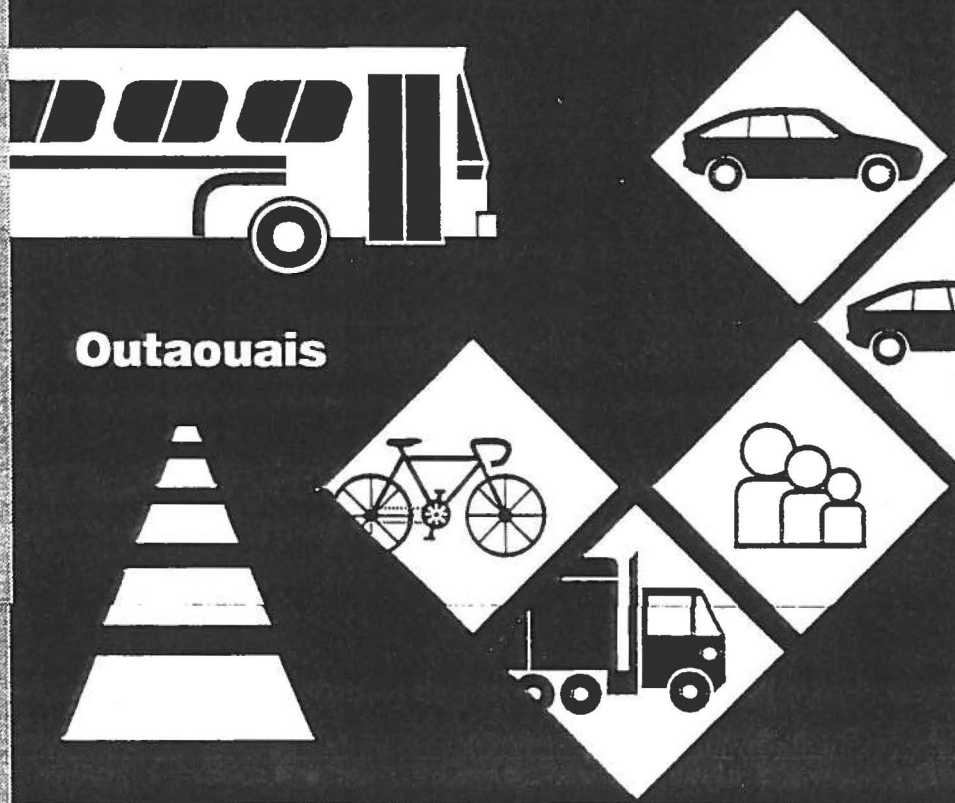


Rapport final

Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun



**SOCIÉTÉ DE TRANSPORT
DE L'OUTAOUAIS**

**Communauté urbaine
de l'Outaouais**



Commission
de la Capitale nationale

National Capital
Commission



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

DELUC

URBANISME ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
PI ANIFICATION ET GÉNIE DES TRANSPORTS

**PLAN INTÉGRÉ DES RÉSEAUX ROUTIER
ET DE TRANSPORT EN COMMUN**

RAPPORT FINAL

Étude effectuée pour

la Société de transport de l'Outaouais
la Communauté urbaine de l'Outaouais
la Commission de la Capitale nationale
et le ministère des Transports du Québec

par

DELUC

Novembre 1994

09-1632-C-00

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	iv
SECTION 1 : INTRODUCTION	1
1.1 NOUVELLE APPROCHE DE PLANIFICATION DES TRANSPORTS ...	1
1.2 LE TERRITOIRE D'ÉTUDE	2
1.3 LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE	3
1.4 LES ÉTAPES D'ÉLABORATION DU PLAN INTÉGRÉ DE TRANSPORT	3
1.4.1 L'étape 1 - Inventaire et analyse	4
1.4.2 L'étape 2 - Prospective et évaluation	4
1.4.3 L'étape 3 - Élaboration du Plan intégré de transport	5
1.5 SURVOL DE LA PROBLÉMATIQUE	6
1.6 VISION, GRANDES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU PLAN	7
1.6.1 Assurer une bonne mobilité des personnes et des marchandises pour tous les modes	8
1.6.2 Optimiser l'utilisation des infrastructures de transport et minimiser la construction de nouvelles infrastructures routières	8
1.6.3 Favoriser des interventions et des initiatives qui offrent un haut niveau de qualité de vie et d'environnement	9
1.6.4 Assurer une cohérence entre les interventions et les initiatives des différents paliers gouvernementaux	9
SECTION 2 : LE PROCESSUS DE CONCERTATION ET DE CONSULTATION PUBLIQUE	10
2.1 LA CONCERTATION DES ORGANISMES	10
2.2 LES ÉTAPES DU PROCESSUS DE CONSULTATION	11
2.2.1 Étape d'information	11
2.2.2 Étape de consultation publique	11
2.2.3 Rappel des résultats de la consultation	13
SECTION 3 : LE CONCEPT RETENU	14
3.1 LES HORIZONS RETENUS	14
3.2 LE CONCEPT RETENU POUR L'HORIZON 2011	14
3.2.1 Le réseau de transport en commun	15
3.2.2 Le réseau routier	17

3.3	LE CONCEPT RETENU POUR L'HORIZON 2046	18
3.3.1	Le réseau de transport en commun	19
3.3.2	Le réseau routier	19
3.4	LES PROJETS ENGAGÉS	21
SECTION 4 : LE PLAN D'ACTION		22
4.1	LES ACTIONS À COURT TERME	22
4.1.1	Les mesures d'aménagement du territoire	22
4.1.2	Les interventions sur le réseau de transport en commun	33
4.1.3	Les interventions sur le réseau routier	35
4.1.4	Les interventions portant sur les modes non-motorisés	37
4.1.5	Les interventions utilisant des techniques de gestion de la demande	39
4.2	LES ACTIONS À MOYEN TERME	48
4.2.1	Les interventions sur le réseau de transport en commun	48
4.2.2	Les interventions sur le réseau routier	48
4.2.3	Les interventions utilisant des techniques de gestion de la demande	49
4.3	LES ACTIONS À LONG TERME	51
4.3.1	Les interventions sur le réseau de transport en commun	51
4.3.2	Les interventions sur le réseau routier	51
SECTION 5 : LES ASPECTS INSTITUTIONNELS		53
5.1	LES COÛTS D'IMMOBILISATION IMPLIQUÉS	54
5.2	FINANCEMENT DES INTERVENTIONS PROPOSÉES	56
5.2.1	Quelques exemples de nouvelles méthodes de financement	57
5.3	CHOIX DES MODES DE FINANCEMENT POSSIBLES POUR LES INTERVENTIONS RETENUES	61
SECTION 6 : CONCLUSION		63

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Le contexte géopolitique du plan intégré	2
Figure 2 : Réseaux routier et de transport en commun proposés pour l'horizon 2011	16
Figure 3 : Réseaux routier et de transport en commun proposés à long terme	20
Figure 4 : Plan d'action	64

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Objectifs de part modale de transport en commun	30
Tableau 2 : Les coûts d'immobilisation des infrastructures de transport	55

SOMMAIRE

LE CONTEXTE

Dans le cadre de la révision de son Schéma d'aménagement, la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO) a mandaté la Société de transport de l'Outaouais (STO) pour réaliser un Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun. C'est ce plan de transport qui servira de base pour la constitution du volet sur les transports du Schéma d'aménagement révisé de la CUO.

Le plan de transport de la CUO se distingue des plans de transport classiques par son approche intégrée des différents modes de transport, incluant les modes non-motorisés, et des effets réciproques et intimement liés des choix en matière de l'organisation spatiale du territoire. C'est un plan véritablement intégré, voué au développement durable de la CUO. Notamment, le plan accorde une grande importance aux transports collectifs plutôt qu'au développement systématique du réseau routier.

L'approche utilisée est qualifiée de «stratégique». Elle vise à influencer, par le biais de grandes orientations et objectifs de transport, la demande future conformément à une vision globale souhaitée de l'aménagement du territoire telle qu'entérinée par la commission d'aménagement de la Communauté urbaine de l'Outaouais. Elle procède ainsi d'une vision plus large et ne se préoccupe pas seulement de l'offre en transport.

Les tendances actuelles et leurs impacts sur l'environnement ainsi que sur l'ampleur des ressources nécessaires à la construction d'infrastructures montrent qu'un **virage fondamental s'impose** dans la façon de concevoir l'organisation spatiale du territoire et dans les habitudes de déplacement de la population. Pour ce faire, il importe de donner de nouvelles orientations au développement urbain et aux transports, afin qu'elles s'inscrivent plus logiquement dans les principes du développement durable. C'est ce que la vision et les grandes orientations retenues en matière d'aménagement du territoire et de transport visent à accomplir. Le plan de transport de la CUO, intitulé «Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun» a été réalisé en trois étapes : inventaire et analyse, prospective et évaluation, et élaboration du plan intégré proprement dit. Un rapport d'étape a été élaboré pour chacune des deux premières étapes de l'étude. Le présent rapport présente les résultats de la dernière étape de l'étude.

LA CONSULTATION PUBLIQUE

Le plan intégré a été soumis à une concertation rigoureuse et a fait l'objet d'un processus exhaustif de consultation des instances publiques et de la population. De ce point de vue, tous les moyens ont été pris afin de respecter les objectifs et de tenir compte des attentes des différents paliers de gouvernement, des autres organismes publics, et des groupes d'intérêts. De plus, le processus de concertation et de consultation retenu a cherché à rallier sous le chapiteau d'une même vision l'ensemble de ces intervenants. Le processus de consultation de l'étude s'est effectué en deux étapes distinctes : une étape d'information et une étape de consultation publique.

La première étape s'est effectuée suite à la réalisation du premier rapport d'étape dédié essentiellement à l'inventaire et à l'analyse du profil socio-économique et de l'organisation spatiale du territoire, ainsi que des caractéristiques des déplacements régionaux et autres facteurs déterminants en matière de transport. Cette étape a par ailleurs porté sur la vision, les grandes orientations et les objectifs du plan intégré.

La seconde étape a porté sur trois études : l'étape 2 du plan intégré, le plan de transport de la région de l'Outaouais du MTQ et la phase 2 des ponts interprovinciaux du CACPET. La consultation a été composée des éléments suivants : des documents d'information, un sondage d'opinion publique, des mémoires, des soirées de consultation et des fiches de commentaires. Par ailleurs, d'autres initiatives telles, une conférence de presse et une rencontre avec les médias, la production d'une vidéocassette présentant au public les enjeux et les solutions proposées, et des expositions dans divers centres d'achats et hôtels de ville de la Communauté urbaine de l'Outaouais, ont complété cette consultation. La synthèse de l'ensemble des différentes composantes du processus de consultation publique est présentée dans le document *Le transport: L'Outaouais urbain à l'heure des choix - Rapport de consultation publique*. Ce document décrit en détail le contexte du processus de consultation, les résultats de chacune des composantes du processus et présente une synthèse globale des grands thèmes soulevés par le public et les principaux groupes d'intérêt de la région.

La population est d'accord avec la description de la situation actuelle et prévisible du développement urbain et des transports sur le territoire de la CUO telle que présentée dans le document d'information. Certains ont toutefois questionné la qualité des données utilisées pour effectuer les prévisions.

En général, la population est d'accord avec les orientations qu'il est souhaitable de donner au développement et au transport telles que présentées dans le document d'information. Certains individus et groupes pensent toutefois que les orientations présentées ne vont pas assez loin dans la promotion du développement durable / viable. D'autres, au contraire, pensent que les orientations vont trop loin en ce sens.

En général, la population est d'accord avec la description des moyens à prendre pour concrétiser les orientations telle que présentée dans le document d'information. Les neuf suggestions suivantes ressortent toutefois du processus de consultation publique :

- la construction d'un pont dans l'axe Britannia-Deschênes;
- le pont Champlain;
- l'harmonisation des services de transport en commun régionaux;
- les technologies de pointe en matière de transport;
- le lien autoroutier Outaouais-Lachute (autoroute 50);
- l'importance des déplacements non-motorisés (piétons et bicyclettes);
- la programmation des réalisations;
- un autre pont à l'extérieur du secteur urbanisé (dont notamment entre Masson-Angers et Cumberland);
- un élargissement du chemin Pink.

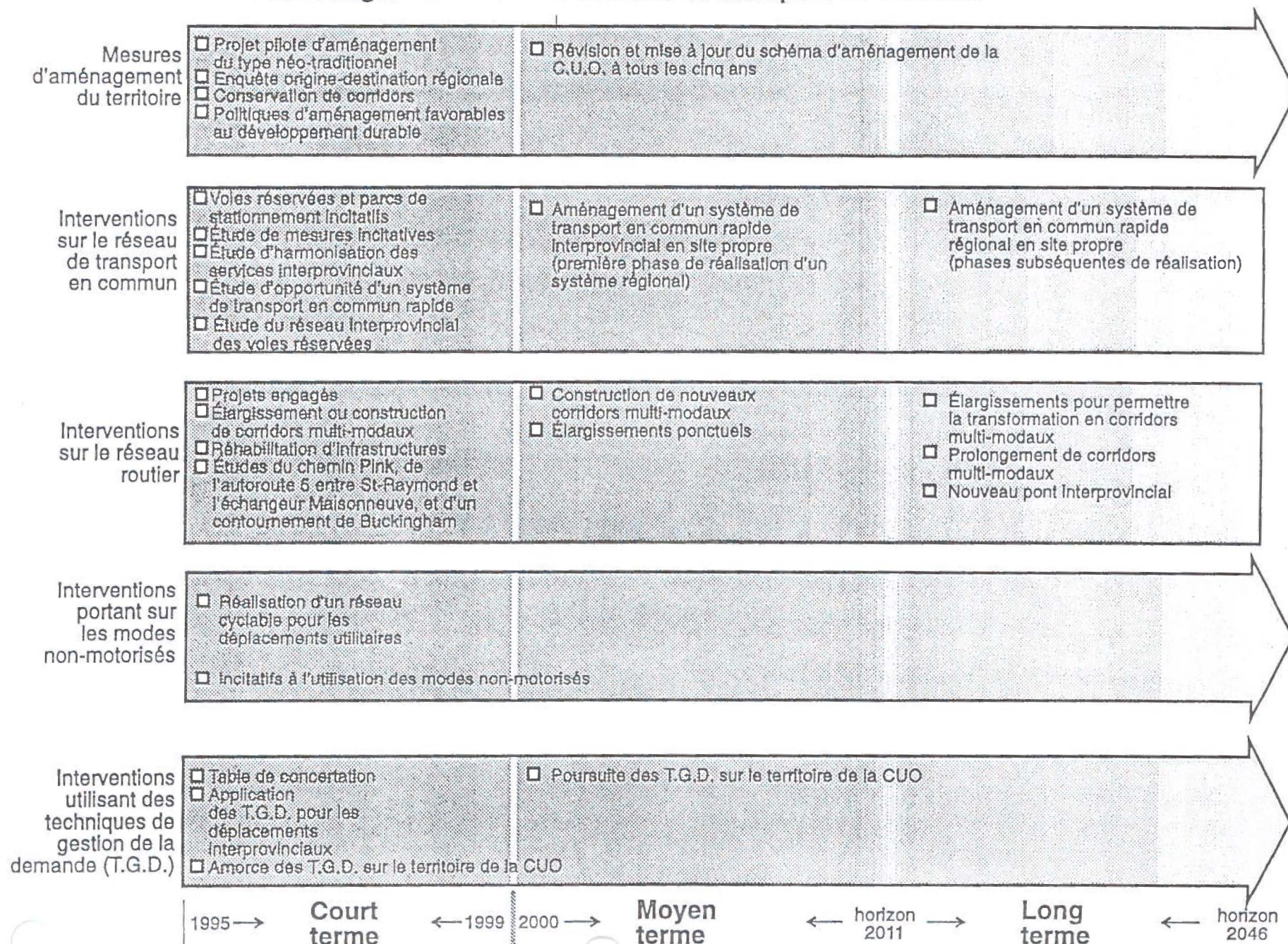
LE PLAN D'ACTION

Le plan d'action s'articule autour de trois échéanciers : le court, le moyen et le long terme. La figure suivante illustre l'ensemble des interventions recommandées pour chacun de ces trois termes. Les interventions, tant sur la figure que dans le texte qui suit, ont été regroupées en cinq catégories :

- les mesures d'aménagement du territoire;
- les interventions sur le réseau de transport en commun;
- les interventions sur le réseau routier;
- les interventions portant sur les modes non-motorisés;
- les interventions utilisant des techniques de gestion de la demande.

PLAN D'ACTION PROPOSÉ

Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun



LES ACTIONS À COURT TERME

Les actions suivantes devront être réalisées d'ici les cinq prochaines années, c'est-à-dire entre 1995 et 1999.

Les mesures d'aménagement du territoire

Concernant les *zones de développement*, il est recommandé :

- que le Schéma d'aménagement de la CUO désigne des zones prioritaires d'aménagement, c'est-à-dire de prescrire une réalisation par étape du développement résidentiel, commercial et industriel du territoire conformément aux nouvelles prescriptions facultatives de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme à cet effet;
- que la CUO dans le cadre de la révision de son Schéma et conformément aux recommandations du Comité sur l'avenir économique de l'Outaouais (comité Beaudry), établisse un objectif d'autonomie des emplois, soit un rapport emploi/population de 0,43 au moins (par rapport à 0,39 existant), ce qui serait comparable au rapport emploi/population existant dans d'autres régions telles que Montréal et Québec;
- que le Schéma d'aménagement établisse des objectifs de concentration des activités économiques et industrielles en périphérie immédiate des principales voies de communication.

En raison de l'importance de la *mixité des usages urbains*, il est recommandé :

- que le Schéma d'aménagement établisse des politiques et des objectifs dans le but de favoriser une plus grande mixité des usages et une meilleure répartition des emplois sur le territoire.

Concernant les *densités d'emplois et de l'habitation*, il est recommandé :

- que la CUO, par le biais de son Schéma d'aménagement favorise par ses politiques et objectifs une densification optimale du centre-ville régional et des centres-villes de districts, ainsi que des nouvelles zones de développement résidentiel et autres, à l'avenir;

- plus particulièrement, que la CUO retienne dans son Schéma d'aménagement les densités résidentielles moyennes suivantes :
 - 20 à 40 logements par hectare dans les quartiers résidentiels en périphérie du centre-ville;
 - 35 à 55 logements par hectare dans les centres-villes de district et plus de 55 logements par hectare dans le centre-ville régional;
 - 15 logements par hectare dans les nouveaux quartiers résidentiels à proximité des périmètres d'urbanisation;
 - au moins 30 logements par hectare le long des corridors principaux de transport;
- plus particulièrement, que la CUO retienne dans son Schéma d'aménagement les densités d'emplois moyennes suivantes :
 - 300 emplois par hectare et plus dans le centre-ville régional;
 - 100 emplois par hectare et plus dans les centres-villes de district;
 - 15 à 20 emplois par hectare et plus dans les secteurs industriels et de 20 à 25 emplois par hectare et plus dans les secteurs commerciaux;
- que la CUO, de concert avec les municipalités, établisse les zones et les niveaux de densification socialement acceptable sur le territoire.

Concernant la *forme urbaine*, il est recommandé :

- que la CUO adopte des normes minimales pour favoriser la desserte des quartiers résidentiels par le service de transport en commun en s'inspirant du guide intitulé : «Les transports collectifs dans les quartiers résidentiels, principes et techniques d'aménagement» (par exemple, une distance maximale de marche entre les résidences et le service d'autobus sur la collectrice).
- de faire un *projet pilote de développement de type néo-traditionnel*, en collaboration avec un promoteur immobilier local, afin de vérifier les effets *des techniques de l'approche néo-traditionnelle* dans le milieu urbain de l'Outaouais.

Il est recommandé de réaliser une *nouvelle enquête origine-destination* dans la région de la Capitale nationale pour permettre les mises à jour du Schéma d'aménagement. La dernière enquête O-D régionale remonte à 1986.

Pour des fins de planification à l'avenir, il est recommandé que la Communauté urbaine de l'Outaouais adopte les objectifs de part modale¹ du transport en commun aux principales lignes-écrans² de l'Outaouais tels que présentés au tableau suivant.

Objectifs de part modale de transport en commun

Ligne-écran	Part modale actuelle	Objectif	
		Moyen terme	Long terme
Rivière des Outaouais	20 %	30 %	40 %
Rivière Gatineau	14 %	25 %	45 %
Chemin de la Montagne	26 %	30 %	45 %

Pour la conservation des corridors, une harmonisation s'impose entre :

- le schéma d'aménagement de la CUO et les plans d'urbanisme des municipalités constituantes;
- le schéma d'aménagement des terrains fédéraux de la CCN;
- les schémas d'aménagement des MRC voisines de la CUO;
- le plan de transport de l'Outaouais (région 07) du MTQ;
- le plan directeur de la MROC.

Il est recommandé que tous les corridors linéaires existants qui appartiennent aux instances publiques et qui sont identifiés dans le Plan intégré demeurent la propriété d'organismes publics et soient conservés pour des fins de transport dans l'avenir.

Les autres corridors linéaires qui deviennent disponibles devront être acquis le plus rapidement possible par les organismes publics et être conservés pour des fins de transport dans l'avenir.

Concernant plus spécifiquement le corridor du boulevard Deschênes situé à l'extrémité ouest de la Communauté urbaine de l'Outaouais et acquis depuis fort longtemps par expropriation pour les

¹ La part modale du transport en commun est la proportion (%) des déplacements (personnes) effectués en transport en commun sur l'ensemble des déplacements effectués.

² Une ligne-écran est une ligne imaginaire qui croise les éléments du réseau de transport à un ou plusieurs points et qui sert de contrôle pour l'analyse de l'adéquation offre-demande.

fins de l'approche d'un éventuel pont reliant ce secteur et le secteur Britannia du côté ontarien, il est recommandé de conserver ce corridor en propriété publique.

La prudence la plus élémentaire dicte une telle ligne de conduite à l'égard du corridor du boulevard Deschênes. Plusieurs mesures de gestion de la demande sont soulevées et prônées dans la présente étude. Sauf que nul ne peut toutefois prédire si ces diverses mesures seront éventuellement implantées et, le cas échéant, si elles donneront les résultats escomptés. Dans l'intervalle, il faut prendre les moyens qui s'imposent pour conserver ce corridor.

Ne pouvant déterminer avec précision le devenir du développement ainsi que les politiques qui sous-tendront le transport des personnes et des biens dans l'Outaouais urbain dans le long terme, il y a donc lieu de préserver les corridors existants et d'en évaluer l'usage le meilleur qui pourrait en être tiré.

Il est donc recommandé d'examiner dans l'avenir d'autres façons de permettre un raccord interrive tout en minimisant les impacts sur le milieu. Par exemple, le critère de design tout comme l'axe même d'un futur pont pourraient être modifiés de manière à éviter les expropriations coûteuses et dérangeantes. Dans une telle optique, on pourrait entre autres éviter de raccorder les approches d'un tel pont aux réseaux routiers supérieurs des deux provinces.

Les interventions sur le réseau de transport en commun

Le réseau de transport en commun rapide proposé à court terme est constitué d'un réseau de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé. Il est recommandé qu'on réalise à très court terme le projet de voies réservées et de parcs de stationnement incitatifs et de terminus initié par la STO tels que prévu dans le cadre de son Plan d'action pour instaurer des mesures préférentielles en faveur du transport collectif.

Une étude d'opportunité du système de transport en commun rapide interprovincial en site propre doit aussi débiter le plus tôt possible pour permettre de choisir le type de technologie approprié et de déterminer le tracé, ainsi qu'à définir les limites et les modalités de fonctionnement des voies réservées. Il est aussi recommandé d'entreprendre des études sur :

- l'harmonisation des services de transport en commun inter provinciaux;
- les mesures incitatives à l'utilisation du transport en commun;
- le réseau interprovincial de voies réservées.

Les interventions sur le réseau routier

Les interventions prévues sur le réseau routier à court terme portent surtout sur des corridors multi-modaux, en ce sens où ils devront accommoder les déplacements non seulement des automobiles mais aussi, lorsque c'est opportun, des piétons, des bicyclettes, des camions et des autobus. Les infrastructures construites à l'avenir devraient, en général, prévoir des aménagements pour accommoder tous ces modes de déplacement.

Certains élargissements de routes actuelles sont recommandés pour permettre leur transformation en corridors multi-modaux incluant l'implantation de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé :

- l'ajout d'une troisième voie réversible sur le pont Champlain;
- l'élargissement à quatre voies du pont Alonzo-Wright et de ses approches (entre les routes 105 et 307);
- l'élargissement à quatre voies de la route 148 entre le chemin Rivermead et le pont Champlain;
- l'élargissement à quatre voies de certaines sections du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et le boulevard Labrosse pour offrir un boulevard à quatre voies sur toute la longueur.

De nouveaux corridors multi-modaux sont recommandés tant pour la circulation automobile, des camions, des cyclistes et des piétons que pour l'implantation de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé :

- la construction à quatre voies du boulevard McConnell-Laramée entre le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Laurent;
- la construction du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et la route 307.

De plus, le prolongement du boulevard des Hautes-Plaines jusqu'au boulevard Saint-Joseph répond bien aux objectifs de l'étude et devrait être construit à court terme pour consolider le réseau routier. Celui-ci devrait toutefois être aménagé en corridor multi-modal sans voies réservées.

Les analyses techniques pour déterminer les caractéristiques d'aménagement et pour fixer l'échéancier et le phasage de réalisation d'une réhabilitation du chemin Pink (transformation en boulevard urbain) doivent être entreprises le plus tôt possible. Le tronçon prioritaire, à construire

à court terme, devrait être le premier kilomètre en partant de l'intersection avec le chemin de la Montagne Nord à Hull.

L'élargissement à quatre voies du boulevard de la Cité-des-Jeunes entre le boulevard Saint-Raymond et la rue Thérien est recommandé à court terme pour desservir les nombreuses institutions dans ce secteur.

Pour des objectifs particuliers, tels que la sécurité routière, l'élargissement de la route 307 entre les bretelles de l'autoroute 50 et la rue Picardie ainsi qu'entre la rue de Monte-Carlo et l'avenue Gatineau à Gatineau est aussi recommandé à court terme.

Depuis le début de l'étude du plan intégré, le boulevard McConnell-Laramée a été construit à quatre voies entre le corridor Deschênes et le chemin de la Montagne. De plus, le MTQ a déjà entrepris la construction de la section comprise entre le corridor Deschênes et la route 148 à Aylmer. Puisque l'ouverture de cette dernière est prévue en automne 1995, les deux sections sont considérées comme étant déjà construites dans le présent plan d'action.

À cause du manque de données dans le secteur de Buckingham, une étude spécifique d'opportunité serait nécessaire pour évaluer le besoin et fixer l'échéancier du contournement de Buckingham qui, s'il y a lieu, devra probablement se faire lors de la construction du prolongement de l'autoroute 50.

Le plan intégré a identifié des problèmes de circulation dans l'axe de l'autoroute 5 au sud du boulevard Saint-Raymond, incluant les échangeurs. Il est recommandé de réaliser une étude opérationnelle d'optimisation de l'autoroute 5 à Hull entre le boulevard Saint-Raymond et l'échangeur Maisonneuve / Sacré-Coeur.

Interventions portant sur les modes non-motorisés

Pour inciter l'utilisation des modes non-motorisés, il est recommandé :

- que lors de l'aménagement de toute nouvelle infrastructure routière de nature régionale dans la CUO qu'on traite celle-ci comme corridor multi-modal avec, lorsqu'opportun, des équipements desservant à la fois les automobiles, les camions, le transport en commun, les bicyclettes et les piétons;

- qu'on développe un réseau utilitaire de voies cyclables ainsi que les autres équipements destinés à encourager l'utilisation de la bicyclette et la marche dans la CUO pour les déplacements utilitaires. Les enjeux suivants devront être considérés :
 - un plan d'ensemble est nécessaire pour identifier le réseau cyclable utilitaire existant et les ajouts à court, moyen et long terme;
 - des moyens pour améliorer l'accès des nouveaux édifices et des nouvelles infrastructures aux piétons et aux cyclistes devront être prévus;
 - des modifications seront nécessaires aux carrefours importants pour rendre leur utilisation par les cyclistes et piétons faciles et sécuritaires (ronds-points, ponts ou tunnels, marquage de la chaussée, feux de circulation commandés par les cyclistes et les piétons, etc.);
 - l'accès aux autobus par les cyclistes doit être considéré;
 - un programme de marketing est nécessaire pour sensibiliser la population et l'inciter à utiliser de plus en plus les modes non-motorisés;
- qu'on adopte dans le Schéma d'aménagement de la CUO des politiques d'aménagement du territoire qui favorisent l'utilisation des modes non-motorisés;
- que le Schéma d'aménagement de la CUO exige que chaque nouveau développement commercial, scolaire, industriel et résidentiel important ainsi que les stationnements incitatifs et terminus de transport soient dotés des équipements nécessaires aux piétons et aux cyclistes tels que des supports à bicyclette.

Interventions utilisant des techniques de gestion de la demande

Les techniques de gestion de la demande (T.G.D.) définissent un ensemble d'actions et de politiques qui cherchent à modifier le comportement des individus dans leurs déplacements de façon à réduire, durant les heures de pointe, la congestion sur les routes et, plus particulièrement, à réduire l'usage des véhicules particuliers avec un seul occupant.

Il est recommandé d'entreprendre l'application des techniques de gestion de la demande pour les déplacements interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale suite à la réalisation de l'étude en cours intitulée «Étude de gestion de la demande en transport interprovincial dans la région de la Capitale nationale» et menée par le comité TRANS.

En ce qui concerne les programmes de covoiturage, la disponibilité de nouvelles technologies pour le jumelage des déplacements augmente leur potentiel de succès. Il est donc recommandé :

- d'établir un centre de coordination pour promouvoir ou même gérer les services de jumelage informatisés des déplacements des employés;
- d'évaluer le rôle du secteur privé dans l'offre de ces services; et
- le cas échéant, de participer au développement ou à l'exploitation des services de jumelage des déplacements.

Pour les couloirs considérés pour l'aménagement à court et à moyen terme de voies réservées pour véhicules à taux d'occupation élevé il est recommandé :

- que leurs limites et leurs modalités de fonctionnement soient étudiées dans le cadre de l'étude de faisabilité du système de transport en commun rapide;
- que la possibilité de permettre l'accès à ces voies aux bicyclettes (gratuitement) et aux véhicules à faible taux d'occupation (moyennant un péage) soit évaluée;
- qu'un programme de réalisation de ces voies soit élaboré de façon telle que celles-ci puissent être aménagées d'ici le moyen terme.

Il est recommandé de mettre en place à court terme les *parcs de stationnement incitatif* prévus dans le Plan d'action de la STO pour instaurer des mesures préférentielles en faveur du transport collectif.

Les incitatifs à l'utilisation du transport en commun présentent un certain intérêt pour la CUO.

Il est donc recommandé :

- d'élaborer une campagne de marketing visant à encourager l'utilisation du transport en commun dans la CUO;
- d'encourager les gouvernements fédéral et provincial à modifier leurs règles fiscales de façon à ce qu'un usager du transport en commun qui bénéficie d'un laissez-passer payé par son employeur, n'ait pas à ajouter ce montant à son revenu imposable;
- de chercher des opportunités pour faire participer le secteur privé en partenariat avec le secteur public dans le financement des équipements et services de transport en commun.

En ce qui concerne *les mesures préférentielles en faveur du transport en commun*, la priorité des véhicules de transport en commun aux feux de circulation et les voies réservées ponctuelles permettant d'éviter les files d'attentes, sont recommandées comme stratégies possibles dans le cadre de la planification et de l'aménagement du réseau de voies réservées à véhicules à taux d'occupation élevé.

En ce qui concerne *les programmes de gestion du stationnement*, il est recommandé qu'une politique régionale de stationnement soit élaborée. Cette politique devra :

- par l'introduction de normes maximales dans le Schéma d'aménagement de la CUO, réduire l'offre de stationnement de longue durée dans le cadre des nouveaux développements au centre-ville de Hull ainsi que dans les centres de district, les parcs industriels ou parcs d'affaires et les autres centres d'emplois situés à Hull, Aylmer et Gatineau. En agissant ainsi, les tarifs du stationnement offert augmenteront et inciteront par le fait même les automobilistes à utiliser des modes alternatifs;
- encourager l'aménagement de parcs de stationnement incitatifs en compensation des réductions de stationnement de longue durée dans les centres d'activités;
- chercher à mieux adapter les exigences de la réglementation d'urbanisme municipale afin qu'elle soit basée sur des variables qui reflètent mieux les énormes différences entre les différents usages d'un même bâtiment (comme exemple les exigences pourraient être basées sur le nombre d'emplois plutôt que sur la superficie et pourraient être désagrégées selon un plus grand nombre de catégories d'utilisation);
- encourager l'application des principes de stationnement partagé («shared parking») et de l'offre de places de stationnement préférentiel pour les véhicules à taux d'occupation élevé;
- chercher à sensibiliser les employeurs à l'importance de charger le vrai coût du stationnement à leurs employés. Ceci pourrait se faire par une allocation aux employés quel que soit le mode utilisé. Par contre, pour être équitable, ceci nécessiterait que les lois sur l'impôt du Québec et du Canada soient modifiées en conséquence.

En ce qui concerne *les options de télé-travail*, il est recommandé :

- de suivre de près le programme pilote de télé-travail mis sur pied en 1992 par le Centre de perfectionnement des ressources humaines du gouvernement fédéral et qui s'étalera jusqu'au 31 août 1995;
- d'élaborer un programme pour faciliter et encourager le télé-travail (incluant le travail à domicile et la création de bureaux satellites) auprès des grands employeurs de la CUO.

Concernant *les horaires de travail variables*, il est recommandé que :

- les instances gouvernementales aux niveaux fédéral, régional et municipal dans la CUO soient encouragées à maintenir et à élargir leurs programmes existants d'horaires de travail variables;

- l'entreprise privée et surtout les grands employeurs de la CUO soient encouragés à mettre sur pied des programmes d'horaires de travail variables.

En ce qui concerne *les systèmes intelligents véhicules-routes*, l'implantation de ces systèmes semble être prometteuse comme technique de gestion de la demande. Cependant, les risques techniques et les coûts d'implantation et d'exploitation peuvent être élevés. Pour ces raisons, il est recommandé :

- de suivre l'évolution de ces technologies et de les considérer pour application dans la CUO lorsqu'elles auront été éprouvées;
- de participer à des projets pilotes avec les autres instances gouvernementales pour tester les technologies avant de les implanter à grande échelle dans la CUO.

Il est recommandé que le CACPET mette sur pied **une table de concertation régionale sur les techniques de gestion de la demande**. Cette table de concertation régionale, pouvant regrouper à la fois les instances publiques et privées de la RCN, aurait comme responsabilités de :

- revoir les recommandations de l'étude des techniques de gestion de la demande en déplacements interprovinciaux en cours et de participer à la mise en oeuvre de ses programmes d'implantation;
- coordonner l'application des techniques de gestion de la demande;
- promouvoir par le biais d'un plan de marketing, par le lobbying et par la sensibilisation de la population les avantages des techniques de gestion de la demande;
- proposer des politiques et règlements aux gouvernements fédéral, provincial, régional et municipal pour assurer le succès des techniques de gestion de la demande.

LES ACTIONS À MOYEN TERME

Les actions à moyen terme suivantes devront être réalisées entre l'année 2000 et l'horizon 2011. Cet horizon correspond à un état de développement et non à une année précise, même s'il est identifié par une année. L'horizon 2011 correspond à une époque où la population totale de la CUO atteindrait environ 280 000 personnes.

Les interventions sur le réseau de transport en commun

Le réseau de transport en commun rapide proposé à moyen terme est constitué d'un système de transport en commun rapide interprovincial en site propre (phase 1 : section interprovinciale

seulement) et d'un réseau de nouvelles voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé s'y rattachant. Suite à l'étude d'opportunité du système de transport en commun rapide interprovincial en site propre, qui permettra de choisir le type de technologie approprié, de déterminer le tracé ainsi que de définir les limites et les modalités de fonctionnement des voies réservées, il faudra prévoir la mise en service de ce système à moyen terme, c'est-à-dire avant l'horizon 2011.

Les interventions sur le réseau routier

De nouveaux corridors multi-modaux sont recommandés tant pour la circulation automobile, des camions, des cyclistes et des piétons que pour l'implantation de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé :

- la section nord du boulevard de la Carrière, situé entre l'intersection Hautes-Plaines / Saint-Joseph et le boulevard de la Carrière actuel;
- la section sud du boulevard de la Carrière, situé entre les boulevards Montclair et Alexandre-Taché, en passant par l'échangeur Laramée / Saint-Laurent / de la Carrière.

Pour des objectifs particuliers, tels que la sécurité routière, l'élargissement de la route 148 entre la rue Front et le chemin Perry à Aylmer est aussi recommandé à moyen terme.

Afin de compléter l'axe est-ouest de la CUO, il est recommandé de construire à moyen terme les bretelles directes prévues entre le boulevard McConnell-Laramée et l'autoroute 50.

Les interventions utilisant des techniques de gestion de la demande

Il est recommandé de poursuivre l'application des techniques de gestion de la demande amorcées à court terme sur le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais.

Il est recommandé que *des parcs de stationnement incitatif* additionnels soient prévus d'ici le moyen terme. Ceux-ci devraient être situés stratégiquement par rapport au système de transport en commun en site propre et les voies réservées pour les véhicules à taux d'occupation élevé. Ils devraient aussi être dimensionnés en fonction d'une politique régionale de stationnement à élaborer dans les centres d'activités de la CUO (voir aussi les programmes de gestion du stationnement proposés à court terme).

Concernant la tarification des routes, il est recommandé d'envisager à moyen terme :

- un système de tarification routière sur une nouvelle infrastructure telle qu'un pont ou une route en Outaouais qui pourrait servir de projet pilote;
- une application élargie dans le cas où les résultats du projet pilote seraient concluants.

LES ACTIONS À LONG TERME

Les actions à long terme sont celles qui devront être réalisées au-delà de l'horizon à moyen terme, c'est-à-dire entre les horizons 2011 et 2046. Ces horizons correspondent à un état de développement et non à une année précise, même s'ils sont identifiés par des années. Ces horizons correspondent à des époques où la population totale de la CUO atteindrait 280 000 et 375 000 personnes respectivement.

Les interventions sur le réseau de transport en commun

Le réseau de transport en commun rapide proposé à long terme est constitué d'un système de transport en commun rapide en site propre entre Gatineau et les centres-villes de Hull et d'Ottawa ainsi que de nouvelles voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé s'y rattachant à Hull et à Aylmer. L'étude d'opportunité du système de transport en commun rapide en site propre permettra, entre autres, de déterminer le tracé précis et jusqu'où à Gatineau devra s'étendre le système en site propre.

Interventions sur le réseau routier

Les interventions prévues sur le réseau routier à long terme sont surtout des corridors multi-modaux, en ce sens où ils devront accommoder les déplacements non seulement des automobiles mais aussi, lorsque c'est opportun, des piétons, des bicyclettes, des camions et des autobus. Les infrastructures construites à l'avenir devraient, en général, prévoir des aménagements pour ces modes de déplacement.

Certains élargissements de routes actuelles sont recommandés pour permettre leur transformation en corridors multi-modaux :

- l'élargissement à quatre voies du boulevard de la Cité-des-Jeunes entre la rue Thérien et la rue des Mineurs;
- l'élargissement à quatre voies de la montée Paiement.

Par ailleurs, les infrastructures multi-modales suivantes sont recommandées :

- une section du boulevard La Vérendrye entre les boulevards Labrosse et Lorrain;
- le pont de l'île Kettle et ses approches.

Enfin, afin de répondre à la demande régionale à long terme et afin de pouvoir y conserver les deux voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé, il est recommandé d'élargir à six voies le boulevard McConnell-Laramée.

LES ASPECTS INSTITUTIONNELS

On ne peut aborder les aspects institutionnels de la mise en oeuvre du plan de transport intégré sans considérer ses incidences sociales. Les prémisses de base qui sous-tendent le plan d'action proposé ne sont pas sans conséquence sur les habitudes de vie des citoyens de l'Outaouais, et ces derniers doivent être prêts à faire face au défi qui leur est proposé. Ce n'est pas dire, par ailleurs, que ce défi soit nécessairement porteur de mauvaise augure, au contraire.

En effet, nos problèmes de pollution et de congestion urbaines proviennent directement de notre engouement contemporain pour la banlieue et l'automobile individuelle et des habitudes de déplacement entre le domicile et le travail qui en découlent. Ces habitudes sont très onéreuses pour notre société, tant pécuniairement que socialement. Le *virage* proposé dans le présent plan de transport ne provient pas d'un choix arbitraire, mais plutôt d'une réalité qui nous est imposé par les conditions économiques et sociales de notre époque.

LES COÛTS D'IMMOBILISATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Une estimation des coûts d'immobilisation reliés à chacune des infrastructures figurant dans le plan d'action est présentée dans le tableau suivant. Les coûts sont ventilés selon trois grands échéanciers, soit :

- les infrastructures récemment construites, engagées et à court terme;
- les infrastructures à prévoir à moyen terme;
- les infrastructures à prévoir à long terme.

Les coûts d'immobilisation des infrastructures de transport

INFRASTRUCTURES	Maître d'oeuvre	Coût ¹ millions \$
Récemment construite ou en construction		
Boulevard McConnell-Laramée entre la 148 et de la Montagne	MTQ	10
Engagées		
Construction à 4 voies du boul. des Hautes-Plaines entre Freeman et Saint-Joseph	Hull	2
Réseau de voies réservées, parcs d'incitation et terminus (Plan d'action de la STO)	STO	15
À court terme		
Réfection du pont Champlain	CCN	17
Ajout d'une troisième voie réversible au pont Champlain	CCN	12
Construction du boul. La Vérendrye entre l'autoroute 50 et la route 307 ainsi que l'élargissement du pont Alonzo-Wright et ses approches	MTQ	9
Élargissement à 4 voies du boulevard La Vérendrye entre Gréber et Paiement	MTQ	2
Élargissement à 4 voies du boulevard La Vérendrye entre Paiement et Guindon	MTQ	1
Construction à 4 voies du boul. McConnell-Laramée de la Montagne à St-Laurent	MTQ	38
Réhabilitation d'un km du chemin Pink à l'ouest du chemin de la Montagne Nord	MTQ	1 ²
Élargissement à 4 voies de la route 307 entre Picardie et A-50 ainsi qu'entre Monte-Carlo et Gatineau	MTQ	4
Élargissement à 4 voies du boul. Cité-des-Jeunes entre Thérien et St-Raymond	MTQ	1
Sous-total (déjà construites, engagées et à court terme)		112
Actions à moyen terme		
Système de transport en commun rapide interprovincial en site propre	STO	80
Expansion du réseau de voies réservées	STO	8 ³
Construction à 4 voies du boulevard de la Carrière entre Montclair et Montcalm	Hull	6
Construction à 4 voies du boul. de la Carrière entre Saint-Joseph et Jean-Proulx	Hull	3
Réhabilitation du chemin Pink jusqu'au chemin Klock (4 km)	MTQ	4 ²
Élargissement à 4 voies de la route 148 entre Perry et Front	MTQ	4
Bretelles directes entre le boulevard McConnell-Laramée et l'autoroute A-50	MTQ	9
Sous-total (moyen terme)		114
Actions à long terme		
Système de transport en commun rapide en site propre entre Gatineau et Hull	STO	120 ⁴
Nouvelles voies réservées à Hull	STO	1
Construction du pont de l'île Kettle et de ses approches entre l'A-50 et la 417	MTQ ⁵	325
Élargissement à 6 voies du boulevard McConnell-Laramée	MTQ	10 ⁶
Construction du boulevard La Vérendrye entre Labrosse et Lorrain	MTQ	4
Élargissement à 4 voies du boul. de Cité-des-Jeunes de Thérien à des Mineurs	MTQ	5
Sous-total (long terme)		465
Total des coûts d'immobilisation des infrastructures de transport		691

1 Coûts arrondis au million de dollars près (\$ 1994).

2 Estimation basée sur un coût de 1 M \$ par km.

3 Estimation basée sur 40 km à 0,2 M \$ par km

4 Estimation basée sur 12 km à 10 M \$ par km.

5 En collaboration avec la CCN et le MTO.

6 Estimation basée sur 10 km à 1 M \$ par km.

LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

Concernant les méthodes de financement des infrastructures proposées dans le plan d'action, il est recommandé que :

- les méthodes de financement traditionnelles, par voie de subvention et règlement d'emprunt, continuent à court terme à être utilisées pour la majorité des interventions proposées dans le plan intégré;
- à plus long terme, cependant, le financement de ces interventions devra s'appuyer de plus en plus sur des formules plus avant-gardistes et ayant moins d'impacts sur les fonds consolidés des paliers supérieurs de gouvernement ainsi que sur le service de la dette municipale. Déjà, les infrastructures locales dans les nouveaux lotissements sont financées entièrement ou en partie par le biais d'ententes de développement avec le promoteur. Cette solution avec le temps devra s'étendre et s'adapter à la mise en place d'infrastructures plus importantes telles les artères, les collectrices et les échangeurs ou voies d'accès qui deviennent nécessaires en raison de l'implantation d'un nouveau projet résidentiel, commercial ou industriel. À ce titre, il est donc recommandé aux instances gouvernementales d'explorer et d'utiliser, dans la mesure du possible, toutes les avenues offertes par les techniques de financement basées sur le principe de la valeur ajoutée, pouvant favoriser un partage des investissements d'infrastructures et une collaboration accrue entre les secteurs privés et publics.
- Dans un même ordre d'idée, les promoteurs immobiliers et grands initiateurs de projets devraient chercher à développer dès aujourd'hui de nouveaux types d'associations avec les municipalités afin d'accélérer et de faciliter la réalisation de leurs projets. Ces types d'association pourront prendre la forme d'échange de services ou autres avec la municipalité ou même de «contributions volontaires» qui favoriseront un retour plus rapide sur l'investissement initial.
- Puisqu'il est prévisible que la notion de «responsabilité sociale» soit de plus en plus prépondérante dans un avenir prochain, les formules de péage sur les routes et de contribution à la congestion / pollution devraient faire l'objet d'un projet pilote sur le territoire de la CUO, soit sur une section de route / rue achalandée ou sur un pont afin de vérifier les effets sur le système de transport d'un péage sur l'utilisation des réseaux de transport.
- En ce qui concerne une augmentation directe de la tarification du stationnement, celle-ci n'est pas conseillée présentement puisqu'il est préférable de chercher plutôt à réduire l'offre par rapport à augmenter directement le coût d'utilisation du stationnement.

CONCLUSION

Le travail des spécialistes en planification des transports est maintenant terminé. Afin de profiter pleinement des bénéfices à long terme d'un tel exercice de planification, la CUO doit maintenant intégrer le Plan intégré au Schéma d'aménagement de la CUO. C'est ce plan de transport qui servira de base pour la constitution du volet sur les transports du Schéma d'aménagement révisé de la CUO, tel que requis maintenant par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

De nombreuses actions doivent aussi être prises dès maintenant, telles que le décrivent les recommandations du présent rapport. Ces actions auront des conséquences sur l'avenir de la CUO et elles sont nécessaires pour parvenir à la réalisation de la *vision* commune. Ces actions doivent être retenues et supportées par les représentants élus de la population, dans un contexte de concertation entre les divers organismes. Rappelons que ce Plan est de nature stratégique et donc en constante évolution. Toutes les actions proposées doivent donc être réévaluées lors de chacune des révisions du Schéma d'aménagement de la CUO. Enfin, une excellente façon d'assurer le suivi des recommandations du Plan intégré et du volet transports du Schéma d'aménagement révisé, serait par la création d'une table de concertation régionale pour les organismes oeuvrant dans l'Outaouais québécois (CUO, STO, MTQ, CCN, municipalités).

SECTION 1 : INTRODUCTION

Dans le cadre de la révision de son Schéma d'aménagement, la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO) a mandaté la Société de transport de l'Outaouais (STO) pour réaliser un Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun. C'est ce plan de transport qui servira de base pour la constitution du volet sur les transports du Schéma d'aménagement révisé de la CUO.

1.1 NOUVELLE APPROCHE DE PLANIFICATION DES TRANSPORTS

Le plan de transport de la CUO se distingue des plans de transport classiques par son approche intégrée des différents modes de transport, incluant les modes non-motorisés, et des effets réciproques et intimement liés des choix en matière de l'organisation spatiale du territoire. C'est un plan véritablement intégré, voué au développement durable de la CUO. Notamment, le plan accorde une grande importance aux transports collectifs plutôt qu'au développement systématique du réseau routier.

L'approche utilisée est qualifiée de «stratégique». Elle vise à influencer, par le biais de grandes orientations et objectifs de transport, la demande future conformément à une vision globale souhaitée de l'aménagement du territoire telle qu'entérinée par la commission d'aménagement de la Communauté urbaine de l'Outaouais. Elle procède ainsi d'une vision plus large et ne se préoccupe pas seulement de l'offre en transport.

Tel que développé, le plan intégré vise à répondre aux trois grandes questions qui correspondent essentiellement aux trois grandes étapes de l'élaboration du plan. Il s'agit des trois questions suivantes.

- Quelle est la situation actuelle du développement urbain et des transports et quelle est l'évolution prévisible du développement urbain?
- Quelles sont les orientations souhaitables à donner au développement et au transport?
- Quels sont les moyens pour y parvenir?

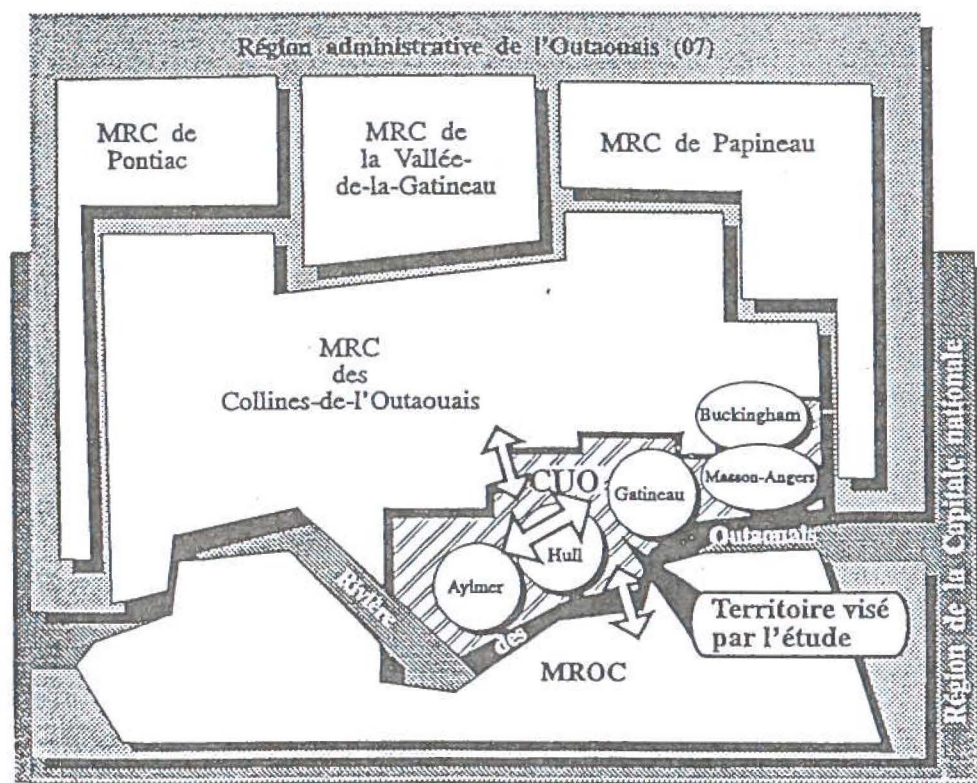
Les bénéfices de l'approche retenue sont de favoriser la viabilité économique et sociale des investissements qui seront engagés pour l'amélioration et le développement des réseaux et des modes de transport du territoire de la Communauté urbaine.

1.2 LE TERRITOIRE D'ÉTUDE

Le plan intégré ne peut se dissocier des unités géopolitiques plus vastes dans lequel il s'inscrit. Techniquement, le plan est confiné à l'intérieur des limites administratives de la Communauté urbaine de l'Outaouais. En réalité, chacune des composantes du plan est étroitement liée aux caractéristiques socio-économiques et aux réseaux de transport des territoires limitrophes et au comportement de plusieurs juridictions et d'intervenants politiques.

À ce titre, le plan intégré a été élaboré sur la base d'une zone d'influence et d'une zone d'intervention. La zone d'influence comporte le territoire couvert par la Communauté urbaine de l'Outaouais, la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC) et la Municipalité régionale de comté des Collines de l'Outaouais. La zone d'intervention sur laquelle portent les recommandations du plan de transport se limite au territoire de la CUO. Cependant, les interventions qui sont requises afin d'assurer la mobilité de la population entre la zone d'intervention et la zone d'influence sont comprises dans le plan intégré (voir la figure 1).

Figure 1 : Le contexte géopolitique du plan intégré



1.3 LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

L'étude du plan intégré se démarque des plans de transport traditionnels en favorisant l'intégration des différents modes de transport et de l'aménagement du territoire. Notamment, le plan accorde une grande importance aux transports collectifs par rapport au développement systématique du réseau routier. Les objectifs qui sous-tendent l'élaboration du plan de transport sont les suivants.

- Identifier les perspectives de développement de la région et les objectifs de tout ordre des différents intervenants locaux et régionaux.
- Cerner les perspectives de mobilité et de comportement des usagers par rapport aux différents modes de transport qui leur sont offerts présentement ou qui pourraient leur être offerts à l'avenir.
- Inventorier et évaluer les nombreux projets de développement des réseaux de transport dans la région, ainsi que ceux des territoires adjacents auxquels le plan de transport devra s'adapter le cas échéant.
- Dans la mesure du possible, définir en cours d'étude une ébauche de politique des transports supportant les objectifs et politiques de développement et d'aménagement préalablement identifiés.
- Définir le plus précisément possible, selon l'horizon visé, une série d'actions et d'interventions progressives et innovatrices qui répondent aux besoins de la population, ainsi qu'aux objectifs et aux politiques des différents paliers de gouvernement impliqués.

Dans tous les cas, le plan met l'emphasis sur l'intégration et la complémentarité des transports collectifs, du transport routier et de l'aménagement du territoire.

1.4 LES ÉTAPES D'ÉLABORATION DU PLAN INTÉGRÉ DE TRANSPORT

La méthodologie retenue pour l'élaboration du *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun* s'est articulée essentiellement autour de trois grandes étapes qui ont répondu successivement aux trois questions fondamentales posées par l'approche stratégique sur laquelle repose l'étude. Il s'agit des trois grandes étapes suivantes :

- inventaire et analyse;
- prospective et évaluation;
- élaboration du Plan intégré.

1.4.1 L'étape 1 - Inventaire et analyse

L'étape 1 - Inventaire et analyse - avait pour objet de mettre en évidence les grandes tendances du développement urbain, les caractéristiques socio-économiques de la population, la problématique de la mobilité régionale et les perspectives de développement des réseaux de transport. Plus précisément, le rapport d'étude de l'étape 1 intitulé, *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun - Inventaire et analyse - Rapport d'étape numéro 1 (mai 1992)*, aborde les sujets suivants :

- le profil socio-économique et l'organisation spatiale du territoire;
- les caractéristiques des déplacements régionaux,
- l'adéquation entre l'offre et la demande et les problèmes existants sur le réseau de transport;
- les caractéristiques des corridors de transport et de la programmation des réseaux;
- les caractéristiques et les contraintes liées aux différents modes;
- les facteurs influençant le choix modal;
- les stratégies permettant d'influencer le choix modal;
- les tendances pouvant influencer les transports;
- les éléments de prospectives;
- l'approche stratégique du plan de transport; et
- les principes directeurs et les objectifs du plan de transport.

Cette étape a culminé par la publication d'un document d'information intitulé *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun - Inventaire et analyse - Document d'information (mai 1992)*, soumis pour commentaires aux principaux intervenants locaux et régionaux de la Communauté urbaine.

1.4.2 L'étape 2 - Prospective et évaluation

L'étape 2 - Prospective et évaluation - a développé en un premier temps les modèles urbains sur la base desquels ont été élaborés les scénarios de développement urbains qui ont servi de support aux diverses interventions possibles sur le réseau de transport.

Une première série de scénarios décrit une stratégie favorisant l'automobile. Ce sont des scénarios de *type tendanciel* qui illustrent de façon générale la continuation des grandes tendances du développement urbain et de l'offre en transport sur le territoire de la Communauté urbaine. Ces

scénarios impliquent la construction d'infrastructures, principalement routières, afin de rencontrer systématiquement la demande prévue en transport. Une seconde famille de scénarios, de *type concerté*, est plus favorable à l'atteinte d'une vision de l'aménagement du territoire reposant sur le principe du développement durable et d'une intégration des différents modes de transport.

Le rapport a ensuite présenté l'évaluation des différents scénarios sur la base d'une vision, des grandes orientations et des objectifs qui avaient fait l'objet d'une première consultation à la fin de la première étape de l'étude. Cette tâche a permis de dégager de façon préliminaire, des concepts portant sur les différents besoins à moyen et long terme, vis-à-vis les réseaux routiers et de transport en commun, la gestion de la demande et les politiques d'aménagement du territoire.

L'étape 2 s'est concrétisée par la réalisation du rapport, *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun - Prospective et évaluation - Rapport d'étape numéro 2 (avril 1994)*. Cette étape a été accompagnée d'une consultation exhaustive de la population, comprenant, entre autres la publication d'un document d'information intitulé, *Le transport : l'Outaouais urbain à l'heure des choix (avril 1994)*, prenant d'autres formes dont les éléments et les résultats sont présentés à la section 2 du présent rapport.

1.4.3 L'étape 3 - Élaboration du Plan intégré de transport

L'étape 3 - Élaboration du Plan intégré de transport constitue le présent rapport final. Celui-ci consiste à identifier les principales composantes du Plan intégré et à élaborer le programme de mise en oeuvre du concept retenu. En plus de la *présente introduction* qui sert de contexte et de synthèse à l'ensemble des travaux et études réalisées dans le cadre du plan de transport intégré, le présent rapport s'articule autour des sections suivantes.

- La *Section 2* présente *Le processus de concertation et de consultation publique* qui a été suivi lors de la réalisation du Plan intégré. En particulier, cette section fait ressortir les grands thèmes qui se sont dégagés de la consultation publique ainsi que l'influence de cette dernière sur les choix retenus qui mèneront à la réalisation du plan proprement dit et aux moyens de sa mise en oeuvre.
- La *Section 3, Le concept retenu*, fait état des interventions en matière de transport et d'aménagement du territoire qui sont préconisées suite à la consultation publique en vue

de la mise en oeuvre proprement dite du Plan intégré. Elle identifie les horizons de temps retenus et précise les interventions à réaliser à moyen et long terme tant pour le réseau de transport en commun que pour le réseau routier.

- La *Section 4, Le plan d'action proposé*, constitue le résultat principal du Plan intégré. On y trouve une description des actions que devraient poser les organismes publics de l'Outaouais à l'avenir afin d'atteindre les objectifs retenus et de contribuer ainsi à la réalisation de la vision souhaitée.
- La *Section 5* développe *Les aspects institutionnels* qui devront faire partie intégrante des différentes composantes de la mise en oeuvre proprement dite du Plan intégré des transports routier et de transport en commun. On y traite des coûts d'immobilisation, du financement et des maîtres d'oeuvres responsables des infrastructures et initiatives proposées ainsi que des incidences sociales que pourront avoir ces initiatives sur la population de la CUO.

1.5 SURVOL DE LA PROBLÉMATIQUE

L'évaluation des divers scénarios a démontré que la poursuite des tendances actuelles en matière d'aménagement du territoire et de transport confirmerait sans aucun doute l'automobile comme le mode de transport dominant à l'avenir. Cette perspective implique des conséquences importantes sur la viabilité économique, sociale et environnementale de la région de l'Outaouais. Notons en particulier :

- des niveaux de pollution de l'air et de bruit accrus entraînés par un nombre croissant d'automobiles;
- des conditions de circulation continuant de se détériorer, incluant la congestion routière et un nombre d'accidents plus élevé;
- des transports collectifs moins efficaces;
- la disparition graduelle des terres agricoles et des habitats naturels qui continueront à être utilisés à des fins de développement à faible densité, et favorisant par ailleurs la popularité de l'automobile;
- des investissements considérables à l'avenir en infrastructures de transport, surtout routières, alors que les instances publiques disposent de ressources financières de plus en plus limitées.

Pour ces raisons, les organismes responsables des transports sur le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais pensent qu'un scénario tendanciel n'est pas acceptable, compte tenu des impacts prévisibles sur les citoyens, la communauté, les entreprises, l'environnement et les finances publics.

Il devient évident qu'un **virage fondamental s'impose** dans la façon de concevoir l'organisation spatiale du territoire et dans les habitudes de déplacement des citoyens de la CUO. Pour ce faire, il importe de donner de nouvelles orientations au développement urbain et aux transports, afin qu'ils s'inscrivent plus logiquement dans les principes du développement durable. C'est ce que la vision et les grandes orientations retenues en matière d'aménagement du territoire et de transport visent à accomplir.

1.6 VISION, GRANDES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU PLAN

L'examen de la situation actuelle et prévisible du développement urbain et des transports sur le territoire de la CUO a confirmé le besoin d'une approche différente pour planifier les réseaux de transport. Cette nouvelle approche éviterait que les problèmes encourus présentement ne se propagent à perpétuité.

Les orientations à donner au développement et aux transports doivent donc s'inspirer d'une vision globale de la communauté selon cette nouvelle approche. La vision sur laquelle repose la planification des réseaux routier et de transport en commun sur le territoire de la CUO a été formulée de la façon suivante.

VISION

La Communauté urbaine de l'Outaouais : une région qui assume ses responsabilités de centre de services moderne et proactif pour l'Outaouais en développant une dynamique économique, sociale et culturelle autonome dans un contexte transfrontalier, de manière à garantir à ses citoyens un environnement et des conditions nécessaires à leur plein épanouissement sans compromettre le potentiel de développement des générations futures.

(texte entériné par la commission d'aménagement de la CUO)

Cette vision sert de tremplin à l'identification des grandes orientations, en matière des transports, qui contribueront à sa réalisation. Il s'agit des quatre grandes orientations suivantes :

- assurer une bonne mobilité des personnes et des marchandises pour tous les modes;
- optimiser l'utilisation des infrastructures de transport et minimiser la construction de nouvelles infrastructures;
- assurer des interventions et des initiatives qui offrent un haut niveau de qualité de vie et d'environnement;
- assurer une cohérence entre les interventions et les initiatives préconisées par les différents paliers gouvernementaux.

Chacune de ces orientations donne lieu à une série d'objectifs sur lesquels reposent les grandes interventions préconisées pour les réseaux de transport de la CUO.

1.6.1 Assurer une bonne mobilité des personnes et des marchandises pour tous les modes

Plusieurs objectifs ont été élaborés à partir de cette orientation stratégique dont les suivants :

- assurer une bonne mobilité régionale en termes de déplacements de personnes et du transport des marchandises à l'intérieur de la CUO et entre la CUO et les MRC;
- assurer une bonne mobilité interprovinciale entre la CUO et la MROC en termes de déplacements des personnes et de transport des marchandises;
- assurer une harmonisation des différents modes de transport par le biais de parcs de stationnement incitatifs, voies cyclables, voies réservées, etc;
- établir des niveaux de service qui permettent au réseau routier de fonctionner en deça de sa capacité;
- assurer l'homogénéité et la continuité des artères principales;
- appuyer les efforts de structuration et de rationalisation du système de transport en commun en réduisant les temps de déplacement en transport en commun.

1.6.2 Optimiser l'utilisation des infrastructures de transport et minimiser la construction de nouvelles infrastructures routières

Les objectifs suivants ont été fixés à partir de cette orientation stratégique :

- diminuer le nombre de déplacements à long terme sur le territoire de la CUO;
- augmenter le taux d'occupation des véhicules particuliers;
- ne pas offrir des niveaux de service inutilement élevés sur les routes;
- utiliser davantage les infrastructures routières en direction contre-pointe;

- favoriser un transfert modal vers les modes collectifs (transport en commun et covoiturage) et non-motorisés (à pied, en bicyclette);
- augmenter l'utilisation du transport en commun de 61 à 100 déplacements par habitant par année d'ici le moyen terme et à 150 d'ici le long terme (objectif déjà atteint par la Commission régionale de transport d'Ottawa-Carleton);
- rendre le transport en commun attrayant vis-à-vis l'automobile en termes de temps de déplacement;
- minimiser les investissements dans les nouvelles infrastructures de transport.

1.6.3 Favoriser des interventions et des initiatives qui offrent un haut niveau de qualité de vie et d'environnement

Plusieurs objectifs découlent de cette orientation stratégique, dont notamment :

- minimiser la pollution atmosphérique urbaine;
- minimiser les inconvénients causés par les automobiles (bruits et vibrations) en milieu urbain, particulièrement dans les secteurs résidentiels;
- protéger les lieux historiques et d'intérêts patrimoniaux et les milieux naturels;
- minimiser l'étalement urbain;
- assurer l'accès aux grands centres d'emploi de la région, aux parcs industriels ou parcs d'affaires, aux équipements sociaux, communautaires et récréatifs pour tous les modes (personnes et marchandises);
- s'assurer que la vocation du réseau routier soit respectée;
- favoriser en priorité la viabilisation, la consolidation et le développement des terrains vacants à l'intérieur de la trame urbaine existante.

1.6.4 Assurer une cohérence entre les interventions et les initiatives des différents paliers gouvernementaux

L'objectif suivant a été élaboré dans le cadre de cette orientation stratégique :

- tenir compte des orientations provenant des trois grandes études de transport en Outaouais, soit: *l'Étude des ponts interprovinciaux - Phase 2*, *le Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun du territoire de la CUO* et *le Plan de transport de l'Outaouais du MTQ*.

SECTION 2 : LE PROCESSUS DE CONCERTATION ET DE CONSULTATION PUBLIQUE

Le plan intégré a été soumis à une concertation rigoureuse et a fait l'objet d'un processus exhaustif de consultation des instances publiques et de la population pour en assurer son succès. De ce point de vue, tous les moyens ont été pris afin de respecter les objectifs et de tenir compte des attentes des différents paliers de gouvernement, des autres organismes publics, et des groupes d'intérêts. De plus, le processus de concertation et de consultation retenu a cherché à rallier sous le chapiteau d'une même vision l'ensemble de ces intervenants.

2.1 LA CONCERTATION DES ORGANISMES

La maîtrise d'oeuvre de l'étude étant assurée par la Société de transport de l'Outaouais (STO), plusieurs autres organismes se sont associés à toutes les étapes de l'élaboration du Plan intégré. Ce sont :

- la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO);
- le ministère des Transports du Québec (MTQ);
- le ministère des Affaires municipales (MAM);
- la Commission de la Capitale nationale (CCN);
- la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (MROC);
- la Commission de transport de la MROC (OC TRANSP);
- les villes de Hull, Aylmer et Gatineau.

Trois comités se sont partagé la tâche de guider la démarche globale de l'étude. Il s'agit des trois comités suivants :

- un **comité directeur**, présidé par la STO, responsable de guider la démarche globale de l'étude;
- un **comité technique**, rassemblant des experts en transport de chacun des principaux organismes, responsable de développer les aspects méthodologiques de l'étude et de guider la réalisation proprement dite des travaux;
- un **comité consultatif**, composé de représentants de tous les organismes impliqués, ayant pour principale fonction d'alimenter le comité technique et l'expert-conseil en informations et en données pertinentes, et de représenter au sein de l'étude les points de vue et les intérêts de leurs organismes.

2.2 LES ÉTAPES DU PROCESSUS DE CONSULTATION

Le processus de consultation de l'étude s'est effectué en deux étapes distinctes : une étape d'information et une étape de consultation publique.

2.2.1 Étape d'information

La première étape s'est effectuée suite à la réalisation du premier rapport d'étape dédié essentiellement à l'inventaire et à l'analyse du profil socio-économique et de l'organisation spatiale du territoire, ainsi qu'aux caractéristiques des déplacements régionaux et autres facteurs déterminants en matière de transport. Ce rapport contenait aussi l'approche méthodologique proposée pour le Plan intégré ainsi qu'un énoncé de la vision, des grandes orientations et des objectifs que le Plan intégré cherchait à atteindre.

De par sa nature même, ne présentant aucune recommandation vis-à-vis le réseau de transport, la première étape de consultation s'est limitée à une diffusion d'un document synthèse d'information présentant essentiellement les résultats de l'inventaire et de l'analyse initiale. Ce document d'information intitulé, *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun - Inventaire et analyse - Document d'information (mai 1992)*, comprenait une fiche de commentaires permettant aux organismes intéressés et aux citoyens de faire valoir leurs points de vue vis-à-vis les grands thèmes du premier rapport d'étape.

2.2.2 Étape de consultation publique

Depuis plusieurs années, la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO), la Société de transport de l'Outaouais (STO), le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Commission de la Capitale nationale (CCN) et le Comité administratif conjoint de la planification et des transports (CACPET) effectuent des études pour trouver des solutions aux problèmes du transport dans la Région de la Capitale nationale (RCN) et en particulier dans l'Outaouais.

Dans ce contexte, à la fin de l'étape 2 du Plan intégré, les organismes impliqués ont choisi de consolider le processus de consultation en effectuant une consultation intégrée des trois

principales études en matière de transport dans la région de l'Outaouais. Les trois études qui ont fait l'objet de la consultation sont :

- le *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun du territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais*, dont la réalisation est parrainée par la STO;
- le *Plan de transport de la région de l'Outaouais*, qui est réalisé par le MTQ;
- l'*Étude des ponts interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale, phase 2*, qui est dirigée par le CACPET.

Le processus de consultation publique était composé des éléments suivants.

- **Les documents d'information** - un document d'information d'une trentaine de pages, intitulé *Le transport : l'Outaouais urbain à l'heure des choix (avril 1994)*, a été publié en français et en anglais dans le cadre de cette consultation publique. Une synthèse de ce rapport a été publiée en encart dans les journaux régionaux et a été distribuée à environ 80 000 foyers dans l'Outaouais.
- **Le sondage d'opinion publique** - un sondage téléphonique a été réalisé par une firme de sondages d'opinion publique.
- **Les mémoires** - les individus ou organismes pouvaient déposer des mémoires pour exprimer leurs opinions. Vingt-neuf mémoires ou résolutions ont été soumis.
- **Les soirées de consultation** - quatre soirées de consultation ont été tenues dans les villes suivantes de l'Outaouais : Aylmer (17 mai), Buckingham (18 mai), Gatineau (19 mai) et Hull (20 mai). Lors de ces soirées, les individus et les groupes se sont exprimés et certains ont présenté leur mémoire.
- **Les fiches de commentaires** - des fiches de commentaires étaient disponibles dans le document d'information lors des soirées de consultation et dans les encarts de journaux.

Par ailleurs, d'autres initiatives telles, une conférence de presse et une rencontre avec les médias tenue le 26 avril et le 10 mai 1994, la production d'une vidéocassette présentant au public les enjeux et les solutions proposées, et des expositions dans divers centres d'achats et hôtels de ville de la Communauté urbaine de l'Outaouais, ont complété cette consultation.

La synthèse de l'ensemble des différentes composantes du processus de consultation publique est présentée dans le document *Le transport: L'Outaouais urbain à l'heure des choix - Rapport de consultation publique*. Ce document décrit en détail le contexte du processus de consultation, les résultats de chacune des composantes du processus et présente une synthèse globale des grands thèmes soulevés par le public et les principaux groupes d'intérêt de la région.

2.2.3 Rappel des résultats de la consultation

La population est d'accord avec la description de la situation actuelle et prévisible du **développement urbain et des transports sur le territoire de la CUO** telle que présentée dans le document d'information. Certains ont toutefois questionné la qualité des données utilisées pour effectuer les prévisions.

En général, la population est d'accord avec les **orientations qu'il est souhaitable de donner au développement et au transport** telles que présentées dans le document d'information. Certains individus et groupes pensent toutefois que les orientations présentées ne vont pas assez loin dans la promotion du développement durable / viable. D'autres, au contraire, pensent que les orientations vont trop loin en ce sens.

En général, la population est d'accord avec la description des **moyens à prendre pour concrétiser les orientations** telle que présentée dans le document d'information. Les neuf suggestions suivantes ressortent toutefois du processus de consultation publique :

- la construction d'un pont dans l'axe Britannia-Deschênes;
- le pont Champlain;
- l'harmonisation des services de transport en commun régionaux;
- les technologies de pointe en matière de transport;
- le lien autoroutier Outaouais-Lachute (autoroute 50);
- l'importance des déplacements non-motorisés (piétons et bicyclettes);
- la programmation des réalisations;
- un autre pont à l'extérieur du secteur urbanisé (dont notamment entre Masson-Angers et Cumberland);
- un élargissement du chemin Pink.

SECTION 3 : LE CONCEPT RETENU

Les interventions préconisées dans cette section constituent les résultats de l'étude du Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun. Ce sont ces interventions, parmi d'autres, qui figureront dans le plan d'action et qui devront être intégrées au Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de l'Outaouais. Une fois intégrées au Schéma d'aménagement, ces interventions ne constitueront pas une programmation qui liera les différents paliers gouvernementaux mais elles serviront à guider ces organismes lors de l'élaboration de leurs politiques et de leurs programmes respectifs. Les programmes d'immobilisations s'inspireront donc de ces grandes orientations en tenant compte du fait qu'ils doivent être ajustés périodiquement en fonction de l'évolution réelle du développement et des besoins de déplacement dans la CUO.

3.1 LES HORIZONS RETENUS

Deux horizons de planification ont été retenus : les années 2011 et 2046. L'horizon 2011 correspond approximativement à une année intermédiaire entre aujourd'hui et une époque où la totalité ou la presque totalité du territoire de la CUO sera bâtie, c'est-à-dire environ 2046. Ces horizons correspondent à un état de développement et non à une année précise, même s'ils sont identifiés par des années. Les réseaux ont été planifiés pour répondre à la demande de transport pour un état de développement ultime du territoire de la CUO, c'est-à-dire approximativement 2046, soit une époque où la population totale de la CUO atteindrait environ 375 000 personnes. L'horizon 2011 correspond à une époque où la population totale de la CUO atteindrait environ 280 000 personnes. Celui-ci a été introduit pour évaluer les priorités d'interventions et il a servi à s'assurer qu'en développant le territoire et les réseaux de transport selon le plan à long terme, les besoins à moyen terme seront aussi comblés.

Les sections suivantes présentent pour les horizons 2011 et 2046, les interventions retenues sur les réseaux routier et de transport en commun de la Communauté urbaine de l'Outaouais.

3.2 LE CONCEPT RETENU POUR L'HORIZON 2011

Le concept retenu pour l'horizon 2011 repose principalement sur un type de développement du territoire modifié pour favoriser plus le transport en commun et sur un début d'application de techniques de gestion de la demande. Les modifications au développement du territoire couvrent, entre autres, une densification du territoire et une augmentation du taux d'emploi par personne

dans la CUO (voir le plan d'action, section 4.1.1, pour les détails). Les techniques de gestion de la demande couvrent une vaste gamme de mesures qui visent à réduire la demande totale des déplacements régionaux d'environ 15 %. Celles-ci sont décrites dans le plan d'action à la section 4.1.5 et 4.2.3.

D'ici l'horizon 2011, malgré des efforts soutenus, seulement quelques pas auront été accomplis vers la vision dont la CUO s'est dotée. Les techniques de gestion de la demande commenceront à porter fruit mais ne donneront pas encore leur plein rendement. Les réseaux de transport retenus par le Plan intégré tiennent compte de cette lourdeur des tendances actuelles. Il y a donc une nécessité d'entreprendre dès maintenant l'application de techniques de gestion de la demande et de politiques d'aménagement du territoire favorables au transport en commun ainsi que d'introduire des incitatifs aux modes non-motorisés pour que les effets puissent se faire sentir à moyen terme.

Les interventions nécessaires à la réalisation du concept retenu pour l'horizon 2011 (voir la figure 2) sont prévues soit à court terme (entre 1995 et 1999) ou à moyen terme (entre 1999 et 2010) tel qu'indiqué dans le plan d'action présenté à la section 4.

3.2.1 Le réseau de transport en commun

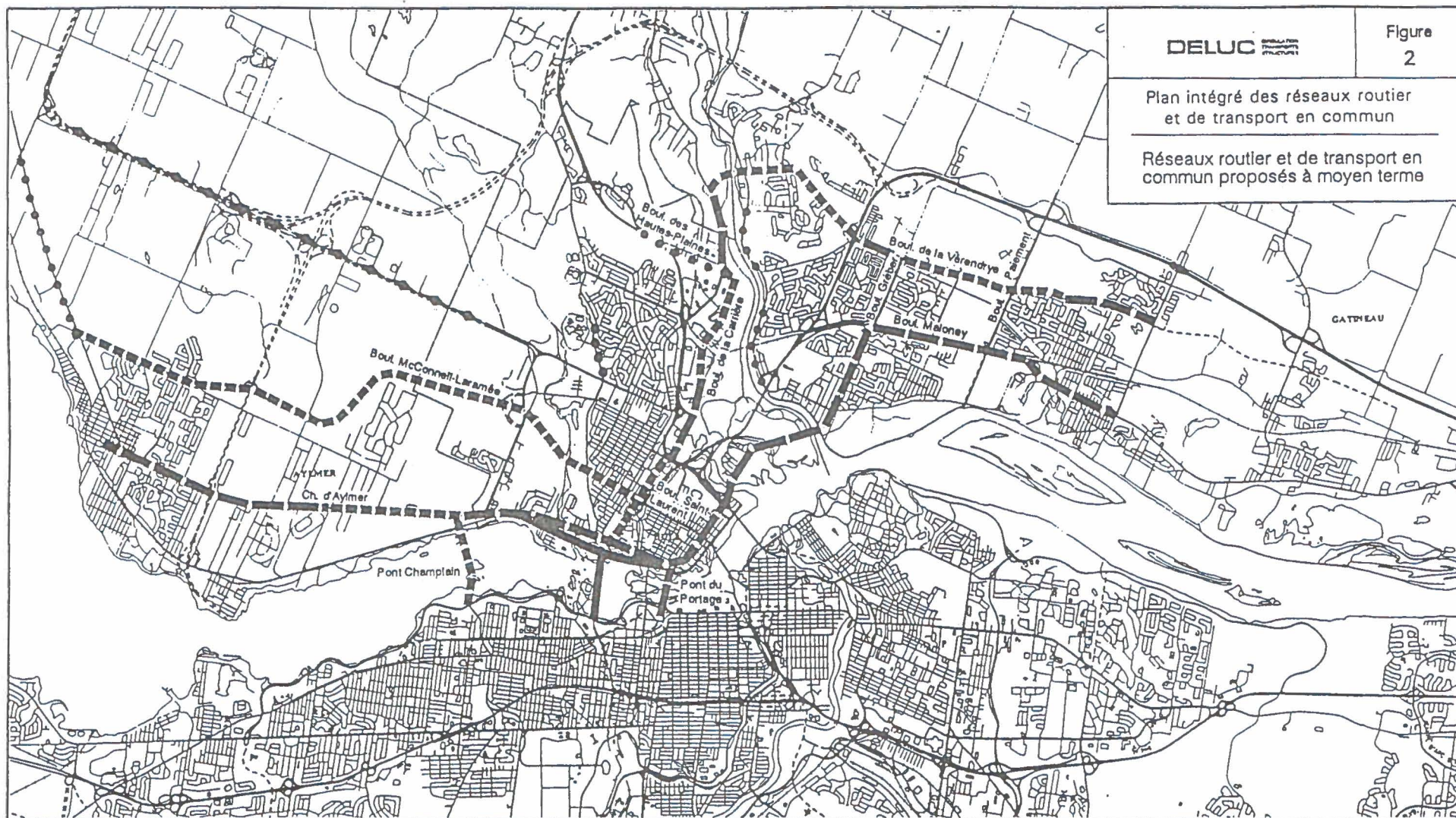
Le réseau conceptuel de transport en commun rapide proposé pour l'horizon 2011 est constitué d'un système de transport en commun rapide interprovincial en site propre et d'un réseau de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé s'y rattachant. La figure 2 illustre, entre autres, un exemple de réseau conceptuel de transport en commun rapide pour l'Outaouais pour l'horizon 2011. Une voie réservée entre Gatineau et le centre-ville de Hull emprunte les boulevards La Vérendrye, Saint-Joseph et de la Carrière pour rejoindre ensuite la section interprovinciale en site propre. De même, une deuxième voie réservée emprunte les boulevards Maloney, Gréber, Fournier et Maisonneuve pour rejoindre une voie réservée sur le pont Portage et la section interprovinciale en site propre. À partir d'Aylmer, une voie réservée est proposée sur le chemin d'Aylmer et le boulevard Alexandre-Taché pour rejoindre une voie réservée réversible sur le pont Champlain et la section interprovinciale en site propre au centre-ville de Hull. Une deuxième voie réservée en provenance d'Aylmer emprunterait le boulevard McConnell-Laramée et le boulevard Saint-Laurent d'où les véhicules pourraient rejoindre les voies réservées des boulevards de la Carrière et Maisonneuve, permettant ainsi d'accéder à la section interprovinciale en site propre et à la voie réservée du pont Portage.

DELUC

Figure
2

Plan intégré des réseaux routier
et de transport en commun

Réseaux routier et de transport en
commun proposés à moyen terme



Légende

• • • • Nouvelle route ou élargissement de route

◆ ◆ Réfection de route

▬ ▬ ▬ Nouvelle route ou élargissement de route
avec voies réservées potentielles

▬ ▬ Voies réservées potentielles

▬ Concept de transport en commun en site propre



National Capital
Commission



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Communauté urbaine
de l'Outaouais

1.0 0 1.0 2.0 3.0 4.0 km

Le réseau, tel qu'illustré, contribue à l'atteinte des objectifs du Plan intégré et de la vision pour le territoire de l'Outaouais. Il constitue une étape vers le réseau de transport en commun rapide proposé pour l'horizon 2046 et qui s'étendrait alors jusqu'à Gatineau.

Ces voies réservées sont nécessaires pour répondre à la demande en déplacements régionaux prévue à l'horizon 2011. Celles-ci nécessitent l'élargissement de deux ponts : l'ajout d'une troisième voie réversible sur le pont Champlain et l'élargissement à quatre voies du pont Alonzo-Wright.

Le réseau de transport en commun décrit ci-dessus n'est qu'à l'étape conceptuelle. Il devra faire l'objet d'une étude de faisabilité complète pour effectuer le choix des tracés et pour déterminer les limites et les modalités de fonctionnement des voies réservées ainsi que pour faire le choix d'une technologie pour l'ensemble du système incluant la première phase, c'est-à-dire la section interprovinciale. Comme la section interprovinciale et certaines voies réservées devront être en service avant l'horizon 2011, il faut entreprendre ces études le plus tôt possible.

3.2.2 Le réseau routier

Le réseau routier proposé pour l'horizon 2011 est aussi présenté à la figure 2. On y retrouve des élargissements recommandés pour permettre des voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé :

- l'élargissement à quatre voies de la route 148 entre le chemin Rivermead et le pont Champlain;
- l'ajout d'une troisième voie réversible sur le pont Champlain;
- l'élargissement à quatre voies du pont Alonzo-Wright et de ses approches (entre les routes 105 et 307);
- l'élargissement de certaines sections du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et le boulevard Labrosse, pour offrir un boulevard à quatre voies sur toute la longueur.

On y retrouve également de nouvelles infrastructures recommandés tant pour la circulation automobile que pour l'implantation de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé :

- le boulevard McConnell-Laramée entre le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Laurent;
- le boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et la route 307;
- la section nord du boulevard de la Carrière, situé entre l'intersection Hautes-Plaines / Saint-Joseph et le boulevard de la Carrière actuel;

- la section sud du boulevard de la Carrière, situé entre les boulevards Montclair et Alexandre-Taché, en passant par l'échangeur Laramée / Saint-Laurent / de la Carrière.

De plus, le prolongement du boulevard des Hautes-Plaines jusqu'au boulevard Saint-Joseph répond bien aux objectifs de l'étude et devrait être construit pour consolider le réseau routier.

À cause du développement rapide dans le secteur du Plateau, une réhabilitation d'une partie du chemin Pink (transformation en boulevard urbain) pourrait être nécessaire. Aussi, afin de desservir les nombreuses institutions le long du boulevard de la Cité-des-Jeunes, ce dernier devrait être élargi à quatre voies entre la rue Thérien et le boulevard Saint-Raymond.

Pour des objectifs particuliers, tel que la sécurité routière, les élargissements suivants sont aussi recommandés :

- l'élargissement de la route 307 entre les bretelles de l'autoroute 50 et la rue Picardie ainsi qu'entre la rue de Monte-Carlo et l'Avenue Gatineau à Gatineau;
- l'élargissement de la route 148 entre le chemin Perry et la rue Front à Aylmer.

3.3 LE CONCEPT RETENU POUR L'HORIZON 2046

Le concept retenu à long terme repose principalement sur un type de développement du territoire modifié pour favoriser plus le transport en commun, l'application vigoureuse de techniques de gestion de la demande et l'augmentation du taux d'emploi par personne dans l'Outaouais, des coûts de stationnements doublés dans les centres-villes de Hull et d'Ottawa et des péages sur l'ensemble des ponts interprovinciaux.

Les besoins pour l'horizon 2046 sont estimés à partir des hypothèses énumérées ci-dessus. Les réseaux routier et de transport en commun proposés pour l'horizon 2046 sont conçus pour répondre à cette demande. Dans le cas où les objectifs ne seraient pas atteints ou dans le cas où une des hypothèses serait écartée, il faudrait revoir l'impact sur la demande en déplacement et évaluer quelle infrastructure supplémentaire serait nécessaire.

Les interventions nécessaires à la réalisation du concept retenu pour l'horizon 2046 sont prévues à long terme (au-delà de l'horizon 2011) tel qu'indiqué dans le plan d'action présenté à la section 4.

3.3.1 Le réseau de transport en commun

Le réseau de transport en commun rapide proposé pour l'horizon 2046 est constitué d'un système de transport en commun rapide en site propre et d'un réseau de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé s'y rattachant à Hull et à Aylmer. Le corridor Gatineau-Hull-Ottawa en site propre constitue l'épine dorsale du réseau auquel peuvent se greffer les voies réservées en provenance d'Aylmer et de Hull.

D'Aylmer vers les centres-villes de Hull / Ottawa, il est possible d'utiliser une combinaison de deux corridors de voies réservées : sur les boulevards McConnell-Laramée / Saint-Laurent / Maisonneuve et sur la route 148 dont une partie pourrait être en site propre. De la partie nord de la ville de Hull vers les centres-villes de Hull / Ottawa, il est possible d'emprunter un corridor en site propre. Une voie réservée sur le boulevard Mont-Bleu pourrait être reliée au système de transport en commun rapide en site propre par un embranchement construit spécialement à cet effet sous l'échangeur A-5 / Saint-Joseph / Mont-Bleu. Une voie réservée sur le boulevard Saint-Raymond pourrait aussi être reliée au système de transport en commun rapide en site propre.

La figure 3 illustre, entre autres, un exemple de réseau conceptuel de transport en commun rapide pour l'Outaouais pour l'horizon 2046. Le réseau, tel qu'illustré, contribue à l'atteinte des objectifs du Plan intégré et de la vision pour le territoire de l'Outaouais.

3.3.2 Le réseau routier

Le réseau routier proposé pour l'horizon 2046 est aussi présenté à la figure 3. En plus des interventions qui auront été déjà réalisées avant l'horizon 2046, on y retrouve les nouvelles infrastructures suivantes :

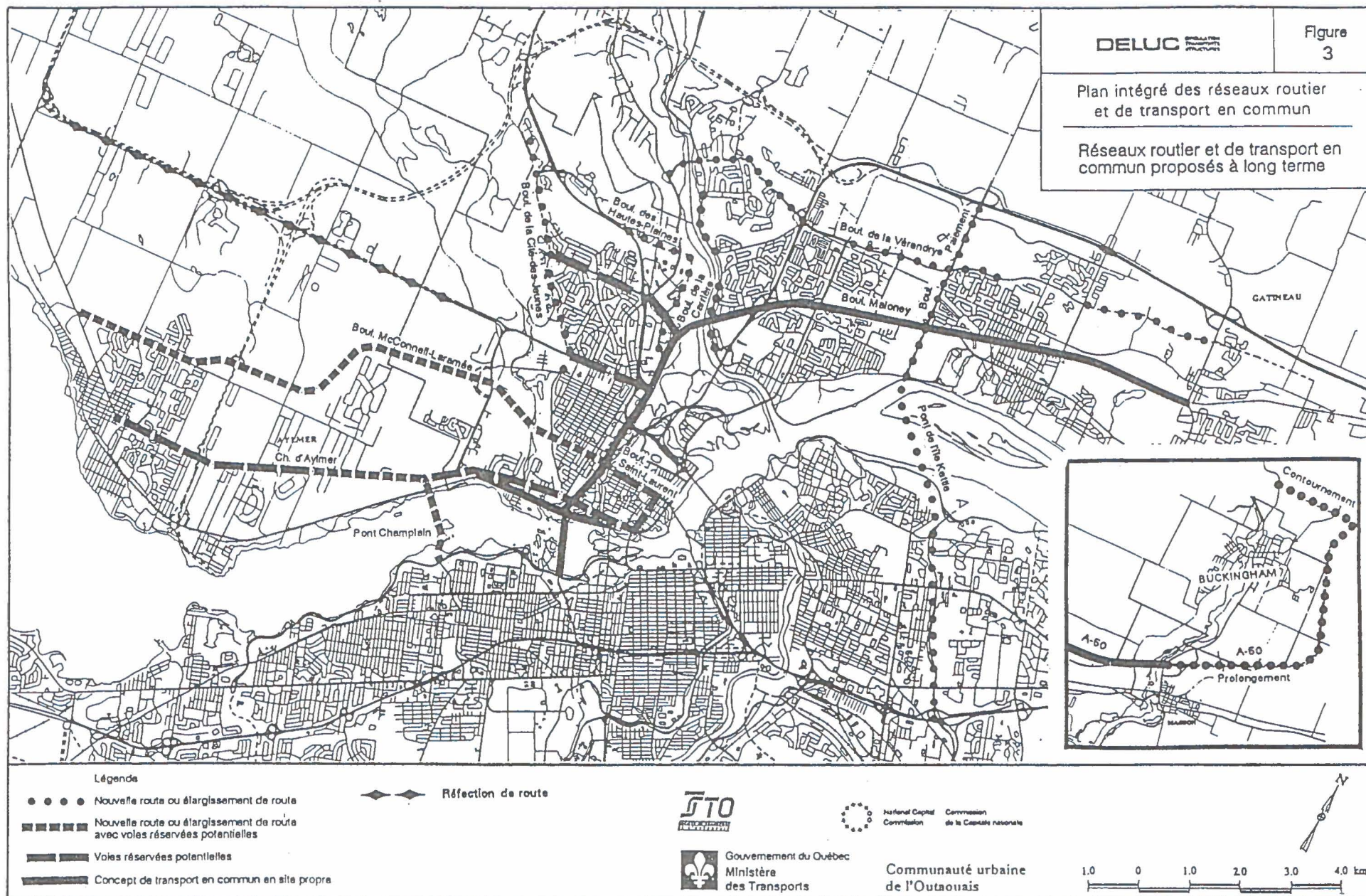
- le pont de l'île Kettle et ses approches;
- le boulevard La Vérendrye entre les boulevards Labrosse et Lorrain.

Quelques élargissements sont aussi recommandés :

- sur le boulevard McConnell-Laramée afin de permettre à la fois quatre voies de circulation et des voies réservées;
- sur la montée Paiement, pour desservir la circulation du pont de l'île Kettle;
- sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes, entre la rue Thérien et la rue des Mineurs.

Plan intégré des réseaux routier
et de transport en commun

Réseaux routier et de transport en commun proposés à long terme



De plus, le contournement de Buckingham serait nécessaire en fonction des objectifs du Plan intégré. Celui-ci devrait probablement se faire lors de la construction du prolongement de l'autoroute 50. À cause du manque de données dans ce secteur, une étude spécifique d'opportunité serait nécessaire pour évaluer le besoin du contournement et fixer son échéancier s'il y a lieu.

3.4 LES PROJETS ENGAGÉS

Plusieurs des interventions décrites sont déjà en cours de construction ou engagées à court terme. Par exemple, le boulevard McConnell-Laramée entre le chemin Vanier à Aylmer et le chemin de la Montagne à Hull est déjà construit. La section comprise entre la route 148 à Aylmer et le chemin Vanier est en construction et sera ouverte à la circulation en 1995. L'élargissement de la route 148 entre le chemin Rivermead et le pont Champlain sera aussi terminé en 1995. Le prolongement du boulevard des Hautes-Plaines entre Freeman et le boulevard Saint-Joseph est aussi engagé pour 1995.

La STO a entrepris toute une série de mesures pour inciter l'utilisation du transport en commun. Ces mesures ne sont pas encore réalisées mais sont en cours de réalisation. Elles comprennent des voies réservées sur les boulevards Gréber et Fournier entre Gatineau et le centre-ville de Hull et sur la route 148 à partir du chemin Rivermead à Aylmer jusqu'au centre-ville de Hull. Une voie réservée est à l'étude sur le pont du Portage et la rue Wellington à Ottawa. Des parcs de stationnement incitatifs et des terminus sont aussi prévus à plusieurs endroits stratégiques dont les sites Connaught (à Aylmer), Freeman et Cité-des-Jeunes / Mont-Bleu (à Hull) et Saint-René / Labrosse (à Gatineau).

L'ensemble des mesures déjà engagées et décrites dans la présente section font partie intégrante du Plan intégré et répondent à ses objectifs.

SECTION 4 : LE PLAN D'ACTION

Le concept retenu comme clé de voûte du plan d'action proposé vise à concrétiser la vision de la Communauté urbaine de l'Outaouais (voir section 1.6). Cette vision reflète bien les aspirations des citoyens de la CUO tel que le témoignent les résultats du processus de consultation. La mise en oeuvre de cette vision passe nécessairement par l'application pratique des concepts et prémisses qui définissent le développement durable. C'est dans cet esprit que la stratégie de mise en oeuvre proposée et son ordonnancement dans le temps ont été conçus.

Le plan d'action s'articule autour de trois échéanciers : le court, le moyen et le long terme. Les interventions ont été regroupées en cinq catégories :

- les mesures d'aménagement du territoire;
- les interventions sur le réseau de transport en commun;
- les interventions sur le réseau routier;
- les interventions portant sur les modes non-motorisés;
- les interventions utilisant des techniques de gestion de la demande.

4.1 LES ACTIONS À COURT TERME

Les actions immédiates sont les plus urgentes. Ces actions devront être réalisées d'ici les cinq prochaines années, c'est-à-dire entre 1995 et 1999.

4.1.1 Les mesures d'aménagement du territoire

Une des caractéristiques innovatrices du présent plan de transport est de reconnaître les échanges symbiotiques qui prennent place entre l'organisation spatiale du territoire et la performance du système de transport.

Parce que le tissu urbain, ainsi que les comportements des citoyens, évoluent avec tant de lenteur, il est opportun pour le plan de transport d'initier le plus rapidement possible toute mesure visant à influencer l'évolution du tissu urbain et les habitudes de déplacement, dans le sens du développement durable. La révision, à l'heure actuelle, du *Schéma d'aménagement de la CUO* procure à la région une occasion unique d'entamer ce processus dans les plus brefs délais.

En cours de réalisation de l'étude, les divers intervenants impliqués ont réalisé que les interventions en transport n'avaient de valeur que dans la mesure où elles étaient supportées par des initiatives complémentaires dans le domaine de l'aménagement du territoire. **Le succès du plan de transport intégré, et éventuellement d'une qualité de vie accrue des résidents de l'Outaouais, dépend de la capacité du prochain Schéma d'aménagement à rencontrer les défis d'une philosophie renouvelée de l'aménagement du territoire.**

De nombreuses études récentes ont démontré que les objectifs de planification stratégique en transport pouvaient être compatibles avec ceux de la planification urbaine, tout en assurant une meilleure qualité de vie aux résidents des principaux centres urbains. En effet, les principes, stratégies et techniques qui sous-tendent l'optimisation des ressources ont généralement des effets bénéfiques sur la qualité de vie en général et sur le temps de déplacement entre le domicile et le travail en particulier.

En plus des techniques propres au domaine de la planification des transports, telles les techniques de gestion de la demande (T.G.D.), il existe plusieurs stratégies visant la forme urbaine qui peuvent directement favoriser l'efficacité des modes et des réseaux de transport urbain. La planification de la forme urbaine vise à remplir, entre autres, les principaux objectifs suivants :

- réduire les déplacements automobiles,
- réduire les distances et les temps de déplacement entre le domicile et les lieux d'activité,
- promouvoir l'utilisation du transport en commun,
- procurer à la population une diversité dans les types d'habitation, dans l'emploi et dans les activités économiques et sociales,
- promouvoir les déplacements non-motorisés tels la marche et la bicyclette.

Il existe essentiellement trois aspects de la forme urbaine qui peuvent influencer la réalisation de ces objectifs. Il s'agit :

- des zones de développement;
- de la mixité des usages,
- de la densité des centres d'emplois et de l'habitation.

□ Les zones de développement

Une concentration des emplois et des activités économiques dans le centre-ville régional ainsi que dans les centres de district des principales villes de l'Outaouais est à promouvoir. La taille de ces centres d'activité est cependant importante parce qu'elle justifie entre autres la viabilité du système de transport en commun. Les stratégies qui peuvent favoriser la réalisation d'une taille suffisante de ces centres sont, par exemples, les suivants.

- La recherche d'un équilibre entre le développement urbain et la capacité existante du réseau de transport. Les principaux centres d'activité doivent être localisés à proximité des principales voies de communication où sont situés les équipements et les services de transport en commun de haute qualité.
- L'utilisation de la réglementation d'urbanisme et de bonis¹ sont des outils qui encouragent les promoteurs immobiliers à localiser leurs projets aux endroits qui optimiseront l'utilisation des infrastructures de transport existantes ou planifiées. L'identification de zones de développement prioritaire et la réalisation de plans de phasage du développement sont des moyens efficaces de planifier et de rationaliser la taille et la localisation des centres d'activité. Ces outils peuvent être accompagnés de «quotas» de développement, dans certains secteurs, qui peuvent faciliter la réalisation d'un équilibre emploi/population par exemple.
- Les annexions municipales qui tendent à ouvrir des grandes zones vacantes devraient être limitées à des cas spéciaux d'expansion urbaine dus par exemple à un manque d'espace à l'intérieur des limites municipales existantes. De la même façon, l'extension des services municipaux dans les zones vacantes devrait être limitée aux zones de développement prioritaires.

¹ Avantages réglementaires, contractuels, fiscaux ou autres, consentis aux promoteurs immobiliers par les municipalités en échange de certaines concessions sur le développement d'un site. Par exemple, le raccordement d'un édifice à bureaux au réseau de transport en commun en échange d'une densité plus élevée sur un site donné.

Compte tenu de ces stratégies il est recommandé :

- que le Schéma d'aménagement de la C.U.O. désigne des zones prioritaires d'aménagement c'est-à-dire de prescrire une réalisation par étape du développement résidentiel, commercial et industriel du territoire conformément aux nouvelles prescriptions facultatives de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme à cet effet;
- que la CUO dans le cadre de la révision de son Schéma et conformément aux recommandations du Comité sur l'avenir économique de l'Outaouais (comité Beaudry), établissent un objectif d'autonomie des emplois, soit un rapport emploi / population de 0,43 au moins (par rapport à 0,39 existant), ce qui serait comparable au rapport emploi/population existant dans d'autres régions telles que Montréal et Québec;
- que le Schéma d'aménagement établisse des objectifs de concentration des activités économiques et industrielles à proximité immédiate des principales voies de communication.

☐ La mixité des formes d'occupation du sol

La notion de mixité des usages comprend l'établissement d'un équilibre entre les différentes activités économiques et sociales ainsi que l'objectif d'une diversité dans les choix de la localisation de ces activités. Il s'agit d'encourager une interdépendance efficace et pratique entre les différentes fonctions urbaines. Les principales techniques qui favorisent cette mixité sont entre autres :

- la réduction, ou même l'élimination, de l'utilisation du zonage ségrégatif présentement dominant dans notre société (banlieue, centre-ville commercial, parcs industriels ou parcs d'affaires);
- la provision d'une gamme variée de services commerciaux, institutionnels, récréatifs et autres dans les centres d'emplois principaux, mais aussi à proximité des terminus de transport en commun ou de transports collectifs;
- l'introduction plus prononcée dans ces lieux de l'activité économique, d'une gamme variée de différents types d'habitations et des infrastructures récréatives et autres (parcs, espaces verts) qui favorisent une qualité de vie accrue pour les résidents de ces centres d'activité;
- l'installation, dans la mesure du possible, d'équipements ou d'infrastructures d'accueil (vestiaires, douches, support à vélo, etc) dans les édifices commerciaux et à bureau afin d'accommoder les cyclistes ou les marcheurs qui optent pour un mode de transport non-motorisé pour aller au travail.

La mixité des formes et usages de l'occupation des sols encouragent les déplacements non-motorisés, les économies de tout ordre et la diminution des différentes formes de pollution.

En raison de l'importance de la mixité des usages urbains, il est recommandé :

- *que le Schéma d'aménagement établisse des politiques et des objectifs dans le but de favoriser une plus grande mixité des usages et une meilleure répartition des emplois sur le territoire.*

☐ Les densités d'emplois et de l'habitation

L'augmentation des densités de l'emploi et de l'habitation représente la clé de voûte d'une rationalisation et de la viabilité, tant financière que sociale, des déplacements urbains. C'est la raison pour laquelle une emphase est mise sur l'augmentation des densités tant résidentielles que d'emplois. Par exemple, la seule augmentation des densités sur le territoire a les effets bénéfiques suivants :

- la diminution des besoins en infrastructures municipales (aqueducs, égouts) et des infrastructures routières (rues, routes, autoroutes, échangeurs, stationnements);
- la diminution des services municipaux et autres, tels les services d'incendie et de police, le ramassage scolaire, la livraison du courrier, et le déneigement;
- la réduction des distances à parcourir entre la résidence et le lieu d'emploi, les commerces et les équipements récréatifs;
- l'efficacité et la rentabilité du service de transport en commun.

L'ensemble de ces avantages a pour conséquence de réduire, à moyen et long terme, les coûts municipaux (et les taxes municipales) qui sont associés à la construction, à l'implantation et à l'entretien de ces infrastructures et de ces services.

De par leur nature, plusieurs développements résidentiels à moyenne et haute densité ont développé une mauvaise réputation auprès de leurs résidents et vis-à-vis la population en général. Dans la plupart des cas, ce n'est cependant pas la densité proprement dite qui est responsable de cette réputation, mais plutôt le concept urbain à l'intérieur de laquelle la densité s'inscrit.

Les techniques mentionnées ci-dessus peuvent contribuer à développer une forme urbaine qui garantira une meilleure qualité de vie aux résidents des centres urbains que ce que procure

actuellement la formule de l'étalement urbain. À titre d'exemple, les techniques suivantes peuvent favoriser l'implantation de densités plus élevées et socialement viables.

- Le regroupement des édifices à bureaux, commerciaux et de services connexes et des infrastructures à vocation résidentielle. Ce regroupement n'implique pas nécessairement la construction en hauteur, d'où l'importance d'une architecture adaptée aux grands objectifs d'une forme urbaine à l'échelle humaine.
- L'instauration systématique de bonis ou d'avantages fiscaux ou autres pour les promoteurs qui s'engagent à favoriser l'utilisation du transport en commun et/ou les déplacements non-motorisés pour l'accès à leurs projets. Ceci implique l'introduction d'une vocation plus diversifiée des projets de développement ponctuels tel un édifice localisé au centre-ville, ou de projets plus vastes, tel le développement d'un nouveau quartier à prédominance résidentielle.
- La création, le cas échéant, de sous-centres d'activité rassemblant emplois et habitations qui tout en respectant les principes fondamentaux de taille critique, de densité optimale et de diversité d'activités économiques peuvent aussi préserver la dimension humaine de ces communautés.
- L'utilisation de densités brutes, par rapport aux densités nettes, lors de l'évaluation des densités associées à ces projets, dans la mesure où les densités brutes comprennent l'ensemble des composantes du milieu urbain y compris les rues, les parcs et espaces verts et toute autre activité à vocation communautaire.
- Les densités proposées dans les divers documents de travail du Plan intégré reposent sur l'ensemble de ces concepts et servent de base à l'établissement d'un milieu urbain financièrement et socialement viable.

Concernant les densités d'emplois et de l'habitation, il est recommandé :

- *que la CUO, par le biais de son Schéma d'aménagement favorise par ses politiques et objectifs une densification optimale du centre-ville régional et des centres-villes de districts, ainsi que des nouvelles zones de développement résidentiel et autres, à l'avenir;*

- *plus particulièrement, que la CUO retienne dans son Schéma d'aménagement les densités résidentielles moyennes suivantes :*
 - *20 à 40 logements par hectare dans les quartiers résidentiels en périphérie du centre-ville;*
 - *35 à 55 logements par hectare dans les centres-villes de district et plus de 55 logements par hectare dans le centre-ville régional;*
 - *15 logements par hectare dans les nouveaux quartiers résidentiels à proximité des périmètres d'urbanisation;*
 - *au moins 30 logements par hectare le long des corridors principaux de transport;*
- *plus particulièrement, que la CUO retienne dans son Schéma d'aménagement les densités d'emplois moyennes suivantes :*
 - *300 emplois par hectare et plus dans le centre-ville régional;*
 - *100 emplois par hectare et plus dans les centres-villes de district;*
 - *15 à 20 emplois par hectare et plus dans les secteurs industriels et de 20 à 25 emplois par hectare et plus dans les secteurs commerciaux;*
- *que la CUO, de concert avec les municipalités, établisse les zones et les niveaux de densification socialement acceptable sur le territoire.*

☐ La forme urbaine

Concernant la forme urbaine, il est recommandé :

- *que la CUO adopte des normes minimales pour favoriser la desserte des quartiers résidentiels par le service de transport en commun en s'inspirant du guide intitulé : «Les transports collectifs dans les quartiers résidentiels, principes et techniques d'aménagement» (par exemple, une distance maximale de marche entre les résidences et le service d'autobus sur la collectrice).*

Au cours des dernières années, plusieurs projets résidentiels et de villes nouvelles aux États-Unis ont démontrés qu'une densité d'habitation plus élevée peut aussi participer à l'établissement d'une meilleure qualité de vie pour les résidents. Ces nouvelles villes et nouveaux quartiers reposent sur le concept du *développement néo-traditionnel*.

L'approche néo-traditionnelle est intéressante parce qu'elle réunit, coordonne et intègre à l'intérieur d'un même concept la planification urbaine et celle du système de transport. L'exemple

le plus connu de l'application de cette approche est le village de Seaside en Floride, un projet de la firme Duany & Plater-Zyberk.

On retrouve au coeur du mouvement néo-traditionnel l'objectif de redécouvrir une communauté qui est moins dépendante de l'automobile et dans laquelle les citoyens peuvent marcher ou utiliser leur bicyclette pour se rendre au travail, à l'école ou au marché. Le système de transport en commun y est par ailleurs facile d'accès et très performant. Le concept s'élabore à partir d'un centre-ville rassemblant des activités commerciales, administratives et institutionnelles autour duquel s'épanouissent des quartiers résidentiels aux rues étroites bordées de résidences à l'échelle humaine. Plus particulièrement, les quartiers néo-traditionnels offrent les caractéristiques suivantes :

- le centre-ville est à moins de quinze minutes de marche de la plupart des résidents du quartier;
- le réseau de rue présente une trame régulière et quadrillée permettant un accès facile à tous les points du réseau;
- les rues offrent sous tous les angles un panorama intéressant d'arbres, de trottoirs et de résidences donnant directement sur la rue;
- les rues sont relativement étroites, mais agréablement paysagées et suffisamment larges pour permettre le stationnement et sont clairement délimitées par les résidences qui les bordent;
- les résidences dans les quartiers résidentiels sont généralement de faibles tailles mais sous une forme compacte (maisons en rangées, petits immeubles) et offrent dans l'ensemble des densités moyennes; l'homogénéité des quartiers résidentiels est brisée par la présence de commerces éparpillés dans le tissu urbain;
- des places publiques sont stratégiquement localisées à l'intérieur du quartier et autour desquelles s'établissent des commerces, de petits édifices à bureaux et des immeubles d'appartements.

Le concept de quartier néo-traditionnel, qui tente de remplacer la banlieue traditionnelle, pour toute alléchante quelle soit, ne peut être mise en oeuvre sans une panoplie de politiques d'aménagement du territoire adaptée à la décentralisation des emplois et bien sûr à une réforme de la réglementation d'urbanisme existante.

L'ensemble du Plan intégré repose sur des changements importants aux tendances actuelles dans l'aménagement du territoire. Afin de modifier les tendances, les organismes publics doivent

convaincre les développeurs et les acheteurs potentiels d'habitations que les aménagements de type néo-traditionnel sont attrayants en terme de qualité de vie. Une des façons d'effectuer ce travail de sensibilisation serait de faire un projet pilote d'aménagement de type néo-traditionnel en collaboration avec un développeur privé.

Afin de vérifier les effets de ces techniques dans le milieu urbain de l'Outaouais, il est recommandé de faire un projet pilote de développement de type néo-traditionnel, en collaboration avec un promoteur immobilier local.

☐ Nouvelle enquête origine-destination dans la région de la Capitale nationale

La dernière enquête origine-destination dans la région de la Capitale nationale date de 1986. Bien que ces données soient suffisantes pour les besoins des études en cours, le développement intense survenu dans la région depuis 1986 rend indispensable la tenue d'une nouvelle enquête d'ici la fin de 1996. Les informations recueillies seront nécessaires pour effectuer le suivi des recommandations du Plan intégré au cours des prochaines années.

☐ Objectifs de part modale du transport en commun aux principales lignes-écrans

Pour des fins de planification à l'avenir, *il est recommandé que la Communauté urbaine de l'Outaouais adopte les objectifs de part modale² du transport en commun aux principales lignes-écrans³ de l'Outaouais* tels que présentés au tableau 1.

Tableau 1 : Objectifs de part modale de transport en commun

Ligne-écran	Part modale actuelle	Objectif	
		Moyen terme	Long terme
Rivière des Outaouais	20 %	30 %	40 %
Rivière Gatineau	14 %	25 %	45 %
Chemin de la Montagne	26 %	30 %	45 %

² La part modale du transport en commun est la proportion (%) des déplacements (personnes) effectués en transport en commun sur l'ensemble des déplacements effectués.

³ Une ligne-écran est une ligne imaginaire qui croise les éléments du réseau de transport à un ou plusieurs points et qui sert de contrôle pour l'analyse et l'adéquation offre-demande.

□ La conservation des corridors

Puisque le Plan intégré est de type stratégique, donc dynamique, ses éléments doivent être continuellement modifiés les uns par rapport aux autres. C'est-à-dire que la vision, les objectifs, la demande en transport estimée pour l'avenir et les besoins en infrastructures de transport seront perpétuellement en évolution. C'est pourquoi il est très important de conserver une certaine flexibilité pour l'avenir. La politique suivante, qui recommande la conservation des corridors de transport, cherche justement à maintenir cette flexibilité pour les organismes publics dans l'avenir. La conservation des corridors pourra se faire, dépendant des organismes et de la disponibilité des fonds, par la réglementation d'urbanisme et des acquisitions. Normalement, le maître d'oeuvre de l'ouvrage prévu a la responsabilité de protéger le corridor nécessaire.

1) *À court terme, une harmonisation s'impose entre :*

- *le Schéma d'aménagement de la CUO et les plans d'urbanisme des municipalités constituantes;*
- *le Schéma d'aménagement des terrains fédéraux de la CCN;*
- *les Schémas d'aménagement des MRC voisines de la CUO;*
- *le plan de transport de l'Outaouais (région 07) du MTQ;*
- *le plan directeur de la MROC.*

2) *Il est recommandé que tous les corridors linéaires existants qui appartiennent aux instances publiques, qui sont identifiés dans le Plan intégré et dont la liste figure ci-dessous, soient conservés pour des fins de transport dans l'avenir :*

- *le boulevard Deschênes, qui appartient au MTQ;*
- *l'approche du pont de l'île Kettle soit la montée Paiement qui appartient à la Ville de Gatineau;*
- *le boulevard Laramée entre le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Laurent, qui appartient au MTQ, incluant les terrains nécessaires à l'échangeur avec l'autoroute 50;*
- *l'autoroute de contournement de Hull (A-550), entre l'autoroute 50 et le boulevard Deschênes, qui appartient au MTQ;*
- *le boulevard La Vérendrye, entre la rue Guindon et la montée Paiement, qui appartient à la Ville de Gatineau;*
- *le boulevard La Vérendrye, entre l'autoroute 50 et la route 105, qui appartient à la Ville de Gatineau à l'exception du pont Alonzo-Wright qui appartient au MTQ;*

- le boulevard La Vérendrye, entre le boulevard Gréber et la montée Paiement, qui appartient à la Ville de Gatineau;
- la route 148, entre le chemin Perry et la rue Front, qui appartient au MTQ;
- le chemin Pink, entre le chemin de la Montagne et le boulevard Deschênes, dont l'emprise qui pourrait permettre un élargissement à quatre voies appartient au MTQ;
- le boulevard de la Cité-des-Jeunes, entre le boulevard Saint-Raymond et la rue des Mineurs, dont l'emprise nécessaire à un élargissement à quatre voies appartient à la CCN;
- le boulevard de la Carrière entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Jean-Proulx, dont l'emprise est presque totalement publique (CCN et Ville de Hull);
- le boulevard des Hautes-Plaines, entre le chemin Freeman et le boulevard des Hautes-Plaines dont l'emprise est publique (CCN et Ville de Hull).

3) *Les autres corridors linéaires qui deviennent disponibles devront être acquis le plus rapidement possible par les organismes publics et être conservés pour des fins de transport dans l'avenir :*

- les corridors ferroviaires;
- l'approche du pont de l'île Lemieux et le boulevard de la Carrière entre la rue Montcalm et le boulevard Taché;
- l'approche du pont de l'île Kettle au sud du boulevard Maloney;
- le boulevard La Vérendrye, entre les boulevards Labrosse et Lorrain;
- le chemin Vanier, entre le chemin d'Aylmer et le chemin Pink pour permettre un élargissement possible à quatre voies;
- le boulevard de la Carrière, entre le boulevard Montclair et la rue Montcalm;
- le prolongement de l'autoroute 50 entre Masson et les limites de la CUO, incluant le contournement de Buckingham.

Concernant plus spécifiquement le corridor du boulevard Deschênes situé à l'extrémité ouest de la Communauté urbaine de l'Outaouais et acquis depuis fort longtemps par expropriation pour les fins de l'approche d'un éventuel pont reliant ce secteur et le secteur Britannia du côté ontarien, il est recommandé de conserver ce corridor en propriété publique.

La prudence la plus élémentaire dicte une telle ligne de conduite à l'égard du corridor du boulevard Deschênes. Plusieurs mesures de gestion de la demande sont soulevées et prônées dans

la présente étude. Sauf que nul ne peut toutefois prédire si ces diverses mesures seront éventuellement implantées et, le cas échéant, si elles donneront les résultats escomptés. Dans l'intervalle, il faut prendre les moyens qui s'imposent pour conserver ce corridor.

Ne pouvant déterminer avec précision le devenir du développement ainsi que les politiques qui sous-tendent le transport des personnes et des biens dans l'Outaouais urbain dans le long terme, il y a donc lieu de préserver les corridors existants et d'en évaluer l'usage le meilleur qui pourrait en être tiré.

Il est donc recommandé d'examiner dans l'avenir d'autres façons de permettre un raccord interrive tout en minimisant les impacts sur le milieu. Par exemple, le critère de design tout comme l'axe même d'un futur pont pourraient être modifiés de manière à éviter les expropriations coûteuses et dérangeantes. Dans une telle optique, on pourrait entre autres éviter de raccorder les approches d'un tel pont aux réseaux routiers supérieurs des deux provinces.

4.1.2 Les interventions sur le réseau de transport en commun

La STO entreprend toute une série de mesures pour inciter l'utilisation du transport en commun. Ces mesures comprennent des voies réservées sur les boulevards Gréber et Fournier entre Gatineau et le centre-ville de Hull et sur la route 148 à partir du chemin Rivermead à Aylmer jusqu'au centre-ville de Hull. Des parcs de stationnement incitatifs et des terminus sont aussi prévus à plusieurs endroits stratégiques dont les sites Connaught (à Aylmer), Freeman et Cité-des-Jeunes / Mont-Bleu (à Hull) et Saint-René / Labrosse (à Gatineau).

Ces initiatives doivent voir le jour le plus rapidement possible afin de permettre au transport en commun d'attirer la plus grande part possible des déplacements urbains. Le Plan intégré repose en grande partie sur de telles mesures pour modifier les tendances actuelles.

Il est recommandé que les organismes publics supportent et réalisent à très court terme le projet de voies réservées et de parcs de stationnement incitatifs initié par la STO.

De plus, les couloirs suivants sont considérés à court terme dans le cadre de la présente étude :

- le boulevard La Vérendrye et le pont Alonzo-Wright élargi;
- une troisième voie (réversible) sur le pont Champlain;
- le boulevard McConnell-Laramée.

☐ Étude d'opportunité du système de transport en commun rapide

Le Plan intégré s'est uniquement penché sur l'évaluation des besoins en transport et recommande la construction d'un système de transport en commun rapide interprovincial en site propre. La section interprovinciale devra être mise en opération entre l'année 2000 et l'horizon 2010 et la section entre Gatineau et le centre-ville de Hull devra l'être à long terme (au delà de l'année 2010).

Une étude d'opportunité est recommandée afin de choisir le type de technologie approprié (Busway, SLR, Train, Monorail) et pour en déterminer le tracé ainsi que pour déterminer les limites et les modalités de fonctionnement des voies réservées. Il est essentiel que cette étude débute très rapidement pour pouvoir respecter l'échéancier du moyen terme pour la mise en service de la première phase de réalisation. L'étude devra impliquer les organismes des deux rives de la rivière des Outaouais puisque la première phase prévoit un système interprovincial et qu'il faudra intégrer d'une façon ou d'une autre les services de transport en commun de la STO et d'OC Transpo sur ce lien rapide.

☐ Étude d'harmonisation des services de transport en commun inter provinciaux

Lors des consultations publiques, plusieurs personnes et groupes ont demandé une meilleure harmonisation des services de transport en commun inter provinciaux de la STO et d'OC Transpo. *Une étude d'harmonisation des services de transport en commun inter provinciaux est recommandée pour explorer divers moyens d'améliorer cette harmonisation au bénéfice tant de la clientèle que des deux transporteurs publics urbains.*

☐ Étude des mesures incitatives à l'utilisation du transport en commun

De nombreuses mesures pour inciter les automobilistes à utiliser le transport en commun devraient être étudiées dans le contexte des services offerts par la Société de transport de l'Outaouais. Ces mesures incluent des améliorations de services en adaptant mieux ceux-ci aux besoins de la clientèle ainsi que différentes stratégies pour répondre à la demande actuelle et future. Ainsi, le concept de lignes d'autobus à horaire et itinéraire fixes pourrait être modifié dans certains cas. Des concepts tels que les métrobus avec déviations sur demande seulement, ou des services de rabattement sur demande entre la résidence et le point focal de banlieue le plus rapproché par minibus ou par taxis pourraient être envisagés. Ces services de rabattement pourraient être offerts soit par les secteurs public ou privé. *Il est recommandé d'entreprendre une étude sur les mesures incitatives à l'utilisation du transport en commun.*

□ Étude du réseau interprovincial de voies réservées

Le Plan intégré a démontré l'importance d'aménager un réseau de voies réservées pour véhicules à taux d'occupation élevé dans l'Outaouais. À cause des caractéristiques de la demande, celui-ci devra comporter des liens interprovinciaux (sur les ponts Champlain et du Portage, par exemples). Afin d'assurer une bonne intégration de ces nouvelles voies réservées avec les réseaux au Québec et en Ontario, il est proposé de réaliser une étude interprovinciale du réseau de voies réservées.

4.1.3 Les interventions sur le réseau routier

Les interventions prévues sur le réseau routier à court terme portent surtout sur des corridors multi-modaux, en ce sens où ils devront accommoder les déplacements non seulement des automobiles mais aussi, lorsque c'est opportun, des piétons, des bicyclettes, des camions et des autobus. Les infrastructures construites à l'avenir devraient, en général, prévoir des aménagements pour accommoder tous ces modes de déplacement.

Certains élargissements de routes actuelles sont recommandés pour permettre leur transformation en corridors multi-modaux incluant l'implantation de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé :

- *l'ajout d'une troisième voie réversible sur le pont Champlain;*
- *l'élargissement à quatre voies du pont Alonzo-Wright et de ses approches (entre les routes 105 et 307);*
- *l'élargissement à quatre voies de la route 148 entre le chemin Rivermead et le pont Champlain;*
- *l'élargissement à quatre voies de certaines sections du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et le boulevard Labrosse pour offrir un boulevard à quatre voies sur toute la longueur.*

De nouveaux corridors multi-modaux sont recommandés tant pour la circulation automobile, des camions, des cyclistes et des piétons que pour l'implantation de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé :

- *la construction à quatre voies du boulevard McConnell-Laramée entre le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Laurent;*
- *la construction du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et la route 307.*

De plus, le prolongement du boulevard des Hautes-Plaines jusqu'au boulevard Saint-Joseph répond bien aux objectifs de l'étude et devrait être construit à court terme pour consolider le réseau routier. Celui-ci devrait toutefois être aménagé en corridor multi-modal sans voies réservées.

Les analyses techniques pour déterminer les caractéristiques d'aménagement et pour fixer l'échéancier et le phasage de réalisation d'une réhabilitation du chemin Pink (transformation en boulevard urbain) doivent être entreprises le plus tôt possible. Le tronçon prioritaire, à construire à court terme, devrait être le premier kilomètre en partant de l'intersection avec le chemin de la Montagne Nord à Hull.

L'élargissements à quatre voies du boulevard de la Cité-des-Jeunes entre le boulevard Saint-Raymond et la rue Thérien est recommandé à court terme pour desservir les nombreuses institutions dans ce secteur.

Pour des objectifs particuliers, tels que la sécurité routière, l'élargissement de la route 307 entre les bretelles de l'autoroute 50 et la rue Picardie ainsi qu'entre la rue de Monte-Carlo et l'avenue Gatineau à Gatineau est aussi recommandé à court terme.

Depuis le début de l'étude du plan intégré, le boulevard McConnell-Laramée a été construit à quatre voies entre le corridor Deschênes et le chemin de la Montagne. De plus, le MTQ a déjà entrepris la construction de la section comprise entre le corridor Deschênes et la route 148 à Aylmer. Puisque l'ouverture de cette dernière est prévue en automne 1995, les deux sections sont considérées comme étant déjà construites dans le présent plan d'action.

☐ Étude du contournement de Buckingham

À cause du manque de données dans ce secteur, une étude spécifique d'opportunité serait nécessaire pour évaluer le besoin et fixer l'échéancier du contournement de Buckingham qui, s'il y a lieu, devra probablement se faire lors de la construction du prolongement de l'autoroute 50.

□ Étude d'optimisation de l'autoroute 5 à Hull

Le plan intégré a identifié des problèmes de circulation dans l'axe de l'autoroute 5 au sud du boulevard Saint-Raymond, incluant les échangeurs. Il est recommandé de réaliser une étude opérationnelle de l'autoroute 5 à Hull entre le boulevard Saint-Raymond et l'échangeur Maisonneuve / Sacré-Coeur. Cette étude devrait chercher à optimiser l'utilisation des infrastructures suivantes :

- l'intersection Saint-Raymond / Saint-Joseph;
- l'autoroute 5 entre les boulevards Saint-Raymond et Maisonneuve;
- les bretelles de l'échangeur autoroute 5 / Maisonneuve / Fournier / Sacré-coeur;
- les bretelles de l'échangeur autoroute 5 / autoroute 50.

4.1.4 Les interventions portant sur les modes non-motorisés

Les modes non-motorisés incluent la bicyclette et la marche. Les déplacements par ces modes sont flexibles, peu coûteux et sont en accord avec les principes du développement durable. Si les déplacements par ces modes remplacent des déplacements par automobile, ceux-ci peuvent contribuer à réduire la congestion routière (particulièrement entre les mois d'avril et de novembre) ainsi que les émissions de polluants et la consommation de carburant associée à l'utilisation de l'automobile. Ces modes sont particulièrement bien adaptés à des déplacements courts à l'intérieur ou entre des développements urbains et comme alternative pour les déplacements entre le domicile et le travail et le domicile et les terminus de transport en commun.

Concernant la marche, les développements urbains dans la CUO ont souvent été conçus dans le passé sans égard à l'intégration du piéton aux quartiers ni aux usages avoisinants ou aux services de transport en commun qui les desservent. Concernant la bicyclette, les principes d'aménagement du territoire et les critères de design des rues retenus dans le passé rendent difficile les déplacements pour ce mode. Les rues existantes sont souvent trop étroites pour accommoder sécuritairement les véhicules et les cyclistes dans une même voie. De plus, les développements urbains sont souvent mal reliés rendant ainsi les déplacements en bicyclette entre ces développements difficiles. La mobilité des cyclistes repose nécessairement sur la disponibilité d'un réseau de voies cyclables. Un tel réseau nécessite des équipements pour permettre les déplacements utilitaires dans les corridors routiers importants, pour éviter des obstacles importants (rivières, autoroutes, voies ferrées, etc.) et pour relier les principaux centres d'activités de la CUO.

Bien que la région de la Capitale nationale soit déjà dotée d'un vaste réseau de sentiers récréatifs, celui-ci a surtout été conçu à des fins récréatives et propose donc peu d'itinéraires directs pour les déplacements utilitaires reliés au travail et aux études, ce qui est confirmé par une étude en cours par la Commission de la Capitale nationale de concert avec les municipalités de la CUO et de la MROC intitulée «Réseau intégré des sentiers récréatifs pour la région de la Capitale nationale». Par ailleurs, les commentaires reçus lors de la consultation publique tenue au mois de mai 1994 a clairement démontré la nécessité de réaliser des interventions dans la CUO pour inciter l'utilisation de la bicyclette comme alternatif à l'automobile.

Pour ces raisons il est recommandé :

- *que lors de l'aménagement de toute nouvelle infrastructure routière de nature régionale dans la CUO qu'on traite celle-ci comme corridor multi-modal avec des équipements desservant à la fois les automobiles, les camions, le transport en commun, les bicyclettes et les piétons (voir la section 4.1.3 pour des précisions sur les corridors multi-modaux);*
- *qu'on développe un réseau utilitaire de voies cyclables ainsi que les autres équipements destinés à encourager l'utilisation de la bicyclette et la marche dans la CUO pour les déplacements utilitaires. Les enjeux suivants devront être considérés :*
 - *un plan d'ensemble est nécessaire pour identifier le réseau cyclable utilitaire existant et les ajouts à court, moyen et long terme;*
 - *des moyens pour améliorer l'accès des nouveaux édifices et des nouvelles infrastructures aux piétons et aux cyclistes devront être prévus;*
 - *des modifications seront nécessaires aux carrefours importants pour rendre leur utilisation par les cyclistes et piétons faciles et sécuritaires (ronds-points, ponts ou tunnels, marquage de la chaussée, feux de circulation commandés par les cyclistes et les piétons, etc.);*
 - *l'accès aux autobus par les cyclistes doit être considéré;*
 - *un programme de marketing est nécessaire pour sensibiliser la population et l'inciter à utiliser de plus en plus les modes non-motorisés;*
- *qu'on adopte dans le Schéma d'aménagement de la CUO des politiques d'aménagement du territoire qui favorisent l'utilisation des modes non-motorisés (voir section 4.1.1);*
- *que le Schéma d'aménagement de la CUO exige que chaque nouveau développement commercial, scolaire, industriel et résidentiel important ainsi que les stationnements incitatifs et terminus de transport soient dotés des équipements nécessaires aux piétons et aux cyclistes tel que des supports à bicyclette.*

4.1.5 Les interventions utilisant des techniques de gestion de la demande

Les techniques de gestion de la demande (T.G.D.) définissent un ensemble d'actions et de politiques qui cherchent à modifier le comportement des individus dans leurs déplacements de façon à réduire, durant les heures de pointe, la congestion sur les routes et, plus particulièrement, à réduire l'usage des véhicules particuliers avec un seul occupant.

Les T.G.D. peuvent utiliser à la fois des mesures incitatives et coercitives. Les mesures incitatives sont relativement faciles à implanter et, sur une base volontaire, elles encouragent les gens à changer leur comportement pour effectuer leurs déplacements. Les mesures coercitives sont obligatoires et reposent sur des pénalités en temps et en argent pour décourager les conducteurs seuls dans leur automobile.

Rappelons que le sondage d'opinion publique a démontré :

- un accueil défavorable aux mesures coercitives ayant un impact monétaire direct sur les gens;
- un accueil favorable aux mesures incitatives, c'est-à-dire plus douces (dont celles visant à privilégier le transport en commun par exemple) ayant une incidence très indirecte sur la population.

☐ Application des TGD pour les déplacements interprovinciaux

Une étude est présentement en cours dans la région de la Capitale nationale afin de répertorier les différentes techniques de gestion de la demande de transport interprovincial et de recommander celles qui sont les plus prometteuses. L'application des TGD consiste à reprendre les techniques retenues et à en déterminer les modalités d'application et l'échéancier pour en arriver à un plan d'action concret. Ce plan d'action doit ensuite être appliqué et suivi de très près au cours des prochaines années. *Il est recommandé d'entreprendre l'application des techniques de gestion de la demande pour les déplacements interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale.*

☐ Table de concertation sur les techniques de gestion de la demande

Il reste des gestes à poser à très court terme vis-à-vis les techniques de gestion de la demande pour assurer leur succès. *Il est recommandé que le CACPET mette sur pied une table de*

concertation régionale sur les techniques de gestion de la demande. Cette table de concertation régionale, pouvant regrouper à la fois les instances publiques et privées de la RCN, aurait comme responsabilités de :

- revoir les recommandations de l'étude des techniques de gestion de la demande en déplacements interprovinciaux en cours et de participer à la mise en oeuvre de ses programmes d'implantation;*
- coordonner l'application des techniques de gestion de la demande;*
- promouvoir par le biais d'un plan de marketing, par le lobbying et par la sensibilisation de la population les avantages des techniques de gestion de la demande;*
- proposer des politiques et règlements aux gouvernements fédéral, provincial, régional et municipal pour assurer le succès des techniques de gestion de la demande.*

Parmi les techniques de gestion de la demande à considérer, notons celles-ci à titre d'exemple :

- les programmes de covoiturage;
- les voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé;
- les parcs de stationnement incitatifs;
- les incitatifs à l'utilisation du transport en commun;
- les programmes de gestion de stationnement;
- la tarification des routes;
- les options de télé-travail;
- les mesures préférentielles pour le transport en commun;
- les horaires de travail variables;
- les systèmes intelligents véhicules-routes.

Chacune de ces techniques fait l'objet d'une discussion ci-après et est accompagnée de recommandations portant sur les actions à prendre.

☐ Les programmes de covoiturage

Ces programmes visent, comme le nom l'indique, à inciter plusieurs personnes à partager un même véhicule lors d'un déplacement. Ces programmes peuvent inclure une composante de retour à la maison garanti pour les rendre plus attrayants. Le covoiturage est le plus souvent utilisé pour se rendre au travail et le véhicule utilisé peut être une automobile ou une fourgonnette. Les programmes de covoiturage visent directement à augmenter le taux d'occupation moyen des véhicules. Il est cependant important de remarquer que le covoiturage

fait compétition autant au transport en commun qu'à l'automobile. De plus, dans le passé, les employés ont démontré de façon générale des réticences à jumeler leurs déplacements avec des inconnus. Pour palier à cette situation, il existe maintenant des systèmes électroniques qui offrent des services de jumelage en temps réel qui ne sont disponibles que pour les employés des compagnies souscrites à ce service. Plusieurs technologies sont disponibles pour offrir ce service, y compris des kiosques dans lesquelles se retrouvent des équipements informatisés interactifs qui sont situés dans le rez-de-chaussée des compagnies abonnées au service. Une autre technologie faisant partie d'un projet pilote aux États-Unis fait appel à une combinaison de téléphone à touche et des télé-avertisseurs portatifs.

La disponibilité de ces nouvelles technologies pour le jumelage des déplacements augmente le potentiel de succès des programmes de covoiturage. *Il est donc recommandé :*

- *d'établir un centre de coordination pour promouvoir ou même gérer les services de jumelage informatisés des déplacements des employés;*
- *d'évaluer le rôle du secteur privé dans l'offre de ces services; et*
- *le cas échéant, de participer au développement ou à l'exploitation des services de jumelage des déplacements.*

☐ Les voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé

Les voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé permettent d'offrir aux voyageurs un incitatif pour voyager en transport en commun ou dans des véhicules occupés par plusieurs passagers. Le principe est de réserver une voie sur la chaussée à leur intention, obligeant ainsi aux autres véhicules d'emprunter un autre chemin ou d'utiliser les autres voies de la chaussée.

Dans certains cas l'accès peut aussi être accordé aux cyclistes (gratuitement) et aux véhicules à faible taux d'occupation (moyennant un péage).

Des voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé sont présentement en opération sur le boulevard Maisonneuve à Hull et sont à l'étude ou envisagées à court terme pour les corridors suivants :

- le boulevard Alexandre-Taché / chemin d'Aylmer, entre le chemin Rivermead à Aylmer et le centre-ville de Hull;

- le boulevard Gréber / boulevard Fournier, entre Gatineau et les voies réservées existantes sur le boulevard Maisonneuve à Hull (incluant la possibilité d'élargir le pont Lady-Aberdeen);
- le pont Portage / la rue Wellington, entre les voies réservées existantes sur le boulevard Maisonneuve à Hull et la rue Rideau à Ottawa;

De plus, certains corridors sont envisagés à court terme pour l'aménagement de voies réservées pour les véhicules à taux d'occupation élevé :

- le boulevard La Vérendrye et le pont Alonzo-Wright élargi;
- une troisième voie (réversible) sur le pont Champlain;
- le boulevard McConnell-Laramée.

Pour les couloirs considérés pour l'aménagement à court et à moyen terme de voies réservées pour véhicules à taux d'occupation élevé il est recommandé :

- *que leurs limites et sesleurs modalités de fonctionnement soient étudiées dans le cadre de l'étude de faisabilité du système de transport en commun rapide;*
- *que la possibilité de permettre l'accès à ces voies aux bicyclettes (gratuitement) et aux véhicules à faible taux d'occupation (moyennant un péage) soit évaluée;*
- *qu'un programme de réalisation de ces voies soit élaboré.*

☐ Les parcs de stationnement incitatifs

Les parcs de stationnement incitatifs sont des parcs de stationnement judicieusement situés qui permettent aux automobilistes et aux cyclistes d'effectuer une correspondance avec un véhicule de transport en commun ou un véhicule de covoiturage pour effectuer le reste du trajet. L'objectif des parcs de stationnement incitatifs est d'intercepter les véhicules à faible taux d'occupation (en particulier ceux qui effectuent de longs déplacements pour se rendre au travail) avant qu'ils n'atteignent les zones de grande congestion. On peut ainsi regrouper les voyageurs dans des véhicules de transport en commun ou de covoiturage. Pour cette raison, la plupart des parcs de stationnement incitatifs sont situés dans les banlieues ou dans la périphérie.

Des parcs de stationnement incitatifs sont prévus dans les actions à court terme dans les municipalités de Hull, Aylmer et Gatineau. Ceux-ci seront aménagés à l'intersection Saint-René / Labrosse à Gatineau, sur le chemin Freeman et à l'intersection Cité-des-Jeunes / Mont-Bleu à Hull ainsi qu'à l'intersection Route 148 / chemin Rivermead à Aylmer.

Il est recommandé de mettre en place à court terme les parcs de stationnement incitatif prévus dans le Plan d'action de la STO pour instaurer des mesures préférentielles en faveur du transport collectif.

☐ Les incitatifs à l'utilisation du transport en commun

Il s'agit ici de différentes mesures pour inciter la population à utiliser plus fréquemment le transport en commun. Celles-ci peuvent comprendre les campagnes de marketing visant à encourager l'utilisation du transport en commun plutôt que les véhicules particuliers, la modification des règles fiscales afin de mettre les subventions aux laissez-passer par les employeurs sur un pied d'égalité avec le stationnement gratuit fourni par les employeurs et l'intégration des développements urbains avec les services de transport en commun en cherchant à faire participer le secteur privé en partenariat avec le public dans le financement des équipements et services.

Toutes les mesures identifiées ci-haut présentent un certain intérêt pour la CUO. Il est donc recommandé :

- *d'élaborer une campagne de marketing visant à encourager l'utilisation du transport en commun dans la CUO;*
- *d'encourager les gouvernements fédéral et provincial à modifier leurs règles fiscales de façon à ce qu'un usager du transport en commun qui bénéficie d'un laissez-passer payé par son employeur, n'ait pas à ajouter ce montant à son revenu imposable;*
- *de chercher des opportunités pour faire participer le secteur privé en partenariat avec le secteur public dans le financement des équipements et services de transport en commun.*

☐ Les mesures préférentielles en faveur du transport en commun

Les mesures préférentielles en faveur du transport en commun sont des stratégies qui peuvent être utilisées pour augmenter les vitesses opérationnelles et la fiabilité des déplacements des véhicules de transport en commun. Par exemples :

- la priorité des véhicules de transport en commun aux feux de circulation;
- des voies réservées exclusivement aux autobus;
- des voies réservées ponctuelles permettant d'éviter les files d'attentes;

- une loi obligeant les automobilistes à céder aux autobus qui quittent un arrêt d'autobus pour se réinsérer dans la circulation.

Parmi les stratégies présentées ci-haut, la STO bénéficie déjà de la législation québécoise qui donne priorité aux autobus pour se réinsérer dans la circulation. Par ailleurs, le faible nombre d'autobus qui voyage dans les grands corridors régionaux est insuffisant pour justifier à court terme des voies réservées exclusivement aux autobus. C'est la raison pour laquelle les voies réservées prévues dans les actions immédiates seront offertes à tous les véhicules à taux d'occupation élevé.

En ce qui concerne la priorité des véhicules de transport en commun aux feux de circulation et les voies réservées ponctuelles permettant d'éviter les files d'attentes, il est recommandé que ces stratégies soient considérées dans le cadre de la planification et de l'aménagement du réseau de voies réservées à véhicules à taux d'occupation élevé.

□ Les programmes de gestion du stationnement

Ces programmes sont composés d'une gamme de mesures qui comprennent :

- le contrôle de l'offre et de l'emplacement, notamment dans les secteurs d'emplois;
- différentes politiques de tarification telles qu'effectuer des changements aux structures tarifaires des parcs de stationnement publics ou d'exiger aux conducteurs de posséder un permis avant qu'ils puissent se stationner;
- l'imposition d'une taxe sur les emplacements de stationnement situés à l'intérieur d'une zone désignée;
- l'imposition des subventions au stationnement offertes par les employeurs;
- la modification des exigences du stationnement dans les règlements de zonage.

Les programmes de gestion du stationnement peuvent aussi servir à favoriser l'utilisation de véhicules à taux d'occupation élevé par une distribution, des emplacements et des tarifs préférentiels pour les véhicules à taux d'occupation élevé.

Il est à noter que, selon un symposium du Transportation Research Board tenu à Washington en novembre 1993, tous étaient d'accord pour affirmer qu'augmenter le coût du stationnement est la stratégie qui, sans aucun doute, aurait le plus grand potentiel pour modifier le comportement des navetteurs urbains. Paradoxalement, il faut reconnaître que selon le sondage d'opinion publique,

la population de la CUO comme celle de la MROC n'accueille pas favorablement les mesures coercitives ayant un impact monétaire direct sur eux.

Il est donc recommandé qu'une politique régionale de stationnement soit élaborée. Cette politique devra :

- par l'introduction de normes maximales dans le Schéma d'aménagement de la CUO, réduire l'offre de stationnement de longue durée dans le cadre des nouveaux développements au centre-ville de Hull ainsi que dans les autres centres de district, les parcs industriels ou parcs d'affaires et les autres centres d'emplois situés à Hull, Aylmer et Gatineau. En agissant ainsi, les tarifs du stationnement offerts augmenteront et inciteront par le fait même les automobilistes à utiliser des modes alternatifs;*
- encourager l'aménagement de parcs de stationnement incitatifs en compensation des réductions de stationnement de longue durée dans les centres d'activités;*
- chercher à mieux adapter les exigences de la réglementation d'urbanisme municipale afin qu'elle soit basée sur des variables qui reflètent mieux les énormes différences entre les différents usages d'un même bâtiment (comme exemple les exigences pourraient être basées sur le nombre d'emplois plutôt que sur la superficie et pourraient être désagrégées selon un plus grand nombre de catégories d'utilisation);*
- encourager l'application des principes de stationnement partagé («shared parking») et de l'offre de places de stationnement préférentiel pour les véhicules à taux d'occupation élevé;*
- chercher à sensibiliser les employeurs à l'importance de charger le vrai coût du stationnement à leurs employés. Ceci pourrait se faire par une allocation aux employés quel que soit le mode utilisé. Par contre, pour être équitable, ceci nécessiterait que les lois sur l'impôt du Québec et du Canada soient modifiées en conséquence.*

☐ Les options de télé-travail

Le télé-travail est le travail soit à domicile, soit dans un bureau satellite ou soit dans un bureau de quartier partagé par des employés de différents employeurs. Le télé-travail peut s'appliquer de un jour par semaine jusqu'à la semaine complète; la moyenne étant présentement à un ou deux jours par semaine. Le télé-travail est particulièrement adapté aux employés des services de l'information tels que la consultation, la comptabilité, le journalisme et le traitement de l'information.

Chose certaine, les avances technologiques en communications faciliteront de plus en plus à l'avenir la popularité du télé-travail. Ce qui est incertain, c'est le degré d'acceptation que cette technique recevra de la part des employeurs et de leurs employés. Certains ne croient pas au télé-travail mais pensent que les moyens de communications modernes permettront une baisse du nombre de déplacements pour affaires et pour des motifs autres que le travail tels que le magasinage, les études, les services bancaires et autres services personnels.

Pour ces raisons, il est recommandé :

- *de suivre de près le programme pilote de télé-travail mis sur pied en 1992 par le Centre de perfectionnement des ressources humaines du gouvernement fédéral et qui s'étalera jusqu'au 31 août 1995;*
- *d'élaborer un programme pour faciliter et encourager le télé-travail (incluant le travail à domicile et la création de bureaux satellites) auprès des grands employeurs de la CUO.*

☐ Les horaires de travail variables

Les horaires de travail variables comprennent : les horaires flexibles, les heures échelonnées et la semaine compressée. Ils visent à repousser les déplacements en dehors des périodes de pointe, à donner plus de flexibilité dans le choix d'un moyen de transport alternatif et à réduire le nombre de déplacements reliés au travail. Pour que ces programmes soient efficaces, on doit faire attention pour qu'ils ne conduisent pas à provoquer un transfert modal du transport en commun ou du covoiturage vers l'automobile à un seul passager.

Des programmes de cette nature sont appliqués avec succès par plusieurs administrations gouvernementales dans la région de la Capitale nationale, aux paliers fédéral, régional et municipal depuis une vingtaine d'années.

Il est donc recommandé que :

- *les instances gouvernementales aux niveaux fédéral, régional et municipal dans la CUO soient encouragées à maintenir et à élargir leurs programmes existants d'horaires de travail variables;*
- *l'entreprise privée et surtout les grands employeurs de la CUO soient encouragés à mettre sur pied des programmes d'horaires de travail variables.*

□ Les systèmes intelligents véhicules-routes

Les récents progrès dans les domaines des communications de pointe et des systèmes «haute technologie» rendent de plus en plus intéressants les systèmes intelligents véhicules-routes (S.I.V.R.) pour fin de gestion de la demande des déplacements. Ces systèmes offrent de façon générale aux usagers des réseaux de transport de l'information sur les différents choix de modes disponibles pour un certain déplacement, de l'information détaillée à jour et précis sur un mode particulier telle que les horaires des services offerts ou bien les trajets à suivre pour éviter les lieux de forte congestion.

Parmi les S.I.V.R. les plus prometteurs, notons :

- les systèmes d'information aux voyageurs qui recueillent l'information sur la circulation, traitent et interprètent cette information et communiquent les résultats dans une forme facilement comprise par les utilisateurs qui peuvent être situés au travail, à la maison ou à l'intérieur d'un véhicule;
- les kiosques d'information pour les voyageurs situés dans les centres d'activités importants tels que les centres d'achats, les centres d'emplois et les terminus de transport. Ces kiosques offrent, en touchant l'écran d'un ordinateur, des informations sur les conditions de la circulation routière, des horaires et des itinéraires personnalisés des services de transport en commun disponibles et des listes de candidats disponibles pour un jumelage en covoiturage;
- les systèmes de guidage aux auto-parcs publics servent à informer les automobilistes cherchant une place de stationnement dans un centre-ville où chercher et par où passer pour trouver une place disponible. Ces systèmes courants en Europe aident à disperser la demande de circulation, soulagent la congestion routière au centre-ville et informent les touristes et les visiteurs qui sont étrangers à la ville;
- les systèmes de gestion d'aide à l'exploitation du transport en commun sont déjà assez courants (comme le témoigne le système de la STO par exemple). Ces systèmes suivent le voyage d'un autobus et communique cette information à un poste central. Une innovation à considérer dans cette technologie repose sur l'offre d'information en temps réel à chacun des arrêts d'autobus du réseau, ce qui est rendu possible au Canada depuis le développement d'une technologie qui permet la transmission numérique de données par téléphonie cellulaire sans fil.

L'implantation des systèmes S.I.V.R. semble être prometteuse comme technique de gestion de la demande. Cependant, les risques techniques et les coûts d'implantation et d'exploitation peuvent être élevés. Pour ces raisons il est recommandé :

- de suivre l'évolution de ces technologies et de les considérer pour application dans la CUO lorsqu'elles auront été éprouvées;*
- de participer à des projets pilotes avec les autres instances gouvernementales pour tester les technologies avant de les implanter à grande échelle dans la CUO.*

4.2 LES ACTIONS À MOYEN TERME

Les actions à moyen terme suivantes devront être réalisées entre l'année 2000 et l'horizon 2011. Cet horizon correspond à un état de développement et non à une année précise, même s'il est identifié par une année. L'horizon 2011 correspond à une époque où la population totale de la CUO atteindrait environ 280 000 personnes.

4.2.1 Les interventions sur le réseau de transport en commun

Le réseau de transport en commun rapide proposé à moyen terme est constitué d'un système de transport en commun rapide interprovincial en site propre (phase 1 : section interprovinciale seulement) et d'un réseau de nouvelles voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé s'y rattachant. Suite à l'étude d'opportunité du système de transport en commun rapide interprovincial en site propre (voir la section 4.1.2), qui permettra de choisir le type de technologie approprié et de déterminer le tracé, ainsi qu'à définir les limites et les modalités de fonctionnement des voies réservées, il faudra prévoir la mise en service de ce système d'ici le moyen terme, c'est-à-dire avant l'horizon 2011.

4.2.2 Les interventions sur le réseau routier

Les interventions prévues sur le réseau routier à moyen terme portent surtout sur des corridors multi-modaux, en ce sens où ils devront accommoder les déplacements non seulement des automobiles mais aussi, lorsque c'est opportun, des piétons, des bicyclettes, des camions et des autobus. Les infrastructures construites à l'avenir devraient, en général, prévoir des aménagements pour accommoder tous ces modes de déplacement.

De nouveaux corridors multi-modaux sont nécessaires tant pour la circulation automobile, des camions, des cyclistes et des piétons que pour l'implantation de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé :

- la section nord du boulevard de la Carrière, situé entre l'intersection Hautes-Plaines / Saint-Joseph et le boulevard de la Carrière actuel;*
- la section sud du boulevard de la Carrière, situé entre les boulevards Montclair et Alexandre-Taché, en passant par l'échangeur Laramée / Saint-Laurent / de la Carrière.*

Pour des objectifs particuliers, tels que la sécurité routière, l'élargissement de la route 148 entre le chemin Perry et la rue Front à Aylmer est aussi recommandé à moyen terme.

Afin de compléter l'axe est-ouest de la CUO, il est recommandé de construire à moyen terme les bretelles directes prévues entre le boulevard McConnell-Laramée et l'autoroute 50.

Suite aux analyses techniques et à la réhabilitation possible (transformation en boulevard urbain) du premier kilomètre du chemin Pink à l'ouest de l'intersection avec le chemin de la Montagne Nord qui auraient été réalisées à court terme, la réhabilitation des quatre kilomètres suivants (jusqu'au chemin Klock) pourraient se faire à moyen terme, s'il y a lieu.

4.2.3 Les interventions utilisant des techniques de gestion de la demande

Il est recommandé de poursuivre l'application des techniques de gestion de la demande entreprise à court terme sur le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais. Parmi les techniques de gestion de la demande à considérer, notons celles-ci à titre d'exemple (voir description et recommandations détaillées pour le court terme dans le section 4.1.5) :

- les programmes de covoiturage;
- les voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé;
- les parcs de stationnement incitatifs;
- les incitatifs à l'utilisation du transport en commun;
- les programmes de gestion de stationnement;
- la tarification des routes;
- les options de télé-travail;
- les mesures préférentielles pour le transport en commun;
- les horaires de travail variables;
- les systèmes intelligents véhicules-routes.

☐ Les voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé

Le couloir du boulevard de la Carrière à Hull est considéré à moyen terme pour l'implantation de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé. Celui-ci s'ajouterait aux couloirs déjà aménagés à court terme.

☐ Les parcs de stationnement incitatifs

Les parcs de stationnement incitatifs peuvent aussi faire partie intégrante d'une politique régionale de stationnement dans laquelle on cherche à combler une réduction de l'offre de stationnement ou une augmentation des tarifs au centre-ville par du stationnement gratuit ou peu cher en périphérie juxtaposé à un service rapide et fréquent de transport en commun vers le centre-ville.

Il est donc recommandé que des stationnements incitatifs additionnels soient prévus d'ici le moyen terme. Ceux-ci devraient être situés stratégiquement par rapport au système de transport en commun en site propre et les voies réservées pour les véhicules à taux d'occupation élevé. Ils devraient aussi être dimensionnés en fonction d'une politique régionale de stationnement à élaborer dans les centres d'activités de la CUO (voir les programmes de gestion du stationnement).

☐ La tarification des routes

L'objectif de la tarification des routes est de réduire l'utilisation de l'automobile et la congestion sur les routes, augmenter l'achalandage du transport en commun, améliorer la qualité de l'air et générer des revenus pour les programmes de transport. La tarification des routes correspond au principe de l'utilisateur payeur, par lequel le coût d'un service ou d'une infrastructure est transmis à l'utilisateur. Cette mesure dépasse celle des postes de péage spécifiques à certaines infrastructures pour atteindre un grand nombre de routes ou même une zone ou une région. Il est ainsi possible d'ajuster les tarifs en fonction de l'heure ou de l'endroit. La mise en application de ce principe peut s'effectuer par :

- des postes de péage conventionnels;
- une vignette mensuelle appliquée au pare-brise de l'automobile d'un utilisateur qui désire circuler au centre-ville ou traverser une rivière;
- un système électronique qui détecte le passage d'un véhicule donné et qui permet de facturer un automobiliste en fonction de l'heure, du lieu, de la durée ou de la distance;

alternativement, les montants pourraient être déduits automatiquement d'une carte de débit. Les récentes applications de tarification des routes retiennent de façon générale un système de repérage automatique de ces genres.

La tarification routière permet de rendre plus équitable la compétition entre l'automobile et le transport en commun en mettant les coûts sur une base comparable. Le transport en commun deviendrait ainsi plus attrayant. Paradoxalement, il faut reconnaître que selon le sondage d'opinion publique, la population de la CUO comme celle de la MROC n'accueille pas favorablement les mesures coercitives ayant un impact direct sur eux.

Pour ces raisons, il est recommandé d'envisager d'ici le moyen terme :

- *un système de tarification routière sur une nouvelle infrastructure tel qu'un pont ou une route en Outaouais qui pourrait servir de projet pilote;*
- *une application élargie dans le cas où les résultats du projet pilote seraient concluants.*

4.3 LES ACTIONS À LONG TERME

Les actions à long terme sont celles qui devront être réalisées au-delà de l'horizon 2011.

4.3.1 Les interventions sur le réseau de transport en commun

Le réseau de transport en commun rapide proposé à long terme est constitué d'un système de transport en commun rapide en site propre entre Gatineau et les centres-villes de Hull et d'Ottawa ainsi que d'un réseau de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé s'y rattachant à Hull et à Aylmer. L'étude d'opportunité du système de transport en commun rapide en site propre permettra, entre autres, de déterminer le tracé précis et jusqu'où à Gatineau devra s'étendre le système en site propre.

4.3.2 Les interventions sur le réseau routier

Les interventions prévues sur le réseau routier d'ici le long terme sont surtout des corridors multi-modaux, en ce sens où ils devront accommoder les déplacements non seulement des automobiles mais aussi, lorsque c'est opportun, des piétons, des bicyclettes, des camions et des autobus. Les infrastructures construites à l'avenir devraient, en général, prévoir des aménagements pour ces modes de déplacement.

Certains élargissements de routes actuelles sont nécessaires pour permettre leur transformation en corridors multi-modaux :

- *l'élargissement à quatre voies du boulevard de la Cité-des-Jeunes entre la rue Thérien et la rue des Mineurs;*
- *l'élargissement à quatre voies de la montée Paiement.*

Par ailleurs, les infrastructures multi-modales suivantes sont recommandées :

- *une section du boulevard La Vérendrye entre les boulevards Labrosse et Lorrain;*
- *le pont de l'île Kettle et ses approches.*

Enfin, afin de répondre à la demande régionale à long terme et afin de pouvoir y conserver les deux voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé, il est recommandé d'élargir à six voies le boulevard McConnell-Laramée.

SECTION 5 : LES ASPECTS INSTITUTIONNELS

On ne peut aborder les aspects institutionnels de la mise en oeuvre du plan de transport intégré sans considérer ses incidences sociales. Les prémisses de base qui sous-tendent le plan d'action proposé ne sont pas sans conséquence sur les habitudes de vie des citoyens de l'Outaouais, et ces derniers doivent être prêts à faire face au défi qui leur est proposé. Ce n'est pas dire, par ailleurs, que ce défi soit nécessairement porteur de mauvaise augure, au contraire.

En effet, la problématique décrite précédemment démontre clairement que nos problèmes de pollution et de congestion urbaines proviennent directement de notre engouement contemporain pour la banlieue et l'automobile individuelle et des habitudes de déplacement entre le domicile et le travail qui en découlent. Ces habitudes sont très onéreuses pour notre société, tant pécuniairement que socialement. Le *virage* proposé dans le présent plan de transport ne provient pas d'un choix arbitraire, mais plutôt d'une réalité qui nous est imposé par les conditions économiques et sociales de notre époque. Les défis à rencontrer sont les suivants.

☐ L'aménagement du territoire

La forme urbaine devra s'adapter à une utilisation plus rationnelle du sol comprenant des densités plus élevées des activités résidentielles, commerciales et institutionnelles, et une plus grande mixité des usages. Cette restructuration du modèle urbain contemporain signifie des changements importants dans les habitudes de vie des citoyens et une qualité de vie différente, mais tout aussi valable, de celle des banlieues existantes.

☐ Les habitudes de déplacement

L'utilisation des véhicules particuliers pour tous les déplacements, particulièrement les déplacements entre le domicile et le lieu de travail devra être remplacée par l'utilisation accrue des modes de transport collectifs, tel le transport en commun et le covoiturage et des modes non-motorisés tels la bicyclette et la marche. La nouvelle forme urbaine préconisée incitera la population à choisir de tels modes.

☐ Les activités économiques

Les activités économiques motrices connaissent déjà des changements radicaux dans leur façon d'opérer en raison des progrès technologiques en informatique et en télécommunications. Ces changements favorisent la décentralisation des emplois, l'utilisation accrue du télé-travail et la croissance des entreprises familiales.

☐ Les responsabilités sociales

La pollution de tout genre est déjà considérée comme étant une nouvelle responsabilité sociale. Les coûts sociaux de la pollution seront de plus en plus défrayés par ses initiateurs plutôt que par la communauté en général. Les privilèges offerts par la résidence en banlieue et par les véhicules particuliers seront taxés proportionnellement à leur impact sur la congestion, la pollution et leurs effets sur la qualité de vie de la communauté.

Toutes ces tendances se réunissent pour annoncer un virage fondamental dans le comportement et les habitudes de vie des citoyens à l'avenir. Le plan d'action proposé de la mise en oeuvre du plan intégré et les initiatives institutionnelles qui l'accompagnent reflètent ce virage d'une façon réaliste.

5.1 LES COÛTS D'IMMOBILISATION IMPLIQUÉS

Pour chacune des infrastructures proposées dans le Plan intégré, des coûts d'immobilisation sont impliqués. Une estimation de ces coûts est présentée au tableau 2 ainsi que le maître d'oeuvre des infrastructures proposées. Les estimations proviennent soit directement de certains des maîtres d'oeuvres (MTQ, villes), des rapports de l'étude des ponts interprovinciaux ou ont été calculées par DELUC en fonction des hypothèses énoncées dans les notes sous le tableau.

Dans le tableau, les infrastructures sont classées et priorisées selon les trois grandes catégories suivantes :

- les infrastructures récemment construites ou à prévoir à court terme;
- les infrastructures à prévoir à moyen terme;
- les infrastructures à prévoir à long terme.

Tableau 2 : Les coûts d'immobilisation des infrastructures de transport

INFRASTRUCTURES	Maître d'oeuvre	Coût ¹ millions \$
Récemment construites ou en construction		
Boulevard McConnell-Laramée entre la 148 et de la Montagne	MTQ	10
Engagées		
Élargissement de la route 148 du pont Champlain à Rivermead	MTQ	3
Construction à 4 voies du boul. des Hautes-Plaines entre Freeman et Saint-Joseph	Hull	2
Réseau de voies réservées, parcs d'incitation et terminus (Plan d'action de la STO)	STO	15
À court terme		
Réfection du pont Champlain	CCN	17
Ajout d'une troisième voie réversible au pont Champlain	CCN	12
Construction du boul. La Vérendrye entre l'autoroute 50 et la route 307 ainsi que l'élargissement du pont Alonzo-Wright et ses approches	MTQ	9
Élargissement à 4 voies du boulevard La Vérendrye entre Gréber et Paiement	MTQ	2
Élargissement à 4 voies du boulevard La Vérendrye entre Paiement et Guindon	MTQ	1
Construction à 4 voies du boul. McConnell-Laramée de la Montagne à St-Laurent	MTQ	38
Réhabilitation d'un km du chemin Pink à l'ouest du chemin de la Montagne Nord	MTQ	1 ²
Élargissement à 4 voies de la route 307 entre Picardie et A-50 ainsi qu'entre Monte-Carlo et Gatineau	MTQ	4
Élargissement à 4 voies du boul. Cité-des-Jeunes entre Thérien et St-Raymond	MTQ	1
Sous-total (déjà construites, engagées et à court terme)		112
Actions à moyen terme		
Système de transport en commun rapide interprovincial en site propre	STO	80
Expansion du réseau de voies réservées	STO	8 ³
Construction à 4 voies du boulevard de la Carrière entre Montclair et Montcalm	Hull	6
Construction à 4 voies du boul. de la Carrière entre Saint-Joseph et Jean-Proulx	Hull	3
Réhabilitation du chemin Pink jusqu'au chemin Klock (4 km)	MTQ	4 ²
Élargissement à 4 voies de la route 148 entre Perry et Front	MTQ	4
Bretelles directes entre le boulevard McConnell-Laramée et l'autoroute A-50	MTQ	9
Sous-total (moyen terme)		114
Actions à long terme		
Système de transport en commun rapide en site propre entre Gatineau et Hull	STO	120 ⁴
Nouvelles voies réservées à Hull	STO	1
Construction du pont de l'île Kettle et de ses approches entre l'A-50 et la 417	MTQ ⁵	325
Élargissement à 6 voies du boulevard McConnell-Laramée	MTQ	10 ⁶
Construction du boulevard La Vérendrye entre Labrosse et Lorrain	MTQ	4
Élargissement à 4 voies du boul. de Cité-des-Jeunes de Thérien à des Mineurs	MTQ	5
Sous-total (long terme)		465
Total des coûts d'immobilisation des infrastructures de transport		691

1 Coûts arrondis au million de dollars près (\$ 1994).

2 Estimation basée sur un coût de 1 M \$ par km.

3 Estimation basée sur 40 km à 0,2 M \$ par km

4 Estimation basée sur 12 km à 10 M \$ par km.

5 En collaboration avec la CCN et le MTO.

6 Estimation basée sur 10 km à 1 M \$ par km.

5.2 FINANCEMENT DES INTERVENTIONS PROPOSÉES

Traditionnellement, le financement de l'implantation, de l'amélioration et de l'entretien des grandes infrastructures municipales, comme les infrastructures de transport, s'est appuyé principalement sur l'apport de subventions gouvernementales dont les fonds provenaient de diverses taxes fédérales et provinciales ou sur la formule du règlement d'emprunt. Cependant, les tendances actuelles posent les contraintes suivantes à la continuation des modes de financement traditionnels.

- Les ressources financières de plus en plus limitées des gouvernements des paliers supérieurs entraînent d'année en année une réduction marquée des subventions disponibles pour des infrastructures municipales de tout ordre. Comme en témoigne la récente réforme sur la fiscalité municipale du gouvernement du Québec, les gouvernements non seulement retirent leurs programmes de subventions habituels, mais transfèrent aussi systématiquement de plus en plus leurs responsabilités aux gouvernements de paliers inférieurs. Ce sont donc les gouvernements municipaux qui ressentent le plus les effets de ce phénomène.

Cependant, signalons que la CUO bénéficie de l'entente CCN-Québec sur le développement du réseau routier dans l'Outaouais. Cette entente, signée en 1972, comprend le partage des coûts de réalisation des infrastructures suivantes qui font l'objet du plan d'action proposé (bien entendu, cette liste demeure sujette aux aléas de la disponibilité des budgets fédéraux et provinciaux à l'avenir) :

- l'autoroute 50 entre Masson et les limites de la CUO,
 - le boulevard McConnell-Laramée à Hull,
 - le boulevard La Vérendrye à Gatineau,
 - le boulevard de la Cité-des-Jeunes à Hull, et
 - le chemin Pink à Aylmer.
- La formule du règlement d'emprunt, malgré tous les avantages qu'elle présentait dans le passé, devient de moins en moins intéressante tant pour les municipalités qui ne souhaitent pas atteindre trop rapidement leur capacité à emprunter que pour les contribuables qui inévitablement rembourseront cet emprunt de la municipalité par le biais, entre autres, de la taxe foncière générale, d'une taxe de secteur ou d'une taxe d'amélioration locale.

De nouvelles façons de financer les grands projets d'infrastructures municipales doivent donc être trouvées. Le concept de faire participer les bénéficiaires les plus immédiats au financement d'une initiative municipale a évolué naturellement suite aux inconvénients engendrés par les concepts traditionnels de financement. Les municipalités québécoises, à l'exemple de plusieurs gouvernements locaux canadiens et américains, ont entrepris, depuis quelques années, de partager avec les promoteurs les coûts de mise en place de certaines infrastructures municipales, notamment d'aqueducs, d'égouts et de voirie. À titre d'exemple, les villes de la CUO ont toutes entièrement transféré aux développeurs le financement, entre autres de la voirie locale, selon des formules qui peuvent varier d'une municipalité à l'autre. Ce concept, relativement facile d'application dans le cas de projets de lotissement de toutes tailles prend diverses formes lorsqu'il est étendu au financement de collectrices et d'artères urbaines.

Les formules suivantes de financement offrent des alternatives aux méthodes de financement traditionnelles qui peuvent s'avérer intéressantes dans le cadre de la mise en oeuvre des interventions proposées dans le plan d'action du plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun de la CUO.

5.2.1 Quelques exemples de nouvelles méthodes de financement

La revue de la bibliographie existante révèle qu'il existe à l'échelle municipale ou régionale trois grands modes de financement des infrastructures de voirie municipale. Il s'agit :

- des techniques variées qui s'appuient sur le principe de la valeur ajoutée (Value Capture Techniques, VCT);
- des méthodes de tarification des usagers de stationnements (Parking Space User Fee); et
- des systèmes de péage d'utilisation des routes, ou de contribution à la congestion / pollution (Road Pricing).

☐ Techniques basées sur le principe de la valeur ajoutée

Lorsque les investissements du secteur public profitent aux intérêts du secteur privé, il est normal pour le secteur public de chercher à «récolter» une part des bénéfices que ces investissements ont engendrés. Ce concept peut directement s'appliquer au financement du réseau de voirie d'une municipalité. Les quatre grandes formules basées sur le principe de la valeur ajoutée qui existent présentement en Amérique du nord sont les suivantes.

- Les associations entre les secteurs privé et public (Negotiated Investments); ces associations sont l'équivalent des ententes signées dans le cadre des plans d'ensembles ou des «development agreements» ontariens. Puisqu'elles sont volontaires, ces ententes ont l'avantage de satisfaire les secteurs public et privé simultanément et d'être peu sujettes à des complications d'ordre légale. De plus, les projets conjoints sont généralement bien perçus par le public. Les coûts affectés aux contribuables sont souvent diminués et les avantages sociaux et économiques sont accrus. Ces ententes sont cependant limitées à l'intérieur des limites physiques du projet.
- Les secteurs d'amélioration locale (Special Assessment Districts); ces districts peuvent se comparer aux secteurs ou zones qui font l'objet d'une taxe d'amélioration locale à l'heure actuelle au Québec. Éventuellement, ces «districts» pourraient aussi s'incorporer au financement des interventions faites dans le cadre des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) de la municipalité prévus par la loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Ce système a l'avantage de distribuer les coûts, par l'entremise de taxes locales, parmi les principaux bénéficiaires d'une intervention d'intérêt public. Toutefois, au Québec, cette taxe s'applique à l'ensemble des propriétaires d'un secteur touché par des services quelle que soit l'année des travaux et n'est donc pas spécifiquement attribuée seulement aux nouveaux propriétaires. Contrairement à la méthode du financement des impacts ou «impact fee», les «districts» ont l'avantage d'être applicables tant dans les secteurs existants que dans les secteurs nouveaux.
- Le financement des impacts (Impact Fee); le financement des impacts outrepassé le simple financement des interventions sur la voirie située à l'intérieur du projet et comprend les impacts situés à l'extérieur des limites physiques du projet proprement dit. Selon ce mode de financement, le promoteur peut participer au financement ou réaliser lui-même des interventions qui sont nécessaires pour répondre aux besoins de son projet. Cette méthode sert particulièrement les intérêts des municipalités en pleine croissance et est réservée aux nouveaux lotissements ou grands projets commerciaux. Un des principaux avantages attribuables à cette formule est qu'elle est politiquement très acceptable puisque les coûts imputés à un projet sont directement payés par ses initiateurs. Au chapitre des désavantages, cette formule ne prend pas en considération la nature du projet. Ainsi, un projet d'habitations à loyer modique aurait des coûts d'impact semblables à ceux d'un projet de condominiums luxueux. De plus, les coûts défrayés par le

promoteur seraient généralement transmis directement aux occupants du projet, qu'il soit résidentiel ou commercial.

- Les contributions volontaires ou dons; les contributions volontaires peuvent être soumises sous trois formes; monétaires, en bien-fonds (dons de terrain par exemple) et en services. Généralement, cette méthode de participation est valable lorsque les promoteurs sont pressés de développer un projet et que les autorités locales n'ont pas les moyens d'avancer les fonds nécessaires pour réaliser une intervention particulière.

Les techniques qui reposent sur le principe de la valeur ajoutée sont toutes dans une certaine mesure des formes d'associations forcées entre les secteurs publics et privés. Les plus populaires, dont la technique basée sur les coûts d'impact induits par un projet ont des désavantages importants :

- elles font souvent l'objet de polémiques légales;
- elles s'appliquent surtout à des nouveaux projets ce qui ne permet pas de subventionner les coûts d'amélioration ou d'entretien d'infrastructures existantes;
- elles impliquent l'allocation complexe de fonds.

Les techniques basées sur le principe de la valeur ajoutée offrent un potentiel immédiat d'être utilisées, dans la mesure où elles nécessitent peu ou pas de modification à la législation existante.

☐ **Tarification des espaces de stationnement (Parking Space User Fees)**

Le concept de tarification des espaces de stationnement permet de contourner certains des problèmes associés aux techniques basées sur le principe de la valeur ajoutée en faisant défrayer les coûts de construction et d'entretien du système de transport par les utilisateurs du réseau routier. Une des principales méthodes proposées dans la littérature est de fixer un coût annuel d'utilisation des espaces de stationnement hors-rue.

En plus des possibilités directement applicables au financement des infrastructures de transport en milieu urbain, cette formule de tarification peut avoir des effets indirects très intéressants tel qu'une diminution du stationnement de longue durée dans le centre-ville en incitant certains utilisateurs vers des stationnements périphériques, ou encore, à changer de mode de transport.

La réforme de la fiscalité municipale permet maintenant aux municipalités situées dans le territoire d'un organisme de transport en commun au Québec d'appliquer une taxe sur les stationnements non résidentiels. Les pouvoirs octroyés à la municipalité sont assez vastes. Ainsi, la taxe peut être prélevée en fonction de la superficie, du nombre de places ou de la valeur de l'immeuble et peut varier selon les secteurs à l'intérieur de la municipalité. Ces pouvoirs pourraient éventuellement être étendus au financement du réseau routier dans le cadre de la formule qui vient d'être décrite.

Cependant les expériences américaines démontrent qu'il est souvent mieux d'agir sur l'offre que sur les tarifs de stationnement pour inciter les automobilistes à changer de mode. Par ailleurs, une taxe sur les stationnements rencontrerait certes une opposition politique et cette taxe nécessiterait toute une logistique pour son administration. Il est donc préférable de chercher à influencer l'offre des espaces de stationnement par rapport à en augmenter directement le coût d'utilisation (voir aussi la section 4.2.3 sur les politiques de gestion du stationnement). Le stationnement serait alors utilisé comme une technique de gestion de la demande et non pas comme une source de revenus pour la construction ou l'entretien des infrastructures existantes.

☐ **Péage d'utilisation des routes ou contribution à la congestion / pollution (Road pricing, Congestion pricing, Pollution pricing)**

L'émergence des notions de développement durable a donné lieu à une école de pensée qui cherche à attribuer aux responsables de la congestion et de la pollution urbaine les coûts qui y sont associés, selon différentes formules. Celles-ci permettent d'imputer aux véhicules particuliers les coûts sociaux qui, jusqu'ici, incombaient à la communauté en général.

Essentiellement, cette méthode (voir aussi la tarification routière comme technique de gestion de la demande, section 4.2.3) utilise le concept de «monnaie électronique» en identifiant et en facturant les véhicules qui franchissent des «points de péage électroniques» généralement distribués au pourtour d'un centre-ville ou d'un secteur semblable. Alternativement, les montants pourraient être déduits automatiquement d'une carte de débit, ce qui permettrait l'anonymat au niveau de la perception des tarifs. Éventuellement, ces systèmes pourraient même être programmés pour faire varier la tarification selon le degré de congestion ou le niveau de pollution à un endroit donné. Les bénéfices d'un tel système pourraient être de diminuer considérablement l'utilisation des véhicules particuliers aux heures de pointe, au bénéfice des autres modes de transports collectifs ou des modes non-motorisés.

5.3 CHOIX DES MODES DE FINANCEMENT POSSIBLES POUR LES INTERVENTIONS RETENUES

Le choix d'une formule de financement appropriée peut être un exercice complexe qui tient compte d'un nombre important de variables aux niveaux du contexte physique et économique particulier à chacune des interventions. Les considérations suivantes doivent être prises en compte.

- ☐ Les enjeux légaux; certaines formules requièrent une législation spécifique pour être mise en oeuvre. Cette législation, qui n'est pas en place pour certaines des formules mentionnées, devra préciser entre autres qui défrayera le coût des infrastructures publiques et déterminera les règles du jeu en la matière.
- ☐ Les considérations économiques; la technique de financement d'une infrastructure municipale est étroitement liée aux conditions économiques qui prévalent à un moment donné. Lors de périodes de croissance rapide, la municipalité est plus apte à négocier des ententes intéressantes pour elle avec les développeurs (financement des impacts). Lors de périodes de ralentissement, la municipalité devra plutôt utiliser les techniques qui favorisent le financement conjoint des infrastructures.
- ☐ Les considérations politiques; les coûts et les bénéfices socio-économiques à long terme doivent être pris en compte par les autorités locales. Parfois, des projets importants pourront de plus impliquer des municipalités voisines et donc une concertation au niveau politique.
- ☐ L'équité; la question d'équité et de capacité à payer des différents groupes impliqués est très importante dans le choix d'une technique. Il s'agit entre autres d'équité entre usager/non usager d'une infrastructure et entre résidents existants/nouveaux résidents/futurs résidents d'un quartier.

Une chose est certaine, on ne peut plus compter uniquement sur les méthodes traditionnelles de financement des infrastructures municipales.

En résumé, il est recommandé que :

- les méthodes de financement traditionnelles, par voie de subvention et règlement d'emprunt, continuent à court terme à être utilisées pour la majorité des interventions proposées dans le plan intégré;
- à plus long terme, cependant, le financement de ces interventions devra s'appuyer de plus en plus sur des formules plus avant-gardistes et ayant moins d'impacts sur les fonds consolidés des gouvernements de paliers supérieurs ainsi que sur le service de la dette municipale. Déjà, les infrastructures locales dans les nouveaux lotissements sont financées entièrement ou en partie par le biais d'ententes de développement avec le promoteur. Cette solution avec le temps devra s'étendre et s'adapter à la mise en place d'infrastructures plus importantes telles les artères, les collectrices et les échangeurs ou voies d'accès qui deviennent nécessaires en raison de l'implantation d'un nouveau projet résidentiel, commercial ou industriel. À ce titre, il est donc recommandé aux instances gouvernementales d'explorer et d'utiliser, dans la mesure du possible, toutes les avenues offertes par les techniques de financement basées sur le principe de la valeur ajoutée, pouvant favoriser un partage des investissements d'infrastructures et une collaboration accrue entre les secteurs privés et publics.
- Dans un même ordre d'idée, les promoteurs immobiliers et grands initiateurs de projets devraient chercher à développer dès aujourd'hui de nouveaux types d'associations avec les municipalités afin d'accélérer et de faciliter la réalisation de leurs projets. Ces types d'association pourront prendre la forme d'échange de services ou autres avec la municipalité ou même de «contributions volontaires» qui favoriseront un retour plus rapide sur l'investissement initial.
- Puisqu'il est prévisible que la notion de «responsabilité sociale» soit de plus en plus prépondérante dans un avenir prochain, les formules de péage sur les routes et de contribution à la congestion / pollution devraient faire l'objet d'un projet pilote sur le territoire de la CUO, soit sur une section de route / rue achalandée ou sur un pont afin de vérifier les effets sur le système de transport d'un péage sur l'utilisation des réseaux de transport.
- En ce qui concerne la tarification du stationnement, celle-ci n'est pas conseillée présentement puisqu'il est préférable de chercher à influencer l'offre par rapport à augmenter directement le coût d'utilisation du stationnement.

SECTION 6 : CONCLUSION

Le Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun repose sur une approche stratégique qui vise à atteindre à long terme une vision commune du territoire de la CUO. Le plan de transport a :

- décrit la situation actuelle du développement urbain et des transports et en a déterminé l'évolution prévisible;
- déterminé les orientations souhaitables à donner au développement et au transport;
- identifié les moyens pour y parvenir.

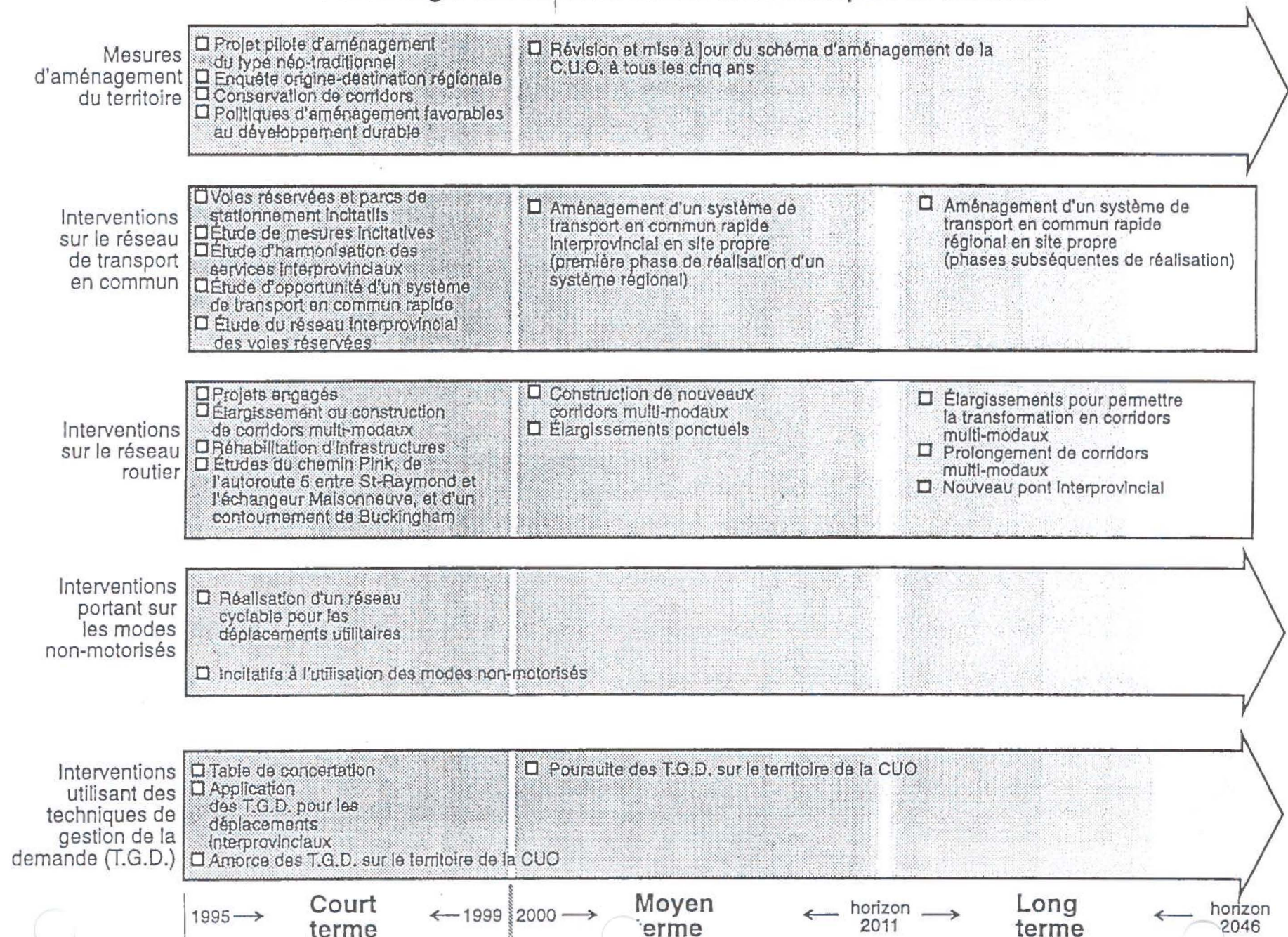
Le travail des spécialistes en planification des transports est maintenant terminé. Afin de profiter pleinement des bénéfices à long terme d'un tel exercice de planification, la CUO doit maintenant intégrer le Plan intégré au Schéma d'aménagement de la CUO. C'est ce plan de transport qui servira de base pour la constitution du volet sur les transports du Schéma d'aménagement révisé de la CUO, tel que requis maintenant par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. De là, la population et les représentants régionaux pourront se prononcer sur le Schéma d'aménagement révisé et éventuellement l'adopter et le faire approuver par le Gouvernement du Québec.

De nombreuses actions doivent aussi être prises dès maintenant, telles que le décrivent les recommandations du présent rapport. Ces actions auront des conséquences sur l'avenir de la CUO et elles sont nécessaires pour parvenir à la réalisation de la *vision* commune. Ces actions doivent être retenues et supportées par les représentants élus de la population, dans un contexte de concertation entre les divers organismes. La figure suivante illustre l'ensemble des interventions recommandées. Les interventions ont été regroupées en cinq catégories :

- les mesures d'aménagement du territoire;
- les interventions sur le réseau de transport en commun;
- les interventions sur le réseau routier;
- les interventions portant sur les modes non-motorisés;
- les interventions utilisant des techniques de gestion de la demande.

Rappelons que ce Plan est de nature stratégique et donc en constante évolution. Toutes les actions proposées doivent donc être réévaluées lors de chacune des révisions du Schéma d'aménagement de la CUO.

FIGURE 4 : PLAN D'ACTION PROPOSÉ
Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun



Enfin, une excellente façon d'assurer le suivi des recommandations du Plan intégré et du volet transports du Schéma d'aménagement révisé, serait par la création d'une table de concertation régionale pour les organismes oeuvrant dans l'Outaouais québécois (CUO, STO, MTQ, CCN, municipalités).