
PROJET D'AUTOBUS INTERURBAIN DU MANITOBA :

SOMMAIRE DU
RAPPORT
DE CONSULTATION
PUBLIQUE

Projet d'autobus interurbain du Manitoba
Juin 2011

TABLE DES MATIÈRES

Vue d' ensemble de la consultation	3
Modèle de consultation	3
Ateliers publics et sondages	3
Réunions avec les intervenants.	3
Participation	3
Habitudes de transport et utilisation des autobus interurbains.	4
Profil d'un déplacement type	4
Habitudes de transport.	4
Témoignages personnels concernant le service d'autobus.	5
Suggestions visant une utilisation accrue des autobus	6
Amélioration du service.	6
Rôle du gouvernement.	6
Incidences des autobus interurbains sur les collectivités	6
Maintien du service d'autobus.	7
Résumé	8



Figure 1 : Des participants à l'atelier public de Minnedosa

VUE D'ENSEMBLE DE LA CONSULTATION

MODÈLE DE CONSULTATION

La consultation a été conçue de manière à inclure toutes les personnes intéressées par le service interurbain d'autobus et de transport de marchandises au Manitoba. Le processus de consultation comprenait des ateliers publics, des groupes de discussion avec les intervenants et des sondages (en ligne et imprimés).

ATELIERS PUBLICS ET SONDAGES

- Les ateliers publics et les sondages étaient ouverts au grand public et conçus de manière à recueillir la même information sous des formes différentes.
- Il a été demandé aux participants de se pencher sur les points suivants :
 - les besoins personnels et communautaires en matière de transport;
 - leur expérience personnelle de l'utilisation du service d'autobus;
 - leurs suggestions en vue d'accroître l'utilisation des autobus;
 - les répercussions socio-économiques du service d'autobus dans leurs communautés.

RÉUNIONS AVEC LES INTERVENANTS

- Des groupes de discussion ont été mis en place à l'attention de groupes d'intervenants précis. La plupart des groupes comptaient moins de 10 personnes et étaient organisés selon un modèle traditionnel.

- Chaque réunion avait un ordre du jour, mais les discussions étaient en grande partie orientées par les intervenants mêmes.
- Les questions de base utilisées dans chaque groupe étaient semblables à celles posées au cours des réunions publiques.

PARTICIPATION

- Au total, les particuliers et les groupes qui ont participé aux consultations publiques représentaient plus de 43 000 Manitobains et Manitobaines.
- Des ateliers publics ont eu lieu à Minnedosa, Thompson, The Pas, Swan River, Powerview-Pine Falls et Morden. En moyenne, 14 personnes (dont des représentants de Greyhound) ont assisté à chaque atelier, soit un total de 86 participants.
- Au total, 272 sondages ont été remplis par des particuliers.
- Neuf organisations, représentant plus de 12 300 Manitobains et Manitobaines, ont rempli le sondage collectif.
- Quelque 125 groupes et organisations ont été invités à assister à l'une des 14 réunions d'intervenants.
- Sur les 53 groupes qui ont participé aux réunions d'intervenants, ceux qui ont rempli le formulaire d'évaluation indiquaient représenter au total plus de 30 000 Manitobains et Manitobaines.
- Trente-trois (33) personnes ont présenté des observations par téléphone ou ont fait parvenir des mémoires, courriels ou lettres.

HABITUDES DE TRANSPORT ET UTILISATION DES AUTOBUS INTERURBAINS

PROFIL D'UN DÉPLACEMENT TYPE

Les sondages demandaient des détails sur les déplacements fréquents effectués par les gens à plus de 50 km de leur résidence. Voici les principaux résultats obtenus :

- Un véhicule personnel est utilisé pour ces déplacements dans environ 80 p. 100 des cas.
- Les gens passent moins de huit heures à leur destination (57 p. 100).
- Les gens font ce déplacement de deux à trois fois par mois.
- La plupart des gens font ce déplacement pour rendre visite à des amis et à leur famille (27 p. 100), pour le travail (19 p. 100), pour faire des achats (16 p. 100) et pour des raisons médicales (14 p. 100).

HABITUDES DE TRANSPORT

- Les résultats obtenus dans ce domaine montrent que la plupart des Manitobains et Manitobaines préfèrent utiliser un véhicule personnel, mais aussi que les résidents du Nord choisissent l'autobus pour un déplacement sur trois, soit davantage que les résidents du Sud.
- La plupart des gens voyagent principalement dans leur propre région, mais les déplacements vers les grands centres urbains (p. ex., Brandon, Thompson, Winnipeg) sont également courants.
- Le sondage montre également que 27 p. 100 des déplacements sont entrepris pour des raisons sociales ou récréatives. Même si beaucoup de ces déplacements ont pour destination des centres urbains, ils se démarquent par des caractéristiques de déplacement bien plus variées que les déplacements réalisés pour des raisons médicales ou pour faire des achats. (voir la figure 2)
- Les déplacements en autobus reflètent des caractéristiques plus proches des caractéristiques des déplacements effectués à des fins sociales ou récréatives que de ceux liés aux achats ou à des raisons médicales. (voir la figure 3).

- Les déplacements où le voyageur demeure à destination pendant huit heures ou moins sont qualifiés de « déplacements de type navette ». Ces déplacements ont également des caractéristiques plus variées, mais la longueur du déplacement est généralement de 200 km ou moins. (voir la figure 4)

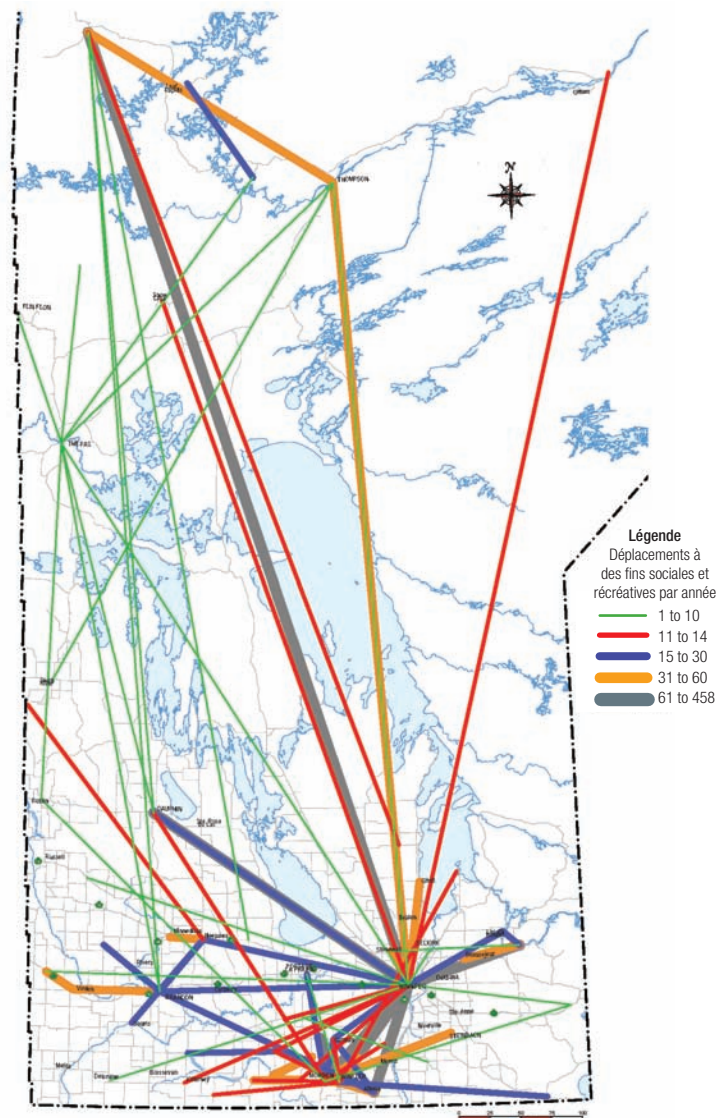


Figure 2 : Déplacements à des fins sociales et récréatives (tous les modes)

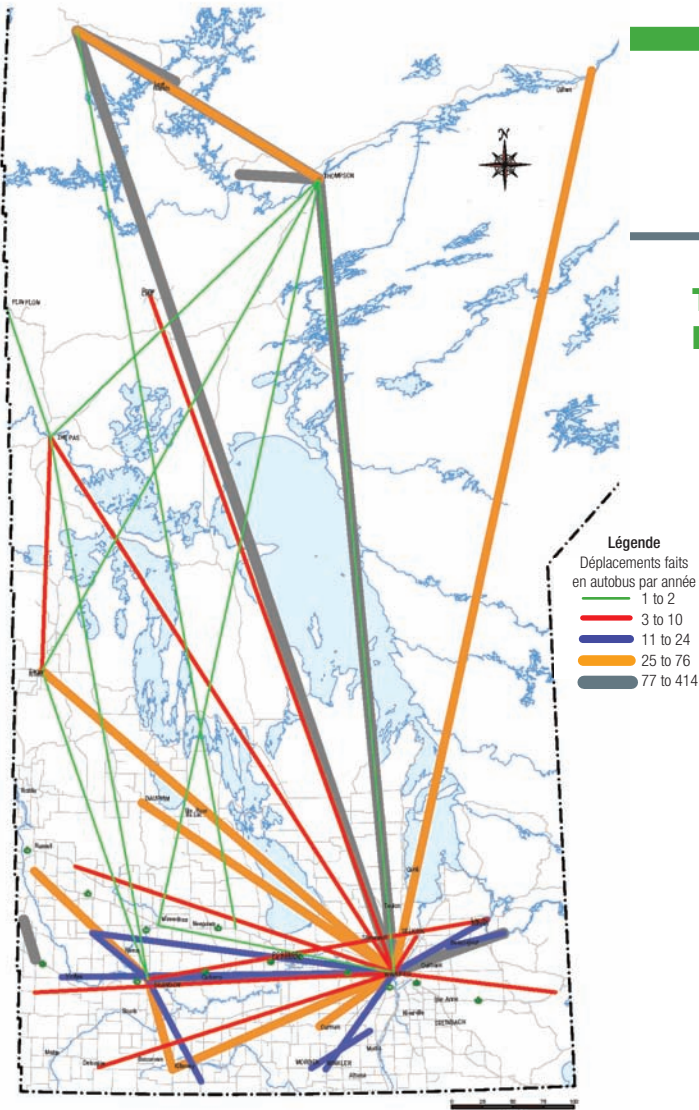
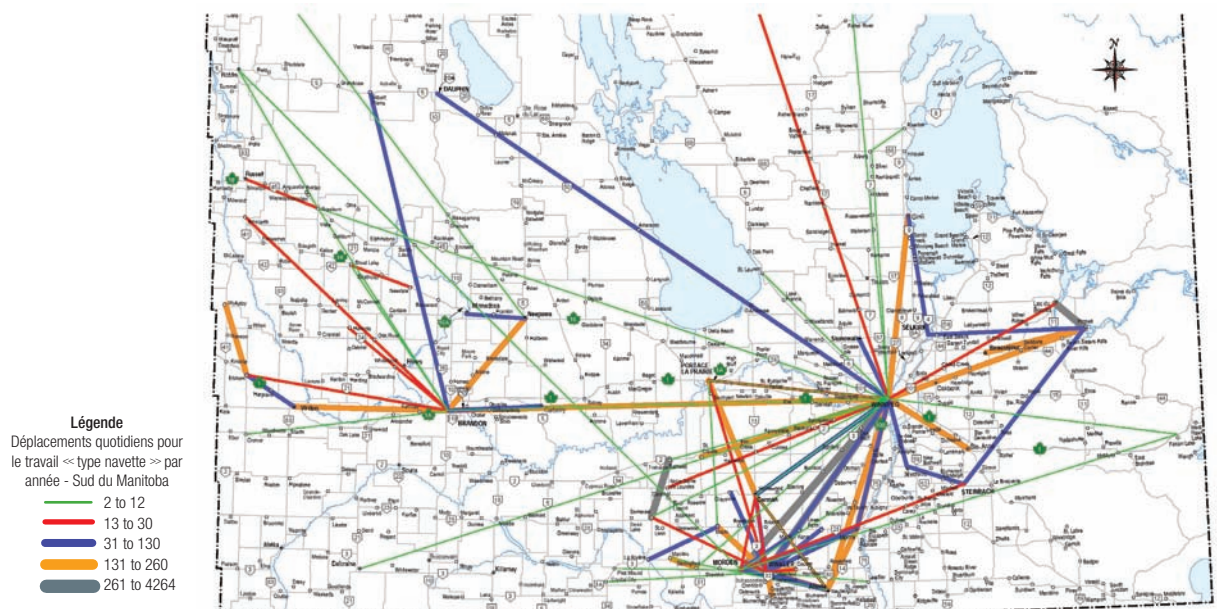


Figure 3 : Tous les déplacements faits en autobus

TÉMOIGNAGES PERSONNELS CONCERNANT LE SERVICE D'AUTOBUS

- Raisons de l'utilisation de l'autobus :** Les gens ont souvent plusieurs raisons pour utiliser l'autobus, comme l'abordabilité générale pour les passagers qui voyagent seuls (mais pas lorsque plusieurs personnes voyagent ensemble), le confort, la commodité, l'autonomie et l'absence d'autres options de déplacement. Ils choisissent également l'autobus pour maintenir des liens sociaux et pour aller à des rendez-vous médicaux.
- Obstacles à l'utilisation de l'autobus :** Les principales raisons pour lesquelles les gens ne choisissent pas l'autobus comme premier choix pour leurs déplacements sont notamment les horaires peu pratiques des autobus, la durée des trajets, les inquiétudes quant à la sécurité personnelle, le mauvais état des autobus, l'emplacement et les horaires des gares routières.

Figure 4 : Déplacements quotidiens pour le travail « type navette » – Sud du Manitoba (tous les modes)



SUGGESTIONS VISANT UNE UTILISATION ACCRUE DES AUTOBUS

AMÉLIORATION DU SERVICE

- Les quatre principales suggestions pour accroître l'utilisation des autobus sont directement liées à l'amélioration du service fourni par les compagnies d'autobus interurbain. Les gens estiment que les compagnies d'autobus devraient proposer aux usagers un meilleur confort, plus de commodité et un meilleur service à la clientèle.
 - Des tarifs plus bas ou différents types d'incitations tarifaires, voire ces deux genres d'améliorations.
 - Un meilleur service à la clientèle pour ce qui a trait aux chauffeurs, au personnel des gares routières et aux services en ligne.
 - Des horaires de départ et d'arrivée plus pratiques.
 - Davantage de confort et de commodités (p. ex., la propreté et l'entretien de l'intérieur de l'autobus).

RÔLE DU GOUVERNEMENT

- Même si les suggestions les plus courantes visant à accroître l'utilisation des autobus touchent l'amélioration du service, plusieurs idées exigent un soutien du gouvernement.
- Modifier la réglementation afin de fournir davantage de souplesse aux transporteurs interurbains existants et d'accorder à d'autres transporteurs, comme les services de transport de personnes handicapées ou de transport médical à l'intention des Premières nations, davantage de flexibilité dans le genre de service qu'ils proposent.
- Autoriser d'autres genres de services, comme l'utilisation d'autres types de véhicules (p. ex., les fourgonnettes), et permettre aux transporteurs d'assurer un service porte à porte.

- Accorder les mêmes sortes de subventions gouvernementales que celles versées aux entreprises de transport urbain. L'idée de verser des subventions aux transporteurs locaux est plus populaire que l'octroi de subventions régulières aux grandes entreprises.
- Le gouvernement devrait prévoir du financement à l'intention des Manitobains et Manitobaines qui souhaitent monter des projets d'activités commerciales pour de nouveaux services ou acheter des autobus ou d'autres véhicules pour transporter le public.

INCIDENCES DES AUTOBUS INTERURBAINS SUR LES COLLECTIVITÉS

- Un grand nombre de personnes ayant des difficultés économiques, physiques ou de mobilité dépendent davantage des services d'autobus. En général, les gens estiment que le service d'autobus est important pour leurs collectivités du fait qu'il soutient les aînés, les élèves et étudiants et les personnes défavorisées.
- Le service de transport de marchandises est important pour un grand nombre d'entreprises, de municipalités et de groupes d'intervenants. Une baisse de la fréquence du service d'autobus nuit à certaines entreprises, qui sont plus enclines à utiliser d'autres services lorsque ceux-ci sont proposés.
- Le service d'autobus procure des liens sociaux et économiques importants aux collectivités du Nord. Il encourage les gens à rester dans les collectivités rurales en leur procurant un accès fiable aux services régionaux, provinciaux et nationaux.

- Le service d'autobus interurbain offre des avantages économiques aux collectivités des régions rurales et du Nord. Les réseaux de transport de passagers et de marchandises sont importants pour le tourisme et toutes les entreprises.
- Certains groupes pensent que la perte du service de Greyhound peut représenter une occasion de développement économique si des gens de la région veulent offrir des services de remplacement.
- Du fait que la fréquence des autobus a été sensiblement réduite, un grand nombre de Manitobains et Manitobaines ont trouvé des modes de transport de remplacement (p. ex., des groupes d'aînés ont des chauffeurs bénévoles).

MAINTIEN DU SERVICE D' AUTOBUS

- La plupart des suggestions relatives au maintien du service d'autobus interurbain sont identiques à celles visant une utilisation accrue du service : de meilleurs horaires, une amélioration du service à la clientèle, une amélioration des commodités offertes par les autobus et les gares routières, et une meilleure accessibilité.
- Ici encore, des modifications de la réglementation gouvernementale sont encouragées, – les gouvernements provinciaux et fédéraux pourraient contribuer au maintien du service par des politiques favorisant l'utilisation des autobus. Ils pourraient par exemple recourir aux autobus pour le transport de passagers et de marchandises à chaque fois que cela est possible et promouvoir son utilisation dans certains programmes (p. ex., transport pour raisons médicales). L'introduction d'un tarif compagnon à l'intention des patients voyageant en autobus pour des raisons médicales devrait être envisagée.

- Le financement des transports en commun en région rurale a aussi été avancé comme une solution possible. Certaines personnes pensent que les administrations municipales devraient envisager une part de financement du service d'autobus interurbain qui s'ajouterait aux fonds fédéraux et provinciaux alloués.
- La principale différence entre les suggestions visant à accroître l'utilisation du service d'autobus et celles ayant pour but de maintenir le service d'autobus interurbain semble être le degré de contribution locale suggéré. Les suggestions concernant le maintien du service demandent davantage de contribution locale à la prise de décision et à l'amélioration du service.
- Les gens estiment que les administrations locales devraient avoir leur mot à dire sur le genre de service d'autobus proposé pour leurs collectivités et dans les décisions concernant les modifications au service qui les touchent au niveau local.
- La participation d'intervenants locaux à l'établissement des horaires mènerait à des horaires répondant mieux aux besoins locaux et favorisant une utilisation accrue des autobus.
- Un grand nombre de gens pensent que de nouvelles structures tarifaires pourraient être une solution possible pour contribuer à rendre le service d'autobus plus abordable.
- Certaines personnes jugent important de relier le service d'autobus interurbain avec les transports en commun urbains (p. ex., par l'octroi aux utilisateurs des autobus interurbains d'un laissez-passer journalier sur les réseaux urbains de transport en commun).
- En ce qui concerne le Nord de la province, un financement est à envisager afin de couvrir les coûts plus élevés engagés par les transporteurs pour compenser l'infrastructure routière de moins bonne qualité et les distances plus longues entre les collectivités.

RÉSUMÉ

- Même si la plupart des participants aux consultations ont indiqué que leur mode de transport le plus fréquent est le véhicule personnel, l'importance du service d'autobus a été soulignée. Il a été remarqué que le service d'autobus procure autonomie et mobilité aux personnes ayant des difficultés économiques et de mobilité, et qu'il leur permet de vivre de façon plus digne et plus épanouie dans les collectivités rurales.
- L'importance du service d'autobus a été soulignée du fait qu'il permet d'accéder à des services médicaux et non médicaux et qu'il fournit des options de transport de marchandises aux entreprises, aux hôpitaux, aux programmes gouvernementaux et aux administrations municipales.
- Les gens jugent important de conserver un lien avec les collectivités de leurs régions et les principales destinations provinciales et nationales. En étudiant les habitudes en matière de transport, on constate que les connexions régionales et provinciales servent principalement à des fins sociales et récréatives. Les déplacements en autobus présentent les mêmes caractéristiques, ce qui semble indiquer que la population utilise l'autobus pour rester en contact avec les amis et la famille et pour participer à d'autres activités sociales et récréatives.
- Les gens pensent que le déclin du service d'autobus interurbain nuit grandement à leurs choix en matière de transport. Des améliorations des horaires et des commodités pourraient accroître le nombre d'usagers des autobus, mais un soutien et une contribution locale pourraient être nécessaires pour veiller à ce que le service réponde aux besoins locaux.
- Parmi les rôles suggérés pour les gouvernements, mentionnons des modifications de la réglementation et un soutien financier au transport public en région rurale.
- Les gens sont peu favorables à une subvention régulière à une grande compagnie internationale comme Greyhound. En règle générale, le soutien aux transporteurs locaux a été suggéré comme une solution plus viable.