



VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

Gatineau, le 24 juin 2019

Société de transport de l'Outaouais
111, rue Jean-Proulx
Gatineau (Québec) J8Z 1T4
etudedelouest@sto.ca

OBJET : Consultations sur le réseau de transport en commun structurant dans l'ouest

Au comité de l'étude du système structurant dans l'ouest,

Dans le cadre de sa mission de défense des droits collectifs, Vivre en Ville prend régulièrement position sur les enjeux de fond et d'actualité pour contribuer à faire évoluer les pratiques, les politiques publiques et les choix budgétaires vers un cadre plus favorable au développement de collectivités viables. Au cours de la dernière année, Vivre en Ville a ainsi présenté une dizaine de mémoires et avis auprès des divers paliers de gouvernement.

Alors que le gouvernement du Québec a récemment fait l'annonce du Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC) qui sera dévoilé en 2020, Vivre en Ville tient à souligner l'à-propos d'une réflexion en vue de l'implantation d'un réseau de transport en commun structurant pour améliorer la desserte dans l'ouest de la ville de Gatineau.

Un tel réseau (opéré via service rapide par bus ou rail) permettra de déplacer davantage d'individus de façon plus fiable, plus efficace, et plus confortable sur un axe automobile et de transport collectif désormais saturé. Les appuis et suggestions de Vivre en Ville tiennent pour l'essentiel en quatre points : l'arrimage avec l'aménagement du territoire, le besoin de prévoir deux axes tout aussi fiables et efficaces, l'électrification et la connexion transfrontalière.

FAÇONNER L'ESPACE URBAIN AU MOYEN DU TRANSPORT COLLECTIF : POUR DES COLLECTIVITÉS RÉSILIENTES ET PROSPÈRES À L'HEURE DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

L'identification d'un réseau structurant de transport en commun permet de planifier de manière conjointe l'organisation de la mobilité et l'aménagement du territoire. Lorsque les conditions sont réunies (autant réglementaires, politiques, économiques que sociales), le

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville



■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T. 418.522.0011

■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ GATINEAU

200A, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec) J8Y 3W9
T. 819.205.2053



transport en commun influence positivement l'organisation du territoire de différentes manières :

- ◆ en favorisant la densification résidentielle et commerciale;
- ◆ en devenant un déterminant de la localisation des activités et en permettant la concentration des activités structurantes;
- ◆ en modifiant la répartition modale et en permettant le réaménagement de l'espace public;
- ◆ en devenant un repère de l'environnement urbain et en influençant l'identité d'un secteur.

Un réseau structurant joue également un rôle important dans l'organisation de l'offre de transport collectif d'une région. Il en constitue le squelette et l'élément le plus lisible pour l'utilisateur. Il dicte également la hiérarchisation des autres parcours et ses stations constituent des pôles importants de rabattement et d'échanges intermodaux.

Les caractéristiques d'un réseau structurant

Plus qu'une étiquette politique ou administrative, la possibilité qu'un réseau de transport collectif puisse jouer un rôle structurant repose sur certaines caractéristiques qui témoignent de son rôle clé dans une agglomération :

1. Son achalandage représente une part significative des déplacements effectués dans un corridor d'urbanisation, de sorte que l'opération de ce réseau s'avère essentielle au bon fonctionnement des activités urbaines qui y sont localisées.
2. Le service de transport en commun qui y est offert permet de remplir la majeure partie des besoins de mobilité de ses usagers grâce à une desserte à haut niveau de service :
 - des infrastructures importantes, confortables et durables (stations, voies, équipements intermodaux, dispositifs d'information aux usagers);
 - des mesures qui assurent sa fiabilité, en lui accordant la priorité sur les autres modes de transport;
 - une fréquence élevée (intervalle maximal de 15 minutes entre deux passages) ;
 - une capacité et une vitesse commerciale (la vitesse moyenne en comptant le temps passé à l'arrêt) élevées;
 - une grande amplitude de service, afin de répondre aux besoins des usagers tôt le matin jusqu'à tard le soir, voire la nuit, tant la semaine que la fin de semaine.

Ces attributs ne sont pas propres à un mode en particulier et peuvent s'appliquer, selon le contexte urbain, à un service d'autobus à haut niveau de service, à un train léger, ou encore à des modes lourds comme le métro ou le train (Vivre en Ville, 2013).

Vivre en Ville (s.d.), « Réseau structurant de transport en commun », Collectivitesviables.org

APPUI ET PROPOSITIONS PRINCIPALES

1. ASSURER UN ARRIMAGE CONCRET ET COMPLET AVEC L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.
2. RÉALISER LE PROJET SELON LES DEUX AXES PROPOSÉS (PLATEAU ET A.-TACHÉ/CHEMIN D'AYLMER).
3. PRIORISER L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS.
4. MAINTENIR ET RENFORCER DES CONNEXIONS EFFICACES AVEC LE CENTRE-VILLE D'OTTAWA.



RECOMMANDATION CLÉ N° 1

Assurer un arrimage concret et complet avec l'aménagement du territoire.

Un réseau structurant ne l'est pas en lui-même. Considérer un mode de transport comme nécessairement structurant peut entraîner une déconnexion entre les objectifs d'aménagement du territoire poursuivis et les résultats observables sur le terrain.

Ainsi, l'articulation étroite entre planification de la mobilité et planification de l'aménagement du territoire est essentielle. Dans l'intérêt public, en ces temps de reconnaissance de l'urgence d'agir face aux changements climatiques, et dans l'intérêt des Gatinois.es, qui habitent et se déplacent sur le territoire, cette opportunité d'influencer la structure territoriale, afin de diriger la croissance et l'accueil des ménages vers des milieux de vie consolidés, est le meilleur gage afin de freiner l'étalement urbain et de réduire le bilan carbone des ménages.

En effet, le mode de développement urbain actuel s'apparente trop souvent à une catastrophe environnementale doublée d'un gouffre financier. Prendre le virage nécessaire pour développer des collectivités viables est toutefois plus complexe que de poursuivre le « *business as usual* »

L'exemple de la station de métro Bessarion à Toronto, très peu achalandée en raison de carences majeures dans la planification du secteur, illustre avec une malheureuse éloquence le résultat d'un développement urbain axé sur l'automobile, et ce, même en présence d'une infrastructure de transport collectif lourde.¹

Les divers acteurs s'accordent sur le fait que pour changer de paradigme, c'est la consolidation urbaine qui est la voie à suivre. Malheureusement, elle peut parfois s'avérer plus coûteuse, à court terme, qu'un développement excentré en « *greenfield* ».

Pourtant, les interventions structurantes en aménagement du territoire et en urbanisme permettent notamment de :

- ◆ Répondre aux aspirations des familles en diversifiant l'offre en habitation et en transport;
- ◆ Optimiser les infrastructures;
- ◆ Réaliser la transition énergétique;
- ◆ Protéger les terres agricoles et les milieux naturels;
- ◆ Améliorer la santé des citoyens;
- ◆ Assainir les finances publiques et assurer la prospérité économique.

¹<https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/how-bessarion-one-of-toronto-s-least-used-subway-stations-offers-lessons-for-avoiding-bad-planning-1.5141013>



Un mode n'est pas structurant en lui-même : l'arrimage essentiel avec l'aménagement du territoire

L'idée qu'une infrastructure de transport ait un pouvoir structurant peut éveiller le scepticisme (Offner, 1993). Il est effectivement difficile, à travers toutes les dynamiques à l'œuvre dans une transformation urbaine, d'isoler l'impact exclusif d'un réseau de transport.

Dans certains cas, l'effervescence d'un secteur précède l'implantation d'infrastructures performantes de transport en commun, qui ne vient que renforcer un processus déjà à l'œuvre. Parfois, le transport collectif joue un rôle de bougie d'allumage, comme dans le cas de la réurbanisation massive du corridor Rosslyn-Ballston (dans le comté d'Arlington en banlieue de Washington D.C.) dans la foulée de l'implantation du métro.

L'importance du soutien des gouvernements pour assurer la mutation des secteurs traversés, la vigueur du marché immobilier et la qualité de la desserte sont tous des déterminants importants de l'impact structurant d'un réseau de transport.

Des modes de transport en commun catégorisés comme "lourds" en raison de l'ampleur des infrastructures requises (comme le train et le métro) sont parfois étiquetés comme intrinsèquement structurants. Leur influence sur la structuration du territoire n'est toutefois pas automatique ni facilement mesurable à travers un lien de cause à effet. Considérer un mode de transport comme nécessairement structurant peut entraîner une déconnexion entre les objectifs d'aménagement du territoire poursuivis et les résultats observables sur le terrain.

À titre d'exemple, bien qu'il appartienne à la famille des modes lourds, un train de banlieue, offrant un service uniquement en pointe ne permet pas de remplir l'ensemble des besoins de mobilité des résidents d'un quartier desservi. Au regard de critères basés sur la qualité du service, il ne s'agit pas d'une offre de transport suffisante pour jouer un rôle déterminant dans la structuration du territoire ou la localisation des activités. La présence d'une station de train de banlieue, un mode lourd, n'est pas gage d'un secteur propice à l'articulation de l'urbanisation et du transport en commun (Vivre en Ville, 2013).

L'implantation d'une infrastructure de transport pour stimuler l'urbanisation d'un nouveau secteur ne garantit pas non plus, à elle seule, un effet structurant. Ce dernier repose sur un ensemble de mesures et s'inscrit dans une logique cohérente en matière de définition des grands corridors d'urbanisation au niveau régional.

Vivre en Ville (s.d.), « Réseau structurant de transport en commun », Collectivitesviables.org

RECOMMANDATION N° 1.1

Traverser les milieux de vie et les relier entre eux.

La majorité du tracé proposé dans les scénarios B1, T1, H1 et H2 traverse et dessert plusieurs secteurs résidentiels, commerciaux et institutionnels. Ci-contre, la flèche orange indique un segment pour lequel il apparaît important de se questionner, puisqu'une section du tracé (près de 2 km) semble supposer un déplacement à portes fermées.



Figure 1 Scénario H1 - Scénario hybride tramway (bleu) et système rapide par bus (vert)



En effet, est-ce que le secteur desservi sur l'île de Hull grâce à cette déviation correspond à un nombre plus grand d'usagers qu'un tracé empruntant le boulevard Saint-Raymond (comme c'est le cas pour les scénarios B1 et H1)? Par ailleurs, est-ce que ce tracé est en mesure de permettre une correspondance aussi simple et efficace pour tous les usagers, tant avec le Rapibus qu'avec le réseau ottavien?

Vivre en Ville souligne l'importance de l'utilisation judicieuse des 5 thèmes sélectionnés par la Société de transport de l'Outaouais afin d'évaluer les tracés potentiels (et les variantes possibles en certains endroits), et rappelle dans ce cas-ci l'importance de considérer la desserte du plus grand nombre de résidences et de lieux d'activités actuels et à venir pour la détermination du tracé (et de chaque variante envisagée).

RECOMMANDATION N° 1.2

Planifier les stations au cœur des milieux de vie

Les stations devront être bien localisées au cœur des milieux de vie, et également présenter une interface attrayante, conviviale et confortable pour les usagers, privilégiant une expérience à échelle humaine à la station et en ses abords (avec le piéton comme unité de mesure de l'expérience).

Le caractère des différents quartiers qui accueilleront une station pourra être mis en valeur via une planification fine des aménagements physiques à prévoir. Entre autres exemples, celui de Kitchener peut être pertinent à examiner, avec ses *Station area plans*² qui incluent des éléments en lien avec les connexions piétonnes et cyclistes, l'espace public et l'aménagement des rues dans les environs, ainsi que des mesures de gestion de la demande en transport, pour ne nommer que ceux-là.

RECOMMANDATION N° 1.3

Assurer la proximité des activités (notamment des bureaux) au réseau structurant

Vivre en Ville estime qu'une activité structurante devrait être située à moins de 200 mètres d'un arrêt, par un parcours piétonnier direct, sécuritaire et sans obstacle. Au-delà de cette distance, la propension à utiliser le transport collectif tend à décroître chez des usagers dont une bonne partie ont déjà eu à marcher jusqu'à 10 minutes entre leur résidence et leur station d'embarquement sur le réseau.

RECOMMANDATION N° 1.4

Considérer la possibilité de réduire la place allouée à l'automobile si l'efficacité du réseau structurant le requiert, notamment dans les secteurs névralgiques.

Le réseau structurant augmentera considérablement la capacité d'accueil du réseau routier l'ouest de la ville de Gatineau. Il contribuera à augmenter la part modale des transports viables et à réduire celle de la voiture. Il est donc envisageable de restreindre, en contrepartie, la place allouée à la voiture, si cela s'avère nécessaire à l'efficacité du réseau structurant, notamment dans les secteurs névralgiques.

² <https://www.kitchener.ca/en/city-services/planning-around-rapid-transit-parts.aspx>



RECOMMANDATION CLÉ N° 2

Réaliser le projet selon les deux axes proposés (Plateau et A.-Taché/Chemin d'Aylmer).

Ce tracé à deux antennes permettant de desservir le Plateau et le secteur Aylmer assure au réseau des caractéristiques qui participent à son caractère structurant, compte tenu des bassins de population présents et des activités à proximité (rues et centres commerciaux, université, etc.).

Vivre en Ville salue le choix de présenter des tracés qui intègrent ces deux axes, idée qui était déjà importante pour Vivre en Ville dès les ateliers organisés autour du thème *Retisser la ville* en 2013 avec la Ville de Gatineau.

RECOMMANDATION N° 3

Prioriser l'électrification des transports collectifs

Comme mentionné précédemment, le gouvernement du Québec a récemment annoncé le Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC) qui sera dévoilé en 2020.

Il est particulièrement de mise de considérer l'électrification des transports comme stratégie complémentaire à des mesures de réduction des besoins de déplacements motorisés et au développement des transports collectifs. Ainsi, alors qu'il demeure crucial de prioriser de meilleures pratiques d'aménagement et d'urbanisme de même que le développement de l'offre en transports collectifs, électriques ou pas, ce sont les transports d'abord collectifs, et non individuels, qui doivent être visés par les efforts financiers du gouvernement en vue de l'électrification.

Les investissements en transport collectif permettent de créer des actifs publics de grande valeur à long terme. Le financement pour l'électrification des transports doit d'ailleurs provenir de sources additionnelles à celles prévues pour les infrastructures et le développement de l'offre de service, sans quoi le niveau de service attendu ne sera pas au rendez-vous.

RECOMMANDATION CLÉ N° 4

Maintenir et renforcer des connexions efficaces avec le centre-ville d'Ottawa.

Gatineau et Ottawa partagent une situation transfrontalière particulière qui a une influence sur la mobilité des personnes. Ce territoire naturel de mobilité se doit d'être réfléchi dans son ensemble, et la connexion du réseau structurant de Gatineau avec le réseau ottavien est cruciale.

Dans le contexte actuel et en regard des annonces et des projections faites, il s'agit de limiter le nombre de véhicules qui circuleront et s'intégreront dans le réseau ottavien. Un tracé qui permet une insertion efficace des véhicules, limitant le nombre de correspondances pour l'usager, et offrant à ces derniers une expérience confortable selon des points d'origine et de destination diversifiés, est essentiel.



C'est également la meilleure solution pour atténuer la congestion dans la région. Une voie dédiée au transport collectif à haut niveau de service permet de déplacer jusqu'à 10 fois plus de personnes qu'une voie dédiée aux automobiles.³

DEUX POIDS, DEUX MESURES DANS LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

On ne peut passer sous silence, dans la perspective du développement d'un réseau structurant de transport collectif, la situation particulière en matière de financement des réseaux de transport qui prévaut au Québec.

Le financement intégral du réseau routier supérieur par l'État incite actuellement les municipalités à en faire la colonne vertébrale de leur développement. Elles évitent ainsi les frais de déploiement d'un réseau de transport collectif qui, à l'inverse, est en partie à leur charge. Comme le relève, en effet, l'Union des municipalités du Québec, « les municipalités assument la presque totalité des coûts d'opération en transport collectif, avec un manque à gagner de 400 millions de dollars annuellement ».

Ce biais structurel est lourd de conséquences sur les choix d'organisation des milieux de vie sur le territoire. Le deux poids deux mesures dans le financement des réseaux de transport stimule l'étalement urbain, et va à l'encontre des intentions, affirmées tant dans les orientations gouvernementales en aménagement que dans la Politique de mobilité durable, de favoriser un mode de développement urbain compact et axé sur les transports collectifs.

Le chantier sur le financement des réseaux de transports, dont la tenue a été confirmée par le ministre des Transports François Bonnardel dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique de mobilité durable, et dont les recommandations sont attendues pour le début 2020, devrait permettre de clarifier les écueils et les solutions à apporter à cette situation.

³ https://moodle.polymtl.ca/pluginfile.php/255428/mod_resource/content/1/civ6707_resume.pdf



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

Vivre en Ville encourage la Société de transport de l'Outaouais et la Ville de Gatineau à oser en matière de transport en commun, et à prendre les décisions qu'il faut pour faire du réseau la colonne vertébrale du territoire, participant ainsi à faire de la région un ensemble connecté et vibrant, résilient et prêt pour les années à venir.

Mon équipe et moi serons heureux de poursuivre la discussion avec vous et votre équipe, notamment via notre participation aux comités et ateliers de réflexion.

Le directeur général,

Christian Savard

Vivre en Ville

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.