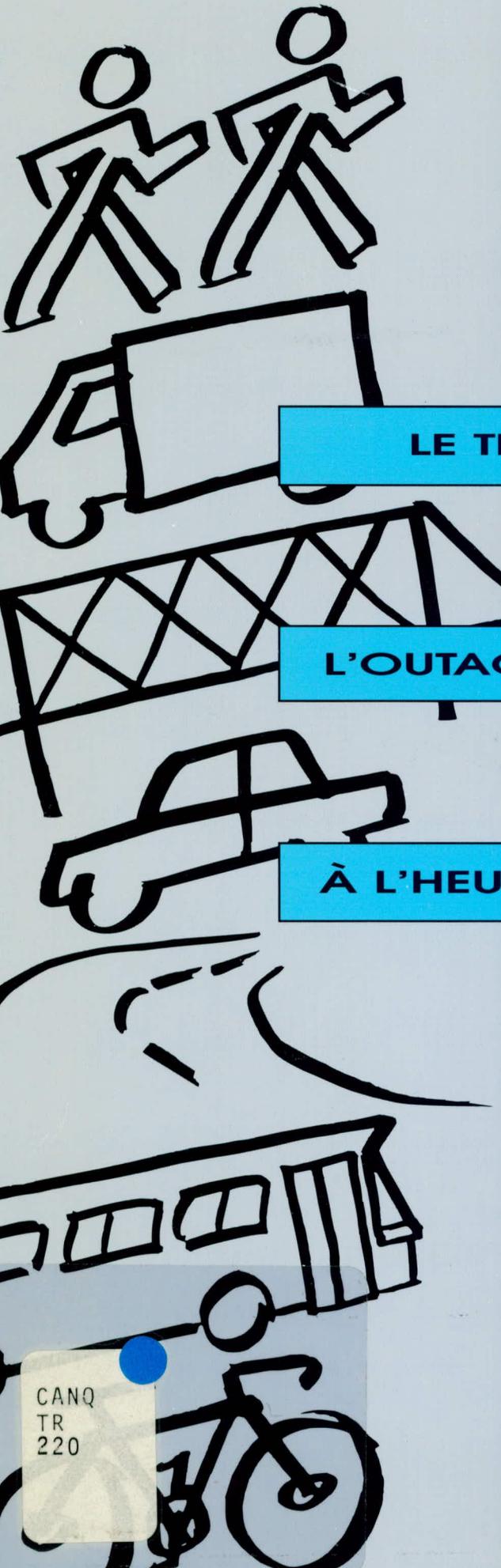


REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
AVR 27 1994
TRANSPORTS QUÉBEC



LE TRANSPORT:

L'OUTAOUAIS URBAIN

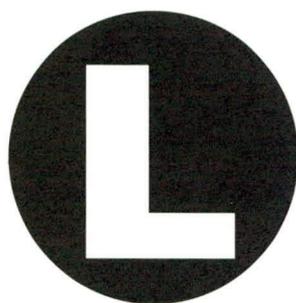
À L'HEURE DES CHOIX

CANQ
TR
220



326342

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
200, RUE DORCHESTER SUD, 7e
QUÉBEC, (QUÉBEC)
G1K 5Z1



E TRANSPORT:
L'OUTAOUAIS URBAIN À
L'HEURE DES CHOIX!



DOCUMENT DE CONSULTATION

Dor. Gen. (non)

GDWQ

TR

220

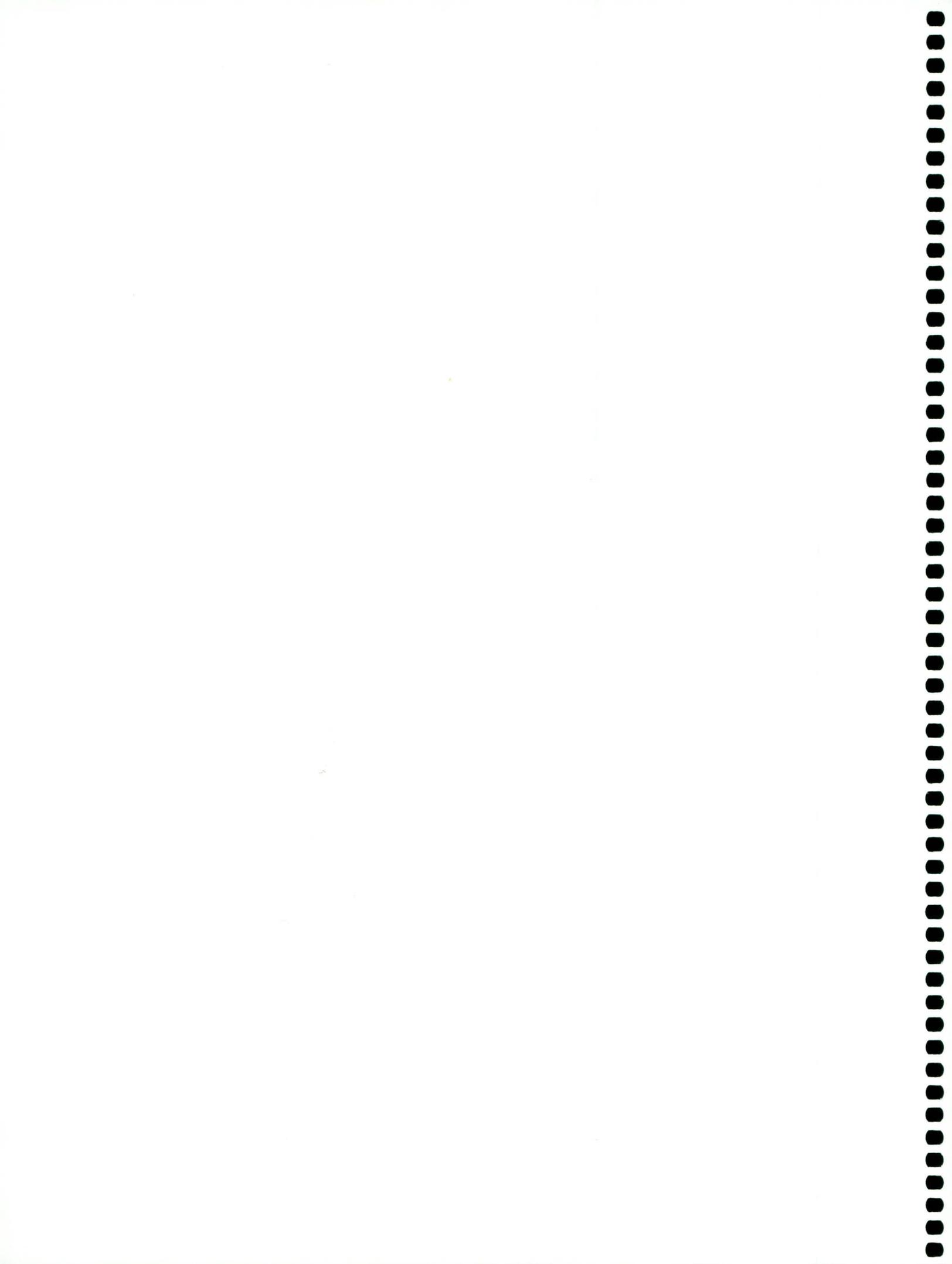
Ce document a été produit conjointement par :
Communauté urbaine de l'Outaouais
Société de transport de l'Outaouais
Ministère des transports du Québec
Commission de la Capitale nationale

Avril 1994

ISBN 2-550-29302-9

T A B L E D E S M A T I È R E S

Introduction	5
Pourquoi consultons-nous la population ?	5
Quelle est la situation actuelle du développement urbain et des transports sur le territoire de la CUO ?	5
Quelle est la situation prévisible du développement urbain et des transports sur le territoire de la CUO ?	11
Un virage s'impose-t-il ?	12
Quelles sont les orientations qu'il est souhaitable de donner au développement et au transport ?	13
Quels sont les moyens à prendre pour concrétiser ces orientations ?	14
Comment pouvez-vous exprimer votre opinion ?	23
Pour en savoir plus...	23
Commentaires	26



INTRODUCTION

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 depuis plusieurs années des études pour trouver des solutions aux problèmes du transport dans l'Outaouais.

Les études de la CUO, de la STO, du MTQ et de la CCN étant complémentaires, ces organismes ont décidé d'effectuer conjointement les consultations prévues afin de favoriser les échanges les plus larges possible sur les transports.

Les trois études qui font 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 (07)*, 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 présent document fait donc état de l'ensemble des éléments soumis pour consultation à la population.

Le contexte géopolitique dans lequel s'inscrivent les différentes études qui font l'objet de la présente consultation est illustré à la carte no 1.

* *Les membres du CACPET sont : Transports Canada, la Commission de la Capitale nationale, le ministère des Transports du Québec, le ministère des Affaires municipales du Québec, la Communauté urbaine de l'Outaouais, la Société de transport de l'Outaouais, le ministère des Transports de l'Ontario, le ministère des Affaires municipales de l'Ontario, la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton et la Commission de transport régionale d'Ottawa-Carleton.*

POURQUOI CONSULTONS-NOUS LA POPULATION ?

Les organismes qui consultent la population sur les transports en Outaouais veulent l'informer sur :

- la situation actuelle du développement urbain et des transports sur le territoire de la CUO ;

et recueillir ses commentaires sur les éléments suivants :

- la situation prévisible du développement urbain et des transports sur le territoire de la CUO ;
- les orientations qu'il est souhaitable de donner au développement et au transport ;
- les moyens à prendre pour concrétiser ces orientations.

QUELLE EST LA SITUATION ACTUELLE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DES TRANSPORTS SUR LE TERRITOIRE DE LA CUO ?

La situation actuelle du développement urbain et des transports sur le territoire de la CUO se résume comme suit :

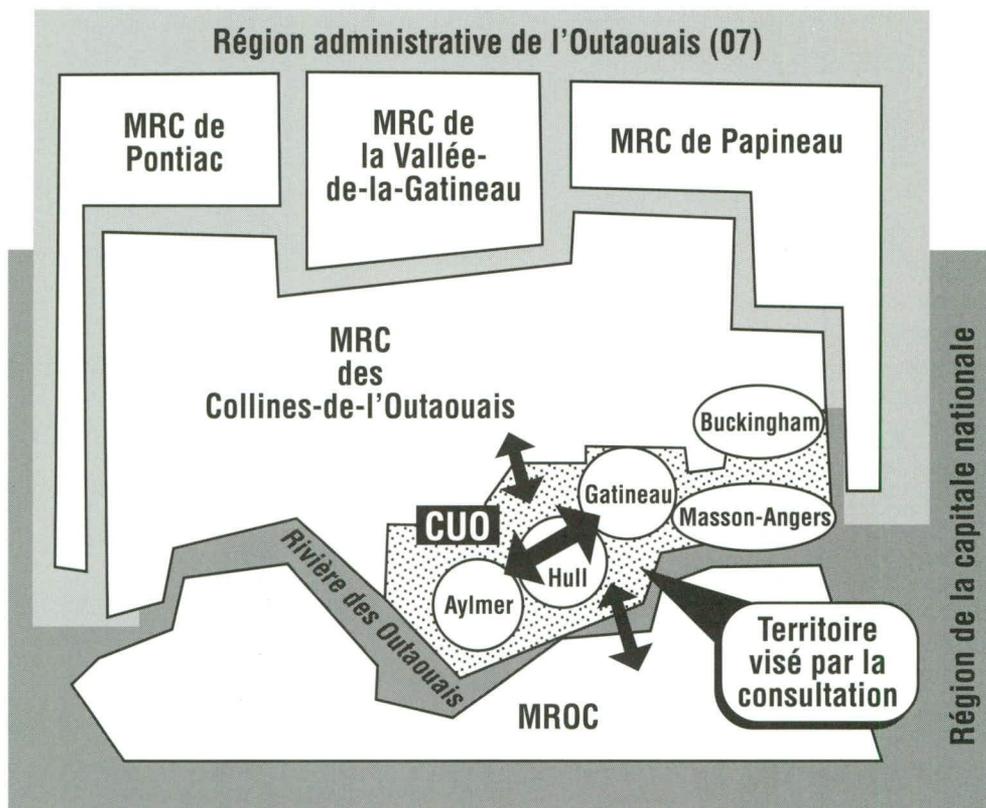
- *Un contexte géopolitique particulier*

La planification des transports dans la Communauté urbaine de l'Outaouais s'effectue dans un contexte particulier car la CUO fait partie d'une région métropolitaine (Ottawa-Hull) et d'un espace économique qui regroupe les municipalités situées au Québec et en Ontario. Elle appartient également à la région de la Capitale Nationale (RCN) où est concentrée la fonction publique fédérale.

- *Une population qui croît rapidement*

Avec ses 200 000 habitants, la CUO constitue la troisième agglomération urbaine la plus peuplée du Québec, après celles de Montréal et de Québec. De 1971 à 1991, la population de la CUO s'est caractérisée par un fort taux d'accroissement, soit d'environ 38 %

Carte N° 1 Le contexte géopolitique de la consultation

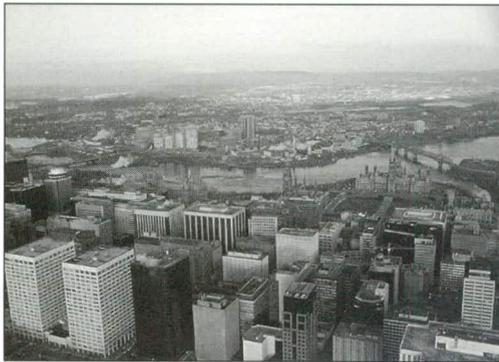


Le transport: l'Outaouais urbain à l'heure des choix!

comparativement à celui du Québec qui se chiffrait à environ 14 %. Durant cette même période, la population de la MROC s'est accrue d'environ 44 %.

- *Une forte dépendance envers l'Ontario à l'égard de l'emploi*

En 1991, la partie québécoise de l'agglomération d'Ottawa-Hull (la région métropolitaine de recensement) comptait pour 17 % des emplois totaux bien qu'elle enregistrât 25 % de la population totale. La partie québécoise exporte une part importante de sa main-d'oeuvre vers la partie ontarienne de cette agglomération puisque plus de 50 000 Québécois travaillent en Ontario. À l'opposé, seulement 5 % des Ontariens ont un emploi du côté québécois, soit environ 17 000 personnes.

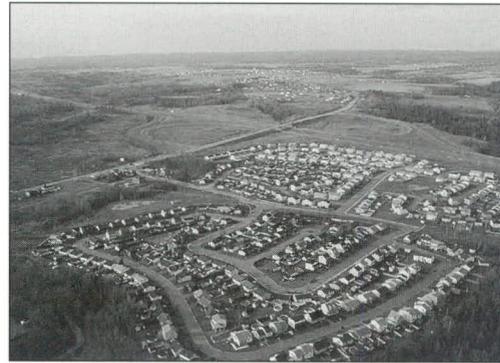


- *Une forme urbaine qui favorise l'utilisation de l'automobile*

La forme urbaine sur le territoire de la CUO se caractérise par une séparation et un éloignement des différentes fonctions résidentielles, commerciales et industrielles les unes par rapport aux autres. Cette caractéristique a pour conséquences d'allonger les trajets de déplacements et de décourager l'utilisation des modes de transport autonomes tels que la marche et la bicyclette.

- *Des densités de développement qui rendent difficile une desserte efficace par transport en commun*

Le territoire de la CUO offre des densités d'habitation et d'emplois très faibles par rapport aux seuils critiques nécessaires pour assurer une desserte de transport en commun efficace. À titre d'exemple, les densités d'habitation dans la CUO varient en général de 2 à 7 logements par hectare dans les secteurs résidentiels, alors qu'il est souhaitable d'atteindre des densités supérieures à 15 logements par hectare sur de grandes superficies pour assurer une desserte convenable par transport en commun.



Par ailleurs, les foyers de concentration d'emplois ne peuvent être desservis efficacement que si une densité d'emplois minimale de 20 à 25 emplois par hectare est atteinte pour un secteur de grande superficie. Dans la CUO, à l'exception de quelques pôles d'emplois situés à Hull, les densités d'emplois sont toutes inférieures à ces seuils. De plus, les secteurs d'emplois à faible densité, tels que ceux que l'on retrouve dans les parcs industriels, génèrent une circulation automobile intense aux heures de pointe sans toutefois être attrayants pour une desserte par transport en commun.

Le transport: l'Outaouais urbain à l'heure des choix!

- *Un réseau routier régional qui fonctionne à la limite de sa capacité*

Au cours des dernières années (1984 à 1991), la circulation a considérablement augmenté, de 50 à 80 % dans les grands corridors routiers de la CUO.

À certains endroits (carte no 2), les conditions de circulation se sont détériorées aux heures de pointe, occasionnant ainsi des retards importants aux usagers du réseau routier.

Parmi les corridors routiers problématiques, notons :

- la traversée de la rivière des Outaouais ;
- la traversée de la rivière Gatineau ;
- la liaison Aylmer - Hull.



- *Une absence de liens routiers est-ouest rapides*

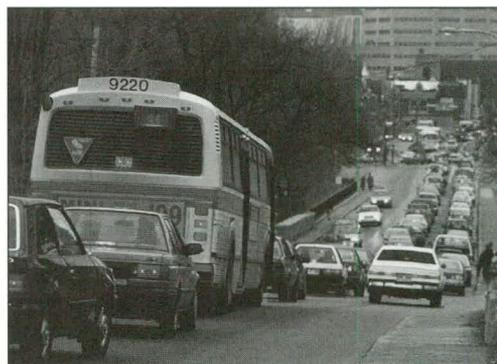
Le développement des liens routiers est-ouest entrepris depuis le début de l'Entente CCN/Québec n'est pas complété, de sorte qu'il n'y a pas encore d'axe rapide entre l'est et l'ouest de la Communauté urbaine de l'Outaouais.

- *Un réseau routier de moins en moins efficace*

La multiplication des accès le long du réseau routier en diminue l'efficacité et engendre une insécurité.

- *Une érosion de la part modale du transport en commun*

L'attrait toujours grandissant de l'automobile a contribué à une diminution de l'utilisation du transport en commun d'environ 1,4 % par an entre 1984 et 1991. Il s'ensuit donc une érosion de la part modale du transport en commun dans la CUO et une augmentation de la congestion routière. Par ailleurs, les corridors routiers problématiques occasionnent aussi des retards aux usagers du transport en commun puisque les autobus partagent de façon générale la chaussée avec les autres usagers de la route. C'est pour cette raison que la STO prévoit, dans le cadre de son plan d'action à court terme, d'instaurer des voies réservées au transport collectif dans chacun des trois corridors routiers problématiques suivants : la traversée de la rivière des Outaouais, la traversée de la rivière Gatineau et sur la route 148 entre Aylmer et Hull. Cette intervention vise à diminuer les temps de déplacements des usagers du transport en commun et, par conséquent, à augmenter la part modale du transport en commun.

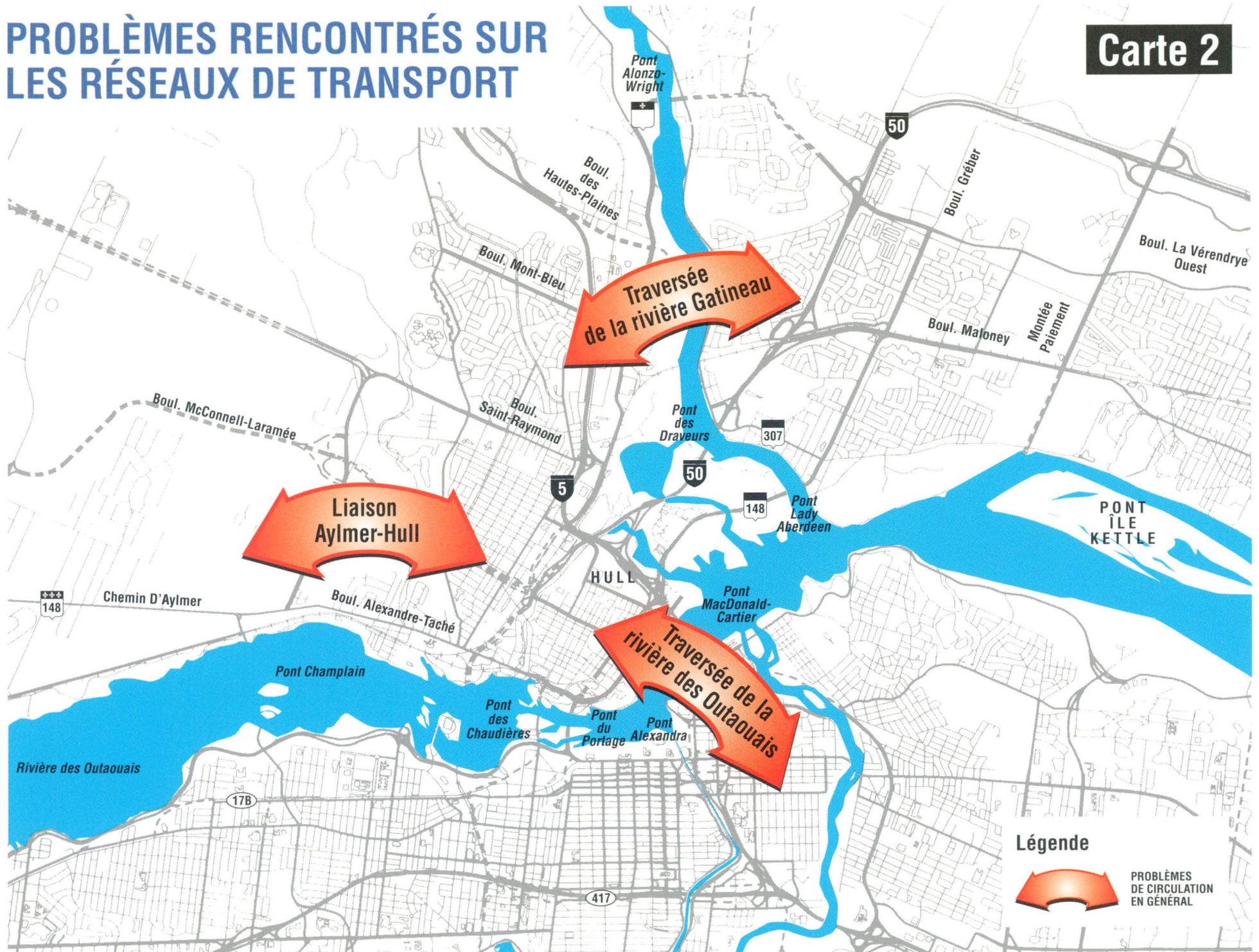


- *Un réseau cyclable à vocation plus récréative qu'utilitaire*

Bien que la région de la Capitale nationale soit déjà dotée d'un vaste réseau de pistes cyclables, celui-ci a surtout été conçu à des fins récréatives et propose donc peu d'itinéraires directs pour les déplacements utilitaires reliés au travail ou aux études. Or, cette situation fait présentement l'objet d'une étude

PROBLÈMES RENCONTRÉS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORT

Carte 2



Légende



PROBLÈMES
DE CIRCULATION
EN GÉNÉRAL



Le transport: l'Outaouais urbain à l'heure des choix!

de la part des divers intervenants régionaux (villes, CUO, CCN, MTQ).



- *Une absence de lien autoroutier vers l'extérieur de la région*

La Communauté urbaine de l'Outaouais n'est pas reliée à la région de Montréal par un lien autoroutier direct.

Le parachèvement de l'autoroute 50 est donc fortement réclamé par la population de la CUO.

QUELLE EST LA SITUATION PRÉVISIBLE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DES TRANSPORTS SUR LE TERRITOIRE DE LA CUO ?

La situation prévisible du développement urbain et des transports sur le territoire de la CUO se résume comme suit :

- *Une population qui continuera de croître*

La population de la CUO et de sa zone périphérique (MRC des Collines-de-l'Outaouais) augmentera rapidement dans un avenir prévisible. Si les tendances actuelles se maintiennent, ces augmentations pourraient atteindre environ 50 % entre 1986 et le moyen terme (un horizon qui se dessine aux alentours de l'an 2011) et environ 100 % entre 1986 et le long terme (un horizon perceptible aux environs de l'an 2046). Ces augmentations auront un impact important sur la demande en transport pour le territoire de la CUO.

- *Une dépendance envers l'Ontario à l'égard de l'emploi qui se maintiendra*

Même si proportionnellement l'emploi sur le territoire de la CUO augmentera plus rapidement que la population d'ici les moyen et long termes, il n'en demeurera pas moins que la population sera toujours étroitement liée aux activités économiques de la MROC malgré les efforts de la CUO pour renforcer sa base économique par l'entremise des orientations de son schéma d'aménagement.

- *Un aménagement du territoire qui continuera de favoriser l'utilisation de l'automobile*

À moins d'intervenir d'une façon ou d'une autre, toutes les tendances actuelles démontrent que le type même de développement prévu sur le territoire de la CUO continuera à favoriser l'utilisation de l'automobile : faibles densités d'habitation et d'emplois, développements de nature quasi homogènes et éparpillement des emplois. La révision du schéma d'aménagement de la CUO pourra éventuellement fournir de nouvelles orientations au développement du territoire.

- *Une prise de conscience de plus en plus grandissante face à l'environnement*

Les préoccupations environnementales de notre société se feront valoir de plus en plus dans l'avenir, comme en témoigne l'adhésion rapide au concept de développement durable (voir encadré).

La commission Bruntland définit une communauté durable comme étant une communauté qui «gère son développement de façon à répondre aux besoins de la génération présente sans compromettre l'habileté des générations futures à répondre à leurs propres besoins».

Ainsi, la CUO sera amenée à adopter des politiques en faveur de projets mieux adaptés à la disponibilité de ressources et qui tiennent compte de coûts de tout ordre, y compris

Le transport: l'Outaouais urbain à l'heure des choix!

les impacts sur l'environnement. Par ailleurs, il faut s'attendre, à court terme, à voir poindre un grand nombre d'initiatives qui influenceront autant les citoyens dans leurs choix quotidiens que les professionnels de l'aménagement et du transport et les développeurs dans la façon dont ils procèdent pour le développement du territoire. Ces initiatives incluent, à titre d'exemple, les techniques de gestion de la demande (voir encadré).

Les techniques de gestion de la demande définissent un ensemble d'actions et de politiques qui cherchent à modifier le comportement des personnes dans leurs déplacements de façon à réduire, durant les heures de pointe, la congestion sur les routes et, plus particulièrement, l'usage des véhicules particuliers avec un seul occupant.

• Des ressources de plus en plus limitées

Les ressources financières des différents niveaux de gouvernements seront de plus en plus limitées. Ce phénomène amènera les collectivités à chercher à faire plus avec moins, c'est-à-dire à rationaliser leurs investissements, et les conduira inévitablement à faire des choix difficiles. Au niveau des réseaux de transport, cela signifie que l'on devra tenter d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes avant d'en construire de nouvelles. Il s'agira donc d'adopter des orientations visant à faire passer le plus grand nombre possible de personnes plutôt que de véhicules dans un corridor de transport donné.

UN VIRAGE S'IMPOSE-T-IL ?

Dans le cas d'un **scénario tendanciel**, c'est-à-dire un scénario où les tendances actuelles et prévisibles se poursuivent, on peut s'attendre à une situation où l'automobile demeure le mode de transport dominant. Elle serait utilisée plus fréquemment par un grand

nombre de personnes pour effectuer des déplacements de plus en plus longs, à des vitesses de plus en plus faibles, et entraînerait des conséquences importantes sur la viabilité économique, sociale et environnementale de notre agglomération urbaine.

Un scénario est le regroupement des actions d'un processus qui se déroule selon un plan préétabli. Celui-ci sert à créer des «images» du futur.

• Si les tendances actuelles et prévisibles se poursuivent :

- la qualité de vie dans la région va diminuer parce que l'air sera de plus en plus pollué par un nombre toujours croissant d'automobiles ;
- les conditions de circulation vont continuer à se détériorer, les files d'attente seront donc plus longues, le nombre d'accidents plus élevé, les pertes de temps plus grandes, et la consommation de carburant plus élevée ;
- les transports collectifs seront moins efficaces car les autobus perdront beaucoup de temps dans la congestion ;
- l'économie sera affectée parce que le transport des marchandises sera perturbé par la congestion qui va s'accroître ;
- les terres agricoles et les habitats naturels continueront à être utilisés à des fins de développement à très faible densité qui favorisent l'utilisation de l'automobile et rendent difficile leur desserte par les transports collectifs ;
- les instances publiques seront incitées à investir des sommes très élevées pour de nouvelles infrastructures routières, alors qu'elles disposeront vraisemblablement de ressources financières de plus en plus limitées.

Si le scénario tendanciel se réalise, d'ici à ce que tout le territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais soit développé,

il faudra investir au moins un milliard de dollars (en dollars de 1994) dans les infrastructures de transport, dont trois nouveaux ponts interprovinciaux pour satisfaire les besoins de déplacement de la population. **UN VIRAGE SEMBLE DEVOIR S'IMPOSER.**

Les organismes responsables des transports et de l'aménagement du territoire 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 publiques.

Il importe donc de donner de nouvelles orientations au développement urbain et aux transports, pour qu'ils s'inscrivent mieux dans les principes du développement durable.

QUELLES SONT LES ORIENTATIONS QU'IL EST SOUHAITABLE DE DONNER AU DÉVELOPPEMENT ET AU TRANSPORT ?

Les orientations à donner au développement et aux transports doivent s'inspirer d'une vision globale de la communauté. 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 qui suit :

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.

Cette vision sert de tremplin à l'identification des grandes orientations, en matière de transports, qui contribueront à sa réalisation. Voici quelles sont les grandes orientations :

- Maintenir et améliorer en priorité les infrastructures et les équipements de transport.
 - 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 routières.
 - Favoriser des interventions et des initiatives qui offrent un niveau de qualité de vie et d'environnement élevé.
- *Maintenir et améliorer en priorité les infrastructures et les équipements de transport*

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

- Maintenir le réseau routier en bon état.
 - Maintenir le parc d'autobus de la STO en bon état.
 - Préserver l'aspect fonctionnel des corridors routiers.
 - Mieux connaître les sites de concentration d'accidents pour pouvoir intervenir adéquatement.
- *Assurer une bonne mobilité des personnes et des marchandises pour tous les modes*

Plusieurs objectifs ont été élaborés à partir de cette orientation stratégique, notamment :

- 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 (voir encadré), pistes cyclables, voies réservées, etc.

Un parc de stationnement incitatif est un terrain de stationnement stratégiquement situé dans une agglomération urbaine et servant à faciliter l'accès au transport en commun.

- Établir des niveaux de service (voir encadré) qui permettent au réseau routier de fonctionner en deça de sa capacité.

Un niveau de service est une mesure de la qualité de l'écoulement de la circulation pour les usagers de la route. Moins le niveau de service est bon, plus les retards causés par la circulation sont considérables.

- 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.
- *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 :

- Pour ce qui est du long terme, réduire la croissance des déplacements 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 actuellement à 100 déplacements par habitant par année en ce qui concerne le moyen terme et à 150 pour le

long terme (objectif déjà atteint par la Commission de transport régionale d'Ottawa-Carleton).

- Rendre le transport en commun attrayant par rapport à l'automobile en termes de temps de déplacement.
- Minimiser les investissements dans les nouvelles infrastructures de transport.
- Favoriser en priorité la viabilité, la consolidation et le développement des terrains vacants à l'intérieur de la trame urbaine existante.
- *Favoriser des interventions et des initiatives qui offrent un niveau de qualité de vie et d'environnement élevé*

Plusieurs objectifs découlent de cette orientation stratégique, notamment :

- Minimiser la pollution atmosphérique urbaine.
- Minimiser les inconvénients causés par l'automobile (bruits et vibrations) en milieu urbain, particulièrement dans les secteurs résidentiels.
- Protéger les lieux historiques et d'intérêts patrimoniaux et les milieux naturels.
- Consolider le développement urbain.
- Assurer l'accès aux grands centres d'emploi de la région, aux parcs industriels, aux équipements sociaux, communautaires et récréatifs pour tous les modes (personnes et marchandises).
- S'assurer que la vocation du réseau routier soit respectée.

QUELS SONT LES MOYENS A PRENDRE POUR CONCRÉTISER CES ORIENTATIONS ?

Un scénario concerté qui joue simultanément sur les aspects touchant l'offre et la demande en transport peut nous rapprocher de la vision à long terme de la CUO. Ce scénario est qualifié de concerté car sa réalisation nécessite un partenariat étroit entre les organismes de transport et d'aménagement du territoire ainsi que la collaboration de l'ensemble de la population.

Le transport: l'Outaouais urbain à l'heure des choix!

Ce scénario comprend les éléments suivants :

- la mise en place d'un réseau de voies réservées aux autobus et aux véhicules à taux d'occupation élevé à partir de Gatineau et d'Aylmer vers Hull et Ottawa ;
- un système de transport en commun rapide dans la CUO et vers l'Ontario ;
- une application vigoureuse de politiques d'aménagement du territoire favorables au transport en commun dans toutes les municipalités ;
- une augmentation de la part de l'Outaouais au niveau des emplois de la région de la Capitale nationale ;
- des élargissements et la construction de nouvelles routes judicieusement choisies ;
- diverses mesures de gestion de la demande.

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

- les programmes de covoiturage ;
- les mesures préférentielles pour le transport en commun (priorité aux feux de circulation, voies réservées aux autobus) ainsi que diverses améliorations au service du transport en commun ;
- les parcs de stationnement incitatifs ;
- les programmes de gestion du stationnement, incluant la tarification et le nombre de places offertes et ce, particulièrement dans les centres-villes ;
- les options de télé-travail et de travail à domicile ;
- les incitatifs à l'utilisation de la bicyclette et à la marche ;
- les horaires de travail variables selon les heures ou les jours de la semaine ;
- la tarification des routes.

Les interventions qui s'imposent pour concrétiser le scénario concerté s'échelonnent dans le temps selon deux horizons, soit le «moyen terme» et le «long terme». L'horizon moyen terme correspond à une période de temps 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 le

long terme. Ces horizons correspondent à un état de développement et non à une année précise, même si l'on peut croire que le moyen terme pourrait être prévu pour les alentours de l'an 2011 et le long terme, pour les environs de l'an 2046.

Dans le contexte d'un scénario concerté, il devient alors possible de réduire, d'ici à ce que tout le territoire de la CUO soit développé, le besoin de nouveaux ponts sur la rivière des Outaouais de trois à un seul.

Le coût des interventions possibles dans le scénario concerté est de l'ordre de 500 à 600 millions de dollars.

Réseaux de transport régionaux

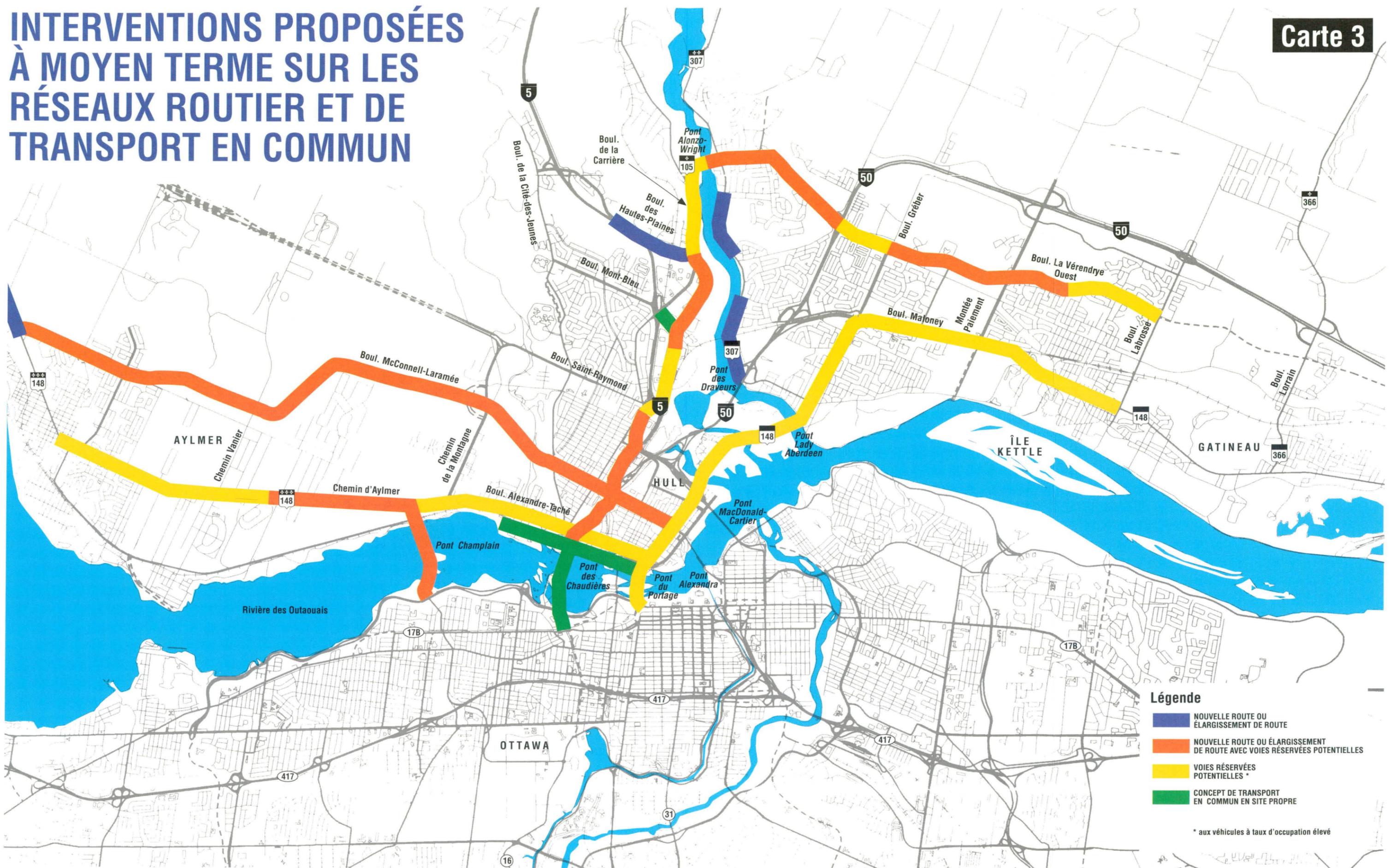
Dans cette optique, les interventions suivantes sont préconisées dans le moyen terme (voir carte no 3) :

- La réalisation possible de voies réservées aux autobus et au covoiturage sur la route 148, à partir de Gatineau et d'Aylmer vers Hull, et de là vers Ottawa en empruntant le pont Champlain, ainsi que le pont du Portage et la rue Wellington au centre-ville d'Ottawa.
- Des élargissements nécessaires pour permettre des voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé :
 - la route 148 entre le chemin Rivermead et le pont Champlain ;
 - une troisième voie réversible sur le pont Champlain ;
 - l'ajout de 2 voies au pont Alonzo-Wright ;
 - sur certaines sections du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et le boulevard Labrosse.
- De nouvelles infrastructures nécessaires 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 à Hull) ;
 - le boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et la route 307 à Gatineau ;
 - le boulevard de la Carrière à Hull.



INTERVENTIONS PROPOSÉES À MOYEN TERME SUR LES RÉSEAUX ROUTIER ET DE TRANSPORT EN COMMUN

Carte 3



- Légende**
- NOUVELLE ROUTE OU ÉLARGISSEMENT DE ROUTE
 - NOUVELLE ROUTE OU ÉLARGISSEMENT DE ROUTE AVEC VOIES RÉSERVÉES POTENTIELLES
 - VOIES RÉSERVÉES POTENTIELLES *
 - CONCEPT DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE

* aux véhicules à taux d'occupation élevé



Le transport: l'Outaouais urbain à l'heure des choix!

- Le prolongement du boulevard des Hautes-Plaines à Hull.
- L'élargissement de deux tronçons de la route 307 à Gatineau.
- L'élargissement de la route 148 entre le boulevard McConnell et le chemin Terry-Fox à Aylmer.
- Des techniques de gestion de la demande.
- Des politiques d'aménagement du territoire favorisant le transport en commun.
- Un système de transport en commun rapide interprovincial entre Hull et Ottawa.

À long terme, les interventions possibles, après avoir réalisé celles qui sont prévues à moyen terme, seraient donc les suivantes (voir carte n° 4) :

- Un système de transport en commun rapide constitué d'un réseau en site propre et d'un réseau de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé s'y rattachant. La ligne Gatineau-Hull-Ottawa en site propre constituerait l'épine dorsale du réseau auquel pourraient se greffer les voies réservées du boulevard McConnell-Laramée et de la route 148 en provenance d'Aylmer, ainsi que des voies réservées sur les boulevards Mont-Bleu et Saint-Raymond à Hull.
- Une application vigoureuse des techniques de gestion de la demande et de politiques d'aménagement favorisant le transport en commun.
- Les nouvelles infrastructures suivantes :
 - le pont de l'île Kettle et ses approches ;
 - le boulevard La Vérendrye entre les boulevards Labrosse et Lorrain à Gatineau ;
- Les élargissements suivants :
 - 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.

Réseau de transport interrégional

Afin de mieux relier l'Outaouais à la région de Montréal, il y a lieu de poursuivre les démarches nécessaires pour obtenir les autorisations gouvernementales requises pour le prolongement de l'autoroute 50.

De plus, il faudrait continuellement consacrer les efforts et les ressources nécessaires au maintien des infrastructures et des équipements de transport en bon état.

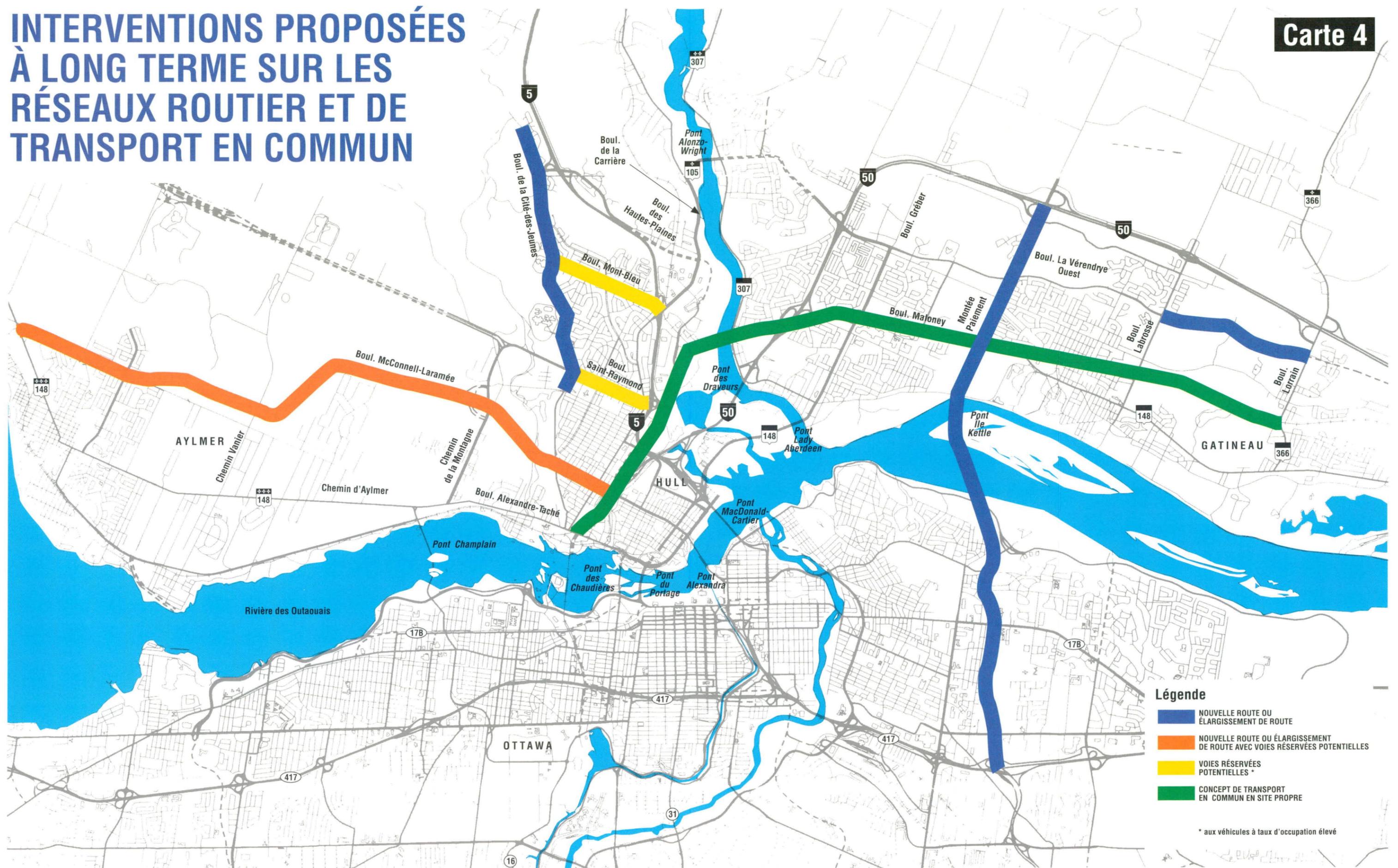
Les interventions préconisées ci-haut demeurent néanmoins de grandes orientations qui font l'objet de la consultation publique. Celles-ci ne constituent cependant pas une programmation qui lierait les différents paliers gouvernementaux mais elles serviraient plutôt à guider ces organismes lors de l'élaboration de leurs politiques et programmes respectifs. Les programmes d'immobilisations s'inspireraient donc de ces grandes orientations en tenant compte du fait qu'ils devraient être ajustés périodiquement en fonction de l'évolution réelle du développement et des besoins de déplacements dans la CUO.

Enfin, un virage doit être envisagé quant à notre approche de planification urbaine et des transports si l'on veut atteindre la vision qui a été formulée pour la CUO. Une harmonisation entre la planification des transports et celle de l'aménagement du territoire permettrait de réaliser en grande partie cette vision si celle-ci est fondée sur les principes du développement durable.

L'application des principes du développement durable peut par ailleurs s'effectuer notamment par des techniques d'aménagement du territoire tels que les développements de type néotraditionnel (voir encadré) qui permettent par conséquent d'améliorer nos conditions de vie (conditions de travail, environnement, etc.) par rapport à nos expériences actuelles (congestion routière, stress, etc.). De plus, il nous revient, en tant que société, de garantir la viabilité sociale et économique des générations futures.



INTERVENTIONS PROPOSÉES À LONG TERME SUR LES RÉSEAUX ROUTIER ET DE TRANSPORT EN COMMUN



- Légende**
- █ NOUVELLE ROUTE OU ÉLARGISSEMENT DE ROUTE
 - █ NOUVELLE ROUTE OU ÉLARGISSEMENT DE ROUTE AVEC VOIES RÉSERVÉES POTENTIELLES
 - █ VOIES RÉSERVÉES POTENTIELLES *
 - █ CONCEPT DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE

* aux véhicules à taux d'occupation élevé



Le développement néotraditionnel a comme objectif de créer une communauté qui est moins dépendante de l'automobile et dont les citoyens peuvent se rendre au travail, à l'école ou au marché, à pied ou en bicyclette. Le système de transport en commun y est par ailleurs facile d'accès et efficace. Le développement s'élabore à partir du centre-ville regroupant des activités commerciales, administratives et institutionnelles autour duquel fleurissent des quartiers résidentiels aux rues étroites bordées de résidences à l'échelle humaine.

Suite à la consultation de la population, des recommandations finales seront formulées sur le contenu de chacune des études soumises pour consultation. On traitera aussi dans ces recommandations de la protection des corridors de transport, dont ceux des emprises ferroviaires.

Enfin, les résultats d'une étude sur la proposition du CP Rail quant à l'implantation à court terme d'un réseau de trains de banlieue dans la région seront connus à l'automne 1994.

COMMENT POUVEZ-VOUS EXPRIMER VOTRE OPINION ?

Pour faire connaître votre opinion sur le transport en Outaouais, vous pouvez utiliser l'un ou l'autre des moyens suivants :

- Remplir les feuillets de commentaires ci-joint et les poster à l'adresse indiquée.
- Préparer un mémoire exprimant vos opinions et le faire parvenir à :

Ministère des Transports du Québec
a/s Monsieur Denis Carrier
170, rue Hôtel-de-Ville
5e étage
Hull (Québec)
J8X 4C2

Téléphone : (819) 772-3107
Télécopieur : (819) 772-3338

Société de transport de l'Outaouais
a/s Madame Lyne Lepage
111, rue Jean-Proulx
Hull (Québec)
J8Z 1T4

Téléphone : (819) 770-7900
Télécopieur : (819) 776-6939

Si vous désirez présenter ce mémoire lors d'une des soirées de consultation publique, il est préférable d'en faire la demande aux personnes ci-haut mentionnées, avant la tenue de ces soirées.

- Vous pourrez aussi, lors de chacune de ces soirées de consultation, déposer votre mémoire et demander à en faire une présentation.
- Vous pourrez également exprimer vos opinions verbalement lors des soirées de consultation publique prévues à Aylmer, Hull, Gatineau et Buckingham.

POUR EN SAVOIR PLUS...

Le présent document de consultation porte sur trois grandes études :

- *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 (07)*, 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 Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun est une étude menée conjointement par la STO, le MTQ, la CUO et la CCN. Ce plan est dit «intégré» parce qu'il vise précisément à intégrer l'ensemble des modes de transport des personnes dans la CUO: l'automobile, le transport collectif (transport en commun et covoiturage), la bicyclette

et la marche. **Ce plan tend particulièrement à promouvoir une utilisation accrue du transport collectif visant à faire passer le plus grand nombre possible de personnes plutôt que de véhicules dans les corridors de transport.**

Le Plan intégré est aussi une étude stratégique, c'est-à-dire qu'il cherche à définir les orientations à donner aux transports pour les années à venir, conformément à une vision globale de l'aménagement du territoire de la CUO. Une fois complété, ce Plan sera soumis à la CUO qui retiendra les éléments jugés appropriés pour les intégrer au volet transport du schéma d'aménagement en révision.

Le Plan intégré en est à sa deuxième étape. La première étape portait sur la situation existante et présentait par ailleurs les grandes tendances d'aménagement du territoire, des habitudes de déplacement de la population et des changements de valeurs et de comportement dans notre société. Cette étape a fait l'objet d'un document d'information qui a été largement diffusé au printemps 1992. Les commentaires recueillis ont servi à orienter l'étape 2 de l'étude, dont les résultats font l'objet de la présente consultation. La dernière étape portera sur les interventions recommandées à moyen et long termes.

Le Plan de transport de la région de l'Outaouais (07) est une initiative du ministère des Transports du Québec, qui a entrepris, depuis 1992, la réalisation de plans de transport dans diverses régions du Québec pour lui permettre de mieux identifier ses priorités d'intervention.

Le Plan de transport du Ministère couvre tout le territoire de la région administrative de l'Outaouais (07). Le Ministère se préoccupe de la mobilité des personnes et des marchandises, quel que soit le mode de transport utilisé: routier, ferroviaire, aérien ou maritime. Le plan de transport prend aussi en considération les objectifs d'aménagement du territoire et de développement socio-économique du milieu. Il accorde également une grande importance à la protection de l'environne-

ment, à la conservation et à l'amélioration des infrastructures de transport ainsi qu'à la sécurité routière. Certaines étapes de travail ont déjà été réalisées, soit la production d'un document de problématique et d'orientations en transport, une consultation auprès de spécialistes, dont les résultats ont été intégrés dans la version finale du document de problématique et la formulation de scénarios d'interventions.

Le MTQ participe étroitement au Plan intégré ainsi qu'à l'Étude des ponts interprovinciaux. Pour cette raison, il cherche à harmoniser le plus possible les éléments de son plan de transport et ceux des deux autres études.

Dans le cadre de la présente consultation, le Ministère mettra l'emphase sur les questions portant sur les éléments communs aux différentes études, ou encore sur celles qui sont jugées complémentaires mais qui nécessitent une diffusion d'information et une concertation avec le public.

L'Étude des ponts interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale - Phase 2 est une initiative du Comité administratif conjoint de la planification et des transports (CACPET) dans la région de la Capitale nationale, à laquelle participent les principaux organismes publics de la région. La phase 2 de cette étude est en cours depuis septembre 1991. À l'origine, l'étude avait comme objectif d'évaluer au total six options de ponts interprovinciaux en examinant leurs caractéristiques, leurs impacts socio-économiques et environnementaux, leurs coûts et leurs priorités. Suite à une première consultation tenue entre le 8 mars et le 31 mai 1993, le mandat d'étude a été élargi pour y ajouter l'analyse de solutions autres que le développement d'infrastructures routières, soit: un corridor interprovincial réservé exclusivement au transport collectif, des mesures d'optimisation des infrastructures existantes et l'utilisation de techniques de gestion de la demande.

Le transport: l'Outaouais urbain à l'heure des choix!

Les principaux documents produits dans le cadre des trois études sont disponibles pour consultation dans les bibliothèques des villes de la Communauté urbaine de l'Outaouais, dont voici les adresses :

Bibliothèque municipale d'Aylmer
120, rue Principale
Aylmer (Québec)
J9H 3M3

Bibliothèque municipale de Buckingham
999, rue Dollard
Buckingham (Québec)
J8L 3E6

Bibliothèque municipale de Gatineau
855, boulevard La Gappe
Gatineau (Québec)
J8T 8H9

Succursale Riviera
12, rue de Picardie
Gatineau (Québec)
J8T 1N9

Bibliothèque municipale de Hull
Maison du Citoyen
25, rue Laurier
Rez-de-chaussée
Hull (Québec)
J8X 3Y5

Succursale Berri
225, rue Berri
Hull (Québec)
J8Y 4K1

Succursale Aurélien-Doucet
207, boulevard Mont-Bleu
Hull (Québec)
J8Z 3G3

Bibliothèque municipale de
Masson – Angers
57, chemin de Montréal
Case postale 670
Masson (Québec)
J0X 2H0

Les documents disponibles pour consultation dans ces bibliothèques municipales sont les suivants :

Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun

- *Document d'information, mai 1992*
- *Inventaire et analyse - Rapport d'étape no 1, mai 1992*
- *Prospective et évaluation - Rapport d'étape no 2, mars 1994*

Étude des ponts interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale - Phase 2

- *Synthèse, conclusions et recommandations préliminaires, novembre 1993*

Plan de transport de la région de l'Outaouais (07)

- *Problématique, orientations et objectifs, 1994*
- *Rapport sur la consultation des spécialistes du 7 octobre 1993, 1994*
- *Scénarios d'interventions, 1994*

COMMENTAIRES

LE TRANSPORT : L'OUTAOUAIS URBAIN À L'HEURE DES CHOIX !

Ces feuillets sont mis à la disposition des citoyens et organismes pour leur permettre de faire leurs commentaires sur les études soumises à leur attention.

NOM _____

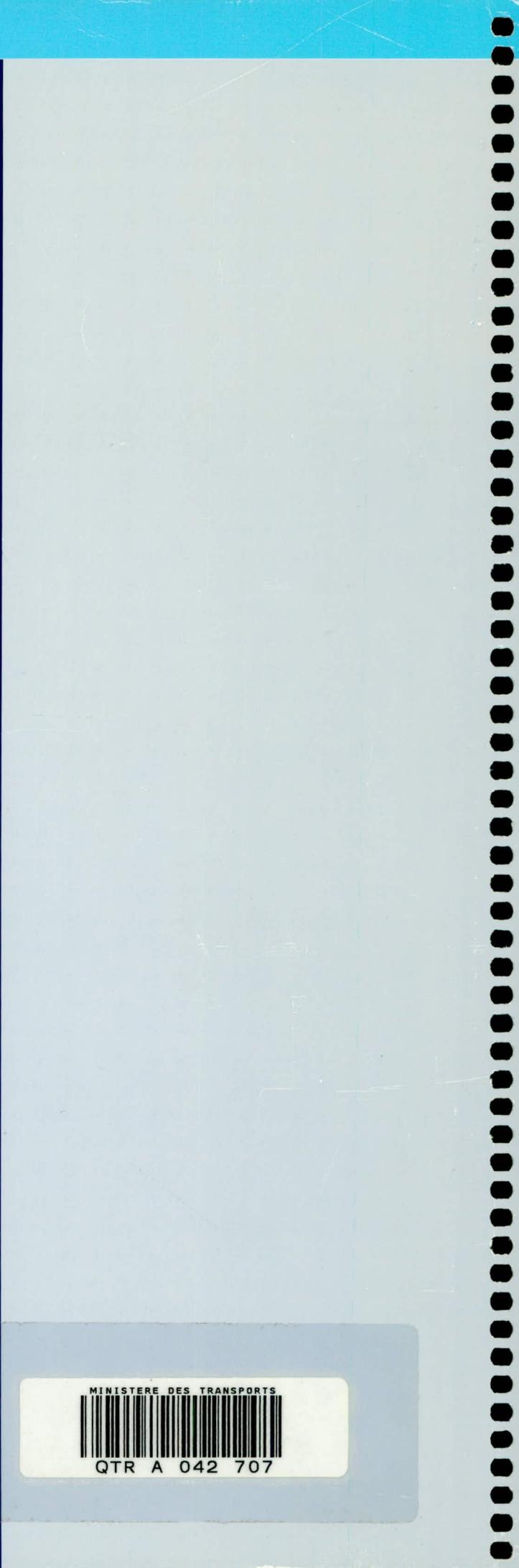
ADRESSE _____

CODE POSTAL _____

TÉLÉPHONE _____ (RÉSIDENCE) (BUREAU) _____

Veillez faire parvenir ces feuillets dès que possible à l'adresse suivante :

Société de transport de l'Outaouais
a/s Madame Diane Martin
111, rue Jean-Proulx
Hull (Québec)
J8Z 1T4
Tél. : (819) 770-7900 (poste 6460)



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 042 707