

À qui de droit

Société de transport de l’Outaouais

111, rue Jean-Proulx

Gatineau (Québec) J8Z 1T4

etudedelouest@sto.ca

Gatineau, le 31 juillet 2019

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

Mesdames et messieurs du comité de l’étude du système structurant dans l’ouest,

MOBI-O, le Centre de gestion des déplacements de Gatineau et sa région, œuvre depuis 2012 sur le territoire pour favoriser le développement, la mise en œuvre et la promotion de solutions en matière de mobilité durable. Dans les dernières années, MOBI-O a émis plusieurs avis et suggestions visant à optimiser la mobilité durable sur notre territoire, notamment en préconisant des solutions optimisant un transfert modal depuis l’autosolo vers des modes de transport actifs et collectifs lors de diverses activités consultatives sur des projets d’aménagement de mobilité à Gatineau.

Depuis plusieurs années, la Société de transport de l’Outaouais (STO) et la Ville de Gatineau étudient la possibilité de déployer un réseau de transport en commun structurant afin de répondre aux enjeux de mobilité à l’ouest de la ville de Gatineau. C’est dans le cadre des consultations publiques à ce sujet que MOBI-O souhaite non seulement appuyer cette initiative, mais également émettre des suggestions pour assurer l’optimisation du réseau projeté.

AVANT PROPOS : CLÉS D’UN RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

Tel qu’il est défini par Vivre en ville sur collectivitesviables.org « La notion de réseau structurant de transport en commun est utilisée pour décrire un, ou un ensemble de parcours offrant un niveau de service suffisant pour influencer l’organisation du territoire – en favorisant par exemple la densification des villes. Ce réseau joue également un rôle déterminant dans l’organisation de l’ensemble des transports collectifs d’une région. **Un mode de transport n’est pas structurant en lui-même, cette caractéristique découle plutôt de la qualité de l’offre de service et de l’articulation étroite entre la planification de la mobilité et l’aménagement du territoire.** »

Les modes préconisés pour ce type de système sont variés, allant du service rapide par bus (SRB) au service lourd sur rails (métro, *SkyTrain*, etc). Peu importe le mode utilisé, le système de transport structurant doit offrir un service fréquent, fiable, ponctuel, à amplitude d'horaire élevée, rapide, confortable, accessible et lisible, soit posséder une image de marque attrayante. Ainsi, le réseau de transport structurant n'est pas qu'une simple infrastructure performante de transport en commun, mais s'inscrit dans un projet urbanistique complet et intégré.

Au-delà d'améliorer la desserte en transport en commun dans l'ouest de la ville de Gatineau, il est primordial de considérer que le déploiement d'un tel réseau structurant sera un projet de grande envergure pour le territoire, car son implantation aura des impacts considérables sur le développement des collectivités visées, tant à court terme qu'à long terme.

Ainsi, MOBI-O souligne l'importance qu'un tel réseau structurant soit déployé de manière intégrée à un ensemble d'éléments clés qui permettront d'assurer avec succès le développement du projet. Cette lettre a donc pour objectif de présenter cinq éléments considérés prioritaires.

PROPOSITIONS PRINCIPALES

1. Assurer la planification et le développement du réseau structurant de manière intégrée à l'aménagement du territoire actuel et projeté
2. Favoriser l'intégration de l'ensemble des modes de transports durables par le développement de milieux de vie complets et de qualité aux différentes stations du réseau
3. Optimiser les connexions du réseau avec les différents centres urbains autour des axes
4. Maintenir l'acceptabilité sociale du projet grâce à un processus de consultations optimisé
5. Préserver l'intégrité des déplacements des usagers les plus vulnérables lors des périodes de travaux

1. Assurer la planification et le développement du réseau structurant de manière intégrée à l'aménagement du territoire actuel et projeté

Le secteur ouest de la ville de Gatineau doit composer avec plusieurs enjeux, notamment d'améliorer sa densification résidentielle, de diversifier ses activités et de soutenir les besoins en déplacements des résidents, tout en préservant un environnement urbain sain, convivial à l'image de l'identité du quartier.

La croissance soutenue de la population dans ces secteurs exerce une pression sur le développement urbain à laquelle il est essentiel de répondre de manière adéquate, tout en intégrant, entre autres, les enjeux suivants :

- Le vieillissement de la population, dont les besoins en mobilité doivent notamment être adressés par une amélioration de l'accessibilité des commerces et des services et une sécurité des déplacements actifs ;
- L'augmentation des besoins et des distances à parcourir, qui accroît la nécessité de développer un réseau de transport en commun traversant des milieux de vie de façon intégrée.

Quel qu'il soit, le développement d'un réseau de transport en commun dans l'ouest de la ville de Gatineau aura donc certainement des impacts significatifs sur les quartiers touchés. Afin d'assurer le développement viable de ces collectivités, il apparaît primordial que le projet de la STO soit arrimé de manière concrète avec l'aménagement du territoire.

MOBI-O souligne ainsi l'importance que la STO et la Ville de Gatineau se dotent de stratégies en matière de développement du territoire arrimées et intégrées afin d'assurer un réel réseau structurant de transport en commun dans l'ouest du territoire, notamment en misant sur le développement urbain de proximité, l'accessibilité et la convivialité.

2. Favoriser l'intégration de l'ensemble des modes de transports durables par le développement de milieux de vie complets et de qualité aux différentes stations du réseau

INTERMODALITÉ

Cette approche est basée sur l'utilisation de plusieurs modes de transport à l'occasion de déplacements utilitaires, dans une même journée par exemple. L'intermodalité permet ainsi de répondre aux besoins en mobilité des différents usagers tout en s'adaptant au contexte urbain dans lesquels les déplacements s'effectuent. Cela permet d'accroître l'usage des modes de transport durable en offrant une flexibilité et une offre accrûte.

De par la croissance urbaine énoncée précédemment, l'augmentation induite du parc automobile impacte le développement urbain réalisé au détriment du confort et de la sécurité des usagers des modes de transport actif et collectif. En plus de porter atteinte à l'accessibilité et à la qualité des déplacements des résidents, ce phénomène implique également une augmentation des émissions de gaz à effet de serre ainsi que des surfaces imperméabilisées, nuisant à la capacité de résilience de nos communautés face aux changements climatiques.

Ainsi, le développement d'un réseau en commun structurant doit apparaître comme une opportunité de soutenir les mobilités douces, notamment grâce à l'intermodalité.

Bien qu'il soit nécessaire de débiter les réflexions sur le système structurant selon les caractéristiques intrinsèques d'un mode sur rail ou d'un mode rapide par bus ainsi que sur le tracé, la planification des correspondances et l'aménagement des stations demeurent des composantes essentielles pour assurer l'utilisation optimale du réseau, été comme hiver, et répondre aux enjeux énoncés ci-dessus.

2.1 Correspondances, une cohérence avec les lignes locales essentielle

Tout d'abord, que le choix final se tourne vers un système entièrement par tramway, par bus ou hybride, l'enjeu d'assurer des correspondances efficaces demeure un élément de première importance pour optimiser le réseau de transport en commun. En effet, l'efficacité des correspondances ne dépend pas uniquement des liaisons entre les lignes, mais également du

maintien de la fréquence de passage élevé des lignes locales desservant le réseau structurant. Autrement, bien que le tramway ou le service rapide par bus (SRB) circule aux 10 minutes, si l'offre de bus correspondante circule aux 60 minutes, la correspondance ne sera pas améliorée.

2.2 Assurer une localisation optimale des stations

Dans l'optique de maximiser les services offerts par la STO, il est tout aussi important de considérer les déplacements des usagers à même le réseau de transport en commun que leurs déplacements pour se rendre aux stations de celui-ci.

MOBI-O considère que l'approche du « Premier et dernier kilomètre » est un élément à ne pas manquer. En effet, s'assurer que les personnes aient accès aux stations par des modes de transport actif est de première nécessité. Pour ce faire, la STO devra porter une attention particulière à la localisation spécifique des stations à travers les milieux de vie visés.

Ces choix devront se faire non seulement en fonction de la localisation des activités sur le territoire, mais également en fonction des réseaux de transport durable déjà existants, notamment en considération les projets de développement du réseau piétonnier et du réseau cyclable afin de favoriser des tracés assurant une meilleure connectivité entre la desserte de transport en commun et les réseaux actifs.

2.3 Favoriser l'accessibilité des stations par des aménagements conviviaux et de qualité pour des modes de transport durables

Pour compléter la localisation optimale des stations et leur connectivité avec les réseaux actifs existant et projeté, la STO doit veiller à assurer l'accessibilité des stations par des aménagements conviviaux, sécuritaires et adaptées aux usagers les plus vulnérables :

- Stationnements vélo à l'abri du vol et des intempéries, en quantité suffisante, et localisé le plus proche possible des stations du réseau de transport en commun ;
- Connectivité continue des liens piétonniers et cyclables jusqu'aux stations, notamment grâce à l'aménagement de bandes cyclables et trottoirs, du marquage au sol, des panneaux de signalisation indiquant la localisation des accès et des stationnements vélos ;
- Mobiliers urbains optimisant la convivialité et la sécurité des lieux (poubelles, bancs, espaces à l'abri des intempéries, végétation, éclairage, etc.)

3. Optimiser les connexions du réseau avec les différents centres urbains concernés

Le territoire de la ville de Gatineau est non seulement composé de plusieurs centres urbains, mais il fait également partie de la région de la capitale nationale. La place du Portage étant un secteur d'emploi majeur pour la région, la proximité de Gatineau avec Ottawa ajoute un autre secteur d'emploi de première importance pour l'Outaouais. Ainsi, d'importants déplacements interurbains et interprovinciaux sont effectués quotidiennement par les citoyens de l'Outaouais et d'Ottawa.

Dans ce contexte, l'enjeu est bien d'optimiser les connexions avec les différents centres urbains, aussi bien régionaux, municipaux qu'ottaviens. Les tracés sélectionnés devront donc favoriser les connexions entre les différents réseaux de transport collectif, tout en minimisant les correspondances à réaliser ainsi que les temps d'attente.

4. Maintenir l'acceptabilité sociale du projet grâce à un processus de consultations optimisé

Il est indéniable que l'acceptabilité sociale est un élément central dans le développement d'un projet d'une telle envergure. La participation publique doit être un élément central du processus de réflexion sur le système structurant de transport en commun. Il faut, non seulement informer et consulter les citoyens en amont et aval du processus, mais il faut également entretenir une interaction avec eux pendant tout le processus. Les porteurs du projet se doivent d'informer la population de l'avancée des études et de rendre des comptes aux citoyens qu'ils représentent.

Jusqu'à présent, la STO s'est dotée de plusieurs comités de partenaires et d'experts dans le but de soutenir et d'optimiser la planification du réseau structurant. Également, en plus des informations mises à disposition du grand public sur le site internet de la STO, les citoyens ont assisté à une séance d'information et se sont exprimés grâce à un questionnaire en ligne et un atelier de réflexion.

Actuellement, le projet semble être plutôt bien accueilli par la population gatinoise. Il est important que la STO entretienne cette propension en s'assurant d'offrir davantage d'opportunités aux citoyens de s'exprimer librement et en assurant tout au long des études une transparence dans les résultats et les arguments apportés.

Également, la représentativité de la population est une notion clé dans ce type de consultation. Il est important que la STO s'assure que le plus possible de citoyens soient entendu à ce sujet avant

d'aller de l'avant. Assurer une promotion d'envergure des activités de consultation, être accompagné par une firme spécialisée en sont des exemples.

5. Préserver la capacité des déplacements des usagers les plus vulnérables lors des périodes de travaux

Quel que soit le scénario retenu, un projet de cette ampleur prévoit de nombreux travaux, sur plusieurs années. Il apparaît essentiel que pendant la durée de ceux-ci, la sécurité et le maximum de convivialité soient maintenus, notamment pour les usagers les plus vulnérables. Ainsi, il sera nécessaire que les parties prenantes du projet s'assurent des modalités de construction avec les différents fournisseurs pour que plusieurs critères soient respectés à cet effet : favoriser le maintien des liens piétonniers et cyclables lors de chacune des phases des travaux, assurer une connectivité des liens actifs, préserver la sécurité des usagers vulnérables par des aménagements physiques temporaires, mettre en place une signalisation visible, adéquate et durable.

En somme, MOBI-O appuie la volonté de la Société de transport de l'Outaouais et de la Ville de Gatineau d'en finir avec le statu quo dans le secteur ouest de la ville en matière de transport en commun et d'investir dans un projet de réseau structurant. Il nous fera plaisir de poursuivre notre implication dans le développement du projet, notamment par notre participation au comité et aux activités menées dans le cadre de l'étude.



Marion Maurin, directrice générale

MOBI-O, Centre de gestion des déplacements de l'Outaouais

MOBI-O a pour mission de favoriser le développement, la mise en œuvre et la promotion de solutions en matière de mobilité durable. Pour réaliser sa mission, MOBI-O propose deux gammes de services complémentaires aux clientèles d'affaires, institutionnelles et citoyennes ainsi qu'à tous les autres générateurs de déplacements de son territoire : un service d'expertise-conseil et d'accompagnement en gestion des déplacements ainsi qu'un service de coordination en matière de projets de sensibilisation et promotion en mobilité durable.