



CONFÉRENCE
RÉGIONALE DES ÉLUS
DE L'OUTAOUAIS



Avis régional

Sur la Politique québécoise de mobilité durable

Présenté au ministre des Transports et ministre des
Affaires municipales, des Régions et de
l'Occupation du territoire

Juin 2013

Table des matières

Préambule	3
1 MISE EN CONTEXTE	4
2 LA RÉGION DE L'OUTAOUAIS	5
2.1 Nos communautés	5
2.2 L'organisation du transport en Outaouais	7
2.3 Le Regroupement des transports adaptés et collectifs ruraux de l'Outaouais (RTACRO)	10
2.4 La Conférence régionale des élus de l'Outaouais	11
3 NOTRE INTÉRÊT À L'ÉGARD DE LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE MOBILITÉ DURABLE (PQMD)	13
3.1 Nos objectifs et nos priorités d'action	13
3.1.1 Nos objectifs	13
3.1.2 Nos priorités d'action	13
3.2 Nos réalisations	14
3.2.1 Le Plan d'action régional intégré en transport collectif (PARITC)	14
3.2.2 La Régie inter-municipale de transport des Collines-de-l'Outaouais	15
3.2.3 Le covoiturage (Covoiturage Outaouais)	15
3.2.4 Le transport par bénévoles	15
3.2.5 Le transport actif	16
4 NOTRE AVIS RÉGIONAL SUR LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE MOBILITÉ DURABLE	17
4.1 L'Aménagement du territoire et les transports	17
4.2 La gouvernance et le financement du transport collectif	23
4.2.1 La gouvernance	23
4.2.2 Le financement	24
4.2.3 Le versement de la subvention	25
4.2.4 Le maintien de l'expertise en région	25
4.2.5 La promotion du transport collectif	25
4.3 Le transport régional rural et interurbain	26
4.4 Le transport adapté aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite	28
5 Conclusion	30

PRÉAMBULE

Depuis quelques années, la Conférence régionale des élus de l'Outaouais (CRÉO) s'est investie dans une démarche de mobilité durable notamment en développant son Plan stratégique régional (PSR) 2012-2017. Par cet outil important de développement et de vision régionale, la CRÉO s'est engagée auprès des populations de l'Outaouais à offrir des services de qualité en transport collectif dans le but de favoriser l'occupation dynamique du territoire dans une perspective d'attraction et de rétention de la population en milieu rural.

À cet égard, nous avons consulté les différents interlocuteurs en transport des territoires ruraux de l'Outaouais et regroupé leurs préoccupations sous forme d'un avis régional. La première partie est l'état de situation du transport collectif en Outaouais. La seconde soumet des recommandations visant leurs intégrations à la *Politique québécoise de mobilité durable* afin d'assurer la pérennité du transport collectif en région.

Aussi, nous désirons porter à l'attention du ministre des Transports **trois éléments importants pour les acteurs de la région de l'Outaouais** à l'égard de la future Politique québécoise de mobilité durable :

- **Le transport par bénévole** est crucial pour notre région afin d'assurer la pérennisation des services en transport collectif et adapté;
- Les acteurs de notre région sont favorables à **une intégration de l'aménagement du territoire et des transports**. Cependant, il est nécessaire que le choix des mesures d'intégration se fasse en concertation avec les régions, et que ce choix tienne compte des réalités de chacun des territoires notamment en ce qui a trait aux dynamiques rurales et urbaines qui sont fort différentes;
- Enfin, il est impératif de trouver une solution au **financement récurrent des services et du développement du transport terrestre des personnes**. Pour se faire, il revient aux acteurs de notre région et de nos territoires de déterminer la solution de financement qui s'avèrera la plus juste compte tenu des réalités et des dynamiques bien particulières de la région de l'Outaouais. Aussi, le ministre des Transports doit permettre diverses avenues à titre d'exemples notons le recours aux droits d'immatriculation ou encore le retour d'un pourcentage de la taxe sur l'essence, cette dernière option s'appliquant particulièrement là où il y a une concentration importante de la population.

1 MISE EN CONTEXTE

Le ministre des Transports lance une consultation publique afin de permettre aux citoyens et aux principaux acteurs en transport terrestre des personnes d'exprimer leurs visions sur différentes orientations en vue de l'élaboration de la *Politique québécoise de mobilité durable*. Cette nouvelle politique devrait être déposée à la fin de l'année 2013 en vue d'une mise en œuvre à compter de 2014. Cette dernière prendra le relais de la *Politique québécoise du transport collectif* et visera à bonifier l'offre de service de transport collectif sur l'ensemble du territoire québécois.

Cette consultation publique porte sur les cinq thèmes suivants :

- L'aménagement du territoire et les transports;
- La gouvernance et le financement;
- L'électrification des transports et l'environnement;
- Le transport régional, rural et interurbain;
- Le transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

2 LA RÉGION DE L'OUTAOUAIS

2.1 NOS COMMUNAUTÉS

La région de l'Outaouais couvre une superficie de 33 991 km². Elle est composée de cinq entités administratives, soit quatre municipalités régionales de comté et une région métropolitaine:

- La MRC des Collines-de-l'Outaouais;
- La MRC de Papineau;
- La MRC de Pontiac;
- La MRC de la Vallée-de-la-Gatineau;
- La Ville de Gatineau.

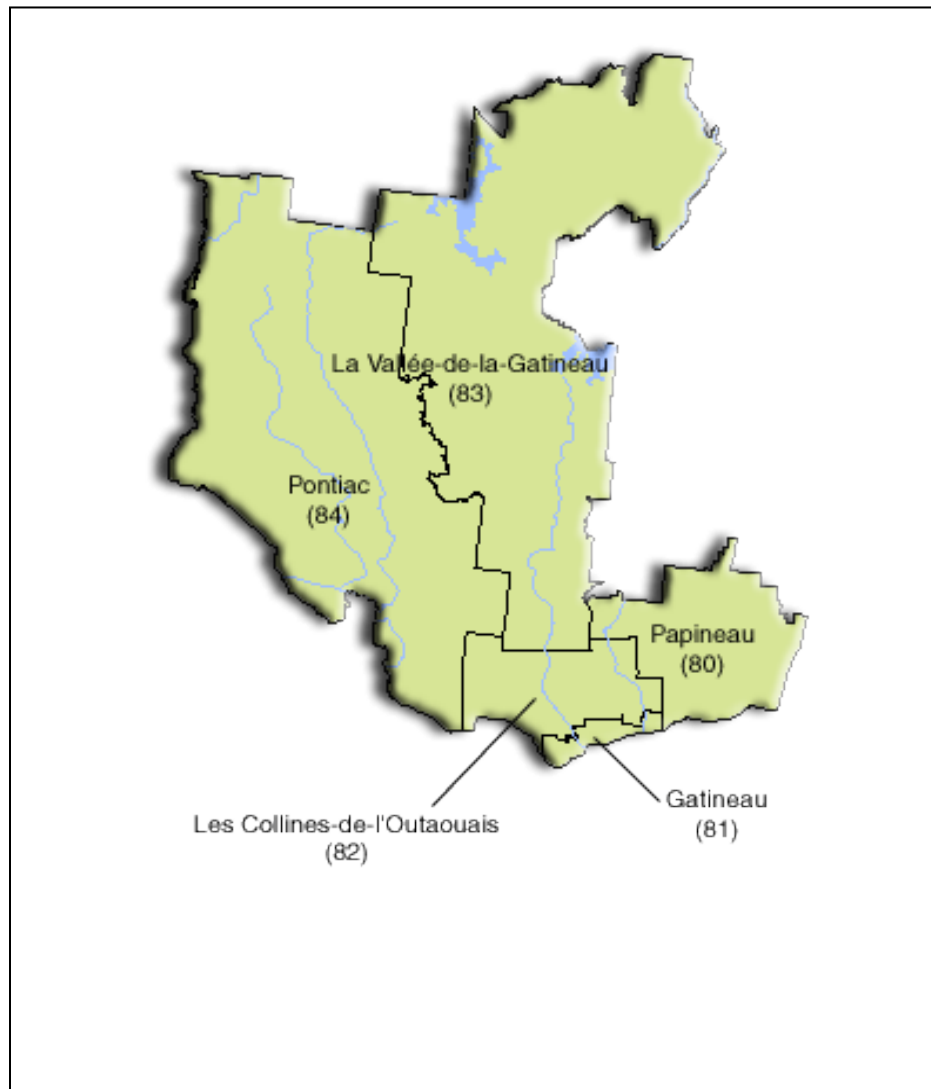
Au plan municipal, la région compte 67 municipalités et 8 territoires équivalents (réserves, établissements amérindiens et territoires non organisés).

La région de l'Outaouais fait bonne figure au chapitre de la croissance démographique. Sa population est celle qui augmente la plus rapidement à l'extérieure des régions adjacentes à Montréal. Cette performance est attribuable à la vigueur démographique de la Ville de Gatineau et de la MRC des Collines-de-l'Outaouais.

L'Outaouais comptait 368 200 habitants au 1^{er} juillet 2011, soit 4,6 % de la population du Québec. Elle arrive au 8^e rang des régions administratives pour ce qui est de la taille de sa population et la 3^e plus grande agglomération urbaine. Son poids démographique s'est légèrement accru au cours des dernières années; il était de 4,3 % en 1996 à 4,6 % en 2012.

La population de la région est fortement concentrée dans la Ville de Gatineau. En 2011, 262 000 personnes y résident, soit 71 % de la population régionale. Suivent les MRC plus étendues, mais moins densément peuplées, les Collines-de-l'Outaouais 49 500 personnes (13 %), de Papineau 21 800 personnes (6 %) et de La Vallée-de-la-Gatineau 20 500 personnes (6 %). Pontiac est la MRC la moins peuplée, ses 14 300 personnes représentant 4 % de la population régionale.

La région de l'Outaouais



Source: Bulletin statistique régional Outaouais, édition 2012, Institut de la statistique du Québec.



2.2 L'ORGANISATION DU TRANSPORT EN OUTAOUAIS

MRC de Papineau

Transport collectif et adapté : Corporation des transports adaptés et collectifs de Papineau Inc. (CTACP). Service offert 7 jours sur 7 avec minibus, minibus adaptés, taxis et bénévoles.

Autobus interurbain: Autobus Greyhound (Ottawa/Gatineau/Montréal, deux départs par jour, sept jours sur sept, service le long de la route 148 est).

Taxi: 2 permis actifs en 2011 (1 permis à Saint-André-Avellin et 1 permis à Montebello) sur une possibilité de 11 permis.

Transport scolaire : Sept transporteurs offrent un total de 88 véhicules dont 8 sont adaptés sur le territoire desservi par la Commission scolaire au Cœur-des-Vallées et de la Commission scolaire Western Québec.

Transport bénévole : La Corporation des transports adaptés et collectifs de Papineau Inc. (CTACP), le Centre d'action génération des aînées de La Vallée-de-la-Lièvre et le Comité régional troisième âge de Papineau (CR3A) offrent un service de transport bénévole.

Autre : Centre de santé et services sociaux de Papineau. Le service est offert par la Corporation des transports adaptés et collectifs de Papineau Inc. (CTACP).

MRC de Pontiac

Transport collectif et adapté : TransporAction Pontiac (TAP). Service offert 7 jours sur 7 avec minibus, minibus adaptés, taxis et bénévoles.

Autobus interurbain : Transport Thom Ltée (Ile-aux-Allumettes/Ottawa, service une fois par jour à raison d'un aller le matin et un retour en après-midi, le long de la route 148 Ouest).

Taxi : 5 permis actifs en 2011 (2 permis à Mansfield-et-Pontefract et 3 permis à Shawville) sur une possibilité de 9 permis.

Transport scolaire : 12 transporteurs offrent un total de 38 véhicules dont un est adapté aux fauteuils roulants sur le territoire de la Commission scolaire des Hauts-Bois-de-l'Outaouais et de la Commission scolaire Western Québec.

Transport bénévole : TransporAction Pontiac (TAP) et 6 Clubs d'âge d'or offrent un service de transport bénévole pour les personnes.

Autres : Centre de santé et services sociaux Pontiac (un véhicule de 18 places) et Transport spécialisé médical de l'Outaouais (TSMO).

MRC de La Vallée-de-la-Gatineau

Transport collectif et adapté : Guichet unique des transports adaptés et collectifs (GUTAC). Service offert 7 jours sur 7 avec minibus, minibus adaptés, taxis et bénévoles.

Autobus interurbain : Autobus Lemens (un trajet par jour, les jours de semaine, départ le matin de Maniwaki pour Ottawa et retour l'après-midi, le long de la route 105).

Autobus Greyhound (Ottawa/Gatineau/Maniwaki/Grand-Remous, un trajet aller et retour du lundi au vendredi et un trajet aller et retour le dimanche, le long des routes 105 et 117).

Taxi : 13 permis actifs en 2011 (12 permis à Maniwaki et 1 permis à Gracefield) sur une possibilité de 16 permis.

Transport scolaire : 14 transporteurs (93 véhicules dont 3 sont adaptés) sur le territoire de la Commission scolaire des Hauts-Bois-de-l'Outaouais et de la Commission scolaire Western Québec.

Transport bénévole : Le Guichet unique des transports adaptés et collectifs (GUTAC). Le Regroupement des clubs d'âge d'or de La Vallée-de-la-Gatineau et des Collines et l'équipe des bénévoles de la Haute-Gatineau offrent un service de transports bénévoles pour les personnes.

Autre : Centre de santé et services sociaux de La Vallée-de-la-Gatineau (un véhicule qui dispose de 15 places).

MRC des Collines-de-l'Outaouais

Transport collectif et adapté: Transport adapté et collectif des collines (TACC). Service offert 7 jours sur 7 avec minibus, minibus adaptés, taxis et bénévoles.

Autobus interurbain: Les compagnies de transport qui offrent les services dans la MRC des Collines-de-l'Outaouais sont les mêmes que ceux décrits dans la section de la MRC de Pontiac et de La Vallée-de-la-Gatineau (Thom Ltée, Autobus Lemens et Autobus Greyhound, offrant les mêmes circuits soit les routes 148-105 et 117).

Taxi : 11 permis actifs en 2011 (3 permis à La Pêche, 6 permis à Chelsea, 2 permis à la municipalité de Pontiac) sur une possibilité de 34 permis.

Transport scolaire : La MRC des Collines-de-l'Outaouais est desservie par trois Commissions scolaires francophones et une anglophone (Commission scolaire des Portages-de-l'Outaouais, Commission scolaire des Draveurs, Commission scolaire au Cœur-des-Vallées, Commission scolaire Western Québec).

Transport bénévole : Le Transport adapté et collectif des collines (TACC). Le Centre d'action génération des aînées de La Vallée-de-la-Lièvre et le

Regroupement des clubs d'âge d'or de La Vallée-de-la-Gatineau et des Collines offrent un service de transport bénévole pour les personnes.

Autre : Centre de santé et services sociaux des Collines-de-l'Outaouais.

Le transport de la clientèle est assuré par le Transport adapté et collectif des Collines et le Centre d'action génération des aînées de La Vallée-de-la-Lièvre.

Source : État de situation en transport collectif et adapté en Outaouais, janvier 2010
Société Gestrans.

Ville de Gatineau

Transport en commun

C'est la Société de transport de l'Outaouais (STO) qui est mandaté par la Ville de Gatineau pour offrir aux résidants de la Ville de Gatineau ainsi que les municipalités de Cantley et de Chelsea, via des ententes séparées, un système de transport en commun répondant à leurs besoins.

Quelques données et statistiques 2011-2012 :

- Budget annuel 112,2 M \$
- 677 employés
- 19 stationnements incitatifs
- 302 autobus
- 434 chauffeurs
- 65 lignes d'autobus
- 25 km de voies réservées
- 13 km de voies dédiées (Rapibus)
- 589 km² desservis
- 20 M de passages
- 262 391 de populations desservies

Transport adapté

Le service de transport adapté est également effectué par la Société de transport de l'Outaouais (STO) aux résidents de la Ville de Gatineau, aux résidents des municipalités de Chelsea et de Cantley. Il n'y a pas d'autobus, de minibus appartenant à la STO. La gestion et la répartition sont effectuées en régie et le transport est assuré par contrat à des sous-traitants.

En 2011, le service était assuré par contrat avec les entreprises La Citadelle, Taxi Aylmer et Taxi Laplante. Selon les besoins particuliers de l'utilisateur, quatre types de véhicules sont utilisés pour offrir le service de transports adaptés soit

par des minibus conventionnels et des minibus adaptés ainsi que par des taxis adaptés et des taxis conventionnels.

Quelques données et statistiques 2011-2012 :

- Budget annuel 6,2M \$
- Nombre d'usagers 4 484
- Nombre de déplacements 260 415
- 34 minibus adaptés
- 4 minibus conventionnels
- 6 taxis adaptés
- 13 taxis conventionnels

Source : STO.ca

Taxi : La Ville de Gatineau contient quatre agglomérations de dessertes de taxis, chaque territoire est prédéterminé et limité par la Commission des transports du Québec (CTQ). La commission est aussi responsable de l'attribution de quotas des permis de taxi à accorder. Ainsi, pour 2011 la ville comptait avec 178 permis de taxis actifs sur une possibilité de 190 permis, ventilés de façon suivante:

- Agglomération de Hull : 85 permis
- Agglomération de Gatineau : 38 permis
- Agglomération d'Aylmer : 34 permis
- Agglomération Buckingham : 21 permis

Transport scolaire : la ville de Gatineau est desservie par trois Commissions scolaires francophones et une anglophone (Commission scolaire des Portages-de-l'Outaouais, Commission scolaire des Draveurs, Commission scolaire au Cœur-des-Vallées, Commission scolaire Western Québec).

2.3 LE REGROUPEMENT DES TRANSPORTS ADAPTÉS ET COLLECTIFS RURAUX DE L'OUTAOUAIS (RTACRO)

Créé en 2004, le Regroupement des transports adaptés et collectifs ruraux de l'Outaouais est un organisme à but non lucratif composé des quatre MRC qui entourent la grande ville de Gatineau. Ce comité regroupe les corporations de transports adaptés et collectifs qui se rencontrent plusieurs fois par année pour partager leurs expériences et connaissances dans le but de rendre leurs services plus efficaces et efficients et unir leur voix afin de s'assurer que les besoins de l'Outaouais rural soient davantage connus.

Son mandat est notamment d'agir à titre de facilitateur dans la communication et l'échange d'informations entre ses membres. Il se veut également un lieu de concertation des partenaires en transport collectif, d'harmonisation des services en transport collectif et de revendications politiques.

La demande en transport collectif ne cessera de grandir au cours des prochaines années et ce type de transport constitue un enjeu majeur pour les régions. On n'a qu'à penser aux objectifs communs de chacun des territoires dont notamment de freiner l'exode rural en offrant une plus grande mobilité, d'établir une offre de service répondant à de plus grands besoins, d'adapter le réseau de transport collectif selon les différents besoins identifiés par territoire et d'assurer la pérennité des services offerts, pour comprendre l'importance de ce service pour la population en milieu rural.

Source : RTACRO

2.4 LA CONFERENCE REGIONALE DES ELUS DE L'OUTAOUAIS

La Conférence régionale des élus de l'Outaouais (CRÉO) est l'interlocutrice privilégiée du gouvernement du Québec en matière de développement régional. Elle est instituée en vertu de l'article 97 de la *Loi sur le ministère des Affaires municipales et des Régions* (L.R.Q., c. M-22.1).

Sa mission

Depuis sa création en mars 2004, la CRÉO maintient le cap sur sa mission en poursuivant ses efforts pour concerter, appuyer et représenter les acteurs de la région, dans le respect de leurs missions et de leurs mandats afin d'influencer et de réaliser le développement régional et de donner une voie forte et solidaire à l'Outaouais pour acquérir les pouvoirs de décider, d'agir et d'investir.

Son mandat

La CRÉO est l'interlocutrice privilégiée du gouvernement du Québec en matière de développement régional. Elle est mandatée pour favoriser la concertation des partenaires de la région et pour émettre des avis au gouvernement du Québec sur le développement de l'Outaouais.

Elle doit aussi établir le plan quinquennal de développement, qui définit dans une perspective de développement durable les objectifs généraux et spécifiques en matière de développement de la région. Enfin, elle conclut des ententes de développement avec les ministères et organismes du gouvernement et d'autres partenaires.

Sa composition

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	
MILIEU MUNICIPAL	
<p>La présidente, Paulette Lalande, préfet, MRC de Papineau</p> <p>La vice-présidente, Denise Laferrière, conseillère, ville de Gatineau</p> <p>Le trésorier, Pierre Rondeau, préfet, MRC de la Vallée-de-la-Gatineau</p> <p>Michael McCrank, préfet, MRC de Pontiac</p> <p>Marc Bureau, maire de la ville de Gatineau</p> <p>Steve Harris, maire de Cantley</p> <p>Caryl Green, maire de Chelsea</p> <p>Edward J. McCann, maire de Pontiac</p>	<p>Robert Bussière, préfet, MRC des Collines-de-l'Outaouais</p> <p>Robert Coulombe, maire de la ville de Maniwaki</p> <p>Jean Lafrenière, maire de Val-des-Monts</p> <p>Joseph De Sylva, conseiller, ville de Gatineau</p> <p>Mireille Apollon, conseillère, ville de Gatineau</p> <p>Robert Goulet, maire de l'Ange-Gardien</p> <p>Maurice Boivin, maire de Thurso</p> <p>Raymond Durocher, maire de Fort-Coulonge</p>
COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES REPRÉSENTÉES PAR UN CONSEIL DE BANDE	
1 représentant (poste vacant)	Kitigan Zibi Anishinabeg – Nation algonquaine (1360) Algonquins of Barriere Lake (410)
SOCIÉTÉ CIVILE	
<p>Lise Waters, présidente, Loisir Sport Outaouais pour le secteur Culture, loisir et sport</p> <p>Claudette Gatien, représentante, Université du Québec en Outaouais pour le secteur Enseignement supérieur, recherche et science</p> <p>Diane Nault, présidente, Commission scolaire des Hauts-Bois pour le secteur Éducation primaire et secondaire</p> <p>Michel Allard, représentant, Conseil régional des partenaires du marché du travail de l'Outaouais pour le secteur Économie et emploi</p> <p>Guy Morissette, président-directeur général, ASSSO pour le secteur Développement social et santé</p> <p>William Robertson directeur général, Regroupement des transports adaptés et collectifs de la région de l'Outaouais pour le secteur Protection de l'environnement, aménagement du territoire et transport</p> <p>Isabelle Sabourin à titre de représentante des citoyennes et des citoyens</p>	
MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	
MILIEU POLITIQUE	
Députés à l'Assemblée nationale du Québec (sans droit de vote)	
<p>Alexandre Iraca, député de Papineau</p> <p>Marc Carrière, député de Chapleau</p>	<p>Charlotte L'Écuyer, députée de Pontiac</p> <p>Maryse Gaudreault, députée de Hull</p> <p>Stéphanie Vallée, députée de Gatineau</p>
AUTRES (sans droit de vote)	
Melvin Jomphe , directeur général, CRÉO	Yannick Gignac , directeur régional par intérim, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

Source : Plan stratégique régional 2012-2017, CRÉO



3 NOTRE INTÉRÊT À L'ÉGARD DE LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE MOBILITÉ DURABLE (PQMD)

Depuis plusieurs années, la Conférence régionale des élus de l'Outaouais cherche à intégrer les divers services de transport collectif existant au sein d'un même territoire en fonction de leurs besoins pour un meilleur service aux citoyens et d'éviter les dédoublements de services et la sous-utilisation des ressources disponibles.

Ainsi, en 2008, la CRÉO s'est prévalué du volet 2 du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional en signant une entente avec le MTQ afin de se doter d'une vision régionale du transport collectif et d'une utilisation plus rationnelle des ressources. Ce programme a été utilisé et a été déterminant pour réaliser un État de situation et élaborer un Plan d'action régional intégré du transport collectif sur son territoire.

3.1 NOS OBJECTIFS ET NOS PRIORITÉS D'ACTION

3.1.1 Nos objectifs

Les principaux objectifs concernant les modalités de réalisation du plan d'action régional intégré en transport collectif sont :

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

3.1.2 Nos priorités d'action

Les principales priorités d'action pour favoriser l'atteinte des objectifs du plan d'action sont :

- Dresser le portrait de la situation de l'offre de transport collectif des personnes entre les MRC;
- Déterminer les besoins actuels et futurs de la population en matière de transport collectif entre les MRC;
- Analyser l'adéquation entre l'offre et la demande en transport des personnes sur le territoire de la CRÉO;
- Analyser l'existence des potentiels réels de développement du transport collectif entre les MRC;
- Définir les grandes orientations pour le développement éventuel du transport collectif entre les MRC;

- Réaliser des actions régionales par les MRC prévues au Plan régional intégré du transport collectif en Outaouais.

3.2 NOS RÉALISATIONS

- Formation d'un comité consultatif régional relevant de la Commission régionale Protection de l'environnement, aménagement du territoire et transport de la CRÉO (mars 2009);
- Élaboration d'un plan de travail et d'un échéancier de réalisation;
- Organisation de rencontres, de consultation et de validation dans les territoires de MRC (automne 2010);
- Réalisation d'un état de la situation sur le transport collectif en Outaouais (janvier 2010);
- Élaboration du Plan d'action régional intégré du transport collectif en Outaouais et recommandation par la Commission régionale Protection de l'environnement, aménagement du territoire et transport de la CRÉO;
- Adoption du plan d'action régional intégré en transport collectif par le Conseil d'administration de la CRÉO le 14 février 2011;
- Mise en oeuvre des actions régionales du plan d'action régional intégré en transport collectif;
- Harmonisation de la tarification du transport par chauffeurs-bénévoles;
- Déclaration de compétence en transport des personnes (collectif et adapté) de la part des 4 MRC de l'Outaouais;
- Création de guichet unique en transport des personnes dans les 4 MRC de l'Outaouais (fusion des corporations en transport adapté et collectif);
- Amélioration de l'offre de covoiturage en collaboration avec la Table Jeunesse Outaouais et le Regroupement des transports adaptés et collectifs ruraux de l'Outaouais (site internet de covoiturage en opération, sept 2012);
- Entente tarifaire avec les Centres locaux d'emploi (CLE) de l'Outaouais (novembre 2012);
- Mise à jour du plan d'action (2011) et version actualisée adoptée au conseil d'administration de la CRÉO le 14 février 2013.

3.2.1 *Le Plan d'action régional intégré en transport collectif (PARITC)*

La CRÉO adoptait en février 2011, le plan d'action régional intégré en transport collectif (PARITC). Celui-ci reflète les principes directeurs établis suite aux constats et recommandations à l'état de situation en transport collectif en Outaouais. Il a fait foi d'un consensus du Comité consultatif

régional en transport et de la Commission régionale Protection de l'environnement, aménagement du territoire et transport. Ce plan contient 13 objectifs et 38 actions régionales et a été révisé et adopté en février 2013.

Source: Plan d'action régionale intégré en transport collectif, février 2013, CRÉO

3.2.2 La Régie inter-municipale de transport des Collines-de-l'Outaouais

Conformément à l'action 12 du Plan d'action régional intégré en transport collectif, la CRÉO a réalisé, conjointement avec la MRC des Collines-de-l'Outaouais, une analyse coûts-bénéfices des différents modes d'organisation du transport de personnes sur le territoire des Collines.

Cette analyse a permis d'identifier une structure organisationnelle dite mixte combinant un service de transport en commun de type urbain et un service de transports collectifs de type rural selon la réalité diversifiée du territoire. Ainsi, cette structure organisationnelle sera à même de mieux répondre aux besoins des citoyens tout en optimisant les ressources investies.

Cette structure organisationnelle mixte a été retenue par la MRC des Collines-de-l'Outaouais et le mandat d'en coordonner la mise en place a été confié à la Corporation des transports collectifs des Collines. La mise en service est prévue en septembre 2014.

3.2.3 Le covoiturage (Covoiturage Outaouais)

Le Regroupement des transports adaptés et collectifs ruraux de l'Outaouais (RTACRO) réunit autour d'une même table les quatre corporations de transports collectifs en Outaouais qui représentent les quatre MRC de l'Outaouais. Préoccupé par la question du transport adapté et collectif, le RTACRO s'est vu confier le mandat d'instaurer un système de covoiturage géré par le biais d'un site web pour la vaste région de l'Outaouais en opération en septembre 2012. Ce projet a été réalisé de façon concerté en réunissant divers partenaires régionaux dont, la Table Jeunesse Outaouais (TJO), le Centre de gestion des déplacements de Gatineau (CGDG) et la Table d'Éducation Outaouais (TEO).

Source : covoiturageoutaouais.ca

3.2.4 Le transport par bénévoles

Les quatre corporations du transport collectif et adapté des quatre MRC de l'Outaouais sont reconnues par le ministère de la Santé et des Services sociaux comme Centre d'action bénévole. Ce qui leur permet de faire du transport collectif par des bénévoles.

Le transport par bénévoles est crucial et indispensable en Outaouais car sans les bénévoles, il y aurait rupture de service et se sont les usagers qui seraient pénalisés; pour certains cela signifierait l'interruption ou même l'arrêt des

traitements faute de pouvoir se rendre de façon abordable dans les centres de santé.

Or, actuellement, il est interdit par le MTQ d'utiliser les bénévoles pour le transport adapté, ce qui est pour nous une aberrance qui doit être corrigée dans le cadre de la Politique québécoise de mobilité durable.

Le tableau suivant expose bien l'importance du transport par bénévoles pour la région de l'Outaouais :

Territoire	Services de transport réalisés par les corporations pour l'année 2011
MRC des Collines-de-l'Outaouais	11 981 déplacements dont 7 907 (61%) ont été effectués par des bénévoles
MRC de Papineau	17 066 déplacements dont 5 290 (31%) ont été effectués par des bénévoles
MRC de Pontiac	10 252 déplacements dont 6 356 (62%) ont été effectués par des bénévoles
MRC de la Vallée-de-la-Gatineau	3 131 déplacements dont 2 661 (85%) ont été effectués par des bénévoles

Note : Ces données n'incluent pas les déplacements réalisés par les Centres d'action bénévole situés en milieu rural

À cela s'ajoute les services de transports réalisés par les Centres d'action bénévole (CAB) situés sur le territoire de la ville de Gatineau qui s'élèvent à plus de 8 800 déplacements en 2011.

Aussi, les services de transport rendus en 2011 l'ont principalement été pour les raisons suivantes : plus de 60% pour le réseau de la santé et des services sociaux, plus de 30 % pour le travail et les loisirs, et plus de 5% pour l'éducation.

3.2.5 Le transport actif

Dans le cadre du *Programme d'aide gouvernementale aux modes de transports alternatifs à l'automobile* (PAGMTAA), deux municipalités rurales soit la municipalité de La Pêche et de Val-des-Monts ainsi que la Ville de Gatineau se sont prévaluées du volet 1 «Transport actif » pour confectionner leur Plan de mobilité active (PMA). En outre, la municipalité de La Pêche a été la première municipalité au Québec à faire approuver son plan de mobilité active auprès du ministère des Transports (MTQ).

Par ailleurs, ces plans contiennent des initiatives favorisant les déplacements à pied et à vélo notamment l'aménagement de pistes cyclables utilitaires et de corridors piétonniers.

4 NOTRE AVIS RÉGIONAL SUR LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE DE MOBILITÉ DURABLE

Les milieux ruraux sont caractérisés par deux éléments ayant une forte incidence sur le transport des personnes, soit une faible densité de population et de grandes distances à parcourir. Compte tenu que la ruralité est diversifiée et que chaque localité présente des caractéristiques très variables, la région de l'Outaouais a adopté la définition suivante du transport collectif:

Le transport collectif a pour objet de favoriser une meilleure mobilité des personnes sur l'ensemble du territoire québécois (urbain et rural). Est considéré comme du transport collectif tout transport qui s'adresse à l'ensemble de la population sans distinction des individus et des besoins, selon les priorités établies localement, régionalement ou provincialement en fonction des ressources disponibles et en fonction des lois et règlements.

Le transport collectif favorise une meilleure mobilité des personnes en milieu rural entre autres en maximisant l'utilisation des services de transport existants comme le transport scolaire, le transport par taxi, le transport adapté, les prises en charge par des bénévoles, le transport régional, ou autres.

À défaut de tels services répondant à l'ensemble des besoins propres aux différentes réalités rurales, un service de transport complémentaire peut être organisé, dans le respect des lois et règlements, notamment et non exclusivement, via l'attribution de contrats de service à des transporteurs pour l'organisation de transports par autobus ouverts à tous, une prise en charge par des chauffeurs bénévoles, des ententes de service avec des opérateurs de taxis pour l'organisation de taxis collectifs, ou autres.

Source: RTACRO

4.1 L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES TRANSPORTS

Orientation 1 - Intégrer la planification des transports et l'aménagement du territoire

Comment mieux intégrer la planification du territoire et celle des transports afin qu'elles concourent à l'atteinte des mêmes objectifs et soient plus efficaces ?

Le transport collectif est un moyen important de lutte contre la dévitalisation de territoire; il est difficile de rester et de vivre en milieu rural lorsqu'il y a absence de transport. Ainsi, le transport collectif rural est un outil important pour la vitalité et l'occupation dynamique du territoire. Il solidifie et renforce le sentiment d'appartenance des milieux villageois. Il est donc essentiel d'inclure à la politique les éléments suivants :

- Favoriser la concertation des partenaires en matière de densification urbaine, de consolidation des noyaux villageois et de réduction de l'étalement urbain;
- Améliorer les liens entre les noyaux villageois et les noyaux urbains notamment au niveau du travail, des études, de la santé et des loisirs.

Comment s'assurer, sur le territoire d'une région métropolitaine et d'une agglomération urbaine que les différents intervenants partagent une même vision de l'aménagement et des transports, qu'ils travaillent à sa mise en oeuvre et que les résultats sont au rendez-vous ?

- En mettant sur pied un groupe de travail mandaté pour convenir de meilleurs pratiques de vitalisation et de mise en valeur durable de l'ensemble du territoire régional.

Quelles contributions les MRC et les municipalités peuvent-elles apporter pour faciliter une meilleure intégration des transports et des pratiques liées à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme ?

- En favorisant l'harmonisation régionale des schémas d'aménagement et de développement des MRC, de la Ville de Gatineau et de la Commission de la capitale nationale (CCN).

Doit-on étendre aux régions autres que Montréal et Québec l'obligation formelle de faire une « planification intégrée de l'aménagement et des transports » ?

- Nous sommes favorables à une intégration de l'aménagement du territoire et des transports. Cependant, il est nécessaire que le choix des mesures d'intégration se fasse en concertation avec les régions, et que ce choix tienne compte des réalités de chacun des territoires notamment en ce qui a trait aux dynamiques rurales et urbaines qui sont fort différentes.

Le plan métropolitain d'aménagement et de développement et les schémas d'aménagement et de développement doivent-ils prévoir des objectifs et des cibles quantifiables de réduction de la circulation automobile ? Ces mêmes documents, en particulier ceux couvrant les régions métropolitaines et les agglomérations urbaines, doivent-ils proposer des cibles quantifiables de réduction des GES ?

- Dans le but de réduire les gaz à effet de serre (GES), il faut dresser un portrait régional et territorial en précisant les secteurs de vulnérabilité,



les répercussions possibles et les risques réels et potentiels associés aux changements climatiques. Ensuite, élaborer un plan d'action régional intégré et le mettre en oeuvre pour l'amélioration du bilan des GES.

Quel doit être la contribution du milieu municipal en particulier en ce qui a trait à ses pratiques d'aménagement et à la solution des problèmes de transport ?

Quelles modifications à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) seraient susceptibles de rapprocher l'aménagement du territoire et le domaine des transports et, ainsi, de mettre en oeuvre la mobilité durable? Le cas échéant, manque-t-il des outils à la LAU et à la réglementation en matière d'urbanisme afin de raffermir ces liens ?

- La LAU devra être modifiée pour assurer un lien entre les MRC, les municipalités rurales versus le milieu urbain.

Orientation 2 - Planifier, développer et gérer de manière intégrée le système de transport

Comment s'assurer que la planification du réseau routier et du transport en commun sera mieux intégrée et que les actions réalisées sur le réseau routier et celles accomplies en transport en commun concourront à l'atteinte des mêmes objectifs ?

- En harmonisant les orientations et les objectifs de la région pour assurer la mobilité durable des populations et des biens.

Comment s'assurer que les décisions locales en matière de voirie soient bien coordonnées avec les objectifs régionaux à l'égard du système de transport ?

- En favorisant la cohérence entre les objectifs du Plan territorial de mobilité durable (PTMD) du MTQ et les schémas d'aménagement et de développement des MRC et de la Ville de Gatineau.

Devrait-on mettre de côté les projets de développement de la capacité routière pour emprunter une approche centrée sur la gestion de la demande et sur le développement des modes autres que le voiturage en solo ?

- En favorisant le développement du transport actif comme complément aux infrastructures routières dans le but de réduire le volume de déplacements automobiles.

Doit-on doter la nouvelle politique d'objectifs de réduction de la circulation automobile et de la congestion pour les régions métropolitaines aux prises avec des problèmes de congestion ?

Le cas échéant, comment atteindre de tels objectifs ?

Orientation 3 - Gérer la demande

Jusqu'où doit-on aller dans la gestion de la demande ?

Quelles modalités ou quels outils devraient être privilégiés ?

Le cadre institutionnel actuel est-il propice à la mise en oeuvre de mesures de gestion de la demande ?

Qui devrait être responsable de la mise en oeuvre de ces mesures ?

- Sur ces questionnements, la CRÉO est d'avis que les directions régionales du ministère des Transports et les municipalités ont développé une expertise relativement à la gestion de la demande sur leur réseau routier respectif.

Comment intégrer la gestion de déplacements aux plans de mobilité durable de chaque région métropolitaine ?

Quels objectifs devraient être retenus ?

Comment cela devrait-il être organisé et financé ?

Qui devrait en assurer la responsabilité et quel rôle devraient y jouer les centres de gestion des déplacements ?



Orientation 4 - Améliorer et développer les services de transport en commun

Devrait-on accorder la priorité à l'amélioration de la desserte par autobus, notamment au moyen des systèmes de bus à haut niveau de service ?

- La CRÉO est d'avis que ces projets doivent être prioritaires. À titre d'exemple, le Rapibus de la STO est le premier système de transport rapide par bus (SRB) au Québec.

Quels devraient être les objectifs d'augmentation de l'offre de service et d'achalandage de la nouvelle politique ?

- La CRÉO est d'avis qu'il faut maintenir à la politique des objectifs d'augmentation de service selon des cibles réalistes et réalisables par la Société de transport de l'Outaouais (STO).

Comment s'assurer que les citoyens des régions non desservies par le transport en commun peuvent avoir accès à un service de base ?

Quelles mesures pourraient inciter les élus de ces régions à développer de tels services ?

Orientation 5 - Augmenter l'utilisation des modes de transport actif

Quels objectifs d'augmentation de l'utilisation des modes de transport actif devraient être retenus ?

Quelles mesures permettraient d'atteindre ces objectifs ?

- Maintenir et bonifier le volet transport actif du *Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile* (PAGMTAA);
- Consacrer les sommes nécessaires (les coupures dans les sommes initialement disponibles ont freiné l'élan en Outaouais rural et bloqué certains projets);
- Rendre accessibles les projets concernant les corridors piétonniers (pas seulement pour les cyclistes);
- Rendre accessibles certains projets d'aménagements urbains favorables au transport actif (éclairage, mesure d'atténuation de vitesse, etc.).

Qui devrait être responsable de développer ces modes et être imputable des résultats obtenus ?

Quels outils (pouvoirs ou financement) sont nécessaires pour que ces responsabilités soient assumées pleinement et efficacement ?

Comment les organismes en place (les autorités organisatrices de transport [AOT] et les municipalités) peuvent-ils contribuer à développer le recours à ces modes ?

- En réaction à ces questionnements, la CRÉO est d'avis qu'il faut reconduire le *Programme d'aide gouvernementale aux modes de transports alternatifs à l'automobile* (PAGMTAA) abolit le 31 décembre 2012, le *Programme d'aide financière au développement de la Route verte* abolit le 31 mars 2013 et le *Programme Véloce*, qui n'est plus en vigueur.

Orientation 6 - Développer le covoiturage et l'autopartage

Quels objectifs la politique devrait-elle fixer pour le covoiturage ?

Quelles mesures devrait-on préconiser pour atteindre ces objectifs ?

Qui devrait être responsable de la mise en œuvre de ces mesures ?

- La CRÉO est interpellée par la question du transport par covoiturage. En outre, elle a adopté une action visant spécifiquement à faciliter le covoiturage via un site web de jumelage dans son Plan d'action régionale intégré en transport collectif.

Quels objectifs devraient être retenus quant au développement de l'autopartage ?

Quelles mesures devraient soutenir de tels objectifs ?

Qui devrait assurer la mise en de ces mesures ?

4.2 LA GOUVERNANCE ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Orientations 1-Replacer l'utilisateur au coeur des préoccupations de tous

Dans les régions de Montréal et de Québec, comment s'assurer que l'utilisateur qui se déplace en transport en commun sur ces territoires n'est pas limité par la multiplicité des intervenants et la complexité organisationnelle qui en découle ?

Comment s'assurer que le développement et la gestion des services de transport en commun se font dans l'intérêt de l'utilisateur et dans l'intérêt régional plutôt qu'en fonction des intérêts locaux ?

Est-ce que le cadre actuel permet à l'utilisateur de bénéficier du meilleur système de transport et au meilleur coût ?

Peut-on miser sur le cadre actuel pour relever les enjeux et défis auxquels nous serons confrontés à plus long terme ?

4.2.1 La gouvernance

La CRÉO croit fermement que la gouvernance doit être décentralisée dans chaque MRC et dans le but de rapprocher le centre de décision le plus près des citoyens. À cet égard, les collectivités rurales doivent gérer de façon efficace, coordonnée et intégrée.

À l'intérieur du principe d'intégration et de la planification des transports collectifs dans une perspective régionale, il est important de prévoir l'obligation d'une intégration tarifaire entre les organismes de transports collectifs et les Sociétés de transport afin de faciliter le transfert des usagers entre le transport collectif et le réseau de transports en commun. À titre d'exemple, l'utilisation d'une carte multi-accès s'avèrerait être un bon outil d'intégration régionale. Il serait essentiel d'inclure à la politique les moyens suivants :

- Offrir un incitatif financier afin de faciliter l'harmonisation et l'intégration des services en transport collectif entre le milieu rural et urbain;
- Exiger que les organismes soutenus par des fonds publics rendent disponibles leurs places résiduelles aux organismes en transport collectif.

Orientation 2 - Rendre le cadre financier mieux intégré et plus efficient

Le niveau de contribution des usagers, des municipalités des gouvernements et des automobilistes au financement des services de transport en commun représente-t-il un équilibre à maintenir ?

Si de nouvelles sources de financement devaient être établies pour financer le transport en commun, lesquelles devraient être privilégiées ?

Comment s'assurer que l'octroi de nouvelles sources de financement n'est pas suivi d'une réduction de la contribution municipale au financement des systèmes de transport ?

Comment revoir les modalités et les exigences des programmes d'aide gouvernementale afin de les simplifier et d'alléger le fardeau administratif des divers intervenants ?

Comment harmoniser les taux de subventions entre les modes ?

Le gouvernement devrait-il privilégier l'octroi de sources de financement destinées aux autorités organisatrices de transport en commun plutôt que de verser des subventions dans le cadre de programmes normés ?

4.2.2 Le financement

Les territoires québécois sont différents par leur densité de population, leur démographie (en particulier le vieillissement de la population), leur étendue et leur situation économique. Le caractère rural et même très rural de certaines MRC de l'Outaouais est en discordance avec le monde urbain. La densité de population, l'étendue du territoire et l'absence de services de proximité font en sorte que l'organisation du service de transports collectifs et adaptés à coût raisonnable est extrêmement difficile à offrir.

L'actuelle politique ne tient pas compte de cette réalité. Il est primordial que la nouvelle politique considère ces éléments et puisse ajuster des modalités financières en conséquence. Ainsi, les MRC de l'Outaouais doivent investir davantage pour offrir un service minimal en transport collectif compte tenu de leur grande superficie géographique et du peu de population à desservir. Dans ce contexte, il serait nécessaire d'inscrire à la politique la mesure suivante :

- Offrir un financement additionnel modulé aux organismes de transport lorsque la densité de la population est en deçà d'un seuil préétablie en lien avec l'étendue du territoire.

Quant à la bonification de l'offre de service ou de projets en transport collectif, le sous-financement limite les nouveaux projets. C'est pourquoi il est impératif de trouver une solution au financement récurrent des services et du développement du transport terrestre des personnes. Pour se faire, il revient aux acteurs de notre région et de nos territoires de déterminer la solution de financement qui s'avèrera la plus juste compte tenu des réalités et des dynamiques bien particulières de la région de l'Outaouais. Aussi, le ministre des Transports doit permettre diverses avenues à titre d'exemples notons le recours aux droits d'immatriculation ou encore le retour d'un pourcentage de la taxe sur l'essence, cette dernière option s'appliquant particulièrement là où il y a une concentration importante de la population.

4.2.3 Le versement de la subvention

Les Corporations de transport collectif en l'Outaouais déplorent depuis plusieurs années le fait de recevoir la subvention du MTQ de quatre à sept mois après le début de l'année financière, fragilisant et mettant en péril les organismes de transport.

Certaines organisations ne disposent pas d'une marge de crédit et celles qui bénéficient d'un tel outil, celui-ci a une portée limitée. Les organisations ne disposent pas toutes d'un fonds de roulement permettant d'avancer des fonds pour plusieurs mois. De plus, rares sont les MRC qui avancent des fonds à leurs organismes mandataires. Pour ces motifs, nous demandons l'ajout de cette mesure à la politique :

- Verser la subvention en transport collectif en totalité (100 %) au début de l'année financière.

4.2.4 Le maintien de l'expertise en région

Considérant l'importance d'accorder une continuité dans les différents travaux de développement tant provincial que régional et considérant les nombreux documents à analyser et à produire, il serait nécessaire que la mesure suivante soit inscrite à la politique :

- Financer un montant annuellement afin de soutenir les associations de représentation régionale.

4.2.5 La promotion du transport collectif

Les usagers ont de la difficulté à identifier le service de transport collectif. Les organismes n'ont pas de budget pour faire connaître les offres de transport dans leur région. Dans le but d'offrir une information adéquate et facilement accessible, il est nécessaire d'ajouter à la politique la mesure financière suivante :

- Mettre en place un programme spécifique pour la promotion des offres de transport de personnes en milieu rural pour les organisations locales et qu'à l'intérieur de ce programme, la part du MTQ corresponde au double de l'investissement des organisations de transport collectif en milieu rural.

4.3 LE TRANSPORT RÉGIONAL RURAL ET INTERURBAIN

Orientation 1 - Renforcer le leadership régional en matière de transport collectif

Quel modèle de gouvernance peut contribuer à renforcer le leadership régional ?

Comment s'assurer que le modèle retenu corresponde bien au territoire de déplacement ?

Comment s'assurer que les besoins des usagers de tous les modes et de toutes les municipalités de la région seront pris en considération ?

Doit-on permettre le financement de services de transport autres que le transport collectif régional avec les revenus de cette taxe ?

Doit-on bonifier les mécanismes de reddition de comptes liés à l'utilisation de cette taxe ?

Doit-on avoir pour objectif que toutes les MRC, les municipalités hors MRC et les communautés nordiques offrent des services ?

Quelles mesures pourraient inciter les élus de ces territoires à offrir des services de transport collectif ?

Quelles mesures pourraient rendre les services plus attrayants pour les citoyens ? Peut-on envisager d'intégrer l'autopartage à l'offre de services de transport collectif en milieu rural ?

Chaque région a ses décideurs, ses opérateurs, son système de tarification et ses circuits. Compte tenu de leurs missions, de leurs mandats et de la

règlementation respective de ces acteurs (le transport scolaire, le transport interurbain, le transport adapté, le transport du réseau de la santé, le transport par taxi, le transport bénévole et le covoiturage), ils sont actuellement dans l'incapacité de travailler ensemble dû à des problèmes de cohérence réglementaire.

L'harmonisation des services du transport requiert un encadrement législatif et réglementaire clairement défini. Il est donc essentiel de retrouver dans la politique, un processus de révision législative tel que:

- Revoir et simplifier le cadre législatif et réglementaire des différentes organisations en transport (loi sur le taxi, transport par bénévole, Règlement sur les transports par autobus, Loi sur l'instruction publique, etc.).

Orientation 2 - Harmoniser et simplifier l'aide gouvernementale aux différents modes de transport collectif

Comment revoir les modalités et les exigences des programmes d'aide gouvernementale pour mieux les harmoniser ?

Le gouvernement devrait-il privilégier l'octroi de sources de financement destinées au transport plutôt que de verser des subventions dans le cadre de programmes normés ?

Comment s'assurer que l'octroi de nouvelles sources de financement ne sera pas suivi d'une réduction de la contribution municipale au financement des systèmes de transport ?

Doit-on s'assurer que l'aide financière octroyée pour un service de transport donné sera utilisée uniquement à cette fin et ne servira pas à financer d'autres services de transport (ex. : l'aide financière au transport adapté ne devrait pas servir à financer le transport collectif régional ou l'inverse) ?

Toutes les MRC en Outaouais ont déclaré compétence en matière de transport sur leur territoire. Ils ont un rôle primordial sur le développement du transport collectif sur le territoire. Cependant, leurs actions sont limitées relativement aux organismes de bienfaisance subventionnés par différents paliers gouvernementaux.

La dispersion de ces subventions à plusieurs organismes amène une charge administrative complexe et dispendieuse. L'organisation des services en transport collectif régional serait plus efficace et efficiente en regroupant tous

ces organismes dans un guichet unique sous la juridiction d'un seul organisme mandaté par les MRC. Il serait essentiel d'inscrire à la nouvelle politique la mesure suivante :

- Offrir un incitatif financier significatif ainsi qu'un support technique aux organisations qui entreprennent un processus de mise en oeuvre d'un guichet unique regroupant les différentes organisations de transport des personnes sous la juridiction d'un seul organisme (administration, répartition et/ou fusion complète des organismes, etc.).

4.4 LE TRANSPORT ADAPTÉ AUX BESOINS DES PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE

Orientation 1 - Assurer une aide gouvernementale importante au transport adapté

Le niveau de contribution des usagers, des municipalités et du gouvernement représente-t-il un équilibre à maintenir ?

Doit-on revoir les modalités et les exigences du programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées ?

- Prévoir une méthode de calcul afin de bonifier les montants alloués aux organismes qui augmentent l'offre de service notamment lors d'ajout de nouveaux circuits de minibus ou de minibus adapté.

Y a-t-il des éléments de la Politique d'admissibilité au transport adapté qui devraient être revus ?

Le transport par bénévoles. Tel que mentionné dans les modalités d'application du transport adapté du MTQ, un organisme délégué « peut confier l'exploitation, en tout ou en partie, à une entreprise de transport par autobus, par minibus, par taxi ou encore, avec l'accord de l'organisme mandataire, exploiter lui-même les services d'autobus et de minibus en régie ». Dans un contexte de sous financement du transport adapté, les organismes en transport n'ont pas d'autre choix que de trouver des alternatives pour boucler leur budget. Il est donc essentiel d'inclure à la politique la mesure suivante :

- Confier l'exploitation, en tout ou en partie, à une entreprise de transport par autobus, par minibus, par taxi, par bénévole ou encore, avec l'accord de l'organisme mandataire, exploiter lui-même les services d'autobus, de minibus et de bénévole en régie.

Orientation 2 - Organiser les services de transport adapté en fonction des besoins usagers

Y aurait-il lieu d'adapter le modèle de gouvernance à la réalité des déplacements ?

Comment assurer un meilleur arrimage entre les services interurbains et ceux des OTA limitrophes ?

En milieu rural, un même territoire peut être desservi à la fois par des services de transport adapté et des services de transport collectif régional. Comment optimiser l'utilisation des ressources en place sur le territoire au profit de la clientèle de ces deux types de transport ?

Le transport adapté a pour objectifs de favoriser l'intégration sociale, scolaire et professionnelle des personnes handicapées. Il vise en conséquence à offrir aux personnes handicapées un degré de mobilité et autonomie comparable à celui dont dispose la population en général. En Outaouais, les quatre MRC et la Ville de Gatineau offrent le service de transport adapté pour les personnes handicapées et à mobilité réduite. L'enjeu majeur pour le transport adapté et à mobilité réduite est le vieillissement de la population du Québec.

Cette réalité démographique crée une pression importante sur l'offre de service. Chaque année, il y a peu de personnes handicapées admises contre de nombreux usagers à mobilité réduite admissibles à ce service de transport porte à porte. L'offre de service ne suffit plus à la demande et les budgets des organismes de transport sont insuffisants. Il serait essentiel d'inclure à la politique les moyens suivants :

- Bonifier les budgets aux organismes soucieux de conclure des ententes de services entre elles (interservices) et entre les organismes des autres régions limitrophes (interrégionales);
- Supprimer dans les modalités du cadre financier en transport adapté, le premier 1% de l'augmentation de l'achalandage que doivent absorber les organismes en transport, à chaque année financière;
- Appliquer la pleine indexation au coût de la vie.

Orientation 4 - Accroître le nombre de taxis et d'autocars interurbains accessibles

Pour mieux desservir tous les types de clientèle, doit-on favoriser le développement d'un parc de taxis adaptés ou l'utilisation d'un véhicule universellement accessible dès sa conception ?

Les services de transport interurbain par autocar devraient-ils être totalement accessibles aux personnes en fauteuil roulant ?

Doit-on privilégier une approche réglementaire ou une approche axée sur le soutien financier à l'adaptation des véhicules ?

- Favoriser l'adaptation des taxis en milieu rural par une surprime de la subvention en adaptation de taxis afin d'inciter davantage les propriétaires de taxi à faire adapter leur taxi dans les agglomérations où il n'y en a pas.

5 CONCLUSION

Notre modèle de stratégies d'intervention s'intègre parfaitement avec la planification du territoire et de la mobilité durable. Notre défi sera de réussir à modifier le comportement des déplacements des usagers par des interventions innovantes, et ce, avec la collaboration de tous nos partenaires régionaux (MRC, Ville de Gatineau, ministères et organismes).

Les principaux intervenants sur le territoire de l'Outaouais sont en attente de la révision de la politique depuis 2011. Ils ont réalisé encore une fois un exercice de réflexion afin d'assurer une cohérence optimale du transport collectif à l'échelle de l'Outaouais.

Nous tenons à remercier le ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, monsieur Sylvain Gaudreault, de nous permettre d'exposer notre vision du transport collectif et adapté en lien avec les orientations de la Politique québécoise en mobilité durable 2014-2020.