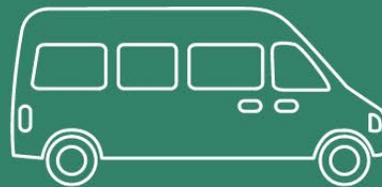


Service de transport pour la région Évangéline

Étude de faisabilité

Novembre 2022



Présenté à:
Comité de travail pour le
transport dans la région
Évangéline

Préparé par:
Nathalie Arsenault, Solutions Arrimage
Jacinthe Lermire, Solutions Eurêka



Solutions Eurêka



Table des matières

1.	Mise en contexte	4
2.	Méthodologie	4
3.	Résultats des consultations et de la recherche.....	5
	3.1 Résultats du sondage	
	3.2 Consultations partenaires	
	3.3 Consultations modèles	
	3.4 Scan environnemental	
	3.5 Analyse des résultats et de la recherche	
4.	Description du modèle de transport.....	17
	4.1 Modèle	
	4.2 Structure organisationnelle	
	4.3 Véhicules	
	4.4 Mission, vision et clientèles	
5.	Ressources humaines.....	23
	5.1 Postes à pourvoir	
	5.2 Bénévoles	
6.	Structure juridique et de gouvernance.....	25
7.	Services additionnels potentiels	27
8.	Marketing et communications	28
	8.1 Clientèles cibles	
	8.2 Méthodes traditionnelles	
	8.3 Partenariats	
	8.4 Logo, nom et branding	
	8.5 Campagne de lancement	
9.	Détails opérationnels	30
	9.1 Gestion des réservations	
	9.2 Paiements	
	9.3 Dons et commandites	
10..	Projections financières	33
11.	Échéancier/plan d'action	36

12. Recommandations	37
13. Conclusion	38
14. Annexes	38
Annexe A - Résultats du sondage	39
Annexe B - Notes consultations des partenaires	66
Annexe C - Notes consultations des fournisseurs de transport	74
Annexe D – Horaire trajets T3 Wellington à Charlottetown	83

1. Mise en contexte

La région Évangéline est une communauté acadienne et rurale située à 20 minutes à l'extérieur de Summerside. Depuis plusieurs années, comme plusieurs autres régions rurales, la communauté connaît un déclin de sa population à cause de l'exode rural vers les centres urbains. En plus du déclin de la population, il y a un changement démographique important qui se produit. La population est vieillissante, mais on aperçoit également de plus en plus de nouveaux arrivants (migrants et immigrants) qui s'installent dans la région. Cette tendance crée une opportunité afin de développer la région au niveau social et économique.

Les acteurs communautaires de la région ont identifié deux défis importants qui freinent le développement de la région, soit la pénurie de logements et le manque de services de transport. Un comité de travail a été mis sur place pour identifier des pistes de solutions au défi de transport. La présente étude a donc été élaborée pour démontrer la faisabilité d'un service de transport pour la région Évangéline.

Les sections suivantes présentent les différents éléments à considérer afin de mettre sur pied un service de transport dans la région Évangéline. À la suite d'une consultation approfondie des besoins et d'une recherche d'autres modèles existants dans des communautés comparables, les consultantes ont procédé à une évaluation du modèle choisi qui est le plus adapté au contexte de la région. Les considérations opérationnelles, de ressources humaines et budgétaires ont toutes été élaborées dans la présente étude.

Il est important de noter que les recommandations et suggestions présentées dans ce rapport sont des suggestions, selon l'expertise, les recherches et l'analyse de consultantes, permettant de mieux imaginer comment pourrait fonctionner le service de transport. Les dirigeants de l'organisme pourront utiliser leur discrétion quant aux idées présentées dans ce rapport.

2. Méthodologie

La méthodologie pour la réalisation de cette étude comprend les étapes suivantes :

- Sondage auprès des résidents de la région Évangéline sur les besoins en transport public pour la région Évangéline : Nous avons eu 128 réponses. Les résultats du sondage sont disponibles en annexe.
- Analyse des réponses au sondage : analyse croisée selon le statut, l'âge et les besoins des répondants.

- Consultations avec les partenaires et organismes suivants :
 - Municipalité rurale de Wellington
 - Municipalité rurale d'Abram-Village
 - Le Conseil scolaire-communautaire Évangéline
 - Le Collège de l'Île
 - La Coopérative d'intégration francophone de l'Î.-P.-É.
 - Le RDÉE de l'Î.-P.-É.
 - La Coopérative le Chez-Nous
 - Le CPE Académie d'exploration
- Rencontre avec d'autres fournisseurs de transport, dont :
 - Transportation West
 - L'Acabie à Chéticamp
 - Urban Rural Rides
 - Maritime Bus (T3 Transit)
- Recherche sur les différents modèles existants à travers l'Île-du-Prince-Édouard, les Maritimes et le Canada.
- Identification du modèle dont l'étude de faisabilité fera l'objet : le modèle fut choisi suite à l'analyse des résultats du sondage, des consultations et du scan environnemental.
- Élaboration de l'étude de faisabilité
- Réunions avec le Comité de travail : Nous avons tenu 5 rencontres avec le comité afin de consulter et mettre à jour les membres et pour leur faire approuver des documents.

3. Résultats des consultations

Pour faciliter la lecture du présent rapport, nous avons compilé les résultats et rédigé un résumé des consultations (sondage et entrevues). Toutes les réponses détaillées sont toutefois disponibles en annexe.

3.1 Résultats du sondage

Le sondage a été administré à la population de la région Évangéline. Au total, il y a eu 116 répondants. Le sondage a été répondu majoritairement en ligne, et 12 personnes ont répondu par le biais d'une copie papier. Les réponses intégrales sont en annexe. Voici les faits saillants du sondage :

- La grande majorité des répondants sont des femmes
- Près de la moitié sont âgés de 50 à 75 ans, et environ le 1/5 sont âgés de 36 à 50 ans

- 25% des répondants résident à Abram-Village, 22% à Wellington et 13% ont indiqué habiter une communauté en dehors de la région Évangéline
- 41% des répondants ne croient pas utiliser un service de transport, principalement parce qu'ils possèdent un véhicule, et 43% l'utiliseraient à l'occasion
- Les destinations les plus populaires sont, en ordre, Charlottetown, Summerside, et l'intérieur de la région
- Plus de la moitié des répondants aimeraient avoir une option de passe mensuelle
- Les prix souhaités, autant vers Summerside qu'à l'intérieur de la région, varient entre 5\$ et 20\$ par trajet
- La grande majorité des répondants sont ouverts à l'idée d'avoir des arrêts prédéterminés
- La grande majorité des répondants n'ont pas besoin d'espace supplémentaire important (la majorité est pour des sacs de provisions, sac d'école ou de travail)

3.2 Consultations des partenaires:

Les organismes partenaires suivants ont été consultés :

- La Coopérative Le Chez-Nous
- RDÉE Î-P-É.
- Collège de l'Île
- Coopérative d'intégration francophone
- Conseil scolaire-communautaire Évangéline
- CPE Académie d'exploration
- Commission scolaire de langue française
- Municipalité de Wellington
- Municipalité d'Abram-Village

Les questions suivantes ont été posées aux partenaires :

- Selon vous, quels sont les besoins de vos clients et de vos employés (et de la communauté en général) en termes de transport dans la région Évangéline?
- En tant qu'organisme de développement communautaire, comment voyez-vous votre rôle dans ce projet?
- En tant que professionnel du développement communautaire, quel est votre point de vue général sur le projet?
 - Vos idées pour le projet
 - Quel modèle d'affaires fonctionnerait bien
 - Quel type de service de transport fonctionnerait le mieux
 - Des idées pour le financement

Voici un résumé des grandes lignes ressorties des consultations avec les partenaires :

Main-d'œuvre et immigration :

- Le transport est un défi important dans la Région Évangéline et il y a un grand besoin pour ce service.
- Il y a une pénurie de main-d'œuvre dans la région et il est important d'attirer et de retenir les nouveaux arrivants pour combler les postes dans la région.
- Les organismes et employeurs de la région embauchent plusieurs nouveaux arrivants et souvent, ils n'ont pas de voiture quand ils arrivent. Il est donc difficile de faire les commissions, aller aux rendez-vous, aller à l'épicerie, etc. L'intégration à la communauté est plus difficile, et il y a moins de chance que l'employé demeure dans la communauté.
- Plusieurs immigrants se sentent isolés lors
- Ce n'est pas nécessairement dans le mandat des organismes partenaires de fournir un service de transport à leurs employés ou à leurs clients, mais ils le font de bon cœur et cela ajoute parfois des tâches et des heures supplémentaires aux employés. Un service de transport réduirait la pression sur les employés des organismes qui sont déjà très occupés.
- Parfois, lorsque les employeurs disent aux candidats potentiels qu'il n'y a pas de transport dans la région, certains refusent le poste pour cette raison.

Étudiants :

- Plusieurs étudiants n'ont pas de voitures. Possibilité d'offrir des rabais promotionnels pour les étudiants.

Aînés :

- Les aînés sont certainement un grand public cible pour le service de transport. Plusieurs n'ont pas de famille ou la famille ne peut pas fournir tous les besoins en transport. Le service de transport leur permettrait d'aller faire les courses seuls et bâtir leur indépendance.
- La grande majorité des résidents du Chez-nous (95%) ont de la famille pour fournir le transport pour les rendez-vous, etc. Ils utiliseraient plutôt le service de transport pour aller à des activités de groupe.
- Possibilité de partenariat avec l'Association des francophones d'âge d'or

Collaboration et engagement communautaire :

- Les organismes sont d'avis que le projet devrait être de nature communautaire et collaborative. Les organismes étaient prêts à appuyer et s'impliquer dans un projet pilote.
- Le développement durable pourrait être un angle intéressant à pousser et développer au sein du projet de transport. Il y a aussi des fonds pour cela.
- Pourrait y avoir un lien étroit entre le programme des Bons voisins de Bienvenue Évangéline et le projet de transport
- Une fois lancé, le projet va prendre de l'ampleur. Cela prend toujours un peu de temps d'introduire quelque chose de nouveau. Les gens l'utiliseront peut-être plus qu'ils ne l'auraient pensé.

Autres idées :

- Formaliser le covoiturage pourrait être une option intéressante pour la région.

Municipalités :

- Les municipalités pourront jouer un rôle, mais ne pourront pas être porteur du projet. Ils ont accès à des financements qui pourraient appuyer.
- La majorité des citoyens à Wellington sont anglophones. Il ne faut pas oublier de les inclure dans le projet.
- Pourrait y avoir des partenariats pour des activités, telles que les Clubs de marche, les équipes sportives, etc.

Les notes intégrales prises lors des consultations avec les partenaires se retrouvent en annexe.

3.3 Consultations avec fournisseurs de transport

Les consultantes ont également consulté différents modèles qui peuvent fournir des informations intéressantes et utiles aux fins de l'étude de faisabilité.

Transportation West :

La rencontre avec Transportation West avait plutôt pour objectif d'étudier la possibilité de partenariat avec ceux-ci. Toutefois, il semble que ce partenariat est peu faisable, du moins de façon formelle. Transportation West est très ouvert et disponible à fournir de l'aide et des informations pour appuyer la mise sur pied d'un service de transport dans la région Évangéline.

Les modèles de l'Acabie à Chéticamp, en NÉ, Urban Rural Rides au NB et T3 Transit à l'Île-du-Prince-Édouard ont également été consultés. Ces services ont fourni des informations essentielles qui ont permis aux consultantes d'analyser la faisabilité du projet de transport pour la région Évangéline.

La Coopérative de transport de Chéticamp (L'Acabie) :

La Coopérative de transport de Chéticamp (l'Acabie) dessert une communauté très semblable à la région Évangéline. Chéticamp est une communauté francophone et acadienne, en région rurale et avec environ 2000 habitants. Il n'y a aucun autre service de transport qui dessert cette région. Il y a également les mêmes défis de logement, de main-d'œuvre et un déclin de la population. Le modèle de l'Acabie est viable et le service est devenu populaire au sein de la communauté. Leur modèle est un service de porte-à-porte avec l'offre de location des véhicules pour les groupes la fin de semaine. Ils ont 4 véhicules et leur clientèle principale est les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Avec une petite population comme celle à Chéticamp, tout comme la région Évangéline, ce modèle semble être le mieux adapté pour desservir ces communautés.

Les notes détaillées sur ces rencontres sont disponibles en annexe.

3.4 Scan environnemental

Exemples de modèles de transport communautaire et rural

Île-du-Prince-Édouard						
Modèle	Région	Description	Qui le gère	Clientèle	Détails / Coûts	Site web
Transportation West	L'Ouest de l'ÎPÉ	<p>Transportation West Inc. est un organisme à but non lucratif qui opère dans la région de Prince-Ouest depuis 1999. La mission première est de desservir ceux et celles qui ont besoin de transport abordable dans la région.</p> <p>7 véhicules, assurés et accessibles en chaises roulantes. Capacité de 5 à 15 passagers</p>	Organisme à but non lucratif	<p>Service de transport porte-à-porte et accessible.</p> <p>L'objectif premier est de desservir ceux qui ont besoin du transport abordable dans la région de Prince-Ouest.</p>	<p>À l'intérieur d'une zone: 8\$ ou 16\$ aller-retour</p> <p>D'une zone à l'autre: 11\$ ou 22\$ aller-retour</p> <p>D'une zone à travers 2 zones: 14.50\$ ou 29\$ aller-retour</p> <p>D'une zone à travers 3 zones: 18.50\$ ou 37\$ aller-retour</p> <p>Transfert à l'hôpital : 20\$</p> <p>Doit réserver 48 heures à l'avance.</p>	https://transportationwest.com

T3 Transit	<p>Transport urbain: Summerside, Charlottetown, Cornwall et Stratford</p> <p>Transport rural: Routes qui connectent Georgetown, Montague, Souris, St. Peters, Summerside, Borden, O'Leary, Alberton, Tignish et Charlottetown</p> <p>Service à Cavendish aussi</p>	<p>Service urbain (Summerside, Charlottetown, Cornwall et Stratford) et service rural à travers l'île. Service entre Charlottetown et Summerside à travers County Line Express. La Ville de Charlottetown est propriétaire des autobus. La compagnie Trius Tours opère les autobus.</p> <p>12 autobus qui opèrent tous les jours. Plus de 450 000 trajets par année.</p>	T3 Transit (géré par Trius Tours, une compagnie privée) en partenariat avec les Villes et la province	Ouvert à tous.	<p>2\$ le trajet</p> <p>T3 Transit opère lundi à samedi dans la région de Charlottetown.</p> <p>T3 Transit voyage à Cornwall et à Stratford du lundi à vendredi.</p> <p>County Line Express voyage de Summerside à Charlottetown le lundi au vendredi.</p> <p>Maritime Bus fournit le service à Summerside du lundi à vendredi.</p> <p>Un trajet rural opère entre Tignish et Charlottetown, à travers Summerside, Borden-Carleton et les communautés sur la côte Sud 2 fois par jour. Une 2^e route opère à Prince-Ouest et à Summerside.</p>	https://www.t3transit.ca
Kari Ride	Dessert Charlottetown, Stratford, et Cornwall. Ils aimeraient éventuellement	Compagnie locale qui offre un service comme "Uber". Les gens peuvent soit offrir des "trajets" ou demander un trajet en utilisant l'application mobile.	Compagnie privée (locale)	Ouvert à tous.	Prix variables, dépend du trajet. Basé sur l'offre et la demande. Prix semblable à des prix de taxis.	https://www.meetkari.com

	nt élargir le service.	Peut réserver et voir les mises à jour du conducteur en temps réel. Réservations à l'avance sont possibles. Transferts d'argent gérés à travers l'application.				
Turo	Plusieurs options dans les régions de Charlottetown et de Summerside.	Partage de voiture (Carshare). Comme une location de voiture mais c'est "peer to peer" (ie. consommateur à consommateur). N'importe qui peut louer sa voiture. Évaluations des utilisateurs pour assurer la transparence et la sécurité.	Compagnie privée basée aux É-U	Ouvert à tous.	Prix variables. Basé sur l'offre et la demande.	Turo.com
Locations de voiture	Summerside et Charlottetown	Parfois difficile de réserver, peu de disponibilités. Les prix sont élevés.	Diverses compagnies	Ouvert à tous.	Les prix varient selon le modèle de voiture (à partir d'environ 100\$/jour).	www.peicarrental.ca
Services de taxis	Summerside, Charlottetown, Montague, Hunter River	Prix élevé.	Summerside: Old Town Taxi & United Summerside Taxi Charlottetown: Yellow Cab, Co-op Taxi, City Taxi, GrabbaCab, PEI Online Taxi Montague: Montague Taxi Hunter River: Sundown Taxi service	Ouvert à tous.	Dépend de la longueur du trajet.	Divers sites web.

Pat and the Elephant	À travers l'Î.-P.-É. et les Maritimes	<p>Service de transport pour les personnes en chaises roulantes ou nécessitant une civière.</p> <p>3 employés: Gestionnaire, co-gestionnaire, administration</p> <p>15 conducteurs</p>	Pat and the Elephant, OBNL	Personnes en chaises roulantes et gens en civière (non urgent)	<p>11\$ dans Charlottetown (un trajet)</p> <p>1.70\$/km à l'extérieur de Charlottetown</p> <p>30\$ transfert à l'hôpital ou foyer (un trajet)</p> <p>30\$ aéroport (un trajet)</p> <p>20\$ / temps d'attente</p> <p>200\$ Carte de transport</p> <p>80\$/h Tour de Charlottetown</p> <p>95\$ / h Tours à l'extérieur de Charlottetown</p> <p>800\$ à Halifax ou St-Jean (aller-retour)</p> <p>600\$ à Moncton (aller-retour)</p>	https://patandtheelephant.org
----------------------	---------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------	----------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------

Nom du modèle	Région desservie	Description	Qui le gère	Clientèle	Détails / Coûts	Contact ou site web
Urban Rural Rides	Moncton, à Salisbury/Petit codiac par Rural Rides et dans le comté d'Albert par Tele-Drive. S'est étendu pour couvrir tout Westmorland et le comté d'Albert en tant que Transport Urbain Rural. Maintenant, ils étendent le service dans la région de Fredericton.	Transport Urbain / Rural est un organisme de bienfaisance enregistré propulsé par des bénévoles créés pour répondre à un besoin sans cesse croissant dans nos collectivités rurales pour un transport sûr, abordable et fiable. Nous offrons nos services de transport à nos clients et ces services sont devenus des services de transport pour les rendez-vous médicaux, des transports réguliers aux courses, d'autres rendez-vous et des activités récréatives.	OBNL / Bénévoles	Ouvert à tous	Les frais de trajet dépendent de la distance parcourue. Nous facturons des frais minimes pour les manèges et offrons également un taux subventionné (qui est environ 65% plus bas) pour les personnes à faible revenu et les familles. Appelez-nous pour un devis. Nous ferons de notre mieux pour vous renseigner. Préavis de 48 heures	https://urbanruralrides.ca/fr/accueil/
Charlotte Dial-A-Ride Partnership	St Stephen, NB (Charlotte County)	Offrent un transport fiable, courtois, sécuritaire, efficace, inclusif, et sensible aux besoins des résidents, tout en respectant la confidentialité. Opère depuis 2005. Fonctionne grâce à des bénévoles.	OBNL	Gens qui n'ont pas accès à un service de transport ou qui ont des défis de mobilité.	Frais de membership de 5\$ par mois. Frais pour un trajet entre 4\$ et 10\$.	https://charlottedial-a-ride.com

Dial-a-Ride	Fundy, NB Dessert: Grand Bay-Westfield jusqu'à Sussex, et aussi loin au nord que Cambridge Narrows.	Nous sommes une organisation à but non lucratif offrant des services inclusifs et abordables et des solutions de transport communautaire. Chauffeurs sont des bénévoles (remboursés 0.41\$/h).	OBNL	Personnes n'ayant pas accès au transport en raison de l'abordabilité, emplacement distant, ceux qui ont besoin d'aide en raison d'un handicap.	Les clients sont facturés 0,41 \$ par kilomètre.	https://www.nbcommunitytransport.com/fr
-------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------

Nouvelle-Écosse

Nom du modèle	Région desservie	Description	Qui le gère	Clientèle	Détails / Coûts	Contact ou site web
L'Acabie	Chéticamp, NÉ et environs (jusqu' à Pleasant Bay, Whycomomagh et Sydney)	La Coopérative de Transport de Chéticamp est une coopérative de transport communautaire, caritative et à but non lucratif. Créé en 2010, les activités ont commencé en 2012. L'Acabie dessert les personnes âgées, les personnes handicapées ou ayant des besoins spéciaux, ainsi que tous ceux qui ont besoin d'un transport fiable et abordable.	La Coopérative de transport de Chéticamp	Ouvert à tous. Personnes âgées, personnes handicapées, personnes à besoins spéciaux, tous ceux qui ont besoin d'un transport fiable et abordable.	Chéticamp: 6\$ /12\$ Grang-Étang : 13\$/20\$ Lemoine: 20\$/30\$ Margaree (30 min): 35\$ Baddeck (1heure): 50\$ Sydney (2 heures): 70\$ Antigonish (2.5 heures): 85\$	https://lacabie.transport.ruralrides.ca

Rural Transportation Association	Nouvelle-Écosse	Association qui regroupe tous les modèles de transport communautaire à travers la province.				https://ruralrides.ca/find-a-ride/
Hope, Dial A Ride	Yarmouth, N.-É.	Notre mission est d'offrir un service de transport abordable, sécuritaire et efficace, peu importe le besoin, aux résidents du comté de Yarmouth. Transport local et longue distance disponible.	Créé par l'OBNL HOPE, Handicapped Organization Promoting Equality	Ouvert à tous qui en ont le besoin.	Trajet en ville : 7\$ À l'extérieur de la ville, basé sur la distance.	https://gohope.ruralrides.ca

Terre-Neuve

Nom du modèle	Région desservie	Description	Qui le gère	Clientèle	Détails / Coûts	Contact ou site web
Crest Bus Service	Région Clarenville, Terre-Neuve	Service qui offre aux aînés un service de transport communautaire et abordable. Capacité: 16 passagers ou 8 chaises roulantes Opère dans 12 communautés de 8h à 16h. Minimum de 3 réservations pour opérer.		Personnes âgées de plus de 60 ans avec mobilité réduite.	Doit réserver un jour à l'avance. 2\$ le trajet. Passe mensuelle: 20\$	https://clareville.ca/residents/crest-bus-service/ Guide: https://clareville.ca/wp-content/uploads/2019/02/Customer-Info-Handbook-2nd-Edition.pdf

Québec

Nom du modèle	Région desservie	Description	Qui le gère	Clientèle	Détails / Coûts	Contact ou site web
Autopartage SAUVÉR	QC	Service de partage de véhicules électriques en région rurale	YHC	Ouvert à tous.	Variable.	https://yhcenvironnement.com/en/yhc-environnement-services/concepts-products-and-startups/sauver-regional-car-sharing-system-for-electrical-vehicles/
Amigo Express	QC	Service de covoiturage longue distance (consommateur à consommateur)	Compagnie privée	Ouvert à tous.	Prix abordable comparé à l'autobus.	https://www.amigoexpress.com
RéGim	Gaspésie et Iles-de-la-Madeleine, QC	Service d'autobus rural en Gaspésie et Iles-de-la-Madeleine. Routes et horaires prédéterminés.	Créé et géré par 5 municipalités.	Ouvert à tous.	4\$ par trajet. Passe mensuelle: 100\$, 80\$ étudiants, 60\$ aînés	https://regim.info

3.5 Analyse des résultats et de la recherche

À la suite de la compilation des résultats du sondage, des consultations et de la recherche, il est devenu apparent qu'un modèle de transport se démarque des autres afin de répondre aux besoins en transport de la région. Le modèle recommandé est le modèle porte-à-porte avec option de routes prédéterminées supplémentaires. La section suivante décrit le modèle en plus de détails.

4. Description du modèle de transport

4.1 Modèle

Le modèle choisi est le modèle porte-à-porte (style taxi) avec ajout d'une route régulière. Les utilisateurs devront réserver leur trajet 48 heures à l'avance (par téléphone ou en ligne). Le véhicule pourrait prendre plus d'une personne à la fois, maximisant l'efficacité.

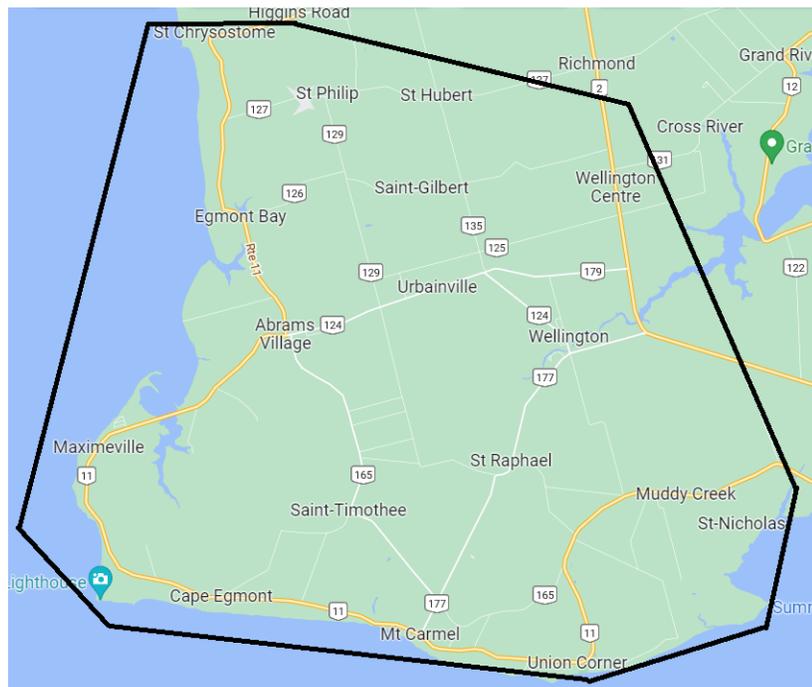
Ce modèle est le mieux adapté à la réalité de la région Évangéline. Les raisons qui ont motivé cette décision sont:

- Petite population dans la région Évangéline: Il n'est pas réaliste, du moins pour le moment, d'opter pour un service de transport conventionnel, c'est-à-dire un autobus avec des routes régulières. Il n'y a simplement pas assez de demandes pour justifier un tel service.
- Le service étant en démarrage, ceci permettra d'évaluer la demande pour le service de transport. Si la demande le justifie, il sera possible d'ajouter des routes régulières, permettant également de réduire le coût du service.
- Région rurale: Un service d'autobus régulier fonctionnerait moins bien dans une région rurale comme la région Évangéline, étant donné qu'il n'y a pas de moyens de se rendre à des lieux prédéterminés (arrêts de bus) pour utiliser le transport en commun.
- Le service visant entre autres les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, il est logique d'offrir un service porte à porte.

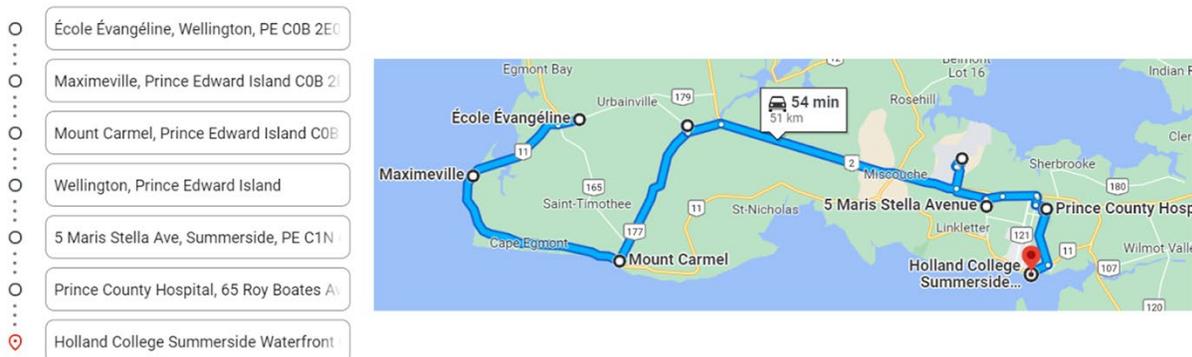
Les tarifs fixés seraient basés sur la distance couverte, afin que ce soit juste et équitable pour tout le monde.

 *Voir la section sur les prévisions financières pour connaître les tarifs proposés*

Voici un exemple de la région qui pourrait être desservie. Des exceptions pourraient être acceptées selon les disponibilités du chauffeur.



Une option supplémentaire en plus du modèle porte-à-porte est d'offrir un trajet régulier entre Évangéline et Summerside. Ce trajet aurait un tarif fixe et pourrait être ajouté à l'année 2 d'opérations. Des options de passes mensuelles seraient également offertes, afin que les utilisateurs réguliers puissent économiser sur leurs trajets et afin d'encourager l'utilisation du service. Voici un exemple de trajet qui pourrait être proposé aux utilisateurs. Une douzaine d'arrêts pourraient être proposés, tels que: École Évangéline, Acadian Supreme, Centre Goéland, Mont-Carmel (Intersection des routes 11 et 177), St-Raphaël, Co-Op de Wellington, Days Corner, Miscouche, Slemon Park, Centre Belle-Alliance, Hôpital du comté de Prince (PCH) et le campus Holland College.



Notons que cette option supplémentaire emprunte une partie de route d'un projet pilote provincial liant Tignish à Charlottetown. En effet, la route fait un arrêt à Days Corner à 6h55 et se rend à Summerside. Cependant, il n'y a pas d'espace de

stationnement réservé aux usagers à cet arrêt et l'horaire de la route ne nous semble pas compatible aux besoins de la communauté.

Nous proposons donc que Transport Évangéline offre le transport aux résidents de la région jusqu'à Days Corner avec dépôt à 6 :55 pour coïncider avec T3 afin de se rendre à Summerside ou à Charlottetown. Transport Évangéline offrirait également un transport séparé jusqu'à Summerside qui coïncide mieux avec les besoins exprimés dans le sondage (arrivée à la Belle-Alliance 8h30, hôpital 8h40, Holland College 8h50).

4.2 Structure organisationnelle:

Plusieurs options ont été étudiées, soit des options avec des chauffeurs bénévoles, des gestionnaires bénévoles ou des employés. L'option d'avoir des salariés (gestionnaire, administration) payés et des chauffeurs payés a été retenue.

Les raisons qui motivent cette recommandation sont:

- Il est plus facile de gérer quelques employés que plusieurs bénévoles. La gestion de bénévoles est un emploi en soi (ce qui nécessiterait plus de ressources humaines au sein de l'organisme).
- Avoir des chauffeurs rémunérés permet d'avoir plus de fiabilité et de sûreté. Il est essentiel d'avoir des chauffeurs fiables et sécuritaires. Le processus de sélection est donc plus simple et efficace avec des employés qu'avec des bénévoles.
- Avec des employés, nous prévoyons moins de roulement des chauffeurs. Les chauffeurs étant le visage du service, il est important que la communauté développe un rapport de confiance avec ceux-ci.

Concernant la structure juridique, nous conseillons de débiter le projet sous l'égide d'un organisme communautaire qui a une mission qui s'apparente à celle du service transport. Le Conseil scolaire-communautaire Évangéline est un bon candidat pour cette formule étant donné qu'ils sont maintenant porteurs du dossier Bienvenue Évangéline. Bienvenue Évangéline a pour mandat l'intégration des nouveaux arrivants dans la région, ce qui inclut l'offre de services permettant la rétention autant des nouveaux arrivants que des résidents établis depuis un certain temps.

L'organisme agirait comme « parent » du projet jusqu'à ce que celui-ci se mette sur pied. Ceci permettra au projet de débiter rapidement (aucun besoin d'incorporer un nouvel organisme) et d'éviter certains coûts. Un projet démarré sous un organisme encourt moins de risques financiers. Cependant, ce nouveau projet peut s'avérer un fardeau pour l'organisme qui le chapeaute.

Ainsi, bien que le comité et les consultantes se soient mis d'accord sur le fait qu'il serait plus raisonnable de démarrer le projet sous un organisme porteur, des mesures préventives devront être prises pour éviter la surcharge de travail auprès des employés et bénévoles de l'organisme choisi. Il ne faut pas non plus que le projet subisse des pertes importantes mettant en péril la survie de l'organisme et la réalisation de sa mission.

4.3 Véhicules:

Le service de transport Évangéline va donc devoir avoir accès à un (ou plusieurs) véhicule(s) pour opérer le service. Ces véhicules peuvent être :

- Achetés neufs
- Loués à long terme
- Achetés usagés
- Donnés

À moins d'avoir la chance de se faire donner un véhicule en bon état, l'achat de véhicule(s) neuf(s) est préconisé pour plusieurs raisons :

- Des fonds fédéraux pour l'achat de véhicules utilisés pour le transport en commun sont présentement disponibles.
- L'achat de véhicules usagés est par ailleurs assez difficile présentement, dû à une offre réduite sur le marché.
- La location d'un véhicule est coûteuse à long terme et ne permet pas de recevoir de subventions

Il est donc recommandé d'acheter un véhicule de 7 ou 8 passagers pour l'année de démarrage. Une fois que le service devient plus populaire et que la demande grandit, l'achat d'un véhicule de 12-15 passagers peut être considéré également.

Voici des exemples de véhicules qui conviendraient bien au service. Ces véhicules ont l'option d'avoir des toits plus hauts, ce qui sera plus confortable pour les passagers et permet une meilleure mobilité à l'intérieur du véhicule. Il y a des options à 7 passagers ou à 12 passagers (qui peuvent être convertis en 9 ou 10 passagers, selon les besoins en bagages).

Ford Transit Connect - 7 passagers



Ford Transit - 15 passagers (avec options de 9 ou 10 passagers)



 Voir la section «Ressources humaines » pour les informations sur les permis nécessaires pour chaque véhicule.

👉 À noter que pour des raisons environnementales, les véhicules hybrides et /ou électriques ont été étudiés comme option. Ces options sont plus coûteuses et l'infrastructure et la technologie sont encore en développement pour ce genre de véhicule. Les gestionnaires du projet peuvent considérer l'achat de ce type de véhicule s'ils envisagent dans les années subséquentes, à mesure que la technologie et l'infrastructure évoluent.

4.4 Mission, vision, clientèle et objectifs

Mission:

- Fournir un service de transport accessible, abordable et inclusif.

Vision

Voici quelques exemples de vision pour le service Transport Évangéline.

- Toute personne qui a besoin d'un service de transport est desservie avec dignité et respect.
- La communauté Évangéline est dotée d'un service de transport inclusif, accessible et abordable

Cela dit, il est important de noter que la mission première est de desservir les clientèles principales, soit les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les personnes à besoins spéciaux, les étudiants, les nouveaux arrivants et les travailleurs.

Les objectifs du service de transport Évangéline sont:

- Briser l'isolement : personnes âgées autonomes, rendez-vous médicaux, etc.
- Contribuer au développement économique de la région: travailleurs et étudiants
- Créer une communauté plus inclusive

Ces objectifs, ainsi que la mission et la vision, peuvent servir de base de création des documents de statuts et règlements de l'organisme.

5. Ressources humaines

5.1 Postes à pourvoir¹

Coordination de projet

Description

La coordination est responsable de tous les aspects administratifs de l'organisme. Celle-ci est responsable des finances, ressources humaines, ressources techniques.

- Rédiger des demandes de financement auprès d'instances gouvernementales
- Élaborer et mettre en œuvre une campagne de financement (dons et commandites)
- Embaucher et superviser le personnel
- Autoriser et organiser l'établissement des principaux services
- Allouer les ressources matérielles, humaines et financières nécessaires à la mise en œuvre des services offerts, établir les contrôles administratifs et financiers, formuler et approuver les campagnes de promotion et approuver le plan d'ensemble de la gestion des ressources humaines;
- Représenter l'organisation, ou déléguer des représentants, pour agir au nom de l'organisation sur des comités de travail communautaires

Exigences

- Détenir un baccalauréat en administration des affaires ou domaine connexe, ou expérience équivalente de 4 ans
- Être bilingue
- Avoir de l'expérience de gestion dans une entreprise sociale, une coopérative ou un organisme à but non lucratif est un atout

Poste à temps partiel à raison de 22,5 heures par semaines (trois jours) avec un taux horaire de 27\$ par heure la première année, possibilité d'augmenter d'échelon les années suivantes (échelon de 3% dans le budget)

¹ Les informations concernant les postes à pourvoir ainsi que les salaires sont basés sur des informations trouvées sur le site web Guichet emploi dans la section analyse de tendances (<https://www.guichetemplois.gc.ca/accueil>)

Chauffeur de véhicule de promenade

Le chauffeur de véhicule de promenade conduit des personnes sur des trajets personnalisés (service porte-à-porte) dans un véhicule pouvant contenir jusqu'à 8 passagers. Il est responsable de nettoyer la voiture et de veiller à son entretien et bon fonctionnement.

Le chauffeur est également responsable de planifier ses journées selon la demande des clients (les trajets doivent être réservés au moins 48 heures à l'avance). Le chauffeur est également responsable du paiement des trajets au besoin.

Exigences et habiletés

- Avoir un permis de conduire de classe 4a
- Bien connaître la région géographique desservie (région Évangéline)
- Avoir un bon entregent
- Avoir une bonne connaissance du français et de l'anglais
- Être bilingue est un atout
- Détenir un certificat de secourisme est un atout

Salaire : à partir de 19\$ de l'heure, 35 heures par semaine. Possibilité d'augmenter d'échelon les années suivantes (échelon de 3% dans le budget)

Chauffeur d'autobus

Le chauffeur d'autobus conduit des personnes sur des trajets prédéfinis et des trajets spéciaux (sorties de groupe, événements spéciaux) dans un véhicule pouvant contenir jusqu'à 15 passagers. Il est responsable de nettoyer l'autobus et de veiller à son entretien et bon fonctionnement.

Le chauffeur est également responsable de planifier les trajets spéciaux (routes à prendre, horaire) et fera, au besoin et selon sa disponibilité, des trajets porte-à-porte. Le chauffeur est également responsable du paiement des trajets au besoin.

Exigences et habiletés

- Avoir un permis de conduire de classe 4
- Bien connaître la région géographique desservie (région Évangéline)
- Avoir un bon entregent
- Avoir une bonne connaissance du français et de l'anglais
- Être bilingue est un atout
- Détenir un certificat de secourisme est un atout
- Être disponible pour travailler certains soirs et weekends

Salaire : à partir de 21\$ par heure, 35 heures par semaine². Possibilité d'augmenter d'échelon les années suivantes (échelon de 3% dans le budget)

Chauffeurs suppléants

Une liste de chauffeurs suppléants contractuels devrait être mise en place pour remplacer les chauffeurs permanents au besoin (vacances, maladies, fins de semaine et soirées, etc.)

Autres considérations

Afin d'être compétitifs et de pouvoir recruter de bons employés, nous suggérons les avantages et conditions de travail suivants (cette liste n'est pas exhaustive, le comité peut ajouter d'autres avantages et conditions).

- Assurances collectives avec la SAF'île
- Deux semaines de vacances la première année, trois semaines années 2 à 5.

6.2 Bénévoles

Il pourrait être intéressant pour l'organisme d'avoir une liste de bénévoles pour accomplir diverses tâches, telles que:

- Accompagnement à des rendez-vous médicaux
- Aide à l'organisation d'événements pour levées de fonds
- Petites tâches administratives

6. Structure juridique et de gouvernance

Avant incorporation

Comme expliqué dans la section 4.2 (Description du modèle de transport), nous recommandons que le projet soit chapeauté par un organisme communautaire avec une mission qui s'apparente à celle du service de transport. Le Conseil scolaire-communautaire Évangéline est l'organisme le mieux placé pour jouer ce rôle. Cependant, les démarches nécessaires devront être prises auprès du Conseil d'administration de cet organisme afin de s'assurer que ce projet s'aligne bien avec la direction que préconise cet organisme en termes de la réalisation de sa mission.

Il est recommandé qu'une période d'incubation du projet de 1 à 3 ans soit mise en place pour assurer le bon démarrage et la transition du projet de Transport Évangéline. La structure juridique finale recommandée pour le service de transport est

² Le salaire du chauffeur d'autobus est légèrement plus élevé que celui du chauffeur de voiture, car ce poste exige d'avoir un permis de conduire de classe 4 et d'être disponible pour travailler certains soirs et weekends.

l'incorporation d'un organisme à part, afin d'assurer le succès long terme et la viabilité du projet.

Pendant la période d'incubation et de transition, et en attendant la mise sur pied d'un organisme autonome, un comité aviseur d'environ 5 ou 6 personnes sera formé pour conseiller et orienter le nouveau service de transport. Le comité aviseur pourrait être formé notamment de représentants des deux municipalités (Abram-Village et Wellington), du CSCÉ, du gouvernement du l'Î.-P.-É., des organismes partenaires et des usagers du service.

Incorporation de l'organisme

Une fois que les bases du service seront solides, il est recommandé d'incorporer l'organisme de façon légale. La structure juridique idéale est la coopérative à but non lucratif. Une coopérative a plusieurs avantages, dont:

- Meilleur engagement des membres
- Revenus supplémentaires avec les frais de membership
- Les membres peuvent voter et avoir un mot à dire sur la direction de la coopérative

Le modèle de coopérative à but non lucratif implique que tous les profits générés par l'organisme doivent être réinvestis dans l'organisme. Les membres ne peuvent pas recevoir de ristourne. Il est également plus facile pour l'organisme d'aller chercher des subventions ayant le titre d'organisme à but non lucratif.

Le modèle requiert un mode de gouvernance avec un conseil d'administration élu. Pour enregistrer une Coopérative à l'Île-du-Prince-Édouard, le coût est de 305\$ et il faut un minimum de 3 membres fondateurs pour enregistrer la coopérative.

Il est recommandé d'avoir deux types de membres au sein de la coopérative. Les types de membres incluent:

- Membres utilisateurs : les personnes qui utilisent le service de façon régulière
- Membres de soutien: les individus ou les organismes partenaires qui appuient le service et ont un intérêt à le voir évoluer

Les membres utilisateurs devraient être majoritaires, autant à l'AGA qu'au sein du conseil d'administration. Ceci assure que le service continue à refléter les besoins des membres que l'on souhaite desservir, les utilisateurs du service.

Un exemple de conseil d'administration représentatif des intérêts des utilisateurs serait:

- 5 membres utilisateurs
- 2 membres de soutien (organismes)
- 1 membre de soutien (individu)

Toute personne qui souhaite devenir membre de la coopérative paie 10\$ et ils sont membres à vie. Ceci est pour tout type de membre confondu. Les utilisateurs du service ne doivent pas être membres de la coopérative pour utiliser le service. Le membership est cependant fortement encouragé, car cela leur permet d'avoir un mot à dire sur le service, de voter à l'AGA et de devenir membres du Conseil d'administration.

7. Services additionnels

En plus des services réguliers de porte-à-porte et la route à Summerside proposés, le service de transport pourrait offrir plusieurs services additionnels qui pourraient générer des revenus supplémentaires pour l'organisme. Voici une description des services supplémentaires qui pourraient être graduellement ajoutés au service à mesure que la demande augmente et que la communauté s'approprie le service.

- **Réservation de groupes**

Ce service est populaire avec les autres services de transport communautaires ruraux. Généralement, la demande pour le service de transport est plutôt pendant la semaine. Les véhicules sont donc davantage disponibles la fin de semaine pour des réservations de groupe.

Après discussion avec les partenaires communautaires, il semble y avoir une demande pour ce genre de service. La Coopérative le Chez-nous a exprimé un intérêt pour louer un véhicule pour des sorties pour ses résidents. De plus, la CSLF a exprimé l'intérêt de louer un véhicule pour le déplacement d'un ou plusieurs étudiants pour des stages coop ou des sorties spéciales.

Des particuliers pourraient également réserver un véhicule pour des événements privés tels que des mariages, des anniversaires, des enterrements de jeunes filles, des réunions de familles, etc.

- **Service de courrier**

Le service de courrier pourrait éventuellement devenir un service offert par le service de transport. Les personnes et les organismes qui désirent envoyer un paquet, des objets ou du courrier pourraient faire appel au service de transport pour la livraison.

- **Transport des aînés à des activités spéciales**

Selon la Coopérative le Chez-nous et d'autres personnes de la communauté, un service de transport organisé pour les aînés pourrait permettre à des personnes âgées de sortir de leur chez-eux (personnes en résidences ou à la maison) pour socialiser avec d'autres personnes et pour participer à une activité spéciale. Des idées d'activités incluent une sortie pour voir un spectacle au Village musical, une sortie au Musée

acadien ou une sortie à la maison de bouteilles. Le Chez-nous était intéressé à se prévaloir de ce genre de service.

- **Partenariats avec organismes pour activités spéciales**

Plusieurs organismes partenaires ont exprimé un intérêt à utiliser le service de transport pour diverses activités. Le Collège de l'Île pourrait par exemple organiser une sortie pour ses étudiants. Le Conseil scolaire-communautaire Évangéline pourrait organiser un service de navette afin que les gens puissent se déplacer en groupe pour assister à une activité communautaire. Une navette pourrait par exemple être organisée entre Charlottetown-Summerside-Évangéline pour permettre à des gens de ces villes de participer à un spectacle ou à un événement au Village musical ou au Festival acadien.

- **Repas-roulant**

Le service l'Acabie à Chéticamp fait un partenariat avec repas-roulant pour offrir le service de livraison de repas. Dans le cas d'Évangéline, nous ne prévoyons pas que ce partenariat puisse apporter un revenu supplémentaire pour le service de transport, mais pourrait plutôt appuyer le service de repas-roulant. Éventuellement, si le partenariat fonctionne pour les deux parties, le service de repas roulant pourrait être intégré au service de transport. Cette option reste à être étudiée.

Utilisation des revenus

Ces services supplémentaires pourraient générer des revenus supplémentaires qui peuvent soit être réinvestis dans l'organisme ou dans la communauté. Ces revenus pourraient également servir à subventionner des personnes dans le besoin qui ne peuvent pas se permettre le plein prix du service de transport.

8. Marketing et communications

Le marketing et la communication sont des éléments importants à considérer à l'intérieur du projet Transport Évangéline. Étant donné que c'est un tout nouveau service, il y a un changement de culture et d'habitude qui doit être établi. Ceci peut prendre du temps et requiert plusieurs canaux de communications pour rejoindre les gens "là où ils sont".

Clientèles cibles:

Les clientèles principales visées pour Transport Évangéline sont:

- Les aînés et les personnes à besoins spéciaux ou à mobilité réduite
- Les travailleurs, les étudiants et les nouveaux arrivants

Ces clientèles sont les personnes pour qui le service existe. La mission première du service est de desservir ces groupes. Il est donc important de continuer à viser ces groupes et d'adapter les messages pour rejoindre ces clientèles.

Le premier groupe utilisera le service principalement pour des rendez-vous médicaux et pour des commissions (épicerie, la banque). Le deuxième groupe va surtout utiliser le service pour se déplacer pour se rendre au travail ou pour faire des commissions.

Les clientèles secondaires sont:

- Les touristes qui visitent la région
- Les gens qui participent à des événements
- Les organismes (ex. La CSLF pour transporter les étudiants vers des classes spéciales et des stages coop)

Ces clientèles peuvent apporter des revenus supplémentaires à l'organisme, mais ne sont pas la clientèle principale visée. Des efforts minimes en marketing peuvent donc être apportés pour rejoindre ces groupes. Il est recommandé d'attendre que les clientèles principales soient bien desservies avant de commencer à desservir ces clientèles.

Méthodes traditionnelles :

Les méthodes de marketing et de communication traditionnelles sont recommandées, mais le service ne devrait pas se limiter à ceux-ci. Les méthodes de communication traditionnelles incluent:

- Site web
- Médias sociaux (Facebook et Instagram)
- Annonces dans le journal (Voix acadienne, Journal Pioneer)
- Annonces sur le câble
- Entrevues à Radio-Canada et CBC
- Affiches dans les établissements de la région
- Décalques / autocollants sur les véhicules avec le logo de Transport Évangéline
- Bulletin de nouvelles du CSCÉ
- Bulletin de l'Église
- Bouche-à-oreille

Partenariats et engagement communautaire:

Étant donné que la région Évangéline est une communauté tissée serrée, le bouche-à-oreille sera un moyen privilégié pour faire passer le mot au sujet du service. Plus les gens entendent parler du service et entendent des bons commentaires, plus il y a de chances qu'ils l'utilisent. Ceci étant dit, l'organisme devrait s'assurer de développer des partenariats avec nombreux organismes de la région, afin de rejoindre la communauté là où elles sont. Ces partenariats peuvent inclure, par exemple:

- Partenariat avec le Village musical pour offrir un rabais aux gens qui participent à une activité culturelle

- Partenariat avec le ATV Club pour encourager les membres du club à utiliser le service de transport
- Partenariat avec l'Association des francophones de l'âge d'or pour faire une sortie spéciale pour les membres

Campagne "Dites à un ami" :

Transport Évangéline pourrait développer une campagne de promotion qui utilise la force du bouche-à-oreille. Un exemple de cette campagne est que chaque personne qui réfère à un ami qui devient membre reçoit un rabais sur son prochain trajet (ou un trajet gratuit).

Campagne de promotion pour le lancement:

Transport Évangéline, pour se faire connaître, a intérêt à développer une campagne de promotion environ 4 mois avant l'ouverture du service, afin de préparer le lancement du nouveau service. Cette campagne de promotion peut inclure:

- Activités de sensibilisation: ex. Collations, musique et kiosque pour parler du projet
- Participer à des foires communautaires (ex. RDÉE, Chambre de commerce, etc)
- Activité de levée de fonds pour le service. Exemple: un spectacle communautaire avec des artistes qui appuient la cause.
- Participer à des activités existantes et demander d'avoir un kiosque (ex. Festival acadien, Festival de la Citrouille, etc.)
- Tirage de membership (à la radio, à des activités communautaires, etc.)
- Petite tournée gratuite dans le véhicule lors d'une activité pour faire de la promotion
- Char allégorique dans la parade du Festival acadien

Logo, nom et branding :

Il est recommandé d'embaucher une compagnie de design pour élaborer un logo qui est attirant et facile à reconnaître. Ce logo sera placé sur tous les véhicules, sur tout matériel promotionnel, le site web, les médias sociaux, affiches, campagnes de promotion et de partenariats, etc. Le logo pourrait être combiné avec un slogan qui rejoint la clientèle cible du projet.

Une note sur le nom: Le nom "Transport Évangéline" a été utilisé dans ce document. Les dirigeants du projet pourront décider d'utiliser ce nom, ou procéder à un processus de remue-méninges d'un nouveau nom.

9. Détails opérationnels

Nos entretiens avec des structures de transport existantes nous permettent d'apporter des conseils éclairés sur les détails opérationnels. Les points suivants ont

été élaborés suite à l'analyse de nos discussions avec ces structures de transport, des besoins identifiés dans le sondage, de même que de la connaissance générale des consultantes en gestion d'organisme.

9.1 Gestion des réservations

Les réservations de trajet porte-à-porte devront être faites au moins 48 heures à l'avance. Ceci laissera le temps au chauffeur de planifier ses journées et de contacter les clients à l'avance si des détails supplémentaires sont nécessaires.

La deuxième année, lorsque les trajets d'autobus vers Summerside seront offerts le matin et le soir, le chauffeur d'autobus pourra également faire des trajets porte-à-porte en journée, selon ses disponibilités et selon la demande.

Les réservations se feront par téléphone ou en ligne, à l'aide d'une application de calendrier telle que Calendly ou YouCanBookMe. Ces applications permettent de synchroniser les rendez-vous avec un calendrier Google ou Microsoft, ce qui rend la planification des horaires des chauffeurs simple.

Coût des trajets

Le coût des trajets doit être abordable tout en apportant un revenu appréciable pour l'organisme. Un tarif spécial doit aussi être mis en place pour encourager l'utilisation fréquente du service de transport. Les tarifs suivants sont suggérés. Ceux-ci ont été déterminés selon les résultats du sondage, notre scan environnemental et nos consultations avec des services semblables en Atlantique. Les utilisateurs ne sont pas obligés d'être membres de l'organisme.

Trajets porte-à-porte: 3\$ pour le premier kilomètre et 0,50\$ pour chaque kilomètre suivant (arrondi au kilomètre supplémentaire).

Trajet Évangéline-Summerside: 8\$ par trajet, 60\$ pour 10 billets, 100\$ pour la passe mensuelle.

9.2 Paiements

9.2.1 Paiements des trajets porte-à-porte

Les clients devront payer pour leur trajet au chauffeur dès l'arrivée à leur destination. Le chauffeur devra être en mesure d'utiliser une application de paiement de type Square et de faire des transactions en argent comptant.

9.2.2 Paiement des autres services

Les autres services (messengerie, repas roulants, voyages de groupe, etc.) seront facturés au client.

9.2.3 Paiement des trajets Évangéline à Summerside

Les trajets pourront être payés en argent comptant, ou étant donné que les prix de trajets sont fixes, les passagers peuvent acheter des billets prépayés ou des passes mensuelles. Des points de vente devront être déterminés pour l'achat de ceux-ci, par exemple la Co-op, les stations-service de la région, etc.

9.3 Dons et commandites

9.3.1 Commandites

La plupart des commanditaires auront de la visibilité sur les véhicules du service de transport. Des opportunités de visibilité supplémentaire pourraient être offertes, telles que dépliants promotionnels disponibles dans les véhicules, visibilité sur le site web, promotion sur les réseaux sociaux, etc.

Commandites en nature

Les commandites en nature sont intéressantes si elles permettent à l'organisme d'éviter des dépenses. Les commandites en nature ont une valeur également à la dépense évitée.

Idées de commandites en nature :

- Cartes d'essence
- Uniformes
- Véhicules (prêt de location, don)
- Fournitures de bureau
- Lieu d'achat de passes ou billets

9.3.2 Dons

Les dons proviendront majoritairement d'individus et d'organismes à but non lucratif. Ceux-ci pourraient être amassés par un partenaire qui est inscrit légalement comme organisme de charité (par exemple, la municipalité de Wellington). Les dons seraient ensuite réacheminés à l'organisme (le processus doit être validé par un comptable). Une campagne de financement devra être lancée dès le début : ceci permettra du même coup de promouvoir les services de l'organisme.

9.4 Assurances

1. *Assurances corporatives*

L'organisme devra se doter d'une assurance corporative pour couvrir ses biens et pour la responsabilité civile. Plusieurs compagnies offrent ce type d'assurance.

2. *Assurances véhicules*

Les véhicules qui transportent les passagers devront être assurés convenablement, autant pour la responsabilité civile que les dommages matériels.

10. Projections financières

Voici le budget prévu pour le projet de transport Évangéline pour les 2 premières années d'opération, incluant les mois précédant le démarrage du service.

Notons que les revenus ne sont pas confirmés. Alors que certains revenus nous semblent plus faciles à recueillir (compétence IPE, fonds fédéral sur le transport en commun, Web Presence Assistance), d'autres nécessiteront de la représentation auprès des gouvernements provincial et fédéral (APECA). L'engagement de la communauté en tant qu'utilisatrice des services et au niveau des dons et commandites aura également un impact important sur les revenus de l'organisme.

Concernant les tarifs des trajets, nous nous sommes basées sur les attentes des utilisateurs, identifiées dans le sondage, de même que sur nos discussions avec des structures de transport existantes.

Pour le service porte-à-porte, nous suggérons un tarif de 3,00\$ pour le premier kilomètre, et 0,50\$ pour chaque kilomètre suivant.

Pour le transport en autobus vers Summerside, nous suggérons un tarif fixe de 10,00\$ par trajet. Des zones pourraient être créées si des clients souhaitaient utiliser le service à l'intérieur de la région Évangéline. Une passe mensuelle pourrait également être offerte aux utilisateurs réguliers de l'autobus, pour 100\$ par mois (nous suggérons ce montant, qui est assez bas, pour développer une clientèle fidèle sur le long terme).

Concernant les dépenses, les plus grands postes de dépenses sont liés aux ressources humaines et à l'équipement. Les salaires suggérés pour les ressources humaines sont basés sur la compétition dans la région (organismes communautaires et entreprises) et sur les statistiques de salaires trouvées sur le site web fédéral Guichet Emploi, pour l'Île-du-Prince-Édouard.

Le budget inclut des véhicules neufs, mais des variantes pourraient également être considérées, selon les subventions reçues (achat de véhicules d'occasion, location, don).

BUDGET TRANSPORT ÉVANGÉLINE

Revenus				
	Année 0 (6 mois)	Année 1	Année 2	Commentaires
Subventions				
Fonds féd transport en commun		\$ 60,000.00	\$ 75,000.00	Paiement des véhicules
Fonds provincial	\$ 8,000.00	\$ 22,500.00	\$ 30,000.00	Non confirmé - estimé
APECA	\$ 8,000.00	\$ 22,500.00	\$ 30,000.00	
Compétences IPE	\$ 9,375.00	\$ 9,375.00	\$ 9,375.00	Employés doivent respecter les règles du financement https://www.princeedwardisland.ca/fr/service/employ-pe-i-for-employers
Autres subventions/projets		\$ 5,000.00	\$ 7,500.00	
Web Presence Assistance	\$ 1,000.00			https://www.princeedwardisland.ca/fr/service/web-presence-assistance
Dons		\$ 4,000.00	\$ 3,000.00	Une campagne pour entreprises/organismes/individus doit être lancée. Ces dons pourraient être acheminés vers la municipalité de Wellington
Billets/Tarif local		\$ 26,000.00	\$ 39,000.00	Année 1: 5 jours par semaine, 10 trajets par jour payés en moyenne à 10\$
Billets/Tarif inter-régions		\$ -	\$ 52,000.00	Année 2: 5 jours par semaine, 20 trajets par jour payés en moyenne à 10\$
Services spéciaux		\$ 3,000.00	\$ 5,000.00	Service de courrier, voyages de groupes, etc.
Commandites		\$ 5,000.00	\$ 7,500.00	En nature (essence, loyer, fournitures de bureau) ou en argent
TOTAL	\$26,375.00	\$ 157,375.00	\$ 258,375.00	

Dépenses

	Année 0 (6 mois)	Année 1	Année 2	
Ressources humaines				
Direction générale	13650	27300	28119	Salaire annuel
Chauffeur(s)		34580	67340	19\$/h, 35 h/sem et 21\$/h, 30h/sem
frais liés aux employés	1365	6188	9545.9	Assurance-emploi, pension, assurances collectives. 10% des salaires.
sous-total	15015	68068	105004.9	
Coûts fixes				
Assurances corporatives	0	300	300	À confirmer
Assurances véhicule		2000	4000	À confirmer
Téléphones cellulaires	120	720	1080	30\$ par employé par mois
Communications, marketing	3000	3000	3000	Logos, pub, graphisme,...
Site web	3000	400	400	Conception, hébergement, entretien
fournitures de bureau et applications	1000	500	500	
autres	300	1000	1000	
sous-total	7420	7920	10280	
Coûts variables				
essence et entretien: 8 Passagers		13000	16900	100km par jour année 1, 130 année 2 0,50\$ par km
Essence et entretien: 15 pass.		0	37128	2 allers-retours sside = 204km par jour 0,70\$ par km
Uniforme		250	400	Vêtements promotionnels pour l'uniforme
Service Finances	1318.75	7868.75	12918.75	5%
sous-total	1318.75	21118.75	67346.75	
Équipement				
Ordinateur	1400		2000	
Véhicule 8 passagers		60000		
véhicule 15 passagers			75000	
sous-total	1400	60000	77000	
Grand total	25153.8	157107	259632	

11. Plan d'action : Mise en place de l'organisme

Résultat: Intégrer le projet au sein d'un organisme porteur, avoir un financement de départ et une coordination de projet

Activité spécifique	Échéancier	Responsable
<p>Trouver un financement de base (minimum de 30 000\$)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Discussions, représentation politique auprès de la province • Rédiger une demande de financement auprès de l'APECA dans le cadre du Fonds des collectivités innovatrices • Début de la levée de fonds auprès d'organismes communautaires et entreprises 	1er avril	Comité
<p>Intégration du projet au sein d'un organisme porteur (tel que le CSCÉ)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Confirmer l'organisme porteur (approbation du CA de l'organisme) • Choix des membres du comité aviseur • Préparation des locaux et de l'infrastructure (ex. ligne téléphonique, ordinateurs, etc.) • Annonce officielle du service de transport au public • Marketing préliminaire du service de transport 	30 juin	Comité
<p>Embauche d'une coordination de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rédaction de l'offre d'emploi et de la description de poste • Publication de l'offre • Sélection des candidats • Rédaction du contrat de travail • Début à l'emploi 	1er septembre	Comité

12. Recommandations générales

En plus des informations présentées dans le présent rapport, voici quelques recommandations supplémentaires en développement communautaire à tenir compte lors de l'implémentation du service de transport :

- Étant donné qu'un grand besoin en transport provient des nouveaux arrivants, le service devrait être développé de façon à tenir compte de leurs besoins (employeurs : CSLF, CPE, étudiants, Acadian Supreme, etc.). Cela dit, un partenariat privilégié avec la Coopérative d'intégration francophone et Bienvenue Évangéline devrait être considéré.
- Les aînés sont une autre clientèle principale. Ce ne sont pas tous les aînés qui ont de la famille et souvent, les familles sont occupées. Plusieurs aînés peuvent conduire, mais ne se sentent pas toujours à l'aise. Cela dit, un partenariat privilégié avec le projet Impact-aînés et l'Association des francophones d'âge d'or devrait également être considéré.
- Intégrer le système de transport avec l'initiative de Bons voisins et les repas roulants. Éventuellement, il pourrait y avoir création d'un même réseau de bénévoles.
- Création d'un projet pilote impliquant divers organismes communautaires de la communauté pour le démarrage. Ceci facilitera l'engagement et augmentera les chances de succès à long terme du projet.
- Développer le projet étape par étape. Il est important d'assurer le bon déroulement de la première phase du projet avant de passer à la prochaine phase. L'important est le succès à long terme du projet, alors une fondation solide est essentielle.
- Continuer les consultations et les conversations avec la communauté et les membres pour mieux comprendre leurs besoins afin de mieux les desservir.
- Développer des activités d'engagement des membres du service continu afin de créer une communauté de personnes engagées dans le projet.
- Étant donné que :
 - Il n'y a pas de programme de financement provincial spécifique duquel le projet peut être financé;
 - La province a mis sur pied un projet pilote de deux routes d'autobus rurales largement subventionnées;

Il est recommandé d'avoir des discussions auprès d'élus provinciaux et de sous-ministres qui pourraient aider à obtenir du financement de la province ou devoir à mettre sur pied un projet pilote de route rurale vers Summerside pour la région Évangéline.

13. Conclusion

En conclusion, selon la recherche, les données et les résultats des consultations, l'étude de faisabilité démontre la viabilité et la faisabilité du projet de transport pour la région Évangéline. Les consultantes recommandent donc d'aller de l'avant avec le projet, car c'est un service essentiel pour la région Évangéline et il contribuera grandement au développement économique et social de la région. Comme tout projet communautaire d'envergure, il est essentiel d'engager les partenaires et la communauté à toutes les étapes du processus de développement et d'implémentation du projet. Le succès du projet dépend de la collaboration et de l'appui de la communauté en son sens large. Avec un engagement fort, le projet connaîtra du succès pour nombreuses années à venir.

Annexes

- Annexe A - Résultats du sondage
- Annexe B - Notes consultations des partenaires
- Annexe C - Notes consultations des fournisseurs de transport
- Annexe D - Horaire de trajets T3 Wellington à Charlottetown

Annexe A : Sommaire des résultats du sondage

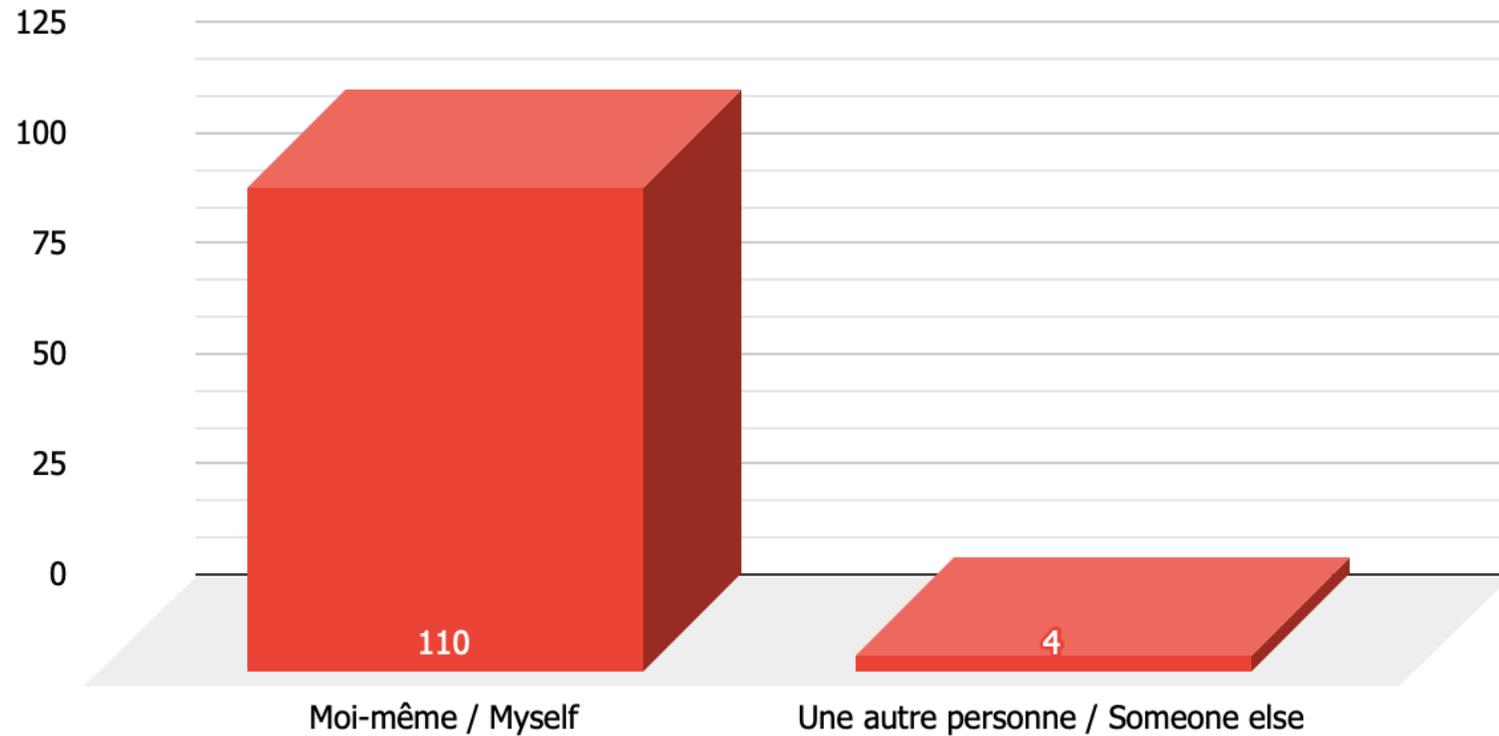
Sommaire des résultats du sondage

Ce sondage a été effectué entre le 2 août et le 15 septembre, dans le cadre de l'étude de faisabilité d'un service de transport dans la région Évangéline. Le sondage a été répondu majoritairement en ligne, et 12 personnes ont répondu par le biais d'une copie papier. Au total, nous avons eu 116 répondants. Les prochaines pages détaillent chaque question du sondage et indiquent les commentaires principaux des répondants.

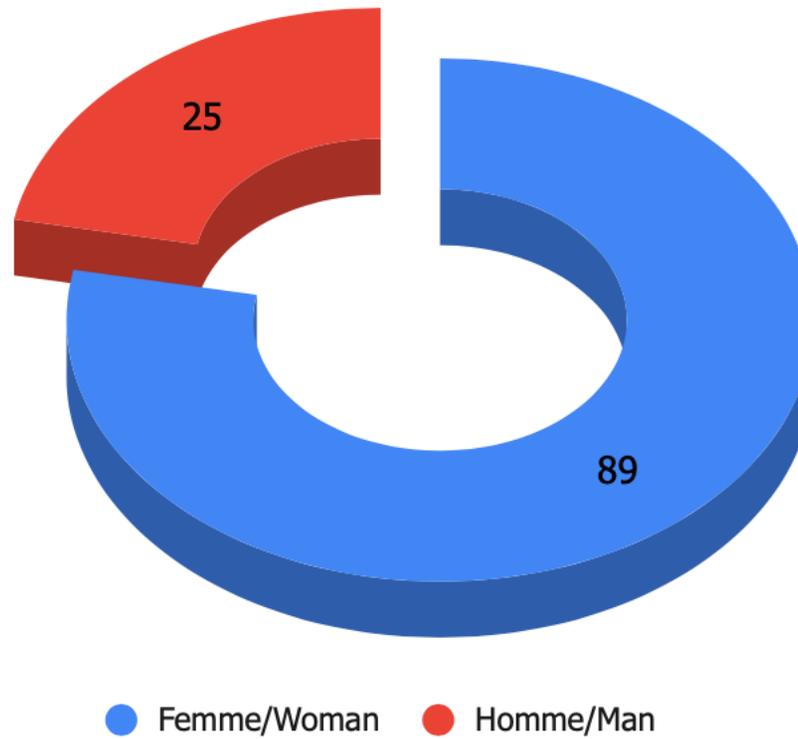
Faits saillants

- La grande majorité des répondants sont des femmes
- Près de la moitié sont âgés de 50 à 75 ans, et environ le 1/5 sont âgés de 36 à 50 ans
- 25% des répondants résident à Abram-Village, 22% à Wellington et 13% ont indiqué habiter une communauté en-dehors de la région Évangéline
- 41% des répondants ne croient pas utiliser un service de transport, principalement parce qu'ils possèdent un véhicule, et 43% l'utiliseraient à l'occasion
- Les destinations les plus populaires sont, en ordre, Charlottetown, Summerside, et l'intérieur de la région
- Plus de la moitié des répondants aimeraient avoir une option de passe mensuelle
- Les prix souhaités, autant vers Summerside qu'à l'intérieur de la région, varient entre 5\$ et 20\$ par trajet
- La grande majorité des répondants sont ouverts à l'idée d'avoir des arrêts pré-déterminés
- La grande majorité des répondants n'ont pas besoin d'espace supplémentaire important (la majorité est pour des sacs de provisions, sac d'école ou de travail)

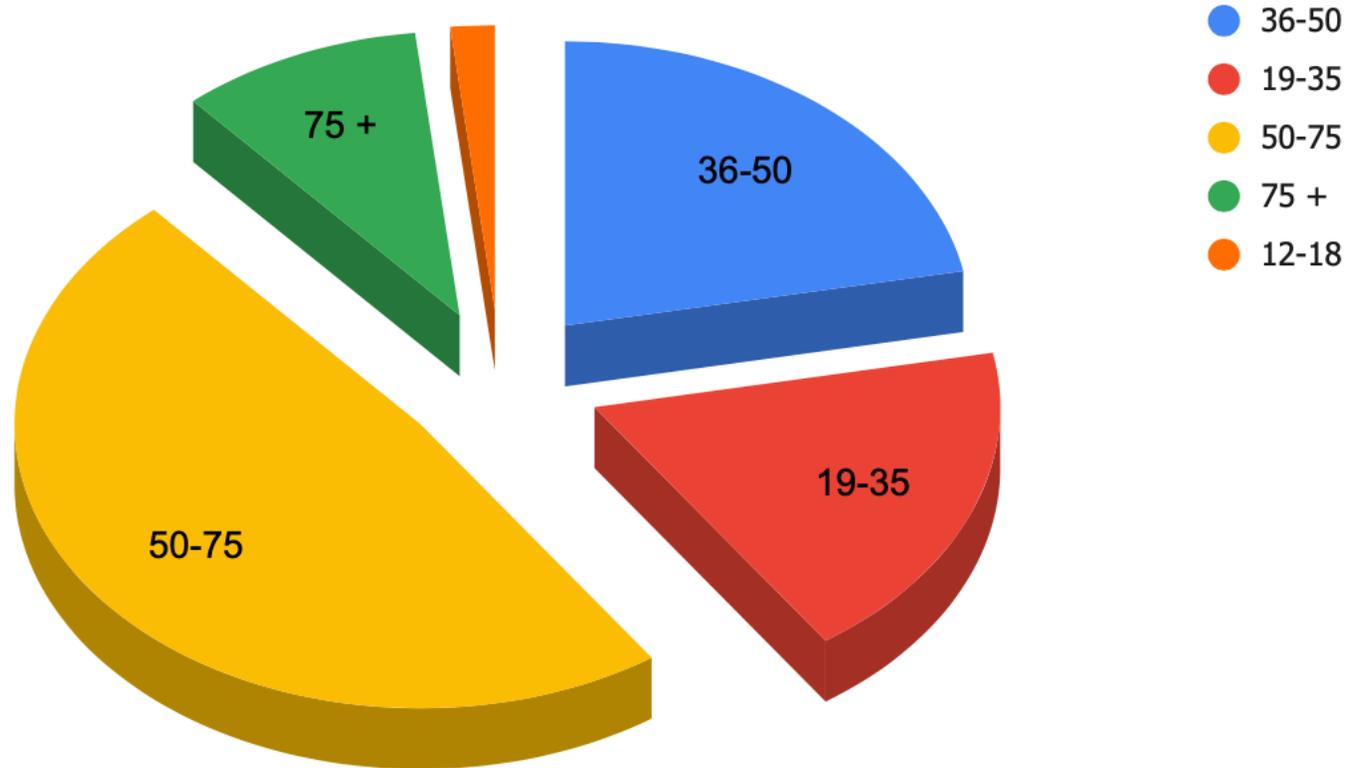
2 - Remplissez-vous le sondage pour vous-même, ou au nom d'une autre personne? - Are you completing the survey for yourself, or on behalf of someone else?



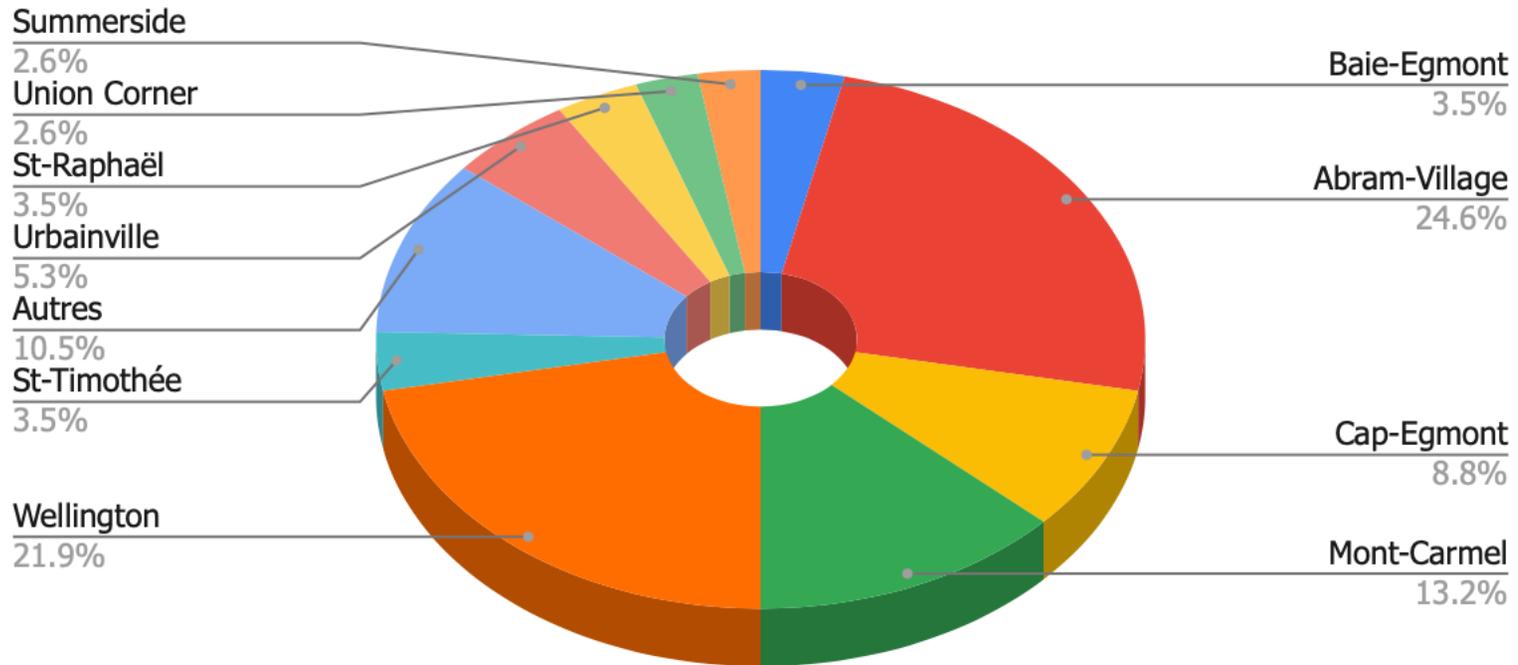
3 - Genre - Gender



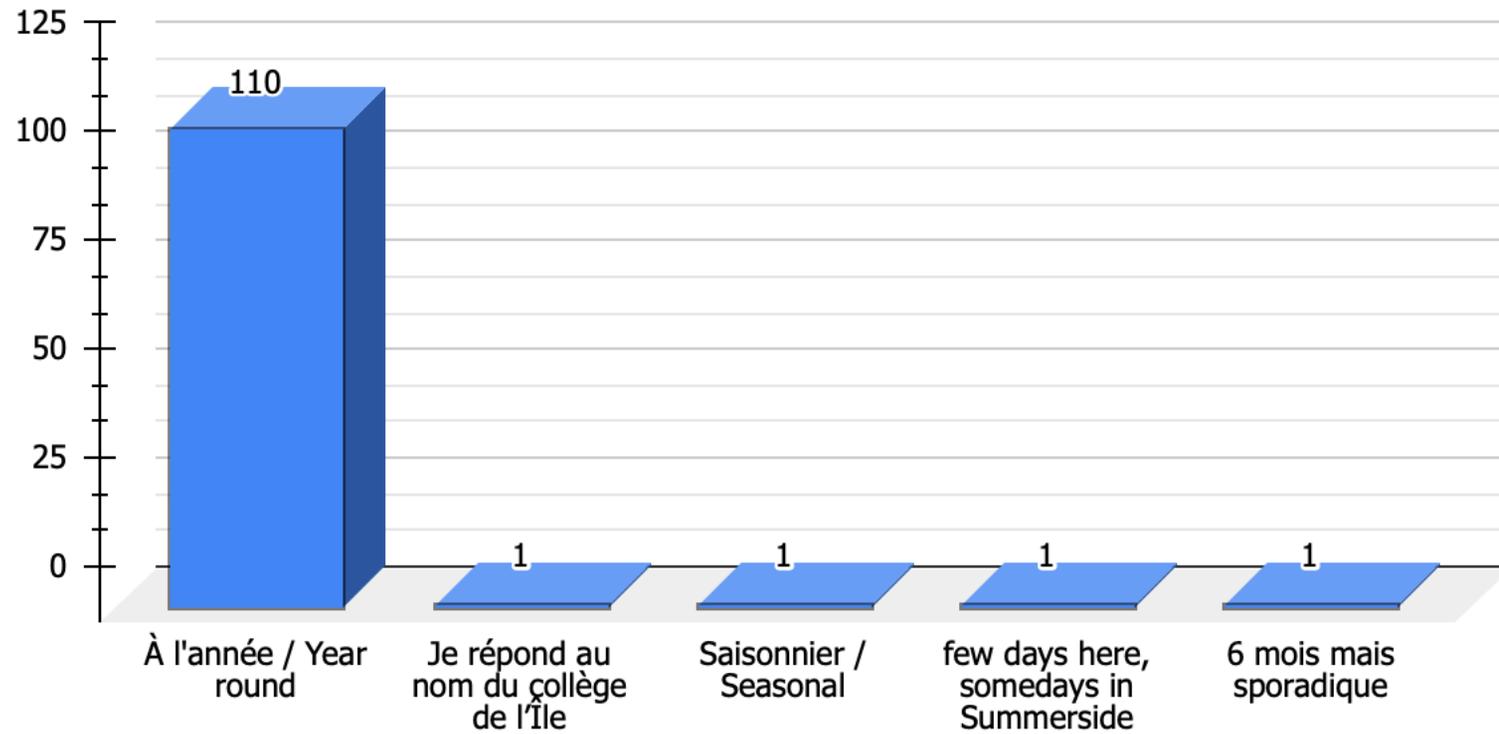
4 - Age



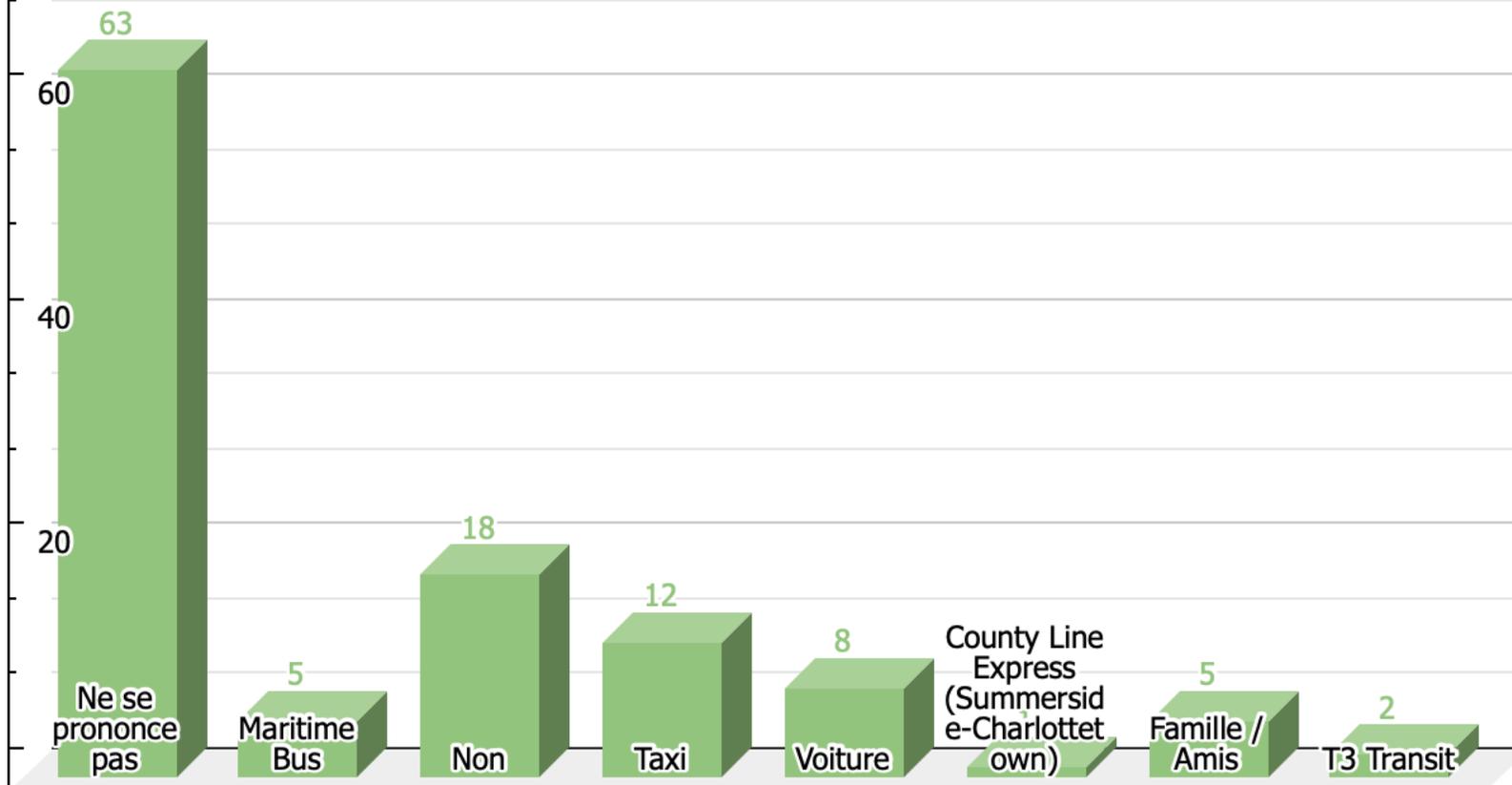
5 - Votre communauté/village/ville de résidence - Your community/village/town of residence



6 - Résidez-vous dans cette communauté toute l'année, ou de manière saisonnière seulement? - Do you reside in this community year-round, or only seasonally?

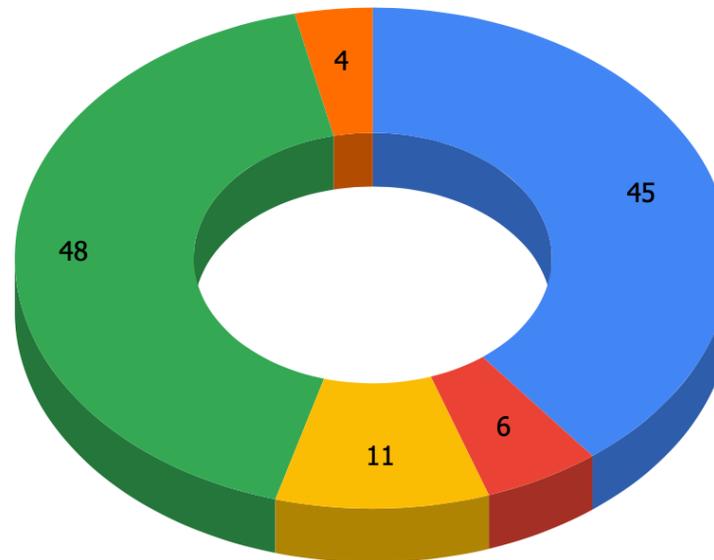


7 - Utilisez-vous un service de transport présentement (ceci peut être de manière régulière ou à l'occasion)? Vous pouvez choisir plus d'une réponse - Do you currently use a transport service (it can be frequently or once in a while)? You can choose more than one answer.



**8 - Utiliserez-vous le service de transport dans la région Évangéline si c'était disponible ?
- Would you use the transport service in the Evangeline region if it was available?**

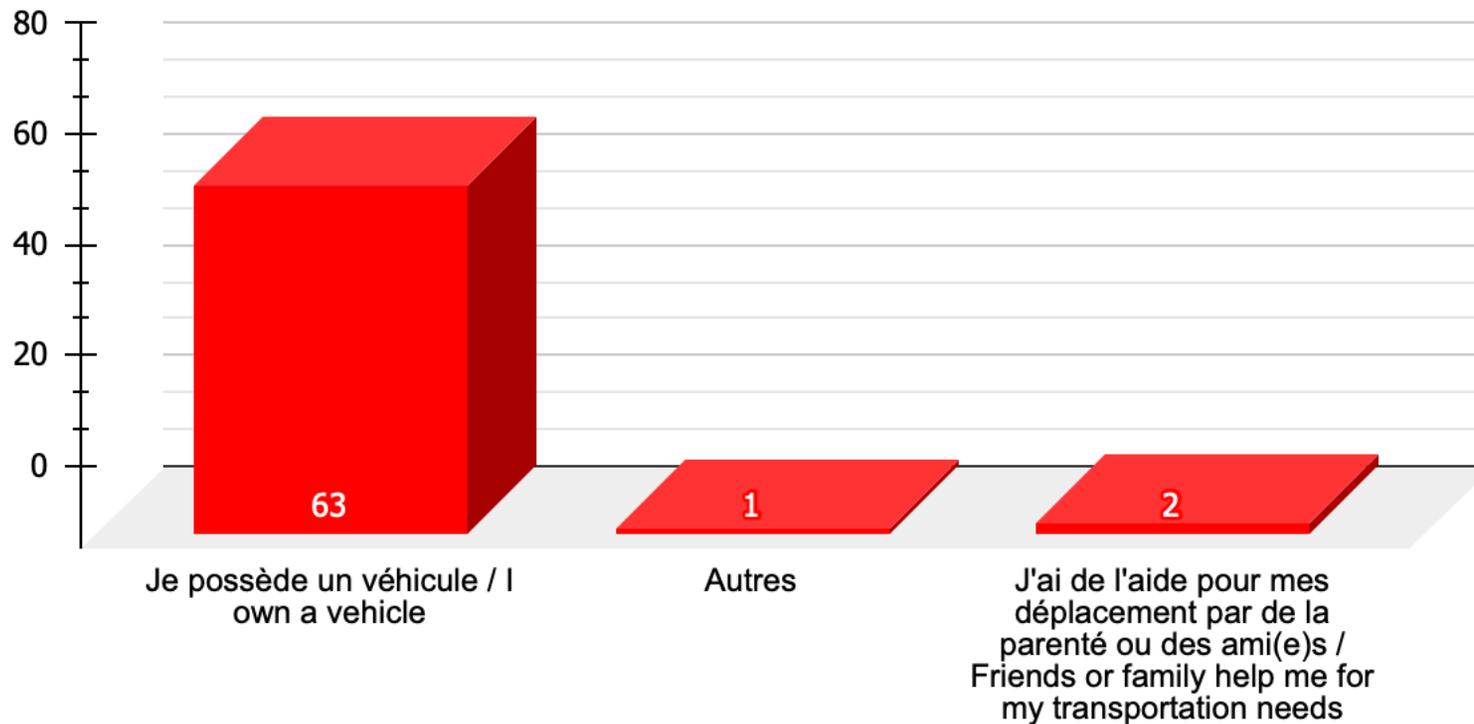
- Oui, à l'occasion / Yes, occasionally
- Oui, 5 jours par semaine ou plus / Yes, 5 days a week or more
- Oui, entre 2 et 4 jours par semaine / Yes, between 2 and 4 days per week
- Non / No
- Autres



Les commentaires issus de la catégorie « Autres »

- Ça dépend de l'heure de passage de l'autobus le matin. Ce serait bien pour se rendre au travail à Summerside. Il faudrait savoir aussi où prendre l'autobus pour revenir.
- Ceci dépendra des étudiants du collège et leur besoin (Représentant du Collège de l'île).
- À l'occasion durant l'été et quelques fois par semaine pendant la période scolaire.
- En cas d'urgence
- À moins de ne pas avoir le choix

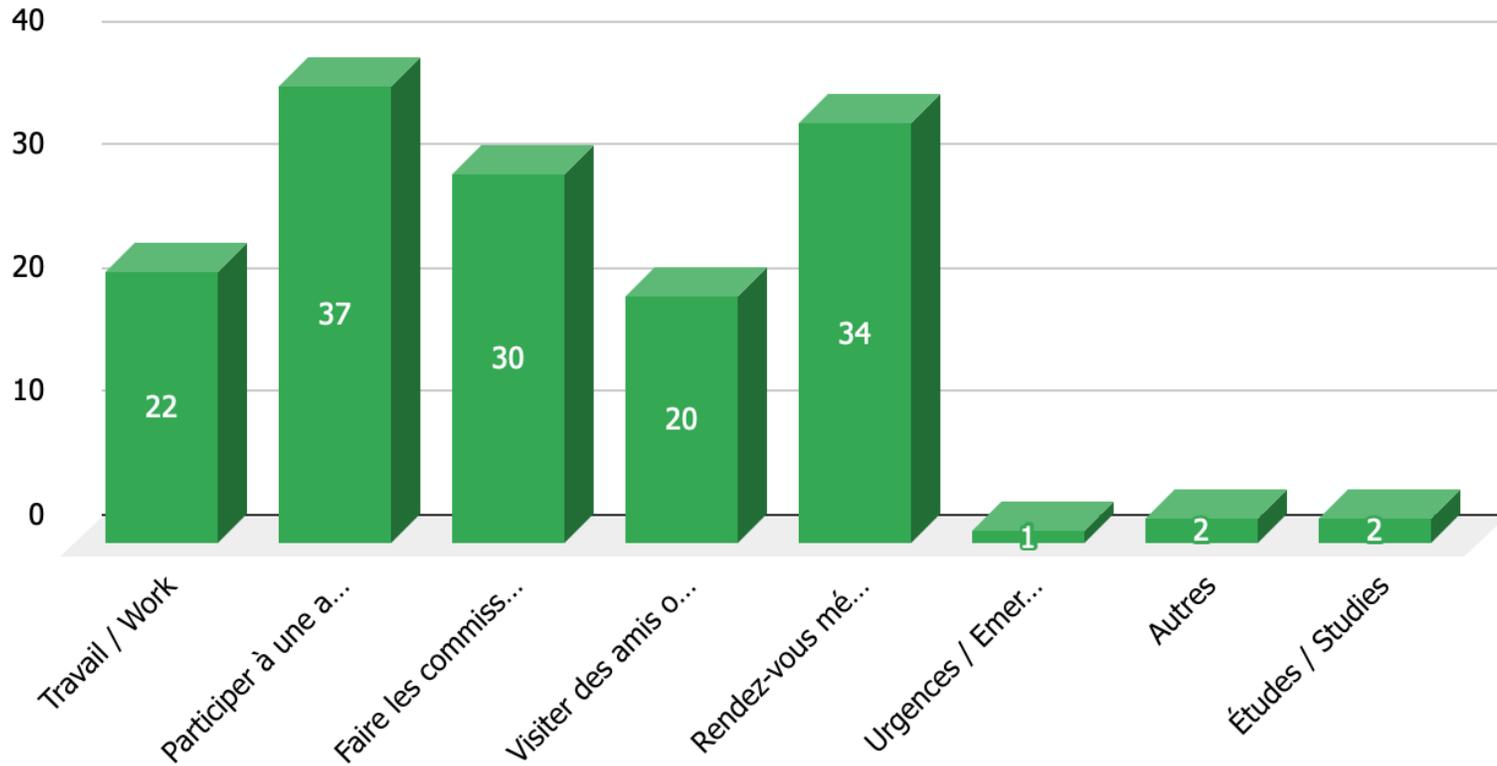
9 - Si vous avez répondu non: Pour quelle(s) raisons vous n'utiliserez pas le service de transport? Vous pouvez choisir plus d'une réponse - If you answered no: For what reason(s) would you not use the transport service? You can choose more than one answer.



Le commentaire issu de la catégorie « Autres »

- Tarif et les horaires détermineront mon choix.

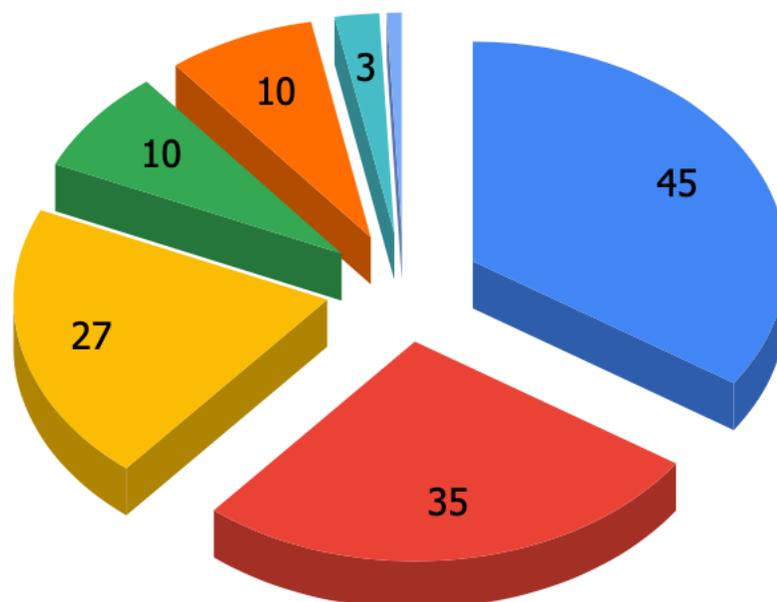
10 - Pour quelle(s) raison(s) vous prendriez le service de transport? Vous pouvez choisir plus d'une réponse - For which reason(s) would you use the transport service? You can choose more than one answer.



Les commentaires issus de la catégorie « Autres »

- En soirée ou en hiver j'aime moins conduire.
- J'aurais aimé avoir les transports en commun parce que ça me permettrait de ne posséder qu'une voiture pour ma famille et non deux.

11 - Pour quelle(s) destination(s) utiliseriez-vous le service de transport? Vous pouvez choisir plus d'une réponse - For which destination(s) would you use the transport service? You can choose more than one answer.

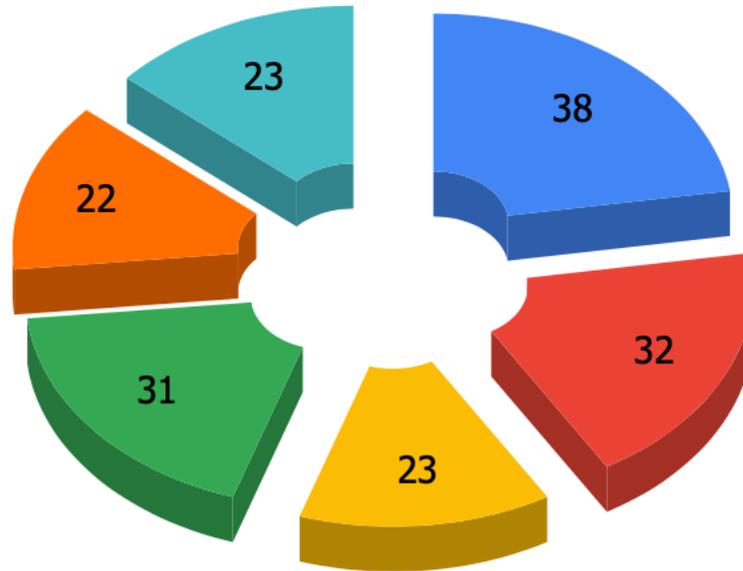


● Summerside ● Charlottetown ● À l'intérieur de la région / Within the region ● Tyne Valley
● Prince Ouest / West Prince ● Autres ● Kensington

Les commentaires issus de la catégorie « Autres »

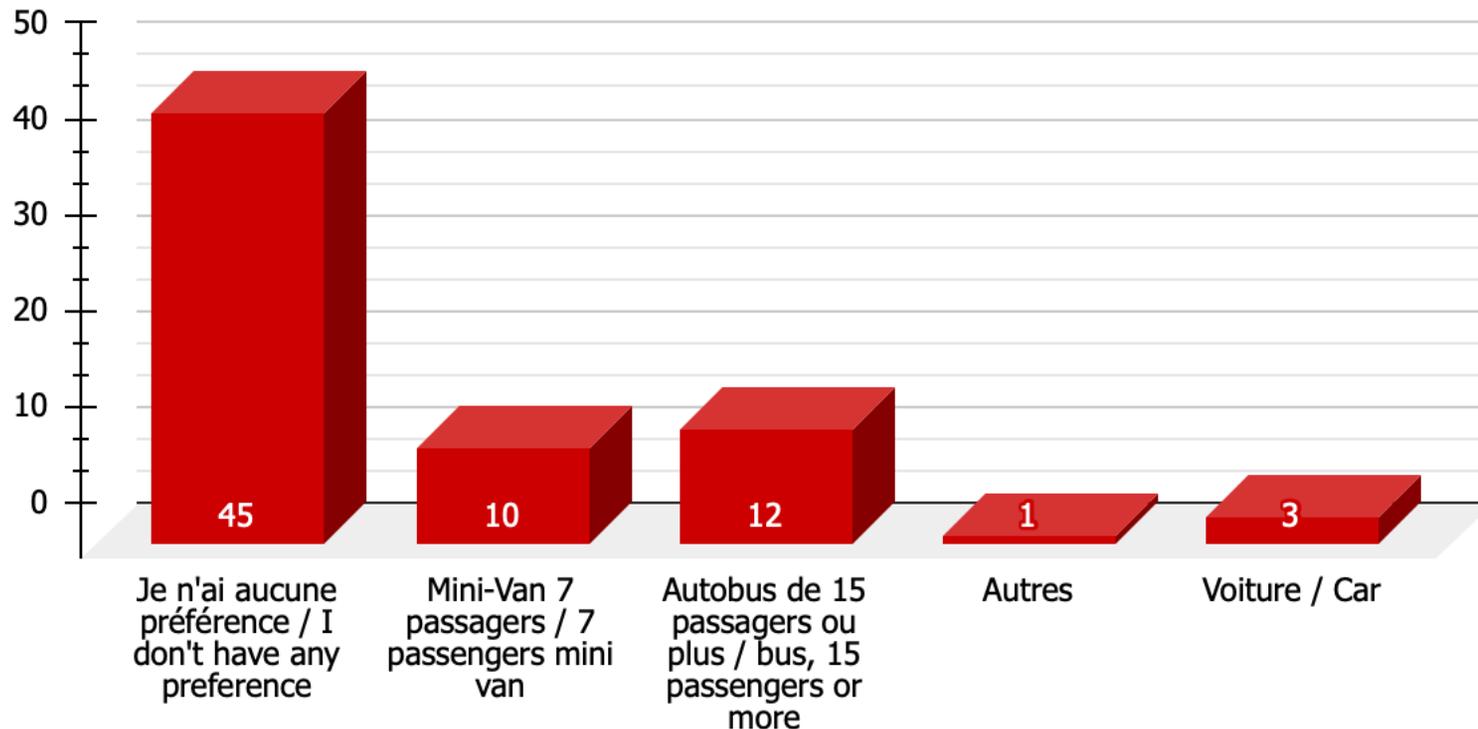
- Destination au besoin.
- Peut-être Ch,town si l'horaire me convient.
- Parfois pour des sorties sociales à Moncton/Halifax ?

Count of 12. À quel(s) moment(s) de la journée auriez-vous le plus besoin de transport? Vous pouvez choisir plus d'une réponse / At what time(s) of the day would you need transportation the most? You can choose more than one answer.



- Entre 9h et 12h / between 9 AM and 12 PM
- Entre 15h et 18h / between 3 PM and 6 PM
- Entre 18h et 21h / between 6 PM and 9 PM
- Entre 12h et 15h / between 12 PM and 3 PM
- Entre 21h et 6h / between 9 PM and 6 AM
- Entre 6h et 9h / between 6 AM and 9 AM

13 - Avez-vous une préférence du type de véhicule qui sera utilisé pour le service de transport? - Do you have a preference on the type of vehicle used for the transport service?

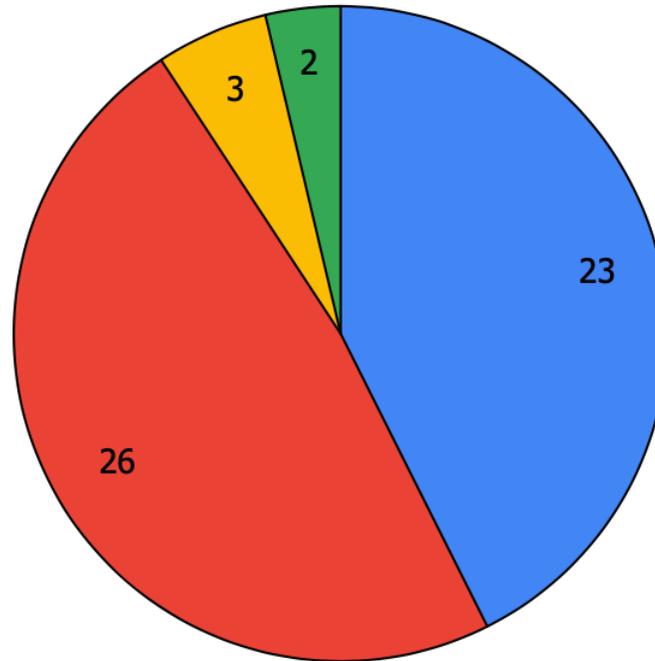


Le commentaire issu de la catégorie « Autres »

- EV Transportation.

14 - Est-ce que vous souhaitez avoir un service de transport individuel (non partagé)? - Do you wish for an individual transport service (not shared)?

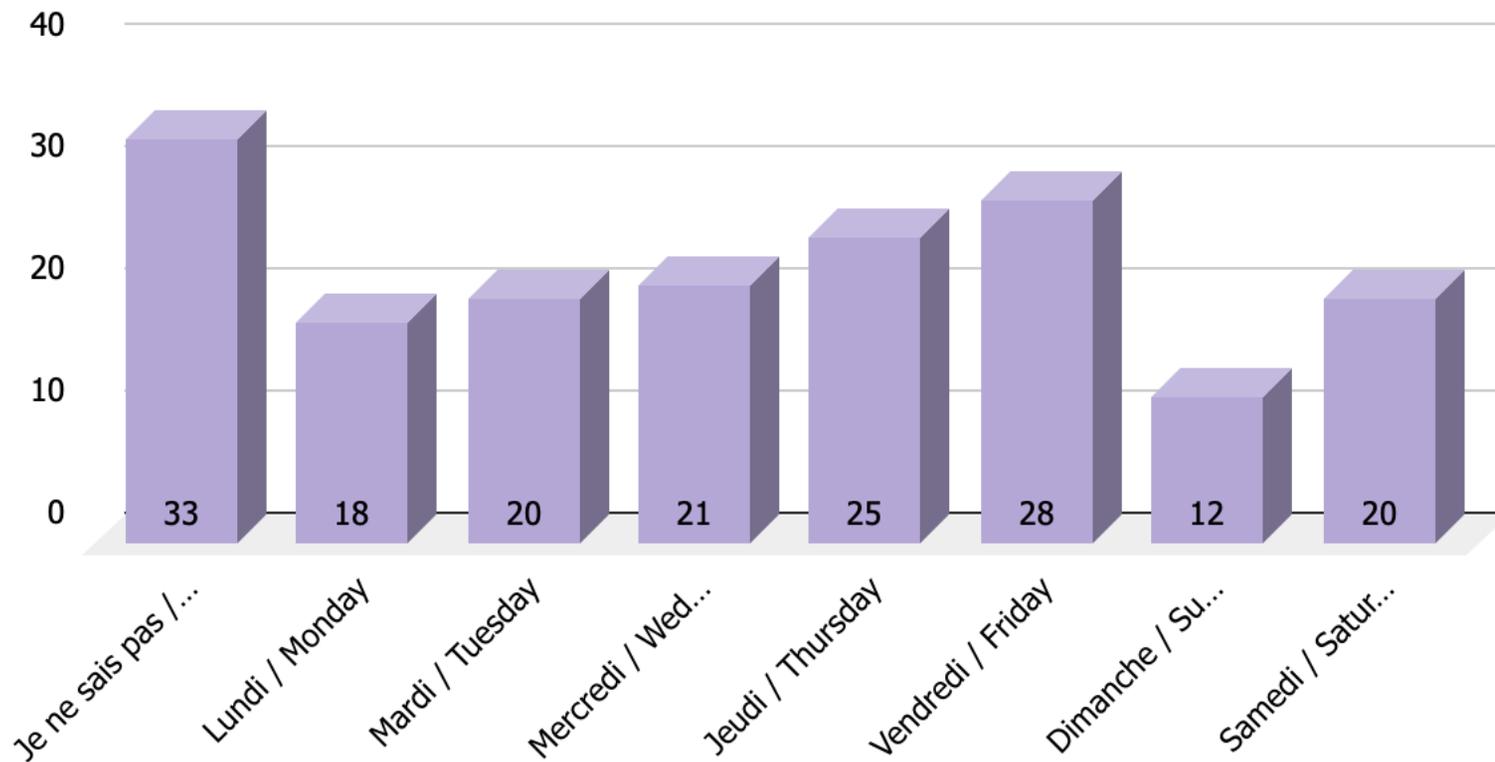
- Peut-être
- Non
- Oui
- Autres



Les commentaires issus de la catégorie « Autres »

- Maybe, depending on the cost.
- Ça serait bien d'avoir cette option lorsqu'on a un bris mécanique sur notre auto et que nous cherchons une option temporaire (du style Communauto au Québec).

15 - Quel(s) jour(s) de la semaine vous utiliseriez le service de transport, normalement? Vous pouvez choisir plus d'une réponse - What day(s) would you use the transport service, normally? You can choose more than one answer.



16. Combien seriez-vous prêt à déboursier pour un trajet à l'intérieur de la région? How much would you be willing to spend for a one-way transport within the region?

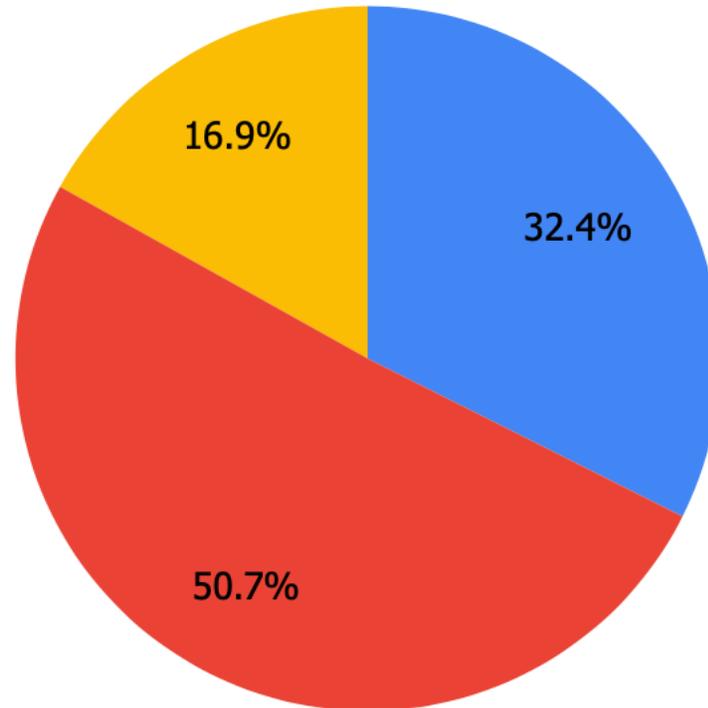
- Les prix proposés par les participants se situent entre 0\$ et 20\$ avec une grande majorité ayant proposé la somme de 5\$.
- Ceux n'ayant pas répondu ont apporté des précisions :
 - Ça dépend du trajet
 - If I need the ride I would pay the price they ask for
 - 5-10\$ ça dépend de la distance...comme le taxi
 - Un prix raisonnable
 - I would pay whatever I have to pay
 - Je serais contente de payer le montant qui m'est demandé
 - Whatever the going rate is
 - Je paierai le prix demandé si celui-ci est raisonnable

17. Combien seriez-vous prêt à déboursier pour un trajet à Summerside? / How much would you be willing to spend for a one-way transport to Summerside?

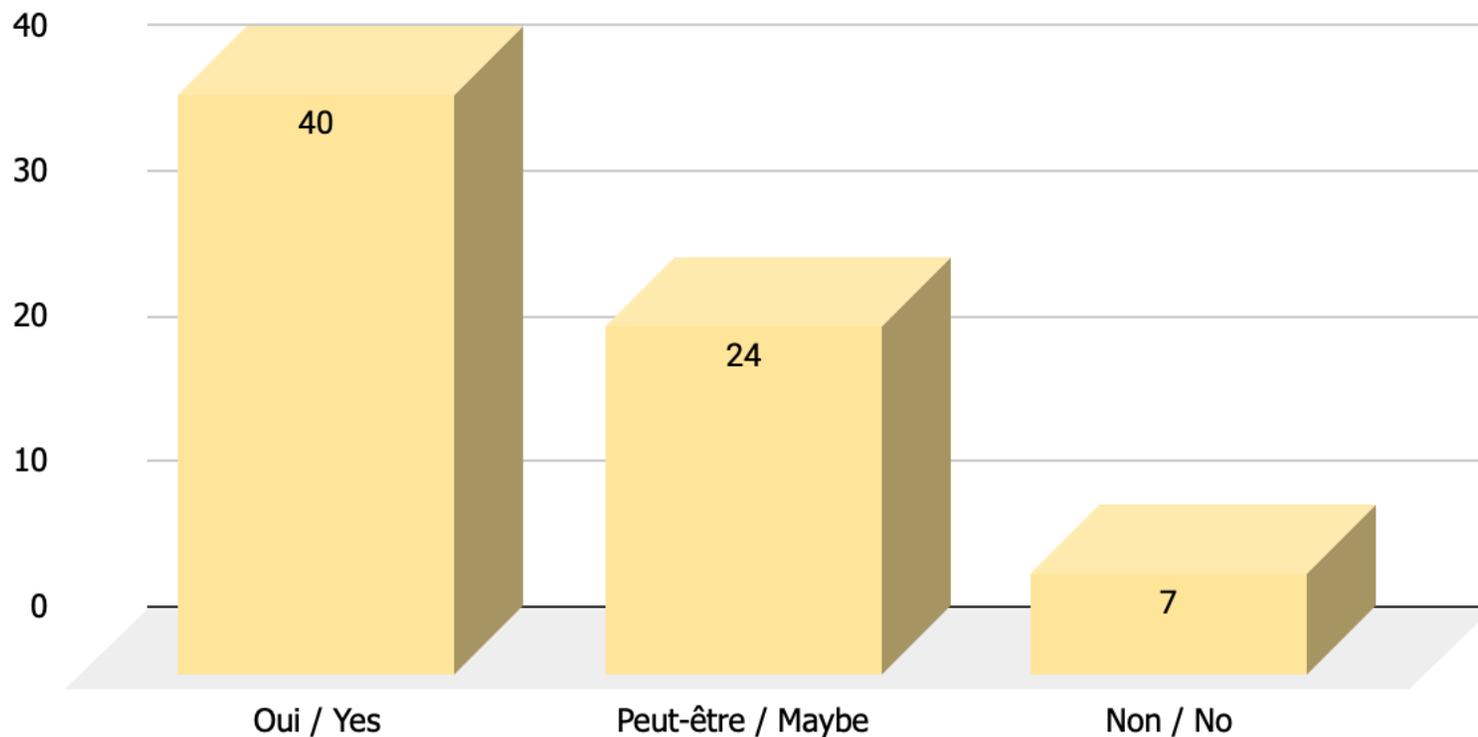
- Les prix proposés par les participants se situent entre 2\$ et 80\$ avec une grande majorité ayant proposé les sommes de 5\$ et 10\$.
- Ceux n'ayant pas répondu ont apporté des précisions :
 - It all depends on the amount of people in the car
 - I don't know. The rates keep going up and down.
 - Whatever social service pay!
 - Pas de besoins.
 - Pass mensuelle pour payer moins cher que le prix de l'essence.
 - The going rate.

18 - Aimeriez-vous avoir une option de passe mensuelle? - Would you like to have a monthly pass option?

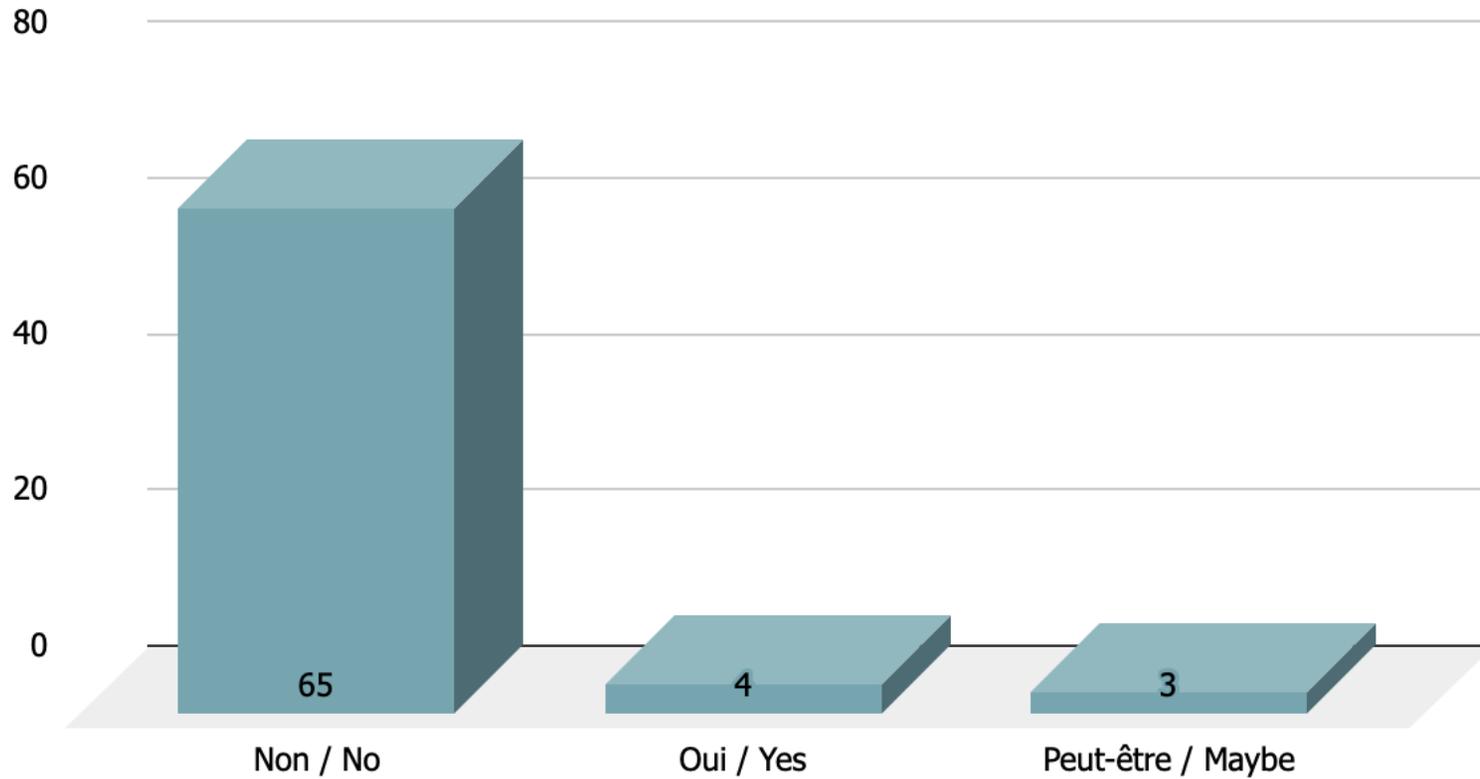
● Peut-être / Maybe ● Oui / Yes ● Non /No



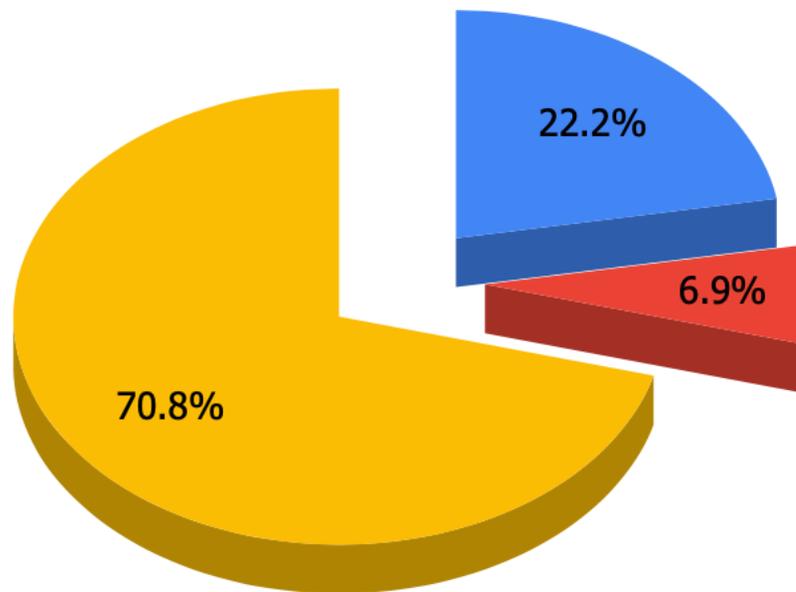
19 - Seriez-vous ouvert à vous rendre à un arrêt pré-déterminé pour utiliser le service de transport (ex. Co-op, école Évangéline, Mont-Carmel, etc.)? - Would you be open to going to a pre-determined stop to use the transport service (eg. Co-op, Evangeline school, Mont-Carmel, etc.)?



**20 - Auriez-vous besoin d'un transport adapté pour les chaises
roulantes? - Do you need adapted transport for wheelchairs?**

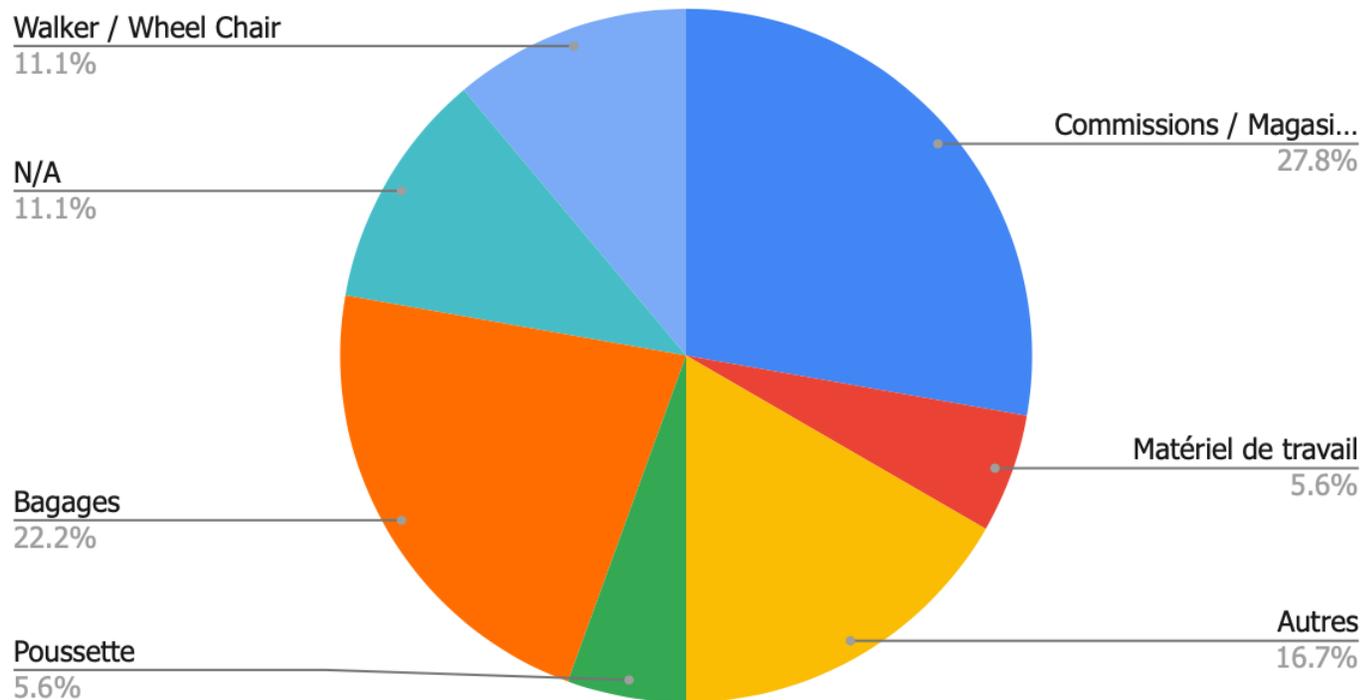


21 - Est-ce que vous avez besoin d'espace supplémentaire pour apporter des bagages, une marchette, du matériel médical, un animal de service, équipement sportif ou autre? - Do you need extra space to bring luggage, walker, medical equipment, service animal, sports equipment or other?



● Oui, parfois / Yes, sometimes ● Oui, toujours / Yes, always ● Non / No

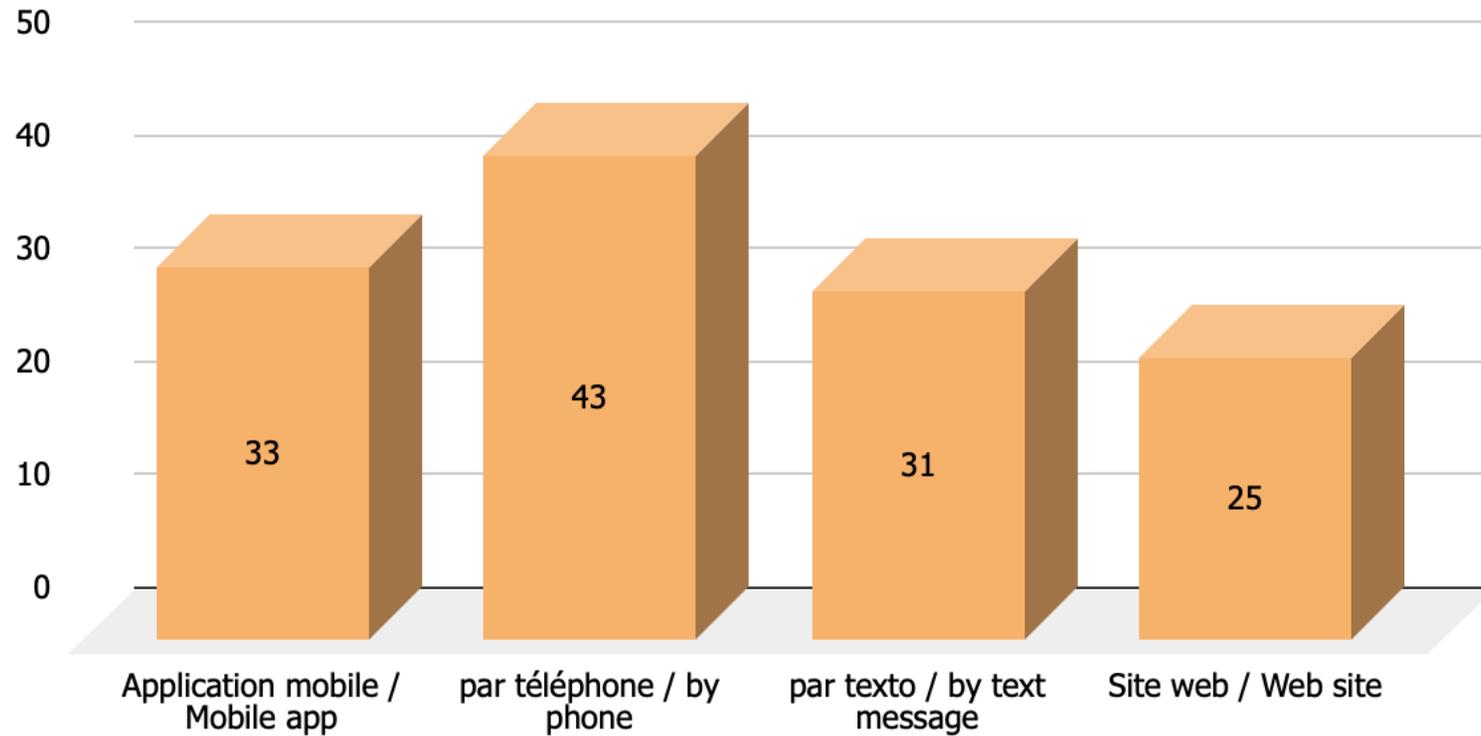
22 - Si vous avez répondu oui ou parfois, veuillez préciser - If you answered yes or sometimes, please specify



Les commentaires issus de la catégorie « Autres »

- Chien
- Depends on the day! Only work part time.
- Matériel de sport.

23 - Si le transport devait être réservé à l'avance, comment aimeriez-vous procéder pour réserver? Vous pouvez choisir plus d'une réponse - If transportation needed to be pre-booked, how would y...



24. Avez-vous d'autres commentaires à nous partager? Do you have any other comments or suggestions?

- Please check the rural community transportation in Vermont. They built an efficient website and a dial-ride service and even a driver volunteer program : <https://www.riderct.org/>
- Le transport en commun reste un big deal ici dans la région et on aimerait bien avoir plus de disponibilité et d'évolution dans ce domaine.
- Je ne serais pas une passagère régulière, mais je l'utiliserais pour économiser en essence et en usure d'auto. Je participerais à l'occasion, car je ne vais plus à Charlottetown pour ces raisons, alors que j'aimerais bien y aller pour participer à des événements ou faire du magasinage. S'il y avait aussi un service de covoiturage, j'aimerais bien aussi y participer afin d'afficher les dates et heures que je prévois aller dans une région quelconque et voir s'il y a quelqu'un d'autre qui veut y aller en même temps et partager les frais.
- Airport trips, and later evening pickups in Charlottetown or Summerside would be great.
- Prix fixes seraient idéals !
- Bon projet pour les gens en besoins. Si je dois me déplacer pour Wellington ou ailleurs je peux me rendre S'side.
- Une bonne idée surtout pour les aînés pour des rendez-vous
- Très bonne idée, qui je l'espère se développera bientôt, car j'entends souvent le monde qui serait fier d'un service dans la région!
- Merci pour ce sondage en vue de la mise en place de transports en commun
- Good luck
- I don't drive, so this would be amazing, just gives me a bit of freedom to get out by myself.
- Il serait bien d'avoir un transport en commun avec des destinations prédéterminées comme un voyage par mois à Moncton, les lundis et jeudis à Summerside avec deux points d'arrêts, mardi et mercredi Charlottetown, deux points d'arrêts. (Seulement une idée)

- This would be a great way to attract more people to move to the area. Great job to all involved in this initiative !
 - I think many people in every area would benefit from a transit system, especially in the winter months. As people age they have a difficult time participating in things if transportation is an issue. Thanks for the survey!
 - This is a great idea and certainly needed in the senior community
 - There are at least 6 of us in the retirement community (Seniors Housing) in Wellington without a car. Services for taxi would be greatly appreciated. We go to 2nd hand stores / groceries / French Salvation Army / bookstores / beach / and our friends.
-

Annexe B : Sommaire des consultations
avec les partenaires communautaires

Consultation avec les partenaires communautaires
Projet Transport Évangéline
Notes intégrales

Questions posées :

- Selon vous, quels sont les besoins de vos clients et de vos employés (et de la communauté en général) en termes de transport dans la région Évangéline?
- En tant qu'organisme de développement communautaire, comment voyez-vous votre rôle dans ce projet?
- En tant que professionnel du développement communautaire, on aimerait avoir votre point de vue général sur le projet?
 - Vos idées pour le projet
 - Quel modèle d'affaires fonctionnerait bien
 - Quel type de service de transport fonctionnerait le mieux
 - Des idées pour le financement

Partenaires communautaires

RDÉE

- Le RDEE travaille avec 2 employeurs de la région pour recruter des conjoints. La CSLF a embauché 11 personnes donc 11 familles, enfants, etc. Si on avait qqch à offrir, ça ouvrirait des portes par rapport au recrutement des employeurs.
- Aller voir le modèle de l'usine de poisson à Shediac (s'occupe du transport et hébergement des employés).
- Manque de main d'œuvre.
- Les employeurs seraient ouverts à s'impliquer dans une offre de transport.
- Ça va prendre un système très flexible. Les aînés seront probablement plus intéressés que les employés.
- Voir avec l'usine de poisson comment ils fonctionnaient avec les TFW
- Plus on fera la promotion du développement rural, plus le monde va aller vers un modèle de transport en commun.
- Avec la CSLF, le Chez-Nous, l'usine de pêches = besoin des gens sur place
- Les employés ne seraient pas le plus grand marché. Les aînés seraient le plus élevé. Un premier marché à explorer.
- Pat and the Elephant : un système en place régulier (voir comment ils opèrent).
- Avec tous les efforts en développement durable, le monde veut plus aller vers un modèle commun. Dès le départ, on pourrait pousser le pont de développement durable.
- S'il y avait un projet pilote - on pourrait être impliqué (comme avec Impact-aînés)
- Ça cadre dans le développement durable.
- Le RDÉE pourrait gérer un projet.
- APÉCA sont vraiment ouverts.
- Si on le positionne comme projet communautaire : combinaison de ressources, collaboration, etc.

CIF

- On pourrait être partenaire. Le transport est un de nos gros défis. On ne l'a pas dans notre mandat, mais on donne des lifts souvent.
- Il y a des fonds
- Pourrait avoir des forfaits pour un certain montant de transport
Embarquer les organismes de la région et les entreprises : Aréna / centre récréatif, Club 4H, etc.
- La CIF accueillent surtout des familles, des professionnels. Plusieurs enfants qui fréquentent différents endroits (ex. garderie, école). Les besoins sont variés.
- Ils encourageant le covoiturage. Ils font le lien entre les individus mais ça vient lourd. La CIF offre un service "de bon cœur" de transport pour des rencontres importantes
- Le PEI Rural Service a une structure trop rigide, pas assez d'arrêts, loin de chez eux.
- Arrivent en famille. ex la mère avec 4 enfants, travaille pour la CSLF, elle n'a pas d'auto. Ont besoin d'aller à l'épicerie, à des rendez-vous, circuler à l'intérieur de la région.
- Un système comme à Charlottetown serait l'idéal, mais peut-être pas réaliste.
- La CSLF va faire 8 à 13 embauches avant la rentrée.
- On pourrait peut-être trouver des gens qui pourraient s'offrir de conduire
Style Uber.
Moi ça m'intéresse personnellement (Yvonne) de voir comment on va avancer avec ça.
- Va aider avec la croissance dans la région Évangéline.

Collège de l'Île

- Étudiants vont être à Charlottetown ou en ligne. Pas une énorme demande pour Wellington. Le transport est un problème. Les étudiants seraient plus à Summerside.
- Des besoins d'amener les enfants à des dentistes, etc.
- Campus de Wellington : plus pour ceux qui ont des voitures. Plusieurs n'ont pas de voitures.
- Laboratoires à Wellington : pour infirmières.
- Plusieurs habitent à Charlottetown
- Héberger : les hôtes doivent amener l'étudiant le matin. Ça peut être un défi.
Étudiants ou employés qui arrivaient de l'international, le transport est un gros défi
Éducatrice à Évangéline : un défi pour habiter à Wellington et aller à Abram-Village
Ne peut pas mettre tout le monde sur même horaire.
- Quand c'est pas organisé par quelqu'un, ils hésitent d'aller chercher quelqu'un à tous les jours. C'est beaucoup à organiser.
- Plusieurs n'ont jamais conduit l'hiver dans un pays comme le Canada

Comment ils peuvent aider : faire de la promo auprès des étudiants, donner un montant, acheter des passes, etc.

- Pourrait faire la promotion auprès des étudiants.
- Avoir un forfait.
- Serait utile entre Évangéline et Charlottetown

CSCÉ

- Bons voisins: une des composantes de Bienvenue Évangéline
- La clé de Bienvenue Évangéline: l'intégration des nouvelles personnes. Les faire sentir à l'aise. Difficile dans le contexte rural. Surtout pour les personnes qui arrivent. Si la personne est à Wellington, doit marcher à Abram village.
- On a été dans les petits foyers: plusieurs ont de la famille. Il y a beaucoup de gens même dans les familles, il y a un besoin "sur demande". Pas nécessairement un autobus qui va autour de la région.
- Sur demande : il y a certainement des besoins.

Exemple typique: ils ont quelqu'un dans la région pour les amener. Mes parents peuvent amener mes grands-parents.
Pas tous les résidents ont de la famille.

- On imagine quelque chose qui n'existe pas. Alors peut-être que les gens l'utiliseraient pour d'autres besoins une fois que le service est sur pied (aller magasiner à Summerside)
- Continuer à jouer un rôle jusqu'à ce que le projet est en place
- On a un projet d'Impact Aîné : comment améliorer le transport dans la région (pour les aînés mais en même temps pour la communauté)
- On est positionné d'une manière qu'on devrait jouer un certain rôle.
- J'aime l'idée d'une coop de transport.
- Possibilité de partenariat avec Transportation West
- Mais il y a peut-être des besoins de covoiturage au niveau régional qu'on pourrait régler avec Bons voisins. Serait probablement en dehors du service de Transportation West. (qui est vraiment du 8 à 5, structuré, etc)
- J'aime aussi l'aspect communautaire.
- Bons voisins: pourrait avoir du covoiturage. La personne qui veut un lift offre par exemple 5\$ pour le trajet. Une personne qui va à Summerside pour voir s'il y a des gens qui veulent embarquer.
- Ce serait bien de voir aussi la possibilité de louer une voiture pour une journée. C'est innovateur:
- Idée au Québec: système de points. Ex. je t'offre une ride à Summerside, j'ai 4 points. Je peux aller chercher un autre. Ce serait mon rêve pour les Bons voisins.
- Le projet de transport pourrait un jour faire partie du réseau de Bons voisins
- On pourrait superviser le projet de transport comme on supervise le projet de repas roulant. Mais idéalement, ça roule tout seul.

Transportation West : c'est une entreprise structurée, ils n'ont pas le covoiturage. On pourrait se greffer à ce concept-là. Et en plus on peut ajouter l'aspect covoiturage avec les Bons voisins.
Embaucher un conducteur et un gestionnaire. Ça serait peut-être par les petits.

**Il y avait du financement fédéral pour les municipalités pour faire l'achat de véhicules. Cette étude est comme une étape vers d'autres financement.

Prochaines étapes : ce dont on a besoin, combien ça va coûter. ...demander à Alcide sur les possibilités de financement (fédéral) pour les municipalités.

CPE Pomme et rinette

- Employés : Ils ont besoin d'une voiture. Parfois passent plusieurs mois sans voiture. Doivent trouver un logement proche du centre (pas beaucoup de logement proche)
- Un employé se rend au travail en bicyclette.
- Difficile pour les gens qui viennent de l'extérieur.
- Souvent des employés de l'international: - la majorité arrivent d'ailleurs.
- La plupart se sentent isolés. Ils nous demandent de faire du covoiturage : responsabilité à tous.
- Les fins de semaine aussi, on se sent mal, la personne est seule.
- 3 nouvelles éducatrices qui s'en viennent.
- Besoin de transport est parfois temporaire, le temps que la personne s'achète une voiture.
- Transport en commun l'hiver pour les nouveaux arrivants pourrait être intéressant (pour ne pas devoir conduire l'hiver)
- Appuyer les employés dans l'utilisation du service
- Le côté vert environnement, c'est de la pub.
- Covoiturage ou style Uber pour la région.
Avoir une conversation sur Messenger ou Whatsapp pour coordonner le covoiturage. Mais c'est quand même payant. Ça donne envie aux gens d'offrir des drives.
- On pourrait voir ce qui revient tout le temps (ex. le lundi et mercredi soir revient tout le temps, alors on pourrait faire le trajet avec un mini bus).

CSLF

- Lors de l'embauche, on leur dit qu'il n'y a pas de transport dans la Région Évangéline. Des fois ils ne prennent pas le poste pour ça.
- Difficile de savoir s'ils n'ont pas de voiture, car ils ne postuleront pas.
- Le défi à Souris: chacun ramasse les gens pour les aider.
À Souris, ils ont T3, ils ont vu une grande différence.
Plusieurs font du covoiturage pour aller à Tignish par exemple.
- Une personne de l'Algérie. Pas de voiture. Et s'il avait une voiture, peur de conduire l'hiver. J'avais des personnes pour l'aider à faire l'épicerie, à des rendez-vous, etc.
Elle a été transférée à Charlottetown.
- Maintenant on leur explique la réalité de transport. On les avertit avant de venir, pour pas que ça nous cause des problèmes.
- Pourrait avoir des familles qui n'ont pas besoin de 2 voitures et pourraient avoir seulement une voiture.
- 7 passagers = serait bien.
- Les gens se privent de certaines choses, car ils n'ont pas assez de voiture.

- Le Ministère nous finance, alors ce serait à eux à décider s'ils veulent donner un rabais aux employés.
- PSB: se promène à Cavendish. Quelqu'un a embauché ce service
- Nos assurances couvrent seulement nos élèves.
- Sont en train de remplacer les autobus à gas. Les autobus ne pourraient peut-être pas être utilisés pour autre chose, car ils doivent les charger. Surtout l'hiver. Pour rentabiliser les autobus d'école, le gouvernement regarde à ça.
- À Évangéline, on a un chauffeur qui travaille 8 heures par jour. Il se promène dans la journée, pour les amener aux activités coop.
- Si on n'avait pas de chauffeur B, ça serait plus rentable. S'il y avait un bon service de transport, on pourrait utiliser le service de transport Évangéline.
- Amener un enfant à Montague ou à Tignish en taxi, c'est extrêmement cher.
- Il y aurait un besoin pour le transport d'élèves.
- Faudrait que ça soit raisonnable
- Ça pourrait être des gens qui acceptent d'être appelés pour un coût.
- Aurait besoin d'une assurance pour faire ça.
- Nous on a payé des parents pour faire ça par exemple (assurance 1 million\$).

Consultation avec les Municipalités

Comment voyez-vous les besoins en transport dans la région?

Wellington:

- Départ du Collège de l'Île : s'ils sont basé à Wellington ou pas, il y a un quand même un besoin en transport. Certains étudiants habitent à Summerside et voyagent à Wellington ou vice versa.
- Si le campus déménage à Summerside, les étudiants vont quand même faire des stages : étudiants internationaux. Même ceux qui sont à Charlottetown. (Les laboratoires)
- Au Chez-Nous : si Covid passe pour de bon, il y a une grande salle pour amener les gens là pour participer à des activités. On pourrait amener les personnes d'âge d'or au Chez-nous pour les activités.
- Besoins des familles : faudrait avoir leur feedback
- Claudette pourrait fournir la liste des résidents.
- La liste des personnes responsables des personnes âgées.
- Remettre une copie du questionnaire aux familles.
- Les vois comme partenaire important pour promouvoir le service
- Plusieurs ont des rendez-vous à Summerside.
- Plusieurs sont assez indépendants. Mais ne peuvent pas se permettre une voiture.

Abram-Village:

- Si les familles savaient s'il y avait un système de transport, ils pourraient l'utiliser. Par exemple : pour les rendez-vous.

En tant que représentant des municipalités, comment voyez-vous votre rôle dans le projet de transport?

Wellington:

- Suivi à faire pour chercher des fonds.
- Municipalité ne voudrait pas l'opérer à long terme.
- Pourrait avoir un contrat avec un organisme.
- Accès à des programmes du gouvernement. Financement pour certaines choses. Surtout au niveau des changements climatiques.
- La majorité des citoyens de Wellington sont anglophones. Ne faut pas oublier qu'il y a des anglophones.

Abram-Village:

- Idée: rabais pour les personnes qui l'utilisent souvent.

En tant que personnes bien impliquées dans la communauté, quelles sont vos idées sur le genre de modèle qui fonctionnerait bien pour la région Évangéline?

Wellington:

- Amener tout ce qu'on peut à Transportation West
- Pourrait avoir une personne locale, pour coordonner.
- Velma et son club de marche: ils pourraient prendre le service de transport.
- Groupes qui doivent se déplacer, peuvent utiliser le service de transport.

Abram-Village:

- Jeunes équipes qui font des voyages à Souris: peut-être que dans le futur, quand on a une clientèle établie comme il faut, si on voulait grossir, ils pourraient voyager.
- On pourrait avoir deux vans: 15 passagers ou 20 personnes.
- Van avec chaise roulante (Gérard). Si besoin. Prêt à le donner à la coop de transport.

Suggestions pour les arrêts?

- Parking de l'aréna
- Mont-Carmel : Église
- Église à Baie Egmont
- Vanier
- Club 50 (office du village)
- L'école
- Maximeville
- Cap Egmont
- Ancienne Coop Mont Carmel
- Résidences d'âge d'or
- Union Corner
- Days corner

La Coopérative Le Chez-nous

Quels sont selon vous les besoins des résidents du Chez-nous en termes de transport?

- 44 des 48 résidents ont des marchettes (aucun sont en chaises roulantes)
- Les employés du Chez-nous sont responsables des résidents au niveau de la sécurité, leurs médicaments, etc. C'est pour cela que les résidents ne peuvent pas sortir seul en transport. Il doit tout le temps avoir une personne du Chez-nous qui les accompagne
- 95% ou plus ont un membre de la famille qui les accompagne pour des sorties, rendez-vous médicaux, etc.
- 8 résidents ont leur propre voiture
- Seraient ouverts à faire des sorties de groupe : Ex. louer un véhicule pour amener un groupe au Musée acadien, au Centre Expo, etc.
- Ils faisaient des sorties de ce genre avant, ils louaient un mini bus
- Si un membre de la famille sort avec un résident, il y a des directives données à la famille (médicaments et autres)
- Elle pense que les gens seules à la maison aimeraient sortir de leur maison pour visiter des résidents (amis, etc.). Ils pourraient utiliser le service de transport pour cela.
- Environ 25 employés au Chez-nous
- Le transport en commun est difficile pour les aînés. Covid a rendu cela encore plus difficile.
- Méthodes de communication pour rejoindre les aînés : le câble est le plus populaire.
- Communiquer avec la Fédération des aînés

Annexe C : Sommaire des consultations avec les fournisseurs de service

Consultation - Transportation West Projet Transport Évangéline

Sommaire de l'organisme:

- OBNL
- 7 véhicules (jusqu'à 5 à 15 passagers)
- Font du porte à porte
- 3 chauffeurs à temps plein et 5 sur demande
- Tarifs 8\$ à 18.50\$
- Doit appeler 48 heures d'avance
- Sherry est Operational Manager: elle est aussi conductrice, dispatcher, gestionnaire, etc
- 80 transferts par jour
- 850 transferts par mois
- Lundi au vendredi (fins de semaine pour des occasions spéciales)

Mission: N'importe qui a besoin de transport spécial. Tout est porte à porte, mais ils peuvent ramasser plus d'une personne à la fois sur le trajet.

Structure de revenus et de coûts

- Nouveaux horizons: 25k et 10k par TW
- Pancartes pour commandites sur les véhicules 600\$ par année pour les 7 véhicules
- 200\$ pour un seul 20k par an de revenu
- Subventions étudiantes
- Dons 25k par an
- MLA parfois
- Housing department 105k
- Community inclusion est 75% de leurs passagers
- Les chauffeurs sont payés 8h par jour mais vont travailler 6h d'habitude
 - 17\$ à temps partiel et temporaire. À tous les 100 heures, tu as une augmentation de salaire. Max 20\$. Pas de roulement des employés.
- Maintenant il y a un dispatcher pour prendre les appels avec une subvention de Skills PEI
- Compte spécial GCOS

Principales tâches pour gérer le service :

- Embauche et gestion de chauffeurs
- Prendre les appels et les réservations
- Faire le marketing
- Gestion des véhicules, entretien
- Administratif

Budget:

Nouveaux horizons: 35 000\$ pour faire les diners.

Commandites sur les autobus : Ont des collants 1 pieds x 1 pieds sur les autobus. Les entreprises peuvent commanditer un collant/affiche.

Ils font 20 000\$ par année avec ces commanditaires. Ils ont une subvention pour un étudiant qui s'occupe de ce projet.

Le 20 000\$ va à aider à subventionner ceux dans le besoin qui ne peuvent pas se permettre le plein coût du transport.

Le reste des revenus proviennent des tarifs chargés pour les trajets.

Dépenses d'opération :

- Gas
- Workers Comp
- Salaires
- Assurances
- Maintenance

Ils ont 300 000\$ en réserve (pour urgence, etc.)

- Le gouvernement leur donne 105 000\$ (Département Développement social et logement)

Autres informations :

- Ils ont un programme avec Nouveaux Horizon (fédéral)
 - Ramassent les aînés chez eux, les amènent diner (gratuit)
 - Un moyen de combattre l'isolement des aînés
- Le service est surtout pour les rendez-vous médicaux.
- Doit considérer les horaires pour les rendez-vous. Le transport public ne peut pas tenir compte de cela.
- C'est ouvert à tous. Mais souvent ils vont avoir une discussion avec la personne qui appelle pour le service pour voir si le service porte à porte est nécessaire, ou s'ils pourraient prendre le transport public. Ils font donc un peu de triage. Encouragent les gens à prendre le service de transport public lorsque possible.
- Ils veulent enlever le stigma du transport public. C'est pour tout le monde.

- Ils ont aussi aidé les gens à ramasser des paquets pendant covid de façon bénévole.
- Ils ont eu une subvention de 10 000\$ pour couvrir le coût du gas.
- Les conducteurs sont payés à l'heure. Payés 8 heures par jour, mais ils travaillent seulement 6 heures. (matins et soirs).
- Il existe des subventions pour les aînés pour les aider avec le transport, le nettoyage, etc.

Sherry va nous envoyer:

- États financiers
- Status et règlements
- Guide des employés
- Horaire des chauffeurs

Comment ils ont commencé:

Embaucher une personne pour gérer.
Un véhicule pour commencer. Ils l'ont eu en don. (1999)

Maintenant :

3 -14 passagers
Un 12 passagers
Un 9 passagers
Un 5 passagers

Ils n'ont pas tous accès aux chaises roulantes (5 sur 7)

Ouvert à une expansion?:

Ils ne sont pas confortables de faire une extension vers Évangéline pour le moment.

Ils veulent acheter un nouvel autobus pour leur service.
Ce serait trop loin avoir un chauffeur à Évangéline.
C'est difficile de recruter des nouveaux chauffeurs.

Les compagnies d'assurances ont changé leurs façons de fonctionner:
Il faut avoir un permis classe 4 pour un minimum de 2 ans
Les conducteurs gèrent la maintenance de leur propre véhicule. Ils en sont fiers.

Important d'avoir des conducteurs qui ont un esprit communautaire.

- Ils apportent des gens à Grand River Ranch (thérapie des chevaux)
- Il y a deux personnes d'Évangéline qui y vont.

Consultation - L'Acabie

Modèle de transport à Chéticamp

Questions posées

- Quelle est leur mission première - Qui est leur clientèle principale
- Structure de revenus et de coûts (états financiers? - rapport annuel)
- Comment ça fonctionne? (Ex. réservations, service à la clientèle, etc.)
- Est-ce que vous faites des routes prédéterminées?
- Quelles sont vos heures d'opérations?

Discussion

- Commencé avec 1 camion, en 2012. Surtout avec des bénévoles.
- Maintenant, ce sont tous des employés.
- Ont maintenant 4 véhicules
- Toujours un véhicule à Chéticamp. Les 3 autres font les trajets à Sydney.
- Seulement un véhicule accessible aux chaises roulantes
- Plus pour les rendez-vous médicaux
- Clientèle : Surtout les aînés (65 ans et plus)
- Ce n'est pas qu'ils ne peuvent pas conduire. Le gas et les autos coutent cher.
- Reçoivent Community Transportation Accessibility Program: à tous les 3 mois
- Parfois accueillent même des touristes.
- 80 à 90 personnes par mois
- Les conducteurs sont choisis avec prudence. Ça prend des conducteurs spéciaux.
- La qualité du service a beaucoup à faire avec les conducteurs.
- Les clients ne sont pas un numéro. Ils font partie de la famille.
- Des gens qui n'ont aucune famille. Des fois les clients se sentent nerveux. Parfois les conducteurs rentrent avec eux pour leurs rendez-vous médicaux. Ils sont empathiques.
- Financement de la municipalité et de CITAP
- Mission: Desservir les gens âgés, les gens à revenus faibles, et les gens avec la mobilité réduite.
- Ils sont assez autosuffisants
- Font des levées de fonds
 - Levée de fonds avec la communauté, ramassé 9000\$. Les pêcheurs donnaient du homard gratuit.
- Au début, c'était moins connu. Ça a pris du temps.
- Font la livraison des repas roulant. Ça leur apporte des revenus.

Coop

- Coop: on ne pousse pas beaucoup l'idée de devenir membres.
- 110 membres
- Peuvent voter à l'AGA

Conducteurs

- Le conducteur principal gère les réservations.
- Dans le futur proche, on aurait 2 camions local.

Rural Transportation Association

21 modèles de transport à travers la N.-É.. Rural Transportation Association est l'organisme parapluie de tous les sites

- On se rencontre à tous les 3 mois

Horaire

- Travaille le soir et les fins de semaines
- Lundi à vendredi : 8 à 5h.
- Fin de semaines:
 - o Ils font des charter : pour la journée (ex. mariage) – frais fixes

Discussion Trius Tours

- Les villes sont propriétaires des autobus
- T3 est l'opérateur
- Modèle sans risque
- Besoin d'un bon opérateur et autobus
- Des mini bus sur des différentes routes
- Expansion pourrait être fait
- Quels genres de trajets voulez-vous
- Comment connecter à Summerside
- Le premier et le dernier mile sont les plus coûteux et difficiles à opérer
- Quelles communautés:
 - o Slemon park, Summerside, College, University : low hanging fruit
- Créer une route pour que le gouvernement sache que votre région est intéressée de faire partie du transit rural
- Département de transport: Parler à Alex Daziel
- Parler au MLA – Sonny. Nous avons besoin de l'argent du gouvernement. Ils ont de l'argent.
- Les départements de services communautaires ont du financement pour une fourgonnette pour faire du service local. C'est les affaires communautaires.
- Faire un quart du trajet en premier. Comme un « low hanging fruit”, Ensuite travailler à travers la communauté
- 75-100 passes par jour à 9\$ chaque en 2005.
- Maintenant c'est 2\$, un bon système : 220 par jour.
- Le plus gros problème est que les gens aiment avoir leur véhicule.
- 2\$ per km pour minibus
- Carpool lot Days Corner

Annexe D : Horaire trajets T3 Wellington à Charlottetown

Wellington to Charlottetown

Wellington: Day's Corner	Miscouche: Cook's Corner Convenience Kwik Way	Siemon Park (see drop box for stop locations)	Summerside (see drop box for stop locations)	Summerside: Blue Shank Road Carpool	Central Bedeque: Wm. Callbeck Centre	Middleton: Community Mailboxes TCH	Borden: Carleton Motel	Borden-Carleton (see drop box for stop locations)	North Tryon: Crossroad & TCH	Crapaud: South Shore Actiplex	Crapaud: Fire Hall	Crapaud: Englewood School	Hampton: Community Mailboxes TCH	Desable: Blue Goose Restaurant	Strathgarny: Park Parking Lot	Bonshaw: Gass's General Store	Charlottetown (see drop box for stop locations)				
6:55 AM	7:02 AM	7:05 AM	7:16 AM	7:24 AM	7:42 AM	7:44 AM	7:49 AM	7:54 AM	8:02 AM	8:04 AM	8:07 AM	8:16 AM	8:21 AM	8:22 AM	8:23 AM	8:26 AM	8:29 AM	8:36 AM	8:38 AM	8:50 AM	9:05 AM

G SLEMON PARK PICKUP / DROP OFF LOCATIONS					
Seventh St & Argus Ave	Siemon Park: Corner of Fourth St & Seventh St	Siemon Park: Corner of Fifth St & Fourth St	Siemon Park: Hotel & Conference Centre	Siemon Park: Correctional Service of Canada / Training Academy	Siemon Park: StandardAero / Honeywell
AM	7:09 AM	7:10 AM	7:11 AM	7:13 AM	7:16 AM

DROP BOX FOR EARLY MORNING SUMMERSIDE PICKUP / DROP OFF LOCATIONS							
Summerside: Tax Centre	Summerside: Walmart / Superstore	Summerside: Prince County Hospital	Summerside: Tim Hortons / Wendys Granville St.	Summerside: Granville & Notre Dame	Summerside: Notre Dame & Summer	Summerside: Summer & Water	Summerside: Holland College Summerside Campus
7:24 AM	7:27 AM	7:28 AM	7:31 AM	7:34 AM	7:34 AM	7:35 AM	7:37 AM

DROP BOX FOR EARLY MORNING BORDEN PICKUP / DROP OFF LOCATIONS			
Borden: Cerriti's Irving	Borden: Borden Ave & Carleton St	Borden: Shop & Play / Visitor Information Centre	Borden: Esso
8:04 AM	8:05 AM	8:06 AM	8:07 AM

DROP BOX FOR EARLY MORNING CHARLOTTETOWN PICK UP AND DROP OFF LOCATIONS					
Charlottetown: Walmart Bus Shelter	Charlottetown: Charlottetown Mall	Charlottetown: UPEI Bus Shelter - Browns Court	Charlottetown: Confed Court Mall Great George Street	Charlottetown: Holland College Grafton St	Charlottetown: Shaw Building Bus Shelter
8:50 AM	8:51 AM	8:53 AM	8:55 AM	8:57 AM	9:00 AM

Charlottetown to Wellington

LATE AFTERNOON CHARLOTTETOWN ALONG TCH TO BORDEN TO SUMMERSIDE TO SLEMON PARK TO WES																					
Charlottetown (see drop box for stop locations)	Bonshaw: Gass's General Store	Strathgarny: Park Parking Lot	Desable: Blue Goose Restaurant	Hampton: Dental Clinic	Crapaud: Englewood School	Crapaud: Fire Hall	Crapaud: South Shore Actiplex	North Tryon: Crossroad & TCH	Borden: Carleton Motel	Borden-Carleton (see drop box for stop locations)	Middleton: Community Mailboxes	Central Bedeque: Wm. Callbeck Centre	Summerside: Blue Shank Road Carpool	Summerside (see drop box for stop locations)	Siemon Park (see drop box for stop locations)	Miscouche: Cook's Corner Convenience Kwik Way	Wellington: Day's Corner				
2:20 PM	2:40 PM	2:52 PM	2:54 PM	3:01 PM	3:04 PM	3:07 PM	3:08 PM	3:09 PM	3:14 PM	3:21 PM	3:23 PM	3:26 PM	3:36 PM	3:41 PM	3:46 PM	3:48 PM	4:06 PM	4:14 PM	4:25 PM	4:28 PM	4:35 PM

DROP BOX FOR LATE AFTERNOON CHARLOTTETOWN PICKUP/DROP OFF LOCATIONS					
College Grafton St	Charlottetown: Shaw Building Bus Shelter	Charlottetown: Confederation Centre Box Office Queen St	Charlottetown: UPEI Bus Shelter - Browns Court	Charlottetown: Royalty Crossing / Fall Bus Shelter	Charlottetown: Walmart Bus Shelter
PM	2:25 PM	2:30 PM	2:37 PM	2:39 PM	2:40 PM

DROP BOX FOR LATE AFTERNOON BORDEN PICKUP/DROP OFF LOCATIONS			
Borden: Cerriti's Irving Borden	Borden: Borden Ave & Carleton St	Borden: Shop & Play / Visitor Information Centre	Borden: Esso
3:23 PM	3:24 PM	3:25 PM	3:26 PM

DROP BOX FOR LATE AFTERNOON SUMMERSIDE PICKUP/DROP OFF LOCATIONS							
Summerside: Starlite Diner	Summerside: Holland College Summerside Campus	Summerside: Summer & Water	Summerside: Notre Dame & Summer	Summerside: Granville & Notre Dame	Summerside: Tim Hortons - Wendys Granville St.	Summerside: Walmart / Superstore	Summerside: Prince County Hospital
3:48 PM	3:53 PM	3:55 PM	3:56 PM	3:56 PM	3:59 PM	4:02 PM	4:03 PM

DROP BOX FOR LATE AFTERNOON SLEMON PARK PICKUP/DROP OFF LOCATIONS									
Siemon Park: StandardAero / Honeywell	Siemon Park: Correctional Service of Canada / Training Academy	Siemon Park: Hotel & Conference Centre	Siemon Park: Corner of Fifth St & Fourth St	Siemon Park: Corner of Fourth St & Seventh St	Siemon Park: Corner of Seventh St & Argus Ave	Siemon Park: Atlantic Police Academy	Siemon Park: Plaza	Siemon Park: Old Dutch	
4:14 PM	4:17 PM	4:19 PM	4:21 PM	4:21 PM	4:22 PM	4:23 PM	4:24 PM	4:25 PM	