

# CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE L'OUTAOUAIS

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

Janvier 2010  
N/Réf. : 015-P026157-330-GT-1





## Sommaire exécutif

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

#### But et nature du travail

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

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

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

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

#### Méthodes utilisées

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

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

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

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

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

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

## Les principaux résultats

### 1. Profil démographique et socio-économique :

La région de l'Outaouais<sup>1</sup> atteint une population de 99 000 résidants, dont 44 % habitent dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais. La MRC Papineau compte presque 22 000 habitants, tandis que la MRC Vallée-de-la-Gatineau atteint près de 19 000 et la MRC Pontiac 14 500 habitants. Toutes les MRC ont un caractère rural, avec quelques municipalités ou villages plus denses et mieux équipés en termes de services publics et commerciaux que d'autres. À part de quelques noyaux urbains, la densité de la population dépasse rarement 10 habitants par km<sup>2</sup>. En général, les trois (3) MRC les plus éloignées de la région métropolitaine de Gatineau démontrent des problèmes sociodémographiques et socioéconomiques semblables, avec quelques différences d'une variable à l'autre: une légère baisse de la population dans les dernières années (Papineau est en croissance, grâce à une migration de la génération des baby-boomers vers certaines municipalités de la MRC), une population vieillissante (c'est plus accentué dans la MRC Papineau), une domination de ménages sans enfants et des ménages avec seulement une (1) personne, un taux de scolarisation qui est largement inférieur à la moyenne du Québec (entre 33,7 % et 38 % sans diplôme secondaire par rapport à 23% au Québec en moyenne), un revenu peu élevé par habitant et un taux de chômage largement supérieur à la moyenne du Québec (la MRC Papineau est près de la moyenne). La MRC des Collines-de-l'Outaouais se distingue généralement des trois (3) autres MRC. Même s'il y a certains secteurs qui sont aussi frappés par des problèmes socioéconomiques ou démographiques, le bilan socioéconomique par municipalité dans cette MRC ressemble plutôt à celui de la ville de Gatineau, avec un taux de scolarisation élevé, accompagné des revenus les plus élevés dans la région et un taux de chômage très bas. La population est en forte croissance et il s'agit d'une des plus jeunes MRC de la province avec un âge médian de 39,1 ans (41 ans au Québec et 47 ans à Papineau). Cependant, la densité et la répartition de population ressemblent en grande partie au milieu rural, à l'exception de quelques secteurs en milieu périurbain. Il en est de même pour la possession de l'automobile, on y retrouve le taux le plus élevé dans la région (0,71 par habitant, contrairement à 0,66 pour les autres MRC et 0,56 pour Gatineau).

### 2. État de la situation actuelle :

L'état actuel du transport collectif démontre que les quatre (4) corporations de transport collectif fonctionnent principalement à l'aide de chauffeurs-bénévoles qui donnent un service personnalisé de porte à porte; ce qui ressemble beaucoup aux services des centres de bénévoles et des clubs d'âge d'or dans la

---

<sup>1</sup> La ville de Gatineau est toujours exclue dans la description

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

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

S'ajoutent plusieurs organismes sans but lucratif qui organisent du transport grâce à de l'accompagnement-bénévole, pour des personnes âgées et /ou personnes bénéficiant de l'aide de dernier recours ayant un rendez-vous médical. En même temps, il n'y a peu ou pas de collaboration ni d'ententes écrites entre les organismes sans but lucratif<sup>2</sup> ou privés (transport interurbain) avec le transport collectif. Ainsi, des bénévoles et des véhicules disponibles par territoire ne sont pas utilisés de façon optimale.

### 3. Identifications des besoins :

Les besoins reflétés par les clientèles ont pour motifs : le travail, les études, la recherche d'emploi, l'accès aux soins de la santé et services communautaires sur le territoire de la MRC et à l'extérieur de la MRC pour des consultations occasionnelles ou des traitements fréquents à court et long termes, l'accessibilité à des

---

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

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

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

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

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

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

### Pistes de solutions

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

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

---

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

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

### MRC Papineau

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

### MRC Pontiac

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

## MRC Vallée-de-la-Gatineau

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

## MRC Collines-de-l'Outaouais

- Pour les municipalités plus éloignées, telles que Notre-Dame-de-la-Salette, L'Ange-Gardien et le secteur Poltimore, une collaboration entre les trois (3) MRC Papineau, Vallée-de-la-Gatineau et Collines-de-l'Outaouais est suggéré afin de pouvoir regrouper la population de ces municipalités avec celle de Denholm, Bowman, Val-des-Bois et rendre plus efficiente la desserte des municipalités éloignées, soit, Val-des-Bois, Bowman et Denholm . Un circuit vers le secteur Buckingham est recommandé.
- Un transport d'appoint en taxibus, à moyen terme, pour La Pêche et Val-des-Monts est envisageable. En ce qui concerne le transport d'appoint à Val-des-Monts entre Perkins et Gatineau et entre Saint-Pierre-de-Wakefield et Cantley, nous référons à l'étude de Tecsuit. Pour La Pêche, le transport d'appoint débiterait avec une boucle entre Sainte-Cécile-de-Masham et Wakefield sur demande, et ce, le matin, le midi et le soir pour rabattre la clientèle, entre autres, aux services de la STO à Chelsea et au transport Lemens à La Pêche.
- Dans un tout autre ordre d'idée, nous recommandons à la MRC d'effectuer une analyse coûts-bénéfices sur l'organisation actuelle du transport collectif et adapté pour les municipalités de Chelsea et Cantley. L'analyse devra porter sur les impacts financiers par opposition aux avantages pour les citoyens ainsi que pour la MRC et les municipalités concernées sur le fonctionnement actuel. En fonction du type d'organisation choisi, les sources de revenus et de dépenses peuvent varier. Une analyse comparative mettrait en lumière l'organisation de transport susceptible de mieux répondre aux besoins des parties prenantes, soient de continuer l'entente avec STO, de créer un CIT pour les deux (2) villes ou autre, comme de confier à la Corporation des Transports Collectifs des Collines,

l'ensemble du transport collectif et adapté de la MRC. Cette analyse devra permettre un choix d'organisation en harmonie avec le plan de transport de la MRC, permettant à la fois de conserver la clientèle existante et le développement de nouveaux services.

## 2. Les principaux enjeux par MRC

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

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

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

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

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

#### Responsabilité de la CRÉO

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

l'appropriation graduelle par les MRC des nouveaux services et par la même occasion, le retrait financier de la CRÉO.

La planification du réseau de transport collectif régional, le financement non-récurrent des aspects ayant un caractère régional, ainsi que l'établissement de tarifs régionaux doivent être confiés au Comité consultatif régional en transport de la CRÉO (déjà existant). Nous croyons qu'il ne peut y avoir de système efficace et performant de transport sans une vision régionale qui l'encadre et l'anime. Ce comité se réunira environ six (6) fois par année afin d'avancer les étapes d'harmonisation, de concertation et de développement, à travers la région de l'Outaouais et par MRC. Pour les années subséquentes, quatre (4) rencontres par année sont proposées.

Cette structure régionale, chapeauté par la CRÉO, est complémentaire aux structures de transport collectif déjà en place dans chaque MRC. Étant donné que les MRC sont déjà structurés par le biais du guichet unique pour la gestion des déplacements locaux, nous recommandons que la gestion des déplacements régionaux se fasse par le même moyen.

Les guichets uniques de transport des MRC seraient responsables de la répartition des demandes régionales par leurs citoyens et du contact avec les autres guichets de transport de la région utilisant les mêmes routes principales afin d'optimiser aussi les transports régionaux. Cette façon de fonctionner simplifie aussi les démarches pour les citoyens, ayant un besoin en transport régional ou local, car ils auront toujours un seul et même endroit à contacter dans leur MRC.

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

## Planification du transport régional

### *MRC Papineau*

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

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

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

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

Il en est de même pour le retour : deux (2) départs se feront à partir de Buckingham (en correspondance avec des circuits de la STO) vers Papineau, et un (1) départ est réalisé par le circuit 3 du transport adapté. Si le service retenu en taxibus est réalisé par le transporteur Louis-Seize qui a son siège social à Saint-André-Avellin, le trajet pourrait se rallonger jusqu'à cette municipalité.

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

## *MRC Pontiac*

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

Face à ces résultats et étant donné que Thom Transport assure déjà un lien vers la région métropolitaine, un transport d'appoint (taxibus sur demande) est proposé pour le secteur sud de la MRC Pontiac à partir de Shawville, Clarendon, Bryson et Portage-du-Fort (majorité de la population anglophone) vers le centre-ville de Renfrew en Ontario et pour le secteur nord à partir de Campbell's Bay, Fort-Coulonge, Waltham et L'Isle-aux-Allumettes vers Pembroke en Ontario<sup>5</sup>.

Les distances étant considérables, nous proposons d'établir le transport d'appoint sur demande avec le véhicule du CSSS pour le secteur sud et avec le véhicule de Transport Communautaire Pontiac pour le secteur nord, avant et après qu'ils aient réalisé leurs propres circuits.

Le trajet pour le secteur sud à partir de Shawville est d'environ 40 km et d'une durée de 40 minutes. Une deuxième proposition inclut la municipalité de Bryson au lieu de Clarendon, le trajet s'allongera à un total de 46 km. À partir du côté ontarien, le trajet se poursuit sur l'autoroute 17 jusqu'à la sortie de O'Brian Road (route 60), le long de laquelle se trouvent des centres commerciaux (outlet center, etc.). Le trajet entrera au centre-ville par la Raglan Street South, pour sortir par Bridge Street et Bruce Street.

Le trajet pour le secteur nord à partir de Campbell's Bay suivra la route 148 et desservira Litchfield, Fort-Coulonge, Mansfield-et-Pontefract et Waltham pour ensuite traverser L'Isle-aux-Allumettes et se diriger vers Pembroke jusqu'à l'intersection MacKay and Pembroke Street East. Ici, l'interconnexion avec le service de transport de la ville de Pembroke est assurée, partant une (1) fois par heure, entre 7h30 et 17h30 et desservant la partie est et ouest de la ville.

Enfin, pour le budget type « transport régional de la MRC Pontiac » nous constatons que la participation du secteur institutionnel est nécessaire. Le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional : volet 2 Planification du transport régional collectif*, pour lequel le MTQ verse la même contribution que le

---

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

secteur institutionnel (CRÉO), peut être utilisé. Lors du démarrage, la CRÉO pourrait supporter financièrement le projet et graduellement le manque à gagner sera pris en charge par des acteurs locaux

### *MRC Vallée-de-la-Gatineau et MRC des Collines-de-l'Outaouais*

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

Dans la MRC Vallée-de-la-Gatineau les déplacements réguliers se font en grande majorité à l'intérieur de la MRC et Maniwaki est la destination principale. Cependant, 23 % des déplacements réguliers ont comme destination la région métropolitaine de Gatineau/Ottawa. L'acteur local Transport Lemens et la compagnie Greyhound desservent le territoire et assurent un lien entre la MRC Vallée-de-la-Gatineau, la partie nord de la MRC des Collines-de-l'Outaouais et la ville de Gatineau.

L'amélioration du transport régional devrait s'organiser à partir des joueurs locaux. Greyhound ne semble plus intéressé à assurer le lien Grand-Remous – Ottawa. À moyen terme, une collaboration entre le transporteur Lemens et le transporteur Éthier (qui est intéressé à reprendre la ligne de Greyhound) est recommandée afin d'appuyer un employeur local et de s'assurer, par ailleurs, de l'implication et de l'intérêt d'un transporteur pour l'amélioration du service de transport sur le territoire.

La route 105 est le principal axe à desservir. Il est cependant envisageable que le transporteur emprunte à partir de Messines la route secondaire qui lie Messines et Blue Sea avec Gracefield afin de desservir le plus grand nombre de personnes possible. À la hauteur de Wakefield, le trajet devrait passer par le chemin Valley afin de desservir un bassin de population qui est plus important que celui qui est à proximité de la route 105 sur ce tronçon.

Des bénévoles et la boucle locale en taxibus proposée pour La Pêche alimenteront les lignes interurbaines. La ligne ajoutée à 9h00, partant d'Ottawa, permet également à la population de se rendre à Maniwaki pour 11h40 et de partir à 13h39 avec Greyhound (ou Éthier). Une harmonisation de la tarification entre les différents joueurs régionaux devient ainsi importante.

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

Enfin, pour ces deux (2) MRC nous remarquons que la participation du secteur institutionnel est nécessaire. Pour cela, nous conseillons d'utiliser le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional* :

*volet 3 Le transport Interrégional par autocar* pour lequel le MTQ verse deux (2) fois le montant accordé par le secteur institutionnel (MRC et/ou CRÉO). Cette somme pourrait dans un premier temps provenir de la CRÉO, et graduellement prise en charge par les acteurs locaux.

## Conclusion

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

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

Le budget de fonctionnement des scénarios de transport régionaux que nous avons présenté est un budget avec un déploiement à maturité. Les décideurs pourront, lors de l'élaboration du plan d'action intégré, quinquennal et régional du transport collectif, choisir parmi les propositions organisationnelles et opérationnelles que nous avons faites, les priorités d'action répondant le plus aux besoins de la clientèle et de la capacité de payer des institutions. La démarche que la CRÉO a entreprise et les mesures proposées

impliquent beaucoup d'intervenants de différents milieux. Les principales conditions de succès sont : l'engagement des instances décisionnelles, la mise en place des mécanismes d'appui, la dotation des ressources requises (temps, argent, personnel), l'acceptation d'apprendre et de se former. Pour réussir, le Comité consultatif régional en transport de la CRÉO doit établir des objectifs d'améliorations précis, réalisables à court terme et offrant une probabilité de succès élevé. Il doit de plus implanter les nouvelles pratiques de façon progressive et conformément aux besoins. Finalement, il doit mesurer régulièrement les résultats en fonction des objectifs établis. La gestion du changement devient un élément clé dans l'obtention de l'organisation souhaitée. Le Plan d'action régional intégré constitue la prochaine étape à la mise en place d'un système de transport collectif régional. C'est pourquoi, nous recommandons un plan sur cinq (5) ans.

Sans être exhaustif, ce plan devrait comprendre les éléments suivants :

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