

Gatineau, le 24 novembre 2021

Monsieur Tobi Nussbaum

Premier dirigeant

Commission de la capitale nationale (CCN)

40, rue Elgin, pièce 202

Ottawa (Ontario) K1P 1C7

Par courriel : info@ncc-ccn.ca

OBJET : Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale

Monsieur Nussbaum,

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 propositions visant à optimiser la mobilité durable sur notre territoire, notamment en préconisant des solutions optimisant un transfert modal depuis l'auto-solo vers des modes de transport actifs et collectifs lors de diverses activités consultatives sur des projets d'aménagement de mobilité à Gatineau.

La démarche d'élaboration d'un plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale interpelle MOBI-O et nous trouvons important de vous soumettre notre avis à ce sujet. Bien que la consultation en cours prévoit de remplir un questionnaire, ce que nous avons fait, il nous apparaît incontournable de fournir des commentaires plus détaillés à l'égard du plan préliminaire rendu public.

AVANT PROPOS : LA NÉCESSITÉ DE PLANIFIER ET DE GÉRER LES DÉPLACEMENTS

Afin d'être efficaces, optimaux et durables, les déplacements, qu'on parle de personnes ou de marchandises, nécessitent une planification à long terme, une stratégie de gestion et un arrimage avec l'aménagement du territoire. En ce sens, la démarche entreprise par la Commission de la capitale nationale (CCN), suivant un mandat donné par le gouvernement fédéral, est une excellente nouvelle. Le plan préliminaire présenté permet de dresser un diagnostic de la situation actuelle, ainsi que de définir des orientations et d'établir un plan d'action permettant d'atteindre des objectifs clés en lien avec la planification et la gestion des déplacements. MOBI-O salue cette démarche, soulignera les éléments forts du plan et fera part de ses recommandations afin de le bonifier encore davantage.

Avis général et recommandations

Le plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale dresse un diagnostic important qui démontre que la situation risque de s'aggraver du point de vue de la mobilité et du transport si rien n'est fait. Il établit aussi clairement que la mobilité durable constitue la solution la plus porteuse afin de s'attaquer aux enjeux actuels et prévus. En outre, les analyses reconnaissent que l'ajout de capacité routière ne viendra pas régler les problèmes de congestion et que cela ferait même en sorte de l'empirer.

La concentration des pôles d'emplois dans le secteur central à proximité des ponts existants, alors qu'il s'agit des principaux générateurs des déplacements interprovinciaux, est une autre démonstration concrète des impacts à long terme de l'implantation de liens interprovinciaux. Comme le démontrent la science et l'expérience depuis une cinquantaine d'années, les infrastructures routières créent une demande pour l'auto solo, plutôt que d'y répondre, et favorisent un développement à proximité. De plus, le fait que 16 des 19 voies (84 %) sur les ponts actuels soient réservées à l'auto solo est notable. Ce n'est pas étranger au résultat de la part modale de l'automobile qui se situe aux alentours de 80 % dans les déplacements pour la région Gatineau-Ottawa.

Ainsi, MOBI-O adhère à plusieurs constats sur lesquels repose le plan :

- La congestion actuelle et prévue dans les déplacements interprovinciaux est le fruit d'un développement du territoire axé sur le tout à l'auto et par des infrastructures qui favorisent l'auto solo ;
- Il est possible de répondre à la croissance et à la demande en transport en faisant une meilleure utilisation des liens interprovinciaux existants : en s'appuyant sur une amélioration substantielle des moyens pour favoriser la mobilité durable et en mettant en place des mesures pour assurer une gestion de la demande en transport ;
- Un nouveau lien routier n'est pas nécessaire pour répondre aux besoins de déplacements interprovinciaux et l'ajout de capacité routière ne fera qu'empirer la situation (effet de la demande induite) ;
- Même du point de vue de la circulation des camions lourds au centre-ville, la solution idéale constitue l'aménagement d'un tunnel avec une réduction projetée de 33 % de l'achalandage. Un nouveau lien ne toucherait que 8 % à 15 % des camions ;
- Le projet de tramway dans la partie ouest de Gatineau est essentiel pour répondre aux besoins de déplacements grandissants, tout en favorisant la mobilité durable.

Concernant les stratégies générales et les piliers stratégiques du plan, MOBI-O salue la priorité accordée au transport durable « au moyen d’investissements ciblés et de l’optimisation des ressources », ainsi qu’à la nécessité de « favoriser la mobilité durable ». Il s’agit d’une reconnaissance que les investissements majeurs dans les projets de transport collectif et actif, combiné à une gestion de la demande en transport, sont la clé du succès pour l’avenir des déplacements dans la région. MOBI-O souligne également l’inclusion de la protection de l’environnement et de l’action climatique dans les piliers stratégiques du plan, éléments majeurs lorsqu’on parle de transport et de mobilité. À cela s’ajoutent l’impact des choix en transport sur la qualité de vie, notamment la sécurité physique des piétons et cyclistes circulant sur les routes, de même que les impacts de la congestion sur la vie des gens.

En ce sens, MOBI-O salue les pistes d’actions suivantes :

- Appuyer la mise en œuvre des projets de transport en commun en planification, dont le tramway de la partie ouest de Gatineau vers le centre-ville d’Ottawa, pour répondre à la croissance et à la demande en transport ;
- Renforcer les connexions interprovinciales pour le transport actif ;
- Améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes sur et à proximité des liens interprovinciaux ;
- Permettre à davantage de personnes de circuler sur les liens interprovinciaux, notamment par une augmentation du nombre de voies réservées au transport en commun et au covoiturage ;
- Favoriser les véhicules de transport en commun carboneutres ;
- Mitiger l’impact des camions lourds dans les milieux urbanisés ;
- Adopter des politiques Vision zéro, plus particulièrement dans les processus de planification de la CCN (offrir des options de déplacements sécuritaires, examiner la sécurité des piétons et des cyclistes et révision géométrique des routes pour améliorer la sécurité de tous les usagers de la route) ;
- Mettre en place un cadre de suivi et des indicateurs permettant de suivre l’impact des actions du plan intégré.

Ceci étant dit, MOBI-O estime qu’il y a quelques correctifs à apporter concernant certains constats et piliers stratégiques. En outre, il importe de tenir compte d’analyses et d’expérience menées ailleurs au Canada, aux États-Unis et dans le monde. De plus, certaines réalités et solutions doivent être intégrées afin d’avoir un plan complet. Il est donc proposé de revoir les éléments suivants :

- La congestion n’est pas un phénomène inévitable : il est possible de réduire la congestion et de l’éliminer des centres-villes comme l’ont fait plusieurs villes à travers le monde avec des mesures robustes ;
- Il est difficile de comprendre pourquoi dans les prévisions de la demande de déplacements interprovinciaux, on estime qu’elle augmentera de 50 % entre 2016 et 2050, alors que celle-ci est restée la même de 1995 à 2017 ;

- Les déplacements interprovinciaux hors pointe sont moins nombreux et ne causent pas de congestion, mais ils sont tout aussi importants et nécessitent des mesures pour être plus durables ;
- La répartition des pôles d'emplois doit faire partie des stratégies de gestion de la demande, en étant plus équilibrée de part et d'autre de la rivière des Outaouais et avec une localisation près des axes structurants de transport collectif et actif ;
- Les véhicules électriques doivent être le dernier recours alternatif à la voiture à essence, puisque leur fabrication est aussi source d'émission de GES et qu'elles ne permettent pas d'améliorer la convivialité, ainsi qu'une plus grande équité dans les déplacements interprovinciaux ;
- La mobilité durable n'a pas que des impacts positifs sur l'environnement, l'économie et la qualité de vie, mais aussi sur la santé et sur la mobilité des personnes plus vulnérables ;
- Il semble y avoir une correction à apporter aux objectifs de part modale de la mobilité durable présentés à la p.53 (54 % d'ici 2031, mais 50 % d'ici 2046).

Par ailleurs, nous saluons les analyses de la CCN à l'égard du transport de marchandises et le travail proposé afin de dresser un diagnostic plus clair considérant les tendances actuelles, ainsi que de proposer des solutions à long terme.

RECOMMANDATIONS PRINCIPALES

1. Rejeter clairement la construction d'un sixième lien comme solution pour l'amélioration des déplacements interprovinciaux
2. Implanter graduellement, mais à court terme, des mesures plus robustes de gestion de la demande en transport qui réduisent l'attrait de l'automobile et qui augmentent l'attrait de la mobilité durable :
 - a. Réduire la capacité routière sur les liens interprovinciaux au profit de la mobilité durable
 - b. Appuyer un programme d'achat de laissez-passer de transport en commun par les grands employeurs, en premier lieu le gouvernement fédéral
 - c. Envisager un projet-pilote pour une tarification de la congestion
3. Inclure les déplacements hors-pointe dans les mesures préconisées afin d'assurer une équité entre les différents besoins et la diversité des personnes devant se déplacer
4. Favoriser une répartition plus équitable des pôles d'emplois fédéraux de part et d'autre de la rivière des Outaouais comme mesure afin de rééquilibrer les déplacements interprovinciaux
5. Promouvoir l'adoption de plans de gestion de déplacements pour les grands employeurs et les grands générateurs de déplacements
6. Ne pas mettre en place une vignette écologique permettant aux véhicules électriques de circuler sur les voies réservées à haut taux d'occupation
7. Améliorer la connectivité des liens cyclables avec les liens utilitaires et promouvoir l'intermodalité plutôt que des stationnements incitatifs près des pistes cyclables
8. Inclure dans les indicateurs de suivi pour la disponibilité des options de mobilité d'autres indicateurs clés et revoir certains indicateurs moins intéressants

Un diagnostic important pour la région, un plan axé sur l'optimisation des infrastructures actuelles

L'exercice mené par la Commission de la capitale nationale (CCN) permet d'avoir un diagnostic clair, transparent et fondé sur les données probantes quant à la situation actuelle des liens et des déplacements interprovinciaux. En outre, le portrait dressé dans le plan permet d'établir que les déplacements interprovinciaux actuels sont encore très tournés vers l'auto solo, et ce, malgré une amélioration notable de l'utilisation du transport collectif (deux fois plus entre 1996 et 2011) et du transport actif (quatre fois plus entre 1996 et 2011). De plus, contrairement à ce qui a été affirmé publiquement, les débits de circulation sont demeurés inchangés de 1995 à 2017, un constat également confirmé par les chiffres de l'enquête origine-destination qui établissait qu'il n'y avait eu aucun changement dans le nombre absolu de déplacements interprovinciaux entre 2005 et 2011.

Parallèlement, nous sommes soulagés de constater que l'analyse intègre l'effet de la demande induite, c'est-à-dire l'idée que l'ajout de capacité routière augmente la demande pour les déplacements en automobile plutôt que d'y répondre. Il s'agit d'un changement de paradigme majeur dans l'analyse des besoins de déplacements et de la demande en transport, puisqu'il met la table à des solutions durables et novatrices. On reconnaît donc que c'est par une réduction de la capacité routière, au profit de la mobilité durable, que passe une amélioration de la qualité des déplacements interprovinciaux. Inversement, on reconnaît que c'est la quantité, la qualité et la connectivité de l'offre en transport qui influence une demande alternative à l'auto solo.

Ce constat confirme également l'erreur que ferait le gouvernement fédéral d'investir dans un nouveau lien routier entre Gatineau et Ottawa comme « solution » pour régler la congestion routière. En effet, avec des mesures fortes en faveur de la mobilité durable et une réduction de l'attrait de l'auto solo comme mode de déplacement, il est possible de faire une meilleure utilisation des liens interprovinciaux actuels pour répondre aux besoins de déplacements.

Enfin, autre constat intéressant qui ressort de l'analyse du plan, le fait qu'un nouveau lien ne permettrait même pas de répondre adéquatement aux besoins de réorientation des camions lourds. Avec une réorientation de seulement 15 % de la circulation du transport de marchandises, il est évident qu'un nouveau lien n'est pas non plus une solution durable. Il appert que, bien qu'elle ne soit pas non plus une panacée, la construction d'un tunnel entre l'autoroute 417 et le pont Macdonald-Cartier permettrait de réduire la circulation des camions lourds de 33 %. Avant de prendre une décision concernant la construction d'une infrastructure majeure pour régler la question du transport lourd, il serait opportun de mettre à jour les données qui tiendraient compte de l'ouverture complète de l'autoroute 50 du côté québécois et de déterminer l'efficacité d'autres mesures.

La mobilité durable et une réduction de l'attrait de la voiture comme leviers incontournables

Le plan intégré présenté par la Commission de la capitale nationale (CCN) établit aussi clairement que l'optimisation des infrastructures actuelles de déplacements interprovinciaux passe inévitablement par la mobilité durable. En plus d'appuyer les grands projets de transport en commun actuellement en planification (tramway de Gatineau et phase 2 du train léger d'Ottawa), le plan souligne la nécessité d'investir dans le transport actif, ainsi que dans la sécurisation des déplacements à pied et à vélo. En outre, la CCN souligne la nécessité de viser une Vision zéro, soit des mesures permettant d'éviter les décès et les blessures graves chez ces utilisateurs de la voie publique. S'ajoutant à cette adhésion, la CCN souhaite mettre en place un processus qui permet d'implanter des infrastructures favorisant « la sécurité et le confort des personnes de tout âge et de toute capacité. », tout en imposant un examen systématique de la sécurité des piétons et des cyclistes pour les projets et les routes sous sa responsabilité. Il s'agit là d'orientations qui vont dans la bonne direction et qui sont alignées avec les meilleures pratiques.

Malgré tout, bien que des investissements substantiels feront augmenter l'offre (donc la demande), la mobilité durable ne peut à elle seule être la solution aux enjeux des déplacements interprovinciaux. D'autres mesures fortes devront être prises afin de favoriser un transfert modal vers la mobilité durable, des mesures qui réduiront l'attrait de la voiture. Une **réduction de la capacité routière sur les ponts**, l'appui à un **programme de laissez-passer de transport en commun par les grands employeurs**, ainsi qu'envisager un projet pilote pour la **tarification de la congestion** doivent accompagner une amélioration de l'offre en mobilité durable pour atteindre les objectifs souhaités.

Par ces mesures, on permettra non seulement de favoriser des déplacements plus durables, mais on permettra aussi de réduire la congestion et la circulation automobile dans les centres-villes. En effet, contrairement à ce qui est affirmé dans le plan intégré, la congestion n'est pas une fatalité, elle est évitable ! Il suffit de prendre les mesures fortes nécessaires pour la réduire, comme l'ont fait bon nombre d'autres villes à travers le monde (avec succès !).

Réduction de la capacité routière sur les ponts

Comme le mentionne la CCN dans son plan intégré, la capacité routière actuellement prévue sur les ponts est très importante. On calcule que 16 voies sur 19, soit 84 % de l'ensemble des voies, favorisent l'auto solo. Seules trois voies sont entièrement dédiées au transport collectif et aux

véhicules à haut taux d'occupation (covoiturage). Cela fait très certainement partie des raisons qui expliquent que les déplacements interprovinciaux se font en très grande partie en auto solo.

Ainsi, selon le principe de la demande induite en transport, il serait possible d'agir sur la demande en transport qui favorise l'auto solo en réduisant le nombre de voies pour ce type de transport. Combinée à une augmentation de l'offre en transport collectif et en transport actif, cette décision aurait le potentiel de réduire de façon importante la circulation automobile entre les deux rives. Comme il s'agit d'une décision contre-intuitive, c'est-à-dire que plusieurs anticiperaient une « catastrophe » suivant une réduction de la capacité routière, il y aurait lieu d'y aller de façon graduelle et au même rythme que l'augmentation de l'offre de transport collectif et actif afin de s'assurer qu'une solution de rechange s'offre aux gens qui se déplacent actuellement en auto solo.

Programme de laissez-passer de transport en commun pour les grands employeurs

Une autre initiative qui a fait ses preuves ailleurs dans le monde, par exemple comme à Seattle, est l'implantation d'un programme de laissez-passer de transport en commun pour les grands employeurs. Un tel programme prévoit l'achat en gros de laissez-passer de transport en commun à l'intention du personnel de l'organisation.

Selon Fanny Tremblay-Racicot, chercheuse et spécialiste en mobilité à qui nous avons parlé, la situation actuelle dans la région serait propice à l'implantation d'une telle initiative qui connaît un grand succès à Seattle. Selon madame Tremblay-Racicot, compte tenu des impacts de la pandémie, du retour prochain en personne des fonctionnaires fédéraux, des défis d'achalandage du transport collectif et des tentatives de relance des centres-villes, les conditions actuelles sont propices à un tel programme. D'autant que le principal employeur dans la région, le gouvernement fédéral, possède les moyens d'investir dans un tel programme pour ses employées. Cette initiative s'aligne aussi directement avec ses propres objectifs en matière de mobilité durable et de lutte contre les changements climatiques.

Madame Tremblay-Racicot note que dans les années suivant l'implantation de ce programme, ainsi que suivant plusieurs mesures connexes à l'augmentation de l'attrait de la mobilité durable et la réduction de l'attrait de l'automobile, la part modale de l'auto solo au centre-ville de Seattle a été réduite à 25 %. C'est d'ailleurs pourquoi madame Tremblay-Racicot et d'autres collègues ont étudié cette question. (J. Mercier et al., Governance and Sustainable Urban Transport in the Americas, https://doi.org/10.1007/978-3-319-99091-0_3)

Selon les auteurs de l'article, tous les grands employeurs de Seattle achètent les laissez-passer à leurs employés au « prix du gros » (à l'époque, à 30 % du prix habituel). Les auteurs notent par ailleurs que ces contributions des employeurs représentaient entre 40 % et 50 % des revenus tarifaires des autorités de transport collectif. Bien que des changements aient été apportés récemment dans les programmes destinés aux employeurs, le principe demeure entier.

La région de la capitale nationale gagnerait à se doter d'un tel programme et à promouvoir l'achat massif de laissez-passer parmi les grands employeurs. Le gouvernement fédéral a le pouvoir et l'occasion de donner l'exemple dans le contexte de la mise en œuvre du plan intégré qu'il a demandé à la CCN d'élaborer.

Tarification de la congestion

La tarification de la congestion, dans ce cas-ci dans le contexte de la traversée de la rivière des Outaouais, est une mesure qui devrait être envisagée afin d'avoir un effet durable et majeur sur les choix de transport des gens. Elle pourrait d'abord prendre la forme d'un projet pilote afin d'évaluer les impacts dans le contexte régional. Combinée à des investissements massifs dans les modes de transport durable, la tarification de la congestion force les gens se déplaçant en auto solo à faire un choix : payer le tarif, se déplacer à un autre moment qu'à l'heure de pointe ou favoriser la mobilité durable. Plutôt simple à mettre en œuvre, la configuration particulière de la région de la capitale nationale permettrait de mettre en place une telle mesure sur les liens interprovinciaux à l'aide d'outils technologiques, tels que des outils de lecture des immatriculations ou des capteurs de péage.

Bien que de prime abord cette mesure ne bénéficie pas d'une acceptabilité sociale de la part des automobilistes, ceux qui paieront le tarif (par choix ou par obligation) bénéficieront directement d'une réduction de leur temps de trajet par une réduction de la congestion. Selon l'Institut Fraser, cette mesure a fait ses preuves partout où elle a été implantée dans le monde. Dans le cadre d'une analyse relativement à la possibilité d'implanter une telle mesure dans la région métropolitaine de Vancouver, un chercheur de l'Institut affirme :

« Congestion pricing has been implemented in world class cities such as London and New York with tremendous success. Not only has congestion pricing reduced traffic congestion in these cities, it has also resulted in shorter and more consistent travel times for commuters. » (Wood, Joel, *Congestion pricing would help solve our traffic woes*,

<https://www.fraserinstitute.org/article/congestion-pricing-would-help-solve-our-traffic-woes>)

Un rapport de 2015 de la Commission d'écofiscalité du Canada en arrivait aussi aux mêmes conclusions : la tarification de la congestion est une solution de fonds pour s'attaquer au problème. Selon la Commission, « une somme grandissante de données et d'expériences démontre son efficacité, surtout quand elle s'inscrit dans un ensemble de mesures cohérent. » (Commission de l'écofiscalité du Canada, *Circulation fluide en vue... tarifier la congestion routière pour mieux la combattre*, <https://ecofiscal.ca/wp-content/uploads/2015/10/Commission-Ecofiscalite-Tarifer-Congestion-Routiere-Rapport-novembre-2015.pdf>)

Dans ses études de cas, la Commission relève que plusieurs villes ont tiré des bénéfices d'une telle politique. La Commission affirme :

« À Stockholm, le nombre de véhicules qui entrent au centre-ville a baissé de 20 à 30 % depuis l'adoption d'une tarification. Au Minnesota, la politique de voies HOT (pour High Occupancy Toll : « voies réservées aux véhicules multioccupants à accès particulier tarifé ») a permis d'accroître de 6 % la vitesse du trafic sur les voies ordinaires et de maintenir une circulation fluide dans les couloirs à péage. Dans le cadre d'un projet pilote mené en Oregon, les automobilistes soumis à des frais supérieurs par kilomètre parcouru aux heures de pointe ont réduit de 22 % leur utilisation des routes cibles par rapport à ceux qui paient un tarif fixe. Et à San Francisco, un programme de tarification du stationnement a fait chuter de moitié le « va-et-vient » incessant des automobilistes en quête de places où se garer, facteur clé de congestion au centre-ville. » (Commission de l'écofiscalité du Canada, *Circulation fluide en vue... tarifier la congestion routière pour mieux la combattre*, <https://ecofiscal.ca/wp-content/uploads/2015/10/Commission-Ecofiscalite-Tarifer-Congestion-Routiere-Rapport-novembre-2015.pdf>)

Suivant son analyse, la Commission recommandait l'implantation de mesures de tarification de la congestion dans les principales villes du Canada par le biais de projets pilotes, le tout avec l'autorisation des gouvernements provinciaux et l'appui financier du gouvernement fédéral. La région Gatineau-Ottawa ne faisait pas partie des régions métropolitaines ciblées, mais nous sommes convaincus que le territoire serait propice à une telle initiative.

Une étude commandée par la Fondation David Suzuki va encore plus loin et recommande même l'adoption d'une tarification routière globale pour la région de Montréal et la grande région de Vancouver. Cette mesure pourrait prendre plusieurs formes, dont l'implantation d'une

tarification kilométrique ou l'implantation d'une taxe sur le carburant. Toutefois, comme cette mesure doit être implantée à la grandeur d'un territoire, et pas seulement en fonction de certains points de passage, elle serait difficilement applicable dans le contexte des déplacements interprovinciaux.

Malgré tout, pour qu'une telle mesure fonctionne, et n'ait pas de conséquences négatives autres (en favorisant davantage l'étalement urbain par exemple), un aménagement plus durable du territoire et une répartition plus équitable des pôles d'emplois de part et d'autre de la rivière des Outaouais sont nécessaires (particulièrement les pôles d'emplois fédéraux).

Les déplacements hors pointe : un enjeu à ne pas oublier

Le plan intégré présenté par la CCN met beaucoup l'accent sur les déplacements domicile-travail, ainsi que le transport de marchandises, mais aborde peu les déplacements en dehors des heures de pointe. Or, bien qu'ils ne contribuent pas à la congestion des liens interprovinciaux, ces déplacements sont essentiels pour un nombre important de gens. Ainsi, il importe que le plan intégré tienne compte de ces besoins qui touchent une population diversifiée. Que ce soit des travailleurs avec des horaires atypiques, des étudiant-es ou encore des gens qui se déplacent pour le loisir, les gens qui se déplacent en dehors des heures de pointe doivent avoir accès à un système de transport de qualité et qui favorise la mobilité durable.

Un plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale qui ne tiendrait pas compte des déplacements hors pointe raterait à notre avis une cible importante. Cela créerait aussi un enjeu d'équité envers les gens qui ont des besoins différents en matière de déplacements, différents de ceux et celles qui se déplacent pendant l'heure de pointe.

RECOMMANDATIONS

1. Rejeter clairement la construction d'un sixième lien comme « solution » pour l'amélioration des déplacements interprovinciaux
2. Implanter graduellement, mais à court terme, des mesures plus robustes de gestion de la demande en transport qui réduisent l'attrait de l'automobile et qui augmentent l'attrait de la mobilité durable :
 - a. Réduire la capacité routière sur les liens interprovinciaux au profit de la mobilité durable
 - b. Appuyer un programme d'achat de laissez-passer de transport en commun par les grands employeurs, en premier lieu le gouvernement fédéral
 - c. Envisager un projet-pilote pour une tarification de la congestion
3. Inclure les déplacements hors-pointe dans les mesures préconisées afin d'assurer une équité entre les différents besoins et la diversité des personnes nécessitant de se déplacer

Une répartition plus équitable des pôles d'emplois fédéraux entre Gatineau et Ottawa et encourager les plans de gestion des déplacements

Des investissements dans la mobilité durable et dans des mesures pour réduire de l'attrait de la voiture sont une part importante des actions à mettre en œuvre pour implanter des changements durables dans les habitudes de transport. Toutefois, d'autres mesures structurantes peuvent également influencer le choix des gens, notamment par la localisation des pôles d'emplois, ainsi que la mise en œuvre de mesures incitatives par les employeurs par un plan de gestion des déplacements.

Le gouvernement fédéral a un rôle crucial à jouer quant à la localisation optimale de ses pôles d'emplois de chaque côté de la rivière. En les rendant plus accessibles, soit dans les quartiers centraux et à proximité des réseaux structurants de transport collectif et actif, on favorise des choix plus durables par les gens qui s'y rendent pour travailler. Plus particulièrement, MOBI-O croit que le ratio du 75/25 ne doit pas être un dogme et qu'il y a lieu d'avoir de la flexibilité afin de tenir compte des impacts de la localisation des pôles d'emplois sur les déplacements interprovinciaux.

Ainsi, une répartition plus équitable des pôles d'emplois fédéraux de part et d'autre de la rivière (au-delà du 25 % pour Gatineau par exemple) pourrait amener des bénéfices importants et réduire la pression sur les besoins en déplacements de Gatineau vers Ottawa. D'ailleurs, dans ses constats, le plan intégré note le fait que la croissance de la population de Gatineau augmentera davantage que les emplois, ce qui signifie qu'il y a lieu de rééquilibrer le ratio.

En matière de gestion des déplacements, l'adoption par les grands employeurs d'un plan de gestion des déplacements pour chacun de ses pôles d'emplois nous apparaît cruciale afin de mettre en place les conditions les plus favorables possible pour encourager la mobilité durable. Avec en tête le gouvernement fédéral, l'élaboration de plans de gestion de déplacements permet de dresser un diagnostic précis pour chaque pôle d'emploi et de proposer des mesures adaptées. À titre d'exemple, plusieurs grands employeurs de l'Outaouais (Ville de Gatineau, CISSS de l'Outaouais, gouvernement du Québec et Université du Québec en Outaouais se) se sont récemment dotés de plans de gestion des déplacements au cours des cinq dernières années. Le CÉGEP de l'Outaouais est aussi en réflexion à ce sujet.

En ce qui a trait au gouvernement fédéral, le ministère de la Défense nationale est le seul à s'être doté d'un plan de gestion des déplacements, un plan qui touchait trois sites, quatre édifices et 4 000 employés. L'expertise existe dans la région et pourrait très certainement permettre de doter chacun des ministères et immeubles du gouvernement fédéral d'un tel plan dans la région.

Des discussions ont eu cours avec Affaires mondiales Canada, mais elles sont restées lettre morte avec l'arrivée de la pandémie.

Plusieurs pistes d'actions adaptées peuvent être proposées pour favoriser un transfert modal des employés vers la mobilité durable, par exemple :

- Politique de gestion et de tarification du stationnement
 - Cases de stationnement réservé aux covoitureurs
 - Tarification dynamique (selon un ordre de priorité)
 - Cases flottantes pour les utilisateurs du transport collectif et actif
- Accessibilité des édifices en transport actif et collectif
- Mesures de gestion interne
 - Programme de retour garanti au domicile en cas d'urgence
 - Politique de télétravail
 - Programme de reconnaissance des employé-es ayant adopté la mobilité durable
 - Gestion des déplacements professionnels
- Accès à des douches et des vestiaires
- Accès à des stationnements pour vélos sécurisés
- Offre d'outils de réparation pour les vélos
- Collaboration avec les autorités organisatrices de transport de la région
- Stratégie de communication pour la promotion du programme en mobilité durable

RECOMMANDATIONS

4. Favoriser une répartition plus équitable des pôles d'emplois fédéraux de part et d'autre de la rivière des Outaouais comme mesure afin de rééquilibrer les déplacements interprovinciaux
5. Promouvoir l'adoption de plans de gestion de déplacements pour les grands employeurs et les grands générateurs de déplacements

Éviter les solutions qui ne favorisent pas le changement de paradigme (fausses bonnes idées)

Dans le plan intégré, la CCN propose certaines pistes d'actions qui, à notre avis, perpétuent la dépendance à l'automobile et ne favorisent pas le changement de paradigme. Ces propositions que nous qualifierons de « fausses bonnes idées » peuvent apparaître intéressantes de prime abord. Sauf que lorsqu'on analyse de façon plus approfondie les impacts de ces solutions, on s'aperçoit rapidement qu'elles vont à contre-courant de l'objectif.

Vignette écologique permettant aux véhicules électriques d'accéder aux voies réservées

L'idée d'une vignette écologique permettant aux véhicules électriques d'accéder aux voies réservées peut sembler une idée intéressante pour favoriser le transfert technologique depuis une voiture à essence. Malgré l'impact intéressant à long terme pour les déplacements qui sont inévitables en voiture, la voiture électrique doit davantage être vue comme une option de dernier recours et non une solution à long terme pour les déplacements. Bien qu'elles émettent moins de GES que les voitures à essence, les voitures électriques perpétuent le paradigme de l'auto solo et ont tout de même un impact environnemental, social, économique et sur la santé des populations.

Au plan environnemental, il est préférable de favoriser la mobilité durable, plutôt qu'une voiture électrique. En effet, ces dernières contribuent tout de même aux émissions de GES à travers le processus de fabrication (extraction des minerais et des matériaux pour les piles et la carrosserie, en plus de l'énergie pour la construire). C'est sans compter le transport du véhicule jusqu'à l'acheteur et la dépossession lorsqu'elle devient un déchet ultime. Par ailleurs, même pendant son utilisation, la voiture électrique peut contribuer à avoir d'autres impacts environnementaux à différents niveaux, et ce, peu importe la source d'énergie, pour l'alimentation de la recharge des batteries. Cela s'ajoute à l'enjeu énergétique général auquel nous nous exposons avec la croissance de la population. Elles peuvent contribuer à l'étalement urbain et n'encouragent pas une diminution des distances parcourues. Enfin, il faut aussi reconnaître qu'une conversion vers les véhicules électriques, même massive, ne sera pas suffisante pour atteindre les objectifs gouvernementaux de réduction des émissions de GES.

Au plan économique et social, les mesures favorables aux voitures électriques peuvent créer des effets pervers et ne sont donc pas une réponse adéquate pour les besoins de mobilité, notamment pour les populations plus vulnérables ou à faible revenu. Le prix des voitures électriques est encore élevé et n'est pas accessible à tous, ce qui risque de créer un enjeu d'iniquité. De plus, en perpétuant le paradigme de l'auto solo, une habitude qu'on essaie de changer, on vient à contre-courant des efforts pour gérer et réduire la congestion. En autorisant les véhicules électriques à circuler dans les voies réservées, on crée de la congestion pour le transport collectif et le covoiturage. L'objectif des voies réservées est pourtant d'offrir au transport collectif et au covoiturage un avantage concurrentiel par rapport à l'auto solo, en évitant la circulation et en offrant des temps de trajets plus fiables. À moyen terme, une telle mesure pourrait même favoriser le transfert modal du transport collectif et du covoiturage vers

la voiture électrique, puisque certaines personnes ayant les moyens pourraient profiter de cet avantage qui leur est offert. Cette situation serait aussi contre-productive et irait à l'encontre des efforts mis en place pour favoriser la mobilité durable.

Enfin, sur le plan de la santé publique, le paradigme de l'auto solo, qu'il soit électrique ou à essence, continuera de favoriser la sédentarité et une faible activité physique. Cela ne cadre pas avec nos objectifs collectifs d'environnements et de mesures favorisant de saines habitudes de vie.

Stationnements incitatifs près des pistes cyclables

L'aménagement de stationnement incitatif près des pistes cyclables est une autre piste d'action qui, selon nous, se classe dans la catégorie des « fausses bonnes idées ». Bien qu'elle puisse sembler séduisante puisqu'elle pourrait encourager des gens à opter pour le vélo pour une partie de leur trajet, elle ne vient pas non plus changer le paradigme et perpétue l'utilisation de l'auto solo pour les déplacements. Bien que cette mesure puisse avoir un impact sur la congestion pour la traversée de la rivière des Outaouais, elle déplace le problème de congestion pour les trajets du domicile vers ces stationnements. Enfin, l'aménagement de stationnement a des impacts importants, notamment en favorisant les îlots de chaleur et un mauvais écoulement des eaux de surface.

MOBI-O préconise davantage une amélioration notable de la connectivité des liens cyclables entre les quartiers et les liens interprovinciaux afin d'encourager seulement l'utilisation du vélo. La montée en popularité des vélos à assistance électrique est une occasion importante pour favoriser des distances plus grandes et pour encourager des personnes ayant des habiletés physiques plus limitées de faire le choix du vélo. La CCN pourrait aussi appuyer l'intermodalité entre les modes de transport durable, par exemple en encourageant les gens à prendre leur vélo vers les réseaux de transport en commun (service vélo-bus) pour raccourcir les trajets de leur domicile vers leur destination.

RECOMMANDATIONS

6. Ne pas mettre en place une vignette écologique permettant aux véhicules électriques de circuler sur les voies réservées à haut taux d'occupation
7. Améliorer la connectivité des liens cyclables avec les liens utilitaires et promouvoir l'intermodalité plutôt que des stationnements incitatifs près des pistes cyclables

Indicateurs de suivi : quelques propositions

En ce qui concerne les indicateurs de suivi pour la mise en œuvre du plan intégré, MOBI-O estime qu'ils sont pour la plupart pertinents et permettront une bonne évaluation. Certains indicateurs mériteraient par contre d'être ajoutés et d'autres révisés. En ce qui a trait aux atteintes des objectifs fixés pour la disponibilité de meilleures options de mobilité pour les déplacements interprovinciaux, nous proposons d'ajouter l'évolution du nombre d'heures de service offert par les réseaux de transport en commun, le nombre de kilomètres de voies cyclables, ainsi que les investissements consentis. Un calcul de la qualité et de la capacité des réseaux de transport collectif (fréquence moyenne, horaires hors pointe, etc.) et actif (nombre de voies cyclables protégées et adéquatement aménagées), comparativement à un objectif idéal pour assurer un transfert modal important, devrait également être considéré.

Pour ce qui est des objectifs liés à la réduction des émissions de GES, nous croyons que le pourcentage des déplacements interprovinciaux effectués en véhicule électrique ne devrait pas être un indicateur de suivi permettant de mesurer le succès du plan. Comme mentionné précédemment, les véhicules électriques devraient constituer une option de dernier recours lorsque les autres options ne fonctionnent pas. Sans quoi, on risque de concurrencer la mobilité durable, ce qu'il faut à tout prix éviter.

Pour le transport de marchandises, il serait intéressant d'avoir de prévision qui incluent le mode de transport utilisé et pas seulement l'analyse des camions lourds. Par exemple, est-ce que le train pourrait devenir une solution de rechange intéressante à la circulation des camions lourds entre les villes et permettre que des véhicules à plus faibles émissions fassent la navette des trains vers leur destination finale ? Bien que les déplacements de marchandises par train ne traversent pas la rivière des Outaouais, leurs proportions dans les déplacements totaux ont un impact direct sur la demande en déplacements de camions lourds dans les centres-villes et sur les liens interprovinciaux.

Enfin, pour ce qui est de la qualité de vie, nous croyons qu'un indicateur lié à la santé publique (par exemple : taux de sédentarité et complications liées) devrait être utilisé afin de calculer les bienfaits du transfert modal vers la mobilité durable sur la santé des populations. De telles analyses ont été effectuées aux États-Unis et ont démontré une corrélation entre dépendance à la voiture et obésité.

RECOMMANDATION

8. Inclure dans les indicateurs de suivi pour la disponibilité des options de mobilité d'autres indicateurs clés et revoir certains indicateurs moins intéressants

CONCLUSION

MOBI-O salue encore une fois la démarche faite par la CCN afin d'élaborer un plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux dans la région de la capitale nationale. Il s'agit d'un processus incontournable permettant de construire une vision commune de la mobilité dans la région et la forme qu'elle doit prendre dans l'avenir. Avec l'appui des partenaires locaux comme les villes, les sociétés de transport et la société civile, un tel plan a le potentiel de transformer la mobilité dans la région et de favoriser des changements importants dans les habitudes de transport.

Prenant appui sur la mobilité durable et sur des mesures robustes de gestion de la demande en transport, il est possible d'implanter des changements de fonds afin de répondre aux multiples enjeux et impacts des choix en transport. C'est pourquoi nous espérons que le plan proposé, après avoir intégré certains ajustements que nous proposons, soit mis en œuvre de façon enthousiaste par les divers partenaires et qu'un suivi serré de son avancement soit fait.

La crise sanitaire liée à la pandémie de COVID-19 nous a démontré notre capacité comme collectivité à prendre des mesures énergiques et parfois radicales pour répondre à des enjeux majeurs. Nous sommes donc sûrs qu'avec une volonté ferme et des actions conséquentes, la région de la capitale nationale sera en mesure d'atteindre ses objectifs pour répondre à la crise climatique que nous vivons, améliorer la qualité de vie de ses résidents et des populations vulnérables, réduire les impacts économiques et construire des environnements favorables aux saines habitudes de vie.

En tant qu'entreprise d'économie sociale et principal acteur en mobilité durable dans la région de l'Outaouais, MOBI-O est prête à offrir son expertise et à accompagner les divers acteurs, dont la CCN, afin de participer au mouvement. Que ce soit en matière d'expertise-conseil en gestion de déplacements, ou encore pour la mise en œuvre de projets de sensibilisation en mobilité durable, MOBI-O a la capacité d'être un acteur de changement et un appui aux acteurs et décideurs en matière de transport et de mobilité.



Patrick Robert-Meunier, directeur général

MOBI-O, le 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.



MOBI-O

Centre de gestion des déplacements de Gatineau et de sa région

200-A boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec) J8Y 3W9

819 205-2085
info@mob-i-o.ca
www.mob-i-o.ca