
- g) Informer les utilisatrices et les utilisateurs du service de transport collectif, du contenu de la politique de transport et des règles de conduite de la Commission scolaire et s'assurer de leur respect;
- h) Fournir à la Commission scolaire toute information relative au fonctionnement du service de transport collectif et à l'utilisation des autobus et minibus affectés au transport des élèves.

Les responsabilités mentionnées aux paragraphes a) à e) s'exercent après consultation auprès de la Commission scolaire.

Les responsabilités mentionnées aux paragraphes f) à h) s'exercent en respectant les modalités déterminées par la Commission scolaire.

3. RESPONSABILITÉS DE LA COMMISSION SCOLAIRE

La Commission scolaire assume les responsabilités suivantes :

- a) Permettre aux utilisatrices et aux utilisateurs répondant aux critères d'admissibilité de la Corporation, d'utiliser les places disponibles dans les autobus et minibus affectés au transport des élèves sur le territoire de la Commission scolaire;
- b) Faire connaître à la Corporation l'itinéraire et l'horaire de chacun de ses circuits de transport (matin et soir), les points d'embarquement et de débarquement, ainsi que le nombre de places disponibles pour chacun de ses circuits de transport;

- c) Faire connaître à chacune de ses entreprises de transport la nature de la présente entente et les informer des mesures adoptées par la Corporation quant au paiement du droit de passage par les utilisatrices et les utilisateurs du service de transport collectif.
- d) D'informer les conductrices et les conducteurs de l'existence, du fonctionnement et des règles du transport collectif.

4. REPRÉSENTATION DE LA COMMISSION SCOLAIRE

La commission scolaire désigne une personne pour la représenter au Comité consultatif de la corporation.

5. CONSIDÉRATIONS FINANCIÈRES

La tarification adoptée par la Corporation doit favoriser l'accès à toute personne, quel que soit son statut social et ne peut être que symbolique. Avant de fixer sa tarification, la Corporation doit consulter la Commission scolaire et lui permettre de faire des propositions.

La Commission scolaire n'est aucunement responsable des coûts de gestion et d'organisation du service de transport collectif et plus particulièrement, des coûts administratifs reliés à l'utilisation des autobus et des minibus servant au transport des élèves.

6. CONDITIONS PARTICULIÈRES

L'utilisation des autobus et minibus pour le service de transport collectif s'effectue en respectant les conditions suivantes :

- a) En utilisant les points d'embarquement et de débarquement existant;
- b) Aucun retard dans l'horaire normal des autobus et minibus n'est accepté;
- c) Les établissements de la Commission scolaire ne peuvent servir de lieu d'attente pour les utilisatrices et les utilisateurs du service;
- d) Le service est annulé à l'occasion de tempêtes, de journées pédagogiques et de situations hors du contrôle de la Commission scolaire ou de ses établissements;
- e) La Commission scolaire peut modifier à tout moment le nombre de places disponibles dans les autobus et minibus, et en informe la Corporation;

- f) Aucun colis ou sac n'est accepté à bord des autobus et minibus, sauf les bagages à main;
- g) Tous les conflits entre passagers sont gérés par la conductrice ou le conducteur de l'autobus ou du minibus;
- h) La conductrice ou le conducteur d'un autobus ou d'un minibus a toute l'autorité pour sanctionner une utilisatrice ou un utilisateur du service de transport collectif qui ne respecte pas les règles de conduite de la Commission scolaire ou lui en refuser l'accès lorsque la sécurité des élèves transportés risque d'être compromise;
- i) La Commission scolaire désigne les sièges situés en avant de l'autobus aux utilisatrices ou aux utilisateurs du service de transport collectif;
- j) La Corporation s'engage à faire respecter les règlements adoptés par la Commission scolaire;
- k) Les autobus scolaires affectés exclusivement au transport des élèves du préscolaire sont exclus de l'entente;
- l) Les utilisateurs devront être rencontrés individuellement pour qu'ils puissent obtenir la carte de membre et ils devront faire l'objet d'une vérification auprès de la Sûreté du Québec, au besoin.

7. DURÉE DE L'ENTENTE

La présente entente entre en vigueur au moment de sa signature. Si l'une ou l'autre des parties fait défaut de respecter une disposition de la présente entente, l'autre partie peut y mettre fin après un préavis écrit de 30 jours transmis à la partie en défaut. L'une ou l'autre des parties peuvent mettre fin à l'entente après un préavis de 90 jours.

8. PORTÉE DE L'ENTENTE

L'entente ne vise que l'utilisation des places disponibles dans les autobus et minibus affectés au transport des élèves dans le cadre de la mise en place, par la corporation, d'un service de transport collectif régional pour la communauté de la MRC d'Antoine-Labelle.

Les ententes que la corporation peut convenir avec d'autres organismes pour la mise en œuvre intégrale de son service de transport collectif, ne lient pas la Commission scolaire.

9. DISPOSITIONS FINALES

Les parties conviennent que des modifications peuvent être apportées à la présente entente à la suite d'un accord réciproque.

EN FOI DE QUOI, les parties ont signé à Mont-Laurier, aux dates précisées.

POUR LA COMMISSION SCOLAIRE

Nom

Titre : Présidente

Date : _____

Nom

Titre : Directeur général

Date : _____

POUR LA CORPORATION

Nom

Titre : Président

Date : _____



**Annexe 7 Modalités d'application du Programme
d'aide gouvernementale au transport
collectif régional 2007-2011**

PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF RÉGIONAL

Modalités d'application

2007-2011



Gouvernement du Québec
Ministre des Transports
Ministre responsable de la région de la Mauricie

Québec, le 9 octobre 2007

Je détermine que les modalités reproduites ci-après s'appliquent au versement de subventions au transport collectif régional, conformément à l'article 25 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (décret n° 154-2007 du 14 février 2007).


Julie Boulet

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR	1
2. NATURE DU PROGRAMME	1
3. VOLET 1 : LE TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL	1
4. VOLET 2 : LA PLANIFICATION RÉGIONALE DU TRANSPORT COLLECTIF	5
5. VOLET 3 : LE TRANSPORT INTERRÉGIONAL PAR AUTOCAR	6
6. PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU PROGRAMME D'AIDE	11
7. GESTION DU PROGRAMME D'AIDE	12
ANNEXE 1 : ORGANISMES ADMISSIBLES AU VOLET 1	13
ANNEXE 2 : ORGANISMES ADMISSIBLES AU VOLET 2	17
ANNEXE 3 : LISTE DES DIRECTIONS TERRITORIALES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS	18

INTRODUCTION

Le présent document remplace le guide et les modalités d'application du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural, transmis aux organismes admissibles en janvier 2003. Il traite de l'application du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional édicté par le décret n° 154-2007 du 14 février 2007. Ce programme d'aide remplace le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural édicté par le décret n° 1358-2002 du 20 novembre 2002.

1. DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR

Les présentes modalités prennent effet rétroactivement au 1^{er} janvier 2007.

2. NATURE DES SUBVENTIONS

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional se divise en trois volets. Le premier volet est destiné au transport collectif en milieu rural. Le second vise une meilleure planification du transport collectif sur le territoire des conférences régionales des élus (CRÉ) et le troisième volet s'adresse au transport interrégional par autocar.

3. VOLET 1 : LE TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL

3.1 Organismes admissibles

Pour le premier volet, 82 municipalités régionales de comté (MRC), 15 municipalités hors territoire d'une MRC, l'Administration régionale Kativik et l'Administration régionale crie sont considérées comme admissibles à recevoir une subvention dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (voir annexe 1).

Dans le cas de l'Administration régionale Kativik et de l'Administration régionale crie, la subvention est établie par le ministre des Transports.

Par ailleurs, afin de respecter le caractère rural du présent programme et les objectifs spécifiques de la Politique québécoise du transport collectif touchant les municipalités les moins peuplées, les MRC suivantes sont exclues :

- les MRC situées sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, sauf celles de Deux-Montagnes, de Rouville, de Vaudreuil-Soulanges, de Beauharnois-Salaberry et de La Vallée-du-Richelieu;

- Les municipalités exerçant certaines compétences de MRC, sauf celles des Îles-de-la-Madeleine, de Blanc-Sablon, de Bonne-Espérance, de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent, de Gros-Mécatina, de Saint-Augustin, de La Tuque, de La Bostonnais, du Lac-Édouard, de Rouyn-Noranda, de la Baie-James, de Chapais, de Chibougamau, de Lebel-sur-Quévillon et de Matagami.

Subventions gouvernementales

- Les organismes admissibles sont responsables de l'élaboration de projets de transport collectif et de leur gestion sur leur territoire. La subvention gouvernementale vise à couvrir une partie des frais d'organisation et d'exploitation de services de transport engagés sur le territoire des organismes.
- Les organismes admissibles pourront se prévaloir, une fois seulement, d'une aide de 10 000 \$. Les organismes qui ont déjà reçu une aide financière pour effectuer des études de besoin et de faisabilité dans le cadre des projets pilotes de mise en commun des services de transport collectif en milieu rural et du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural ne sont pas admissibles à cette aide.
- La subvention du MTQ est le double de la contribution financière de l'organisme admissible, et ce, jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année. Pour obtenir la subvention maximale, les organismes admissibles devront contribuer pour un montant annuel de 50 000 \$ et confirmer le montant de leur participation par l'adoption d'une résolution.
- La contribution des organismes pourra comprendre la part des usagers. Cette dernière devra alors être inscrite à la résolution adoptée par l'organisme admissible lors de la confirmation de sa participation financière. La fixation du tarif exigé des usagers demeure le choix de l'organisme admissible.
- Les organismes admissibles faisant partie du Conseil régional de transport (CRT) de Lanaudière devront démontrer de façon claire et précise, dans leur plan de développement, que le transport rural qu'ils désirent organiser ne relève pas de la responsabilité du CRT. Rappelons que le volet 1 des présentes modalités vise à subventionner uniquement les services complémentaires à ceux offerts par le CRT de Lanaudière ou que ce dernier devrait offrir, selon les responsabilités qui lui sont dévolues.
- Une association avec d'autres partenaires financiers est souhaitable, mais n'est pas obligatoire. Dans ce cas, il peut s'agir d'organismes publics ou privés.
- Le MTQ se réserve le droit, en fonction des besoins et des demandes, de procéder à des arbitrages en fin d'année de façon à respecter son enveloppe budgétaire.

- La subvention gouvernementale est accordée sur le principe d'une enveloppe budgétaire de type fermé. Les organismes admissibles sont responsables des surplus et des déficits. Lorsqu'il y a un surplus, il doit être obligatoirement réinvesti dans les services de transport visés par les modalités au volet 1 aux cours des années suivantes.

3.3 Plan de développement et étude des besoins et de faisabilité

Afin d'organiser des services de transport collectif régionaux, les organismes admissibles doivent s'assurer de la participation de l'ensemble des intervenants concernés et élaborer un projet de transport en fonction des besoins et des particularités territoriales.

Préalablement à l'obtention d'une subvention gouvernementale pour l'organisation d'un service de transport collectif, l'organisme admissible, devra produire, à la première demande de subvention, une étude des besoins et de faisabilité ainsi qu'un plan de développement en transport collectif en fonction de ses responsabilités en matière de transport collectif. Si le plan de développement est mis à jour, il doit être transmis au MTQ.

Étude des besoins et de faisabilité

Afin d'organiser efficacement un service de transport collectif basé sur l'utilisation maximale des ressources existantes, l'organisme admissible doit connaître l'état de ces ressources, les besoins de la population ainsi que la faisabilité des scénarios mis de l'avant par les partenaires associés au projet.

Cette étude doit accompagner le plan de développement lors d'une première demande de subvention à l'exploitation d'un service de transport collectif en fonction du volet 1 du présent programme ou du programme antérieur.

Cette étude doit comprendre :

- la description de la situation actuelle du transport collectif sur le territoire de l'organisme admissible;
- la problématique locale concernant le transport des personnes;
- la détermination des besoins de la population en matière de transport collectif et des usagers potentiels à un système de transport collectif;
- la définition des objectifs du projet de transport;
- la description des avantages et les résultats escomptés, notamment en termes d'achalandage, d'offre de service, etc. par la mise en place de services de transport;
- la prévision des revenus et des dépenses;
- la présentation de l'organisme le plus apte à assurer la coordination des demandes de transport ainsi que le fonctionnement des services sur le territoire;
- la désignation des autres partenaires financiers nécessaires au financement de l'étude.

L'organisme admissible est responsable de l'étude de faisabilité, mais il peut nommer un organisme responsable pour assurer la réalisation de l'étude et la mise en place d'un service de transport collectif sur son territoire.

Plan de développement

Tout organisme admissible doit fournir au MTQ un plan de développement en transport collectif dès sa première demande d'aide financière en vertu du présent programme ou du programme antérieur. Lors des années subséquentes, l'organisme devra transmettre la mise à jour de son plan de développement.

Le plan de développement devra contenir les éléments minimaux suivants :

- la liste des partenaires associés à l'organisation des services de transport collectif (l'organisation des services passe par l'établissement d'une table de concertation régionale regroupant les acteurs concernés par les questions de transport des personnes tels);
 - la ou les MRC,
 - la CRÉ,
 - la ou les commissions scolaires,
 - le ou les organismes municipaux de transport adapté,
 - le ministère de la Santé et des Services sociaux,
 - la Régie régionale de la santé,
 - le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale,
 - le ministère des Affaires municipales et des Régions,
 - les établissements de santé,
 - les entreprises de taxi et leur association,
 - les entreprises de transport nolisé et interurbain,
 - l'Office des personnes handicapées du Québec,
 - les organismes communautaires,
 - les entreprises de transport scolaire,
 - les centres locaux de développement, etc.;
- l'étude des besoins et de faisabilité;
- les services de transport déjà existants sur le territoire de la MRC et ceux impliqués dans le fonctionnement de la mise en commun des services, soit;
 - le transport scolaire,
 - le transport adapté,
 - le transport adapté sous la responsabilité du réseau de la santé et des services sociaux,
 - le transport interurbain,
 - le covoiturage (défini par la Loi sur les transports),
 - le transport bénévole (défini par la Loi concernant les services de transport par taxi);

- lorsque la mise en commun exclut un type de service, ce choix doit être justifié au plan de développement;
- lorsque les systèmes de transport existants ne peuvent répondre à l'ensemble des besoins exprimés, l'organisme admissible peut avoir recours à un système de transport par taxi, par minibus ou par autobus, afin d'appuyer la mise en commun des ressources existantes. L'organisme doit alors fournir les renseignements suivants concernant les services offerts, soit :
 - les ententes de service avec les transporteurs disponibles pour les activités de mise en commun,
 - les contrats avec les transporteurs,
 - le type de véhicules utilisés,
 - les horaires de réservation et de transport,
 - le territoire desservi et les circuits,
 - la clientèle visée,
 - la politique d'abonnement,
 - les tarifs,
 - toute autre information pertinente à l'organisation du système de transport;
- le dépôt d'un budget de fonctionnement se fait lors de la première demande d'adhésion au programme ainsi qu'à son renouvellement annuel.

4. VOLET 2 : LA PLANIFICATION RÉGIONALE DU TRANSPORT COLLECTIF

4.1 Organismes admissibles

Pour le second volet, 18 CRÉ sont considérées comme admissibles à recevoir une subvention dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (voir annexe 2). Dans le cas d'une CRÉ incluant une communauté urbaine, seuls les territoires ruraux seront considérés par le présent programme.

Par voie de résolution, les organismes admissibles peuvent déléguer à un organisme mandataire l'organisation, la gestion et la planification du transport régional sur leur territoire respectif.

4.2 Subventions gouvernementales

L'aide gouvernementale favorise la mise en place d'une vision régionale en matière de transport collectif sur le territoire de l'organisme admissible en incitant la conclusion d'entente avec le MTQ afin de réaliser, à l'échelle régionale, des projets de planification des services de transport collectif sur l'ensemble de son territoire, c'est-à-dire optimiser les investissements et l'utilisation des équipements de transport financés par les fonds

publics, inclure l'ensemble des services de transport collectif dans la région par la mise en place de guichets uniques responsables de l'offre et de la demande.

L'organisme admissible pourra mettre en place des systèmes de transport pour desservir des points de service sur le territoire régional.

Enfin, avec le consentement des organismes admissibles au volet 1, la CRÉ pourra également assurer la coordination de l'ensemble du transport collectif sur son territoire.

- La contribution du MTQ est équivalente à celle de la CRÉ pour un maximum de 100 000 \$.
- L'organisme admissible devra conclure une entente avec le MTQ illustrant les termes du projet.
- L'organisme admissible devra s'assurer de l'accord de l'ensemble des organismes admissibles situés sur son territoire et inscrits au volet 1 des présentes modalités. Ces derniers devront appuyer formellement la démarche de la CRÉ par voie de résolution.
- La subvention gouvernementale est accordée en vertu d'une entente entre le MTQ et les organismes. Ces derniers sont responsables des surplus et des déficits. Lorsqu'il y a surplus, ils doivent être obligatoirement réinvestis les années subséquentes dans le cadre du volet 2 des présentes modalités.

4.3 Entente de transport

Préalablement à l'obtention d'une subvention gouvernementale pour la planification des services de transport collectif sur le territoire de l'organisme admissible, ce dernier devra préparer un projet d'entente décrivant son projet basé sur une intégration régionale des services de transport collectif, et ce, sur l'ensemble de son territoire. Il devra, s'il y a lieu, décrire les services qu'il entend offrir.

L'organisme admissible peut s'inspirer de l'étude de faisabilité et du plan de développement au volet 1 pour la préparation de son projet d'entente de transport.

5. VOLET 3 : LE TRANSPORT INTERRÉGIONAL PAR AUTOCAR

Ce volet vise à soutenir les efforts des gouvernements locaux dans le maintien et l'amélioration des liaisons interrégionales par autocar, principalement entre les petits centres urbains et les agglomérations plus importantes.

5.1 Organismes admissibles

Pour le volet 3, les MRC et les CRÉ, sur accord unanime des MRC et des municipalités hors MRC concernées de leur territoire, sont admissibles à l'aide gouvernementale prévue à ce programme. Les transporteurs en situation imminente d'abandon de service sont admissibles à une aide financière transitoire.

Par ailleurs, même si le transport par autocar est régi par règlement du gouvernement, son organisation reste étroitement liée à l'entreprise privée. Les autorités régionales devront donc agir de concert avec les transporteurs en place en respectant les principes de transparence administrative et de rationalité économique.

5.2 Subventions gouvernementales

Une subvention est accordée, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour assurer le maintien des parcours qui risquent de disparaître à court terme ou dont le niveau de service risque de tomber sous le minimum requis, pour augmenter l'offre de service lorsque le niveau est en deçà des besoins et pour le rétablissement d'une ligne abandonnée ou l'établissement d'un nouveau service de transport par autocar interurbain.

Sur résolution de son conseil, une MRC ou une CRÉ peut recevoir pour chaque projet une somme égale au double de la contribution du milieu local jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année. Une aide financière maximale de 10 000 \$ est également accordée pour la production d'une étude des besoins et de faisabilité d'un projet.

Une subvention ne pouvant excéder 50 000 \$ peut être accordée à un transporteur, jusqu'à concurrence des montants autorisés, pour faire face à une situation imminente d'abandon de service. Cette subvention est accordée de façon transitoire pour une période ne pouvant excéder douze mois afin que les autorités régionales puissent se concerter et se prononcer sur le maintien ou l'abandon du service.

Dans ce volet, trois types de projets sont admissibles au programme d'aide : le maintien de parcours, l'amélioration du service et le rétablissement ou l'établissement d'un nouveau service.

Conditions générales

Pour tous les projets, le transporteur est soumis à l'autorité de la Commission des transports du Québec (CTQ) et au respect de la réglementation touchant l'exploitation d'un service de transport par autocar interurbain, au sens du Règlement sur le transport par autobus (décret n° 1991-86 du 19 décembre 1986 et ses modifications subséquentes).

Tous les projets doivent faire l'objet d'une entente entre le transporteur et l'organisme admissible d'une durée minimale de trois ans. Celle-ci contient les renseignements suivants :

- le parcours désigné avec ses points d'origine et de destination, les routes empruntées et les parcours alternatifs;
- le niveau de service défini par le nombre de départ chaque jour, la fréquence hebdomadaire et la catégorie d'autobus utilisé au sens du Règlement sur le transport par autobus;
- le coût du service par kilomètre établi à l'aide d'une estimation des dépenses validées auprès de la CTQ;
- la tarification des services;
- la durée du contrat (durée minimale de trois ans), y incluant une clause de rajustement selon la demande réelle.

Les tarifs sont déterminés par le transporteur et approuvés par la CTQ selon la procédure habituelle de dépôt. Ils doivent refléter autant que possible le coût de revient du service et être comparables à ceux qui s'appliquent pour des services semblables sur le territoire québécois.

5.3 Modalités d'application selon les projets

Maintien de parcours

Si un transporteur souhaite réduire ou mettre fin à un service d'autocar interurbain, il doit adresser une requête à la CTQ qui, à partir des résultats financiers de cette activité, déterminera le niveau de rentabilité du service. Si la Commission est d'avis que les revenus du transporteur sont insuffisants, elle en avisera la MRC ou la CRÉ concernée qui pourra alors recourir au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional pour aider le transporteur à maintenir son service.

En cas d'abandon imminent ou appréhendé d'un service, la Commission avisera le MTQ qui pourra verser directement au transporteur une subvention pour assurer le maintien du service en attendant sa réorganisation par la MRC ou la CRÉ concernée.

Démarche à suivre :

- le transporteur dépose une requête en diminution ou en suppression de service à la CTQ selon la procédure habituelle;
- la Commission analyse la requête et fait parvenir un avis à l'organisme municipal concerné et au MTQ;
- l'organisme municipal s'entend avec le transporteur sur le niveau de service à maintenir et le montant de la subvention à verser selon les modalités prévues au programme;
- la Commission rend sa décision en tenant compte, s'il y a lieu, de l'entente entre le transporteur et l'organisme municipal.

Calcul de la subvention

La subvention est calculée à partir des états financiers du transporteur pour le parcours visé et doit servir à combler son déficit d'exploitation. La part du MTQ sera égale au double de la contribution de l'organisme municipal jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année pour la durée de l'entente.

Amélioration du service

Une MRC ou une CRÉ peut recourir au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional pour augmenter l'offre de service sur son territoire lorsque le niveau est en deçà des besoins établis dans une étude préalable.

Démarche à suivre :

- étude des besoins en transport par l'organisme municipal;
- établissement du niveau de service admissible défini par l'augmentation de la fréquence ou l'allongement du parcours;
- signature de l'entente de service prévue dans les conditions générales entre le transporteur et l'organisme municipal;
- autorisation de la CTQ avec les nouvelles conditions et les restrictions inscrites dans les permis du transporteur.

Calcul de la subvention

L'aide servira à indemniser le transporteur pour les coûts supplémentaires (déficitaires) occasionnés par l'augmentation du niveau de service. La part du MTQ sera égale au double de la contribution de l'organisme municipal jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année pour la durée de l'entente.

Rétablissement de service et nouveau service

Une MRC ou une CRÉ peut recourir au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional pour rétablir un service abandonné au cours des dernières années ou pour tout autre projet d'établissement d'un nouveau service de transport par autocar interurbain.

À partir d'une étude des besoins en transport et de faisabilité du projet, l'organisme municipal établit un niveau de service souhaitable et s'entend avec un transporteur qui exploite déjà une partie du service ou qui exploite à proximité du service visé par le projet. À défaut d'entente, l'organisme peut faire appel à un transporteur de son choix.

Démarche à suivre :

- étude des besoins en transport par l'organisme municipal;
- établissement d'un parcours et d'un niveau de service admissible;
- signature de l'entente de service prévue dans les conditions générales entre le transporteur et l'organisme municipal;
- demande par le transporteur à la CTQ d'un permis pour le service de transport interurbain selon la procédure prévue par la Commission.

Calcul de la subvention

La subvention est calculée sur la base du coût moyen au kilomètre du service projeté et doit servir à combler l'éventuel déficit d'exploitation ou le manque à gagner pour rentabiliser le service. La part du MTQ sera égale au double de la contribution de l'organisme municipal jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année pour la durée de l'entente.

6. PRINCIPES GÉNÉRAUX D'APPLICATION DU PROGRAMME D'AIDE

Lorsqu'il y a utilisation des places résiduelles dans les véhicules du transport adapté aux personnes handicapées, dans ceux du transport scolaire et dans les véhicules des établissements de santé et des services sociaux, la clientèle première de ces services de transport ne doit, en aucune façon, être pénalisée et sera, par conséquent, transportée en priorité.

Dans le cas où les activités de transport collectif incluent la coordination du covoiturage ainsi que celle du transport bénévole, les MRC et les CRÉ auront la responsabilité de s'assurer du respect des lois et des règlements encadrant ces modes de transport.

Le transport bénévole relève de la Loi concernant les services de transport par taxi. L'article 3 stipule que le transport effectué par un conducteur bénévole doit œuvrer sous le contrôle d'un organisme humanitaire reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien, lorsque la rémunération totale, pour un tel transport, ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation d'une automobile et que l'organisme maintient un registre permanent des transports des personnes qu'il a effectués.

Par ailleurs, l'article 36 de la Loi sur les transports précise qu'une personne peut effectuer du covoiturage, sur un même trajet, lorsque seuls les frais de transport sont partagés et qu'aucune rémunération n'est requise.

À cet égard, l'organisme admissible s'engage à respecter l'ensemble de la législation gouvernementale quant à l'utilisation de l'offre de transport sur son territoire. En cas contraire, le MTQ se réserve le droit de déduire de la contribution des usagers, les sommes perçues illégalement.

Les organismes admissibles devront faire appel aux transporteurs disponibles pour l'exploitation d'un système de transport par autobus, par minibus ou par taxi et ne pourront posséder leurs propres véhicules.

Dans l'éventualité où l'organisme admissible aurait mandaté une commission scolaire, un organisme de transport adapté, un établissement de santé et des services sociaux, celui-ci pourra utiliser les véhicules qu'il possède déjà pour effectuer les opérations de transport, soit l'utilisation des places résiduelles dans les véhicules, mais devra procéder par contrat de service avec les transporteurs disponibles pour effectuer toute autre forme de service de transport en dehors de ses heures de service régulier.

Lorsqu'il y a regroupement de plusieurs organismes admissibles pour atteindre la masse critique à l'organisation d'un transport rural en vertu du volet 1, la subvention gouvernementale à l'exploitation sera versée à chacun d'entre eux.

L'organisme admissible doit transmettre les données financières et organisationnelles nécessaires au processus d'évaluation et de suivi du programme qui sont exigées par le Ministère.

7. GESTION DU PROGRAMME D'AIDE

Lorsqu'un organisme municipal et intermunicipal de transport se trouve sur le territoire d'un organisme admissible, ce dernier peut mandater cet organisme pour l'organisation d'un service de transport collectif sur son territoire. Toutefois, la gestion des deux programmes d'aide, soit le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional et le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, devra faire l'objet d'un système comptable distinct.

Ainsi, par exemple, dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional, les sommes d'argent reçues doivent être strictement réservées à l'organisation du transport en milieu rural, alors que dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, les sommes d'argent reçues doivent être réservées à l'organisation du transport en milieu urbain.

La même situation s'applique lorsqu'il y a utilisation des places disponibles dans les véhicules d'un service de transport adapté. Les revenus générés et les dépenses occasionnées doivent faire l'objet d'un système comptable distinct par l'organisme qui a administré les services de transport adapté selon les règles établies dans les modalités d'application du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées et les documents s'y référant.

Le MTQ doit éviter la double subvention pour les services reçus ou à recevoir sur un même territoire et c'est pourquoi l'organisation locale et régionale du transport collectif sur l'ensemble du territoire des organismes admissibles sera sujet à des vérifications éventuelles de représentants ministériels ou du Vérificateur général, le cas échéant.

Dans le cadre des volets 1, 2 et 3, l'organisme admissible, après sa première année d'exploitation et les années subséquentes, devra obligatoirement fournir un rapport d'exploitation comprenant les données financières dûment vérifiées par une firme spécialisée.

Les renseignements de base relatifs à ses activités de transport portent sur :

- les clientèles et le type de services offerts,
- les revenus et les dépenses,
- le fonctionnement du transport.

Pour assurer le processus d'évaluation de ce programme, il importe que les données de clientèle couvrent la période d'une année civile entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre.

Un formulaire type sera préparé et fourni par le MTQ pour faciliter la production du rapport d'exploitation par l'organisme admissible. De plus, en cas de surplus important, l'organisme devra certifier qu'il entend le réinvestir dans le développement du transport collectif.

Pour toute demande d'information sur les différentes étapes à franchir concernant le présent programme, veuillez vous adresser aux directions territoriales concernées du MTQ dont vous trouverez les coordonnées à l'annexe 3 ci-jointe.

ANNEXE 1

**Organismes admissibles au volet 1
du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional
par région administrative
(82 MRC, 15 municipalités hors MRC, deux administrations régionales)**

Régions administratives	MRC et municipalités hors MRC
Bas-Saint-Laurent Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	MRC : Avignon Bonaventure Kamouraska La Côte-de-Gaspé La Haute-Gaspésie La Matapédia La Mitis Le Rocher-Percé Les Basques Matane Rimouski-Neigette Rivière-du-Loup Témiscouata Municipalités : Les Îles-de-la-Madeleine
Côte-Nord	MRC : Caniapiscau La Haute-Côte-Nord Manicouagan Minganie Sept-Rivières Municipalités : Blanc-Sablon Bonne-Espérance Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent Gros-Mécatina Saint-Augustin
Saguenay-Lac-Saint-Jean	MRC : Lac-Saint-Jean-Est Le Domaine-du-Roy Le Fjord-du-Saguenay Maria-Chapdelaine
Mauricie	MRC : Les Chenaux Maskinongé Mékinac Municipalités : La Bostonnais Lac-Édouard La Tuque

Régions administratives	MRC et municipalités hors MRC
Abitibi-Témiscamingue	MRC : Abitibi Abitibi-Ouest La Vallée-de-l'Or Témiscamingue Municipalités : Rouyn-Noranda
Capitale-Nationale	MRC : Charlevoix Charlevoix-Est La Côte-de-Beaupré La Jacques-Cartier L'Île-d'Orléans Portneuf
Chaudière-Appalaches	MRC : Beauce-Sartigan Bellechasse La Nouvelle-Beauce L'Amiante Les Etchemins L'Islet Lotbinière Montmagny Robert-Cliche
Centre-du-Québec	MRC : Arthabaska Bécancour Drummond L'Érable Nicolet-Yamaska
Estrie	MRC : Coaticook Le Granit Le Haut-Saint-François Le Val-Saint-François Les Sources (Asbestos) Memphrémagog
Lanaudière	MRC : D'Autray Joliette L'Assomption Matawinie Montcalm
Laurentides	MRC : Antoine-Labelle Argenteuil Deux-Montagnes La Rivière-du-Nord Les Laurentides Les Pays-d'en-Haut

Régions administratives	MRC et municipalités hors MRC
Outaouais	MRC : La Vallée-de-la-Gatineau Les Collines-de-l'Outaouais Papineau Pontiac
Montréal	MRC : Acton Bas-Richelieu Beauharnois-Salaberry Brôme-Missisquoi La Haute-Yamaska La Vallée-du-Richelieu Le Haut-Richelieu Le Haut-Saint-Laurent Les Jardins-de-Napierville Les Mascoutains Rouville Vaudreuil-Soulanges
Nord-du-Québec	Municipalités : Baie-James Chapais Chibougamau Lebel-sur-Quévillon Matagami Administration régionale Kativik Administration régionale crie

ANNEXE 2

Organismes admissibles au volet 2 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (Conférences régionales des élus)

CRÉ - Abitibi-Témiscamingue
CRÉ - Bas-Saint-Laurent
CRÉ - Capitale-Nationale
CRÉ - Centre-du-Québec
CRÉ - Chaudière-Appalaches
CRÉ - Côte-Nord
CRÉ - Estrie
CRÉ - Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
CRÉ - Lanaudière
CRÉ - Laurentides
CRÉ - Mauricie
CRÉ - Montérégie Est
CRÉ - Vallée-du-Haut-Saint-Laurent
CRÉ - Nord-du-Québec – Baie-James
CRÉ - Nord-du-Québec – Administration régionale crie
CRÉ - Nord-du-Québec – Administration régionale Kativik
CRÉ - Outaouais
CRÉ - Saguenay-Lac-Saint-Jean

LISTE DES DIRECTIONS TERRITORIALES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Direction de la Capitale-Nationale

Les Cours de l'Atrium
475, boulev. de l'Atrium, 2^e étage
Québec (Québec) G1H 7H9
Téléphone : (418) 643-1911
Télécopieur : (418) 646-0003

Direction Bas-Saint-Laurent—Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine

92, 2^e Rue Ouest, 1^{er} étage
Rimouski (Québec) G5L 8E6
Téléphone : (418) 727-3674
Télécopieur : (418) 727-3673

Direction de la Côte-Nord

625, boulevard Laflèche
Bureau 110
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5
Téléphone : (418) 295-4765
Télécopieur : (418) 295-4766

Direction des Laurentides—Lanaudière

222, rue St-Georges, 2^e étage
Saint-Jérôme (Québec) J7Z 4Z9
Téléphone : (450) 569-3057
Télécopieur : (450) 569-3072

Direction de l'Outaouais

170, rue Hôtel-de-ville, 5^e étage
Gatineau (Québec) J8X 4C2
Téléphone : (819) 772-3107
Télécopieur : (819) 772-3338

Direction de Laval—Mille-Îles

1725, boulevard Le Corbusier
Laval (Québec) H7S 2K7
Téléphone : (450) 680-6333
Télécopieur : (450) 973-4959

Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

180, boulevard d'Anjou, bureau 200
Châteauguay (Québec) J6K 1C4
Téléphone : (450) 698-3400
Télécopieur : (450) 698-3452

Direction de la Chaudière-Appalaches

1156, boulevard de la Rive-Sud
Saint-Romuald (Québec) G6W 5M6
Téléphone : (418) 839-5581
Télécopieur : (418) 834-7338

Direction du Saguenay—Lac-Saint-Jean—Chicoutimi

3950, boulevard Harvey, 1^{er} étage
Jonquière (Québec) G7X 8L6
Téléphone : (418) 695-7916
Télécopieur : (418) 695-7926

Direction de l'Estrie

200, rue Belvédère Nord, bureau 2.02
Sherbrooke (Québec) J1H 4A9
Téléphone : (819) 820-3280
Télécopieur : (819) 820-3118

Direction de la Mauricie—Centre-du-Québec

100, rue Laviolette, 4^e étage
Trois-Rivières (Québec) G9A 5S9
Téléphone : (819) 371-6896
Télécopieur : (819) 371-6136

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec

80, boulevard Québec,
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1
Téléphone : (819) 763-3237
Télécopieur : (819) 763-3493

Direction de l'Est-de-la-Montérégie

201, place Charles-Lemoyne, 5^e étage
Longueuil (Québec) J4K 2T5
Téléphone : (450) 677-8974
Télécopieur : (450) 442-1317



SOCIÉTÉ
GESTRANS