

Société de transport de l'Outaouais

**Mise à jour du plan intégré des réseaux
routier et de transport en commun**

Rapport synthèse final

Table des matières

Sommaire exécutif.....	1
1. Contexte.....	4
2. Évaluation de la situation actuelle.....	5
2.1 Situation géopolitique du territoire.....	6
2.2 Profil socio-économique du territoire et offre/demande en transport	6
2.3 Évolution et répartition de la population.....	6
2.4 Caractéristiques de la population selon l'âge et le sexe	7
2.5 Caractéristiques des ménages.....	9
2.6 Répartition de la population par type de zone.....	10
2.7 Les emplois.....	12
2.8 Évolution de la mobilité	14
2.9 Le taux d'occupation des véhicules particuliers.....	18
2.10 Caractéristiques des déplacements	19
2.11 L'adéquation offre-demande sur le réseau de transport.....	21
2.12 La part modale du transport en commun.....	21
2.13 L'évolution du transport en commun	24
2.14 Synthèse des informations pertinentes	26
3. Bilan des recommandations du Plan de 1994.....	29
4. Analyse comparative entre la situation projetée en 1994 et la situation actuelle	38
4.1 Évolution des données socio-démographiques.....	38
4.2 Évolution de la demande en transport	41
4.3 Évolution des niveaux de service	47
4.4 Nouveaux générateurs de déplacements de la Ville de Gatineau.....	48
4.5 Évolution des réseaux routier et du transport en commun	48
4.6 Initiatives de la STO sur la promotion du transport en commun	51
5. Constat intégré.....	55
5.1 Diagnostique sur l'atteinte des objectifs du Plan intégré	55
5.2 Les facteurs et les enjeux qui influenceront la problématique des transports	64
5.3 Facteurs ayant influencé la demande de transport au cours des dernières années.....	67
5.4 Facteurs ayant influencé l'offre de transport.....	67
5.5 Dans les années à venir	68
5.6 Bien-être de la collectivité versus celui de l'individu	69
5.7 Quelques pistes méthodologiques en préparation du prochain plan de transport	69
5.8 Le transport durable comme principe de base incontournable.....	70
5.9 Les plans de déplacements urbains	71
5.10 Travaux préparatoires.....	71

Liste des tableaux

Tableau 1 :	Profil général des secteurs urbains de la Ville de Gatineau	7
Tableau 2 :	Nombre moyen de personnes par ménage.....	10
Tableau 3 :	Synthèse de la répartition de la population de la Ville de Gatineau 1986-2001(par type de zone).....	10
Tableau 4 :	Emplois 1986-2002 – Ville de Gatineau	12
Tableau 5 :	Nombre d’automobiles par ménage (1996-2001)	15
Tableau 6a :	Mode de transport au travail 1996.....	17
Tableau 6b :	Mode de transport au travail 2001.....	17
Tableau 6c :	Écart et variation du mode de transport au travail (1996-2001).....	18
Tableau 7 :	Taux d’occupation (véhicules particuliers).....	18
Tableau 8 :	Synthèse des caractéristiques des déplacements 1986-1995	20
Tableau 9 :	Rapport volume/capacité (direction de pointe)	21
Tableau 10 :	Part modale (% de déplacements en transport en commun)	22
Tableau 11 :	Objectifs de part modale de transport en commun.....	24
Tableau 12 :	Comparaison de l’évolution de la population de la Ville de Gatineau et de l’achalandage de la STO (1986-2001).....	25
Tableau 13 :	Déplacements en transport en commun per capita par an : 1986-2001.....	26
Tableau 14 :	Mise à jour des recommandations du Plan intégré de 1994	29
Tableau 15 :	Évolution des niveaux de service (aux pointes AM et PM).....	47
Tableau 16 :	Nouveaux générateurs de déplacements.....	48
Tableau 17 :	Les coûts d’immobilisation des infrastructures de transport.....	49
Tableau 18 :	Réalisation de mesures prioritaires et de voies réservées.....	51
Tableau 19 :	Réalisation de parcs incitatifs.....	52
Tableau 20 :	Interventions proposées dans le Plan intégré de 1994 relatives au réseau de transport en commun	56
Tableau 21 :	Interventions proposées dans le Plan intégré de 1994 relatives aux techniques de gestion de la demande	60
Tableau 22 :	Interventions proposées dans le Plan intégré de 1994 relatives à l’aménagement du territoire	62
Tableau 23 :	Interventions proposées dans le Plan intégré de 1994 relatives à l’harmonisation des documents de planification	64

Liste des figures

Figure 1 :	Répartition de la population selon l'âge (2001) - Proportion des cohortes (%).....	8
Figure 2 :	Répartition de la population selon l'âge (Écart 1986-2001)	8
Figure 3 :	Population selon le sexe et l'âge de la Ville de Gatineau (2001).....	9
Figure 4 :	Carte des zones de transport.....	11
Figure 5 :	Mode de transport pour le motif travail dans la Ville de Gatineau	16
Figure 6 :	Carte des lignes-écrans.....	23
Figure 7 :	Évolution de la population de la Ville de Gatineau et de l'achalandage du transport en commun	24
Figure 8 :	Croissance de la population par secteur 1986 – 2001	38
Figure 9 :	Croissance des ménages ⁽¹⁾ par secteur 1986 à 2001	39
Figure 10 :	Croissance de l'emploi 1986 à 2001	40
Figure 11 :	Évolution de la demande aux principales lignes écrans, taux d'occupation des véhicules particuliers et part modale du transport en commun.....	41
Figure 12 :	Localisation des voies réservées et des Parc-O-Bus	53

SOMMAIRE EXÉCUTIF

En 1994 l'Outaouais se dotait d'un *Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun* voué au développement du transport durable. L'approche de ce plan prenait en considération l'ensemble des modes de transport et accordait une place importante aux transports collectifs. Son élaboration visait à influencer la demande future conformément à une vision globale souhaitée de l'aménagement du territoire. En effet, un virage s'imposait dans la façon de concevoir l'organisation spatiale du territoire et les habitudes de déplacements de la population.

Les développements survenus dans l'Outaouais urbain au cours des dernières années témoignent de l'importance d'agir pour répondre aux besoins de mobilité. En effet, le développement massif des nouveaux quartiers résidentiels, combiné avec l'apparition de nouveaux pôles majeurs d'activités au cœur de la nouvelle Ville, engendre une nouvelle dynamique urbaine. Les problèmes grandissants de congestion rendent difficile la desserte tant au niveau des réseaux routier que de transport en commun. Les principaux axes routiers sillonnant le cœur de Gatineau fonctionnent pratiquement à capacité et il est tout à fait approprié d'affirmer que le niveau d'achalandage véhiculaire observable sur le réseau routier urbain, notamment durant les périodes de pointe, ainsi que les conditions de circulation qui en découlent, ont un impact important sur la fiabilité et la rapidité des services de transport collectif et, par le fait même, sur l'attrait que peut exercer ce mode de transport alternatif sur les automobilistes ainsi que sur les coûts d'exploitation de la STO.

Considérant ces éléments, une mise à jour du *Plan intégré* de 1994 s'imposait afin d'actualiser et de valider les informations et les recommandations contenues dans sa version originale. Une telle mise à jour du *Plan intégré* représente un exercice préalable au processus de révision des principaux instruments d'urbanisme de la Ville de Gatineau et à l'élaboration prochaine d'un plan de développement de la STO.

De façon générale, la mise à jour du *Plan intégré* a permis de rencontrer les objectifs suivants :

- effectuer une mise à jour des informations contenues dans le *Plan intégré* afin qu'elles reflètent à la fois l'évolution et la situation existante du point de vue de ces informations de base dans le contexte municipal actuel;
- préparer un bilan de l'état de réalisation des recommandations contenues dans le *Plan intégré* de 1994 tant du point de vue de la performance des objectifs initiaux que des réalisations concrètes provenant soit directement des interventions recommandées dans le *Plan intégré* ou des initiatives que ce dernier a initié chez d'autres partenaires;
- identifier les écarts entre la situation actuelle du développement urbain et du transport sur le territoire et celle qui avait été projeté lors de la réalisation du *Plan intégré* en 1994 en faisant ressortir les effets de ces écarts sur la demande et l'offre actuelle en transport;
- développer une amorce de réflexion sur le plan d'action initial du *Plan intégré* par rapport à son positionnement sur la situation contemporaine en terme de l'évolution de la forme urbaine (forme, densités, répartition des emplois, etc.) et du transport des personnes et des marchandises.

En résumé, du point de vue du transport en commun, plusieurs initiatives ont permis une amélioration de l'harmonisation des différents modes de transport. Notons particulièrement l'implantation de voies réservées au transport collectif (près de 20 kilomètres) et l'aménagement de parc de stationnement incitatif (plus de 1 700 espaces de stationnement) qui ont permis d'augmenter la vitesse commerciale des autobus et d'en faciliter l'accès. Dans un même ordre d'idée, la réalisation du projet Rapibus, présentement à l'étude, s'impose comme un projet structurant qui permettrait de favoriser la popularité et les effets bénéfiques du transport en commun sur le territoire de la Ville de Gatineau.

Du point de vue des infrastructures routières, plusieurs projets ont permis d'améliorer l'homogénéité et la continuité des artères, tel que le prolongement du boulevard La Vérendrye (entre l'autoroute 50 et la rivière Gatineau), l'élargissement du chemin d'Aylmer (entre le pont Champlain et le chemin Rivermead) ainsi que l'élargissement de deux à trois voies du pont Champlain. À l'heure actuelle des projets en cours, tel celui du tronçon de l'axe McConnell-Laramée entre le boulevard Saint-Raymond (ancien chemin de la Montagne Sud) et le boulevard Saint-Laurent, visent à consolider la mobilité, l'homogénéité et la continuité dans l'axe est/ouest du territoire de la Ville de Gatineau. Par ailleurs, des efforts importants de réfection et de maintien des infrastructures routières ont été déployés afin d'éviter une accélération accrue de la détérioration du niveau de service sur le réseau routier.

Selon l'approche de planification stratégique utilisée dans le cadre du *Plan intégré* de 1994, la planification des transports doit être réalisée conjointement avec les opérations d'aménagement du territoire. Ainsi, le *Plan intégré* avait eu comme point de départ une vision développée avec la CUO de l'époque. De ce point de vue, le point de départ de la mise à jour du *Plan intégré* doit reposer sur la récente vision de la Ville de Gatineau élaborée dans le cadre de son *Plan stratégique 2003-2007*. Pour ce faire, il est important de mettre en parallèle la vision qui a orienté le *Plan intégré* et de l'arrimer à la nouvelle stratégie de la Ville. De ce point de vue, les directions stratégiques qui viennent préciser la vision de la Ville, sont autant d'objectif que devra rencontrer le *Plan intégré* révisé de transport.

Suivant cette vision et ces directions stratégiques, plusieurs éléments ont fait ressortir des indices importants qui devront être pris en compte lors de l'exercice de planification des transports. En particulier, l'emphase devra être mise sur les secteurs urbains qui deviennent des centres d'activités importants et qui doivent, par ailleurs, être reliés entre eux par des systèmes de transport efficaces et diversifiés. Dans ce contexte, le transport en commun et les modes de transports alternatifs, comprenant les modes non-motorisés, prennent une importance capitale.

Le *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun* a innové au Québec en étant le premier plan de transport utilisant une **approche stratégique**. Selon cette approche, le *Plan intégré* s'élabore non pas sur la base d'une demande tendancielle pour le réseau de transport mais plutôt en étant guidé par la vision d'aménagement du territoire développée et entérinée par la population, le conseil municipal et les organismes locaux jouant un rôle prépondérant dans le domaine des transports dans la région. La revue des plans en matière de planification des transports demanderait un minimum de concertation entre ces acteurs relativement à différents éléments de la planification comme le partage d'un diagnostic ainsi que l'établissement d'enjeux

et d'objectifs communs. Cette façon de faire permettrait de faire converger les nombreux plans qui ont une incidence sur le transport tel que le *Plan stratégique 2003-2007* et le *Plan d'urbanisme* de la Ville de Gatineau, le *Plan de transport* du MTQ, *The Transportation Master Plan* d'Ottawa ainsi que les plans de développement de la STO et d'OC Transpo.

Même si les interventions stratégiques prévues au *Plan intégré* n'ont pas encore toutes été réalisées, l'expérience et les faits démontrent que Gatineau a grandement bénéficié de cette approche au cours des dernières années. Forte de cette expérience positive, l'approche stratégique est encore valable et continue de permettre aux différents intervenants d'orienter leurs projets et autres initiatives dans une même direction. Dans ce contexte, Gatineau peut désormais miser sur sa longueur d'avance pour continuer d'innover en la matière.

Conformément à la vision élaborée dans le cadre du *Plan stratégique 2003-2007* de la Ville de Gatineau, le prochain plan de transport régional devra reposer sur les principes qui régissent le développement durable et plus particulièrement le transport durable.

1. CONTEXTE

Il y a un peu plus de 10 ans, dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau¹ l'Outaouais se dotait d'un *Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun*. Ce « document », parrainé par la STO, se voulait un plan « véritablement intégré » voué au développement durable, dont l'approche tenait compte des différents modes de transport (incluant les modes non-motorisés) et accordait une grande importance aux transports collectifs.

L'approche utilisée dans l'élaboration de ce *Plan* visait à influencer la demande future conformément à une vision globale souhaitée de l'aménagement du territoire. En effet, un virage s'imposait dans la façon de concevoir l'organisation spatiale du territoire et les habitudes de déplacements de la population.

Le présent mandat constitue une actualisation et une validation des informations et recommandations contenues dans le *Plan intégré* de 1994 (et non pas une mise à jour de ce plan et de ses orientations initiales).

La mise à jour du *Plan intégré* élaboré en 1994 est donc un exercice préalable au processus de révision des principaux instruments d'urbanisme de la Ville et à l'élaboration prochaine du plan de développement de la STO qui devra être développé en décembre 2003.

Les objectifs de l'étude sont :

- effectuer une mise à jour des informations contenues dans le rapport final du *Plan intégré* afin qu'elles reflètent à la fois l'évolution et la situation existante du point de vue de ces informations de base dans la Ville de Gatineau d'aujourd'hui;
- préparer un bilan de l'état de réalisation des recommandations contenues dans le *Plan intégré* de 1994 tant du point de vue de la performance des objectifs initiaux que des réalisations concrètes qui proviennent soit directement des interventions recommandées dans le *Plan* ou des initiatives qu'il a initié chez d'autres partenaires;
- identifier les écarts entre la situation actuelle du développement urbain et du transport sur le territoire et celle qui avait été projeté lors de la réalisation du *Plan* en 1994 en faisant ressortir les effets de ces écarts sur la demande et l'offre actuelle en transport;
- développer une amorce de réflexion sur le plan d'action initial du *Plan intégré* par rapport à son positionnement sur la situation contemporaine en terme de l'évolution de la forme urbaine (forme, densités, répartition des emplois, etc.) et du transport des personnes et des marchandises.

¹ Dans le présent document, l'expression Ville de Gatineau est utilisée dans tous les cas pour exprimer le territoire de la présente Ville de Gatineau ou de l'ancien territoire de la *Communauté urbaine de l'Outaouais*.

2. ÉVALUATION DE LA SITUATION ACTUELLE

L'information ayant servi de base à l'élaboration du *Plan* et contenue dans le rapport final de 1994 doit être mise à jour afin de refléter à la fois l'évolution et la situation existante de la Ville de Gatineau d'aujourd'hui.

En 1994, l'équipe de réalisation du *Plan intégré* disposait des informations suivantes pour son élaboration :

- le recensement de 1986 puis, en partie, celui de 1991 en fin d'étude;
- l'enquête OD de 1986;
- le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de l'Outaouais et les plans d'urbanisme en vigueur à l'époque;
- l'étude des ponts interprovinciaux dans la Région de la Capitale Nationale (1994).

De façon générale, l'information informatisée, cartographique ou autre (rôle d'évaluation par exemple) n'était pas aussi disponible, détaillé ou précise qu'elle peut l'être aujourd'hui.

Depuis, les données de deux recensements ont été mises en circulation, dont le dernier en 2001. Afin de tracer le portrait de la situation actuelle et de mettre à jour l'information contenue dans le *Plan intégré* de 1994, à partir de données pertinentes plus récentes, les informations disponibles des sources suivantes ont été utilisées:

- le recensement 2001 de Statistiques Canada dans la mesure où les informations étaient disponibles au moment de la rédaction du présent rapport;
- le recensement 1996 de Statistiques Canada;
- le sommaire des résultats de l'enquête OD 1995;
- les données de la Société de l'assurance automobile du Québec;
- les comptages annuels de la STO;
- l'enquête sur le camionnage interprovincial (2002);
- les comptages de circulation des municipalités;
- la mise à jour du schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau et de l'ancienne M.R.O.C ainsi que les plans d'urbanisme des anciennes municipalités;
- le *Plan de transport 1996-2011* de MTQ Outaouais;
- le recueil du rôle d'évaluation depuis 1994;
- l'étude de faisabilité d'un système de transport rapide en site propre (2003);
- plusieurs études sectorielles relatives à la mise à jour de l'information du *Plan intégré*;
- l'enquête de classification aux lignes-écrans réalisée par Tecslut à l'automne 2002.

2.1 SITUATION GÉOPOLITIQUE DU TERRITOIRE

Le territoire à l'étude dans l'élaboration du *Plan intégré* en 1994 comportait 2 zones, soit la zone d'influence et la zone d'intervention. La zone d'influence comprenait le territoire couvert par la Ville de Gatineau (anciennement CUO), la Ville d'Ottawa (anciennement la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton) et la MRC des Collines de l'Outaouais. La zone d'intervention ne comprenait que le territoire de la Ville de Gatineau (anciennement la CUO).

La situation géopolitique du territoire a donc changé suite aux fusions municipales, tant à Ottawa (janvier 2001) qu'à Gatineau (janvier 2002). Les effets potentiels de cette situation seront discutés dans la dernière section de ce document.

2.2 PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE ET OFFRE/DEMANDE EN TRANSPORT

Les données qui ont été mises à jour sont celles qui se retrouvent dans l'annexe technique du présent rapport intitulé *Inventaire et analyse*. Ce document présente principalement le profil socio-économique et l'organisation spatiale du territoire, les caractéristiques des déplacements régionaux et l'adéquation entre l'offre et la demande.

Certaines caractéristiques socio-économiques influencent le comportement des populations vis-à-vis leur choix du mode de transport privilégié ainsi que leurs habitudes de déplacements. Ces caractéristiques ont également des effets structurant sur l'organisation spatiale du territoire et sur la qualité de vie des résidants. Ce sont, entre autres, l'évolution et la répartition de la population sur le territoire, les caractéristiques des ménages, les caractéristiques de la population selon l'âge et le sexe, le taux de motorisation.

2.3 ÉVOLUTION ET RÉPARTITION DE LA POPULATION

Avec 226 696 habitants au dernier recensement de Statistique Canada (2001), Gatineau est la cinquième Ville en importance au Québec du point de vue de sa population. À titre comparatif, Gatineau présente une densité de population deux fois plus élevée, soit 662 personnes par kilomètre carré, qu'à Ottawa où le territoire rural est plus grand et où la densité est de 262 personnes par kilomètre carré.

Tableau 1 : Profil général des secteurs urbains de la Ville de Gatineau

Caractéristiques	Aylmer	Hull	Gatineau	Masson- Angers	Buckingham	Ville de Gatineau
Population en 2001	36 085	66 246	102 898	9 799	11 668	226 696
Population en 1996	34 901	62 339	100 684	7 989	11 678	217 591
Population en 1986	28 796	58 722	81 244	4 842	8 820	182 424
Variation de la population entre 1996 et 2001 (%)	3,4%	6,3%	2,2 %	22,7 %	-0,1 %	4.2 %
Variation de la population entre 1986 et 2001 (%)	25,3 %	12,8 %	26,7 %	102,4 %	32,3 %	24.3 %
Total des logements privés (2001)	13 331	32 189	40 259	3 657	4 688	94 124
Densité de la population au km ²	405,6	1 815,5	701,0	178,3	772,0	662
Superficie des terres (en km ²)	88,96	36,49	146,78	54,97	15,11	342,31

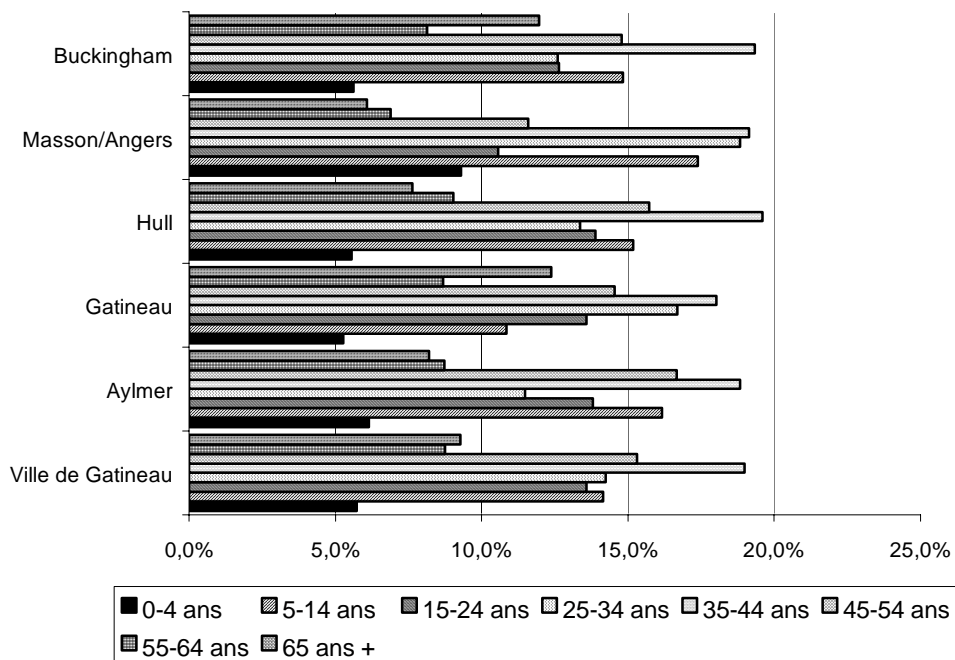
Les informations tirées des recensements 1986, 1996 et 2001 permettent de constater que l'Outaouais est une des régions du Québec à avoir connu une croissance importante ces dernières années. Aussi, bien que tous les secteurs de la Ville de Gatineau aient connu une croissance de leur population depuis 1986, le secteur Masson-Angers a connu une forte croissance démographique ces dernières années, compte tenu de sa plus petite taille au départ. Sa voisine Buckingham a connu un taux de croissance pratiquement nul de 1996 à 2001, même si elle a enregistré une croissance positive depuis 1986. Le tableau ci-dessus résume l'ensemble des informations pertinentes.

2.4 CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION SELON L'ÂGE ET LE SEXE

Le graphique suivant illustre la répartition de la population selon l'âge, pour la Ville de Gatineau et ses 5 secteurs, en 2001. On peut y constater que dans tous les secteurs de la Ville de Gatineau, la cohorte 35-44 ans est la plus importante. De plus, une grande proportion de la population se concentre autour des cohortes 35-44 ans, démontrant ainsi une pyramide des âges qui tend vers le vieillissement.

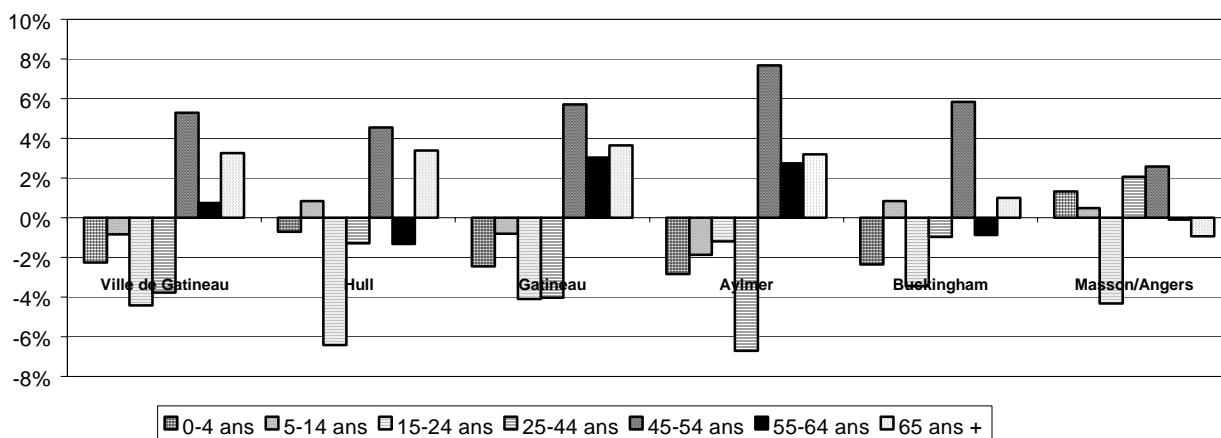
Entre autres, Masson-Angers se distingue par une forte proportion de la population de jeunes entre 5-14 ans, alors que Hull présente la plus faible proportion de cette cohorte. Aussi, Buckingham et Hull montrent une population importante au-dessus de 65 ans. Cette situation s'explique par l'apport récent de jeunes ménages dans Masson-Angers. Alors que Hull contient une population plus âgée dans des quartiers plus anciens/établies.

Figure 1 : Répartition de la population selon l'âge (2001) - Proportion des cohortes (%)



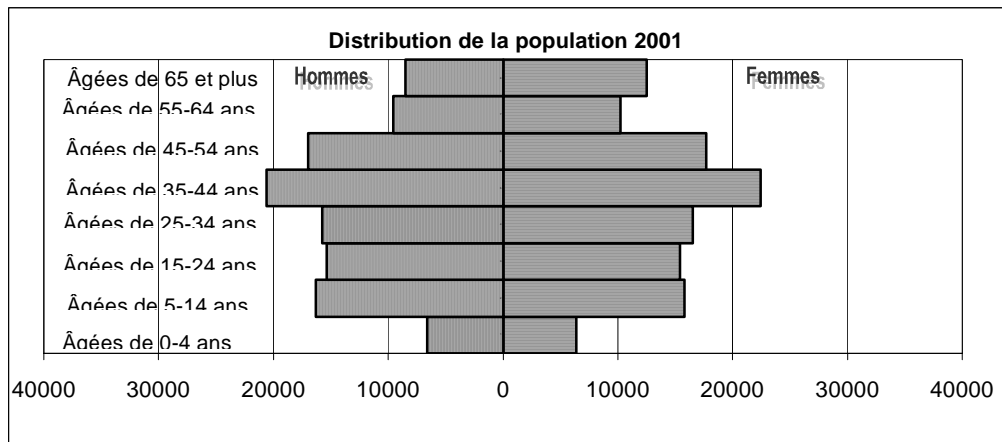
Depuis 1986, sur le territoire de la Ville de Gatineau, on constate une augmentation de la population des groupes d'âge de plus de 45 ans et une diminution des moins de 44 ans; la population est vieillissante. On constate partout une diminution des cohortes de 15-24 ans. Seul Masson-Angers enregistre une augmentation.

Figure 2 : Répartition de la population selon l'âge (Écart 1986-2001)



Les cohortes 25-34 ans et 35-44 ans sont combinées pour la comparaison avec l'année 1986.

Figure 3 : Population selon le sexe et l'âge de la Ville de Gatineau (2001)



2.5 CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES

Le tableau 2 indique que le nombre de personnes par ménage ne cesse de décroître depuis 1986, dans la Ville de Gatineau. D'après les informations du recensement 2001, le nombre de personnes par ménage sur le territoire de Gatineau variait entre 2,1 (Hull) et 2,7 (Aylmer et Masson-Angers).

La croissance des ménages a suivi une évolution différente de celle de la population, c'est à dire que bien que la population augmente, on remarque une diminution du nombre de personnes par ménage.

La diminution du nombre moyen de personnes par ménage est un phénomène contemporain qui continue de s'exprimer dans les statistiques du dernier recensement. Ce phénomène s'explique entre autres par une augmentation du nombre de famille monoparentale, une diminution du nombre d'enfant par famille et une augmentation du nombre de personnes vivant seules. Le secteur de la Ville qui a toujours eu le plus bas nombre moyen de personnes par ménages est Hull. Ce secteur est caractérisé pour contenir les plus vieux quartiers de la Ville.

Tableau 2 : Nombre moyen de personnes par ménage

Villes et secteurs urbains	Nombre moyen de personnes par ménage		
	1986 ⁽¹⁾	1996 ⁽²⁾	2001 ⁽³⁾
R.M.R	2,7	2,6	2.5
Ville de Gatineau	2,8	2,6	2.4
Hull	2,4	2,2	2.1
Gatineau	3,1	2,8	2.6
Aylmer	3,2	2,9	2.7
Buckingham	2,8	2,6	2.5
Masson-Angers	3,0	2,8	2.7

(1) Recensement 1986, Statistique Canada

(2) Recensement 1996, Statistique Canada

(3) Recensement 2001, Statistique Canada

2.6 RÉPARTITION DE LA POPULATION PAR TYPE DE ZONE

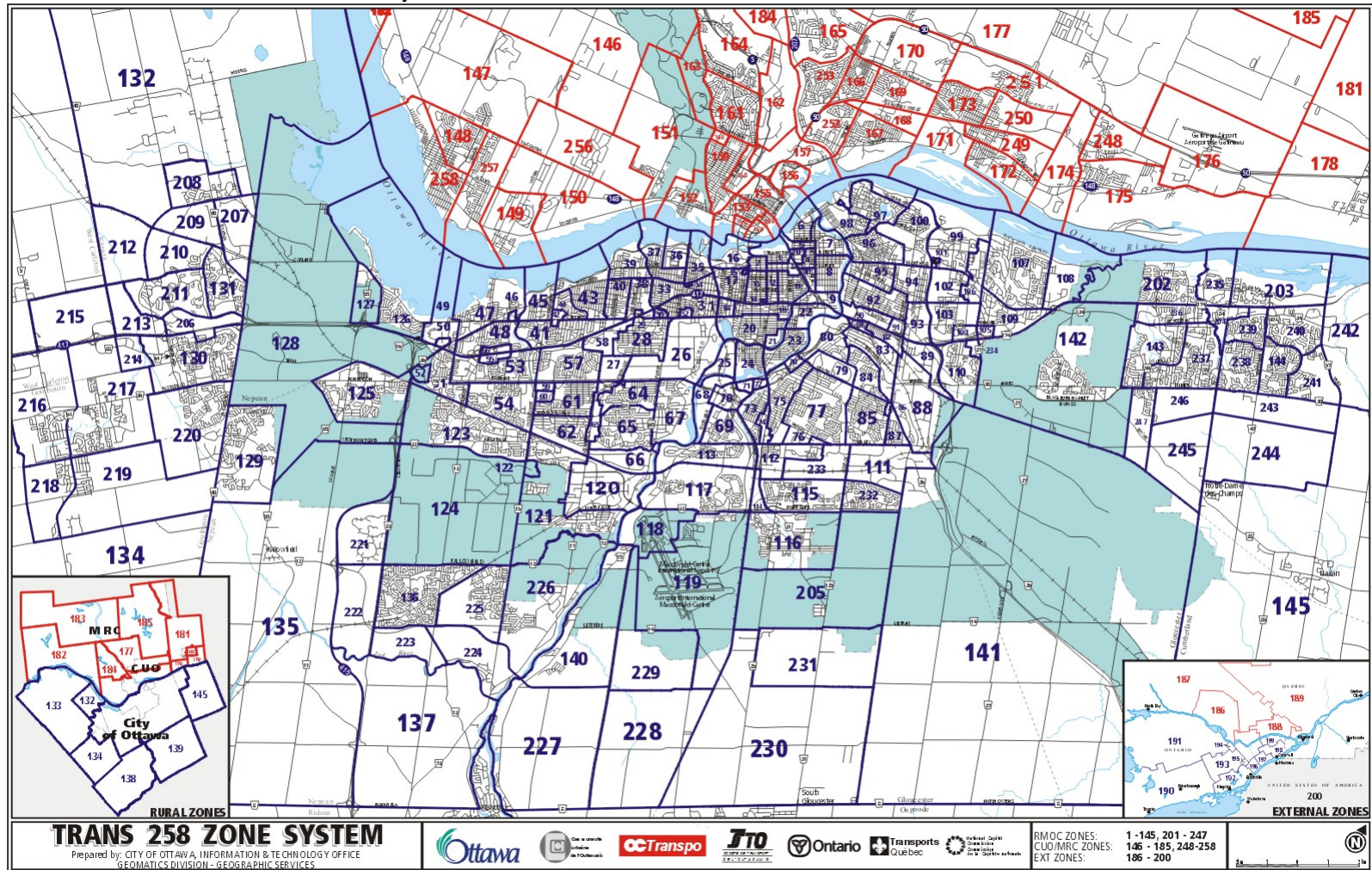
Dans le *Plan intégré*, les zones de transport ont été classées par type dominant d'utilisation du sol afin de faciliter la lecture des statistiques. Cet exercice a été complété avec les relevés du dernier recensement 2001. Le tableau suivant fait ressortir les éléments suivants :

- la population des zones d'expansion urbaine a augmenté de 68% entre 1986 et 2001 sur l'ensemble du territoire de la Ville de Gatineau (augmentations respectives de 59%, 66% et 70% pour les secteurs de Aylmer, Hull et Gatineau);
- la population des zones rurales a augmenté de 39% sur l'ensemble du territoire de la Ville de Gatineau (de 106,1 % pour le secteur Aylmer) durant la même période;
- la population a augmenté de 121% en milieu industriel durant la même période.

Tableau 3 : Synthèse de la répartition de la population de la Ville de Gatineau 1986-2001 (par type de zone)

Type de zone	1986	% 1986	1991	% 1991	2001	% 2001
Centre-Ville	21 518	12%	22 830	11%	24 992	11%
Résidentielle existante	97 152	53%	93 215	46%	102 187	45%
Expansion urbaine	42 180	23%	60 645	30%	69 707	31%
Industrielle, récréative	394	0%	884	1%	858	0%
Rurale	21 180	12%	23 962	12%	28 952	13%
Grand total	182 424	100 %	201 536	100 %	226 696	100 %

Figure 4 : Carte des zones de transport



2.7 LES EMPLOIS

Les données nous permettent de constater que les secteurs Gatineau, Masson-Angers et Aylmer ont connu une forte croissance des emplois offerts, toutes zones de transport confondues, alors que les secteurs Hull et Buckingham ont connu une croissance moyenne de l'emploi.

Plus particulièrement :

- Aylmer a connu une forte croissance de l'emploi dans les zones : résidentielle existante, centre-Ville et expansion urbaine;
- Hull a connu une forte croissance dans les zones d'expansion urbaine, résidentielle existante et industrielle alors qu'elle a connu une décroissance au centre-Ville;
- Gatineau a connu une très forte croissance au centre-Ville et dans la zone d'expansion résidentielle et décroissance dans industrielle et rurale.

Tableau 4 : Emplois 1986-2002 – Ville de Gatineau

Emplois 1986 – 2002 – Ville de Gatineau					
Zones de Transport	Type de zone	Emplois 1986 ⁽¹⁾	Emplois 2002 ⁽²⁾	Emplois dans les pôles économiques (2002)	Croissance des emplois entre 1986 et 2002
SECTEUR AYLMEER					
148	Centre	1 045	1 822	1 128	
257	Ville	611	1 717	568	
Sous-total		1 656	3 539	1 696	114%
149	Zone résidentielle existante	135	350	0	
258		375	1 509	936	
Sous-total		510	1 859	936	264%
147	Zone d'expansion urbaine	27	488	0	
150		130	791	15	
256		493	85	54	
Sous-total		650	1 364	69	110%
146	Zone rurale	1 192	1 023	755	
Sous-total		1 192	1 023	755	-14%
Total secteur		4 008	7 785	3 456	94%
SECTEUR HULL					
154	Centre	15 841	8 982	8 973	
255	Ville	6 194	9 558	9 287	
Sous-total		22 035	18 540	18 260	-16%
153	Résidentiel existant (Potentiel revit./consol.)	1 760	1 388	880	
155		2 476	2 904	636	
158		6 445	5 685	5 604	
254		550	1 067	1 049	
Sous-total		11 231	11 044	8 169	-2%

Emplois 1986 – 2002 – Ville de Gatineau					
<i>Zones de Transport</i>	<i>Type de zone</i>	<i>Emplois 1986⁽¹⁾</i>	<i>Emplois 2002⁽²⁾</i>	<i>Emplois dans les pôles économiques (2002)</i>	<i>Croissance des emplois entre 1986 et 2002</i>
152	Résidentiel existant	623	1 481	0	
156		64	62	0	
159	Résidentiel existant	1 418	1 961	423	
161		1 482	2 495	5	
Sous-total		3 587	5 999	428	67%
151	Expansion urbaine	108	1 062	656	
164		902	1 617	783	
Sous-total		1 010	2 679	1 439	165%
157	Parc industriel Hôpital Récréation	32	1 858	138	
160		1 031	1 892	0	
162		4 756	8 925	7 622	
163		838	1 340	0	
Sous-total		6 657	14 015	7 760	111%
Total secteur		44 520	52 277	36 056	17%

SECTEUR GATINEAU

168	Centre Ville	292	3 835	3 287	
169		246	2 920	2 619	
Sous-total		538	6 755	5 906	1156%
166	Zone résidentielle existante établies	280	562	0	
167		1 316	1 349	92	
173		274	806	0	
175		148	731	0	
252		1 277	1 130	0	
253		245	923	0	
Sous-total		3 540	5 501	92	55%
165	Expansion résidentielle	519	1 270	0	
170		298	3 883	2 258	
Sous-total		817	5 153	2 258	531%
172	Zone d'expansion résidentielle à long terme	1 459	1 590	0	
174		454	715	0	
248		90	248	0	
249		1 088	957	0	
250		734	1 154	0	
251		50	423	0	
Sous-total		3 875	5 087	0	31%
176	Industriel récréatif	119	1 136	901	
171		3 722	1 166	748	
Sous-total		3 841	2 302	1 649	-40%
177	Rurale	775	509	161	
Sous-total		775	509	161	-34%

Emplois 1986 – 2002 – Ville de Gatineau					
<i>Zones de Transport</i>	<i>Type de zone</i>	<i>Emplois 1986⁽¹⁾</i>	<i>Emplois 2002⁽²⁾</i>	<i>Emplois dans les pôles économiques (2002)</i>	<i>Croissance des emplois entre 1986 et 2002</i>
Total secteur		13 386	25 307	10 066	89%
SECTEUR MASSON-ANGERS					
178	Zone	168	899		
179	Rurale	783	900	360	
Total secteur		951	1 799	360	89%
SECTEUR BUCKINGHAM					
180	Urbain	2 425	3 427		
Total secteur		2 425	3 427	0	41%
TOTAL GATINEAU		65 290	90 595	49 578	39%

(1) Situation de base pour 1986 dans *Plan Intégré des réseaux routier et de transport en commun*, 1994

(2) Liste des industries et commerces (LIC) Ville de Gatineau (2002-2003), compilée par Roche-Deluc

2.8 ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ

2.8.1 Le taux de motorisation sur le territoire

Le taux de possession automobile est un indicateur important qui renseigne sur la mobilité de la population, sur son niveau de captivité relativement au transport en commun et sur le pouvoir d'attraction du transport en commun sur la population en fonction du service offert. De manière générale, les données recueillies lors des enquêtes origine-destination de 1986 et de 1995 (voir tableaux 3.1.a et 3.1.b de l'annexe technique Inventaire et analyse) permettent de faire un rapprochement entre le nombre de personnes et le nombre de véhicules par ménage. La possession automobile est proportionnelle au nombre de personnes par ménage. La localisation géographique de la population a également un effet sur la possession automobile. De fait, de par sa proximité avec les pôles de travail et avec les services de transport en commun, la possession automobile de la population du secteur Hull est beaucoup moins élevée que celles d'Aylmer, Buckingham, Gatineau et Masson-Angers.

Selon les enquêtes régionales O-D de 1986 et 1995, le taux de possession automobile sur le territoire de la CUO a connu une faible augmentation (1%). Les taux de possession automobile des secteurs de Masson-Angers, Hull et Aylmer ont connu des baisses respectives de 18%, 7% et 6% alors qu'ils ont légèrement augmenté dans les deux autres secteurs.

L'augmentation du taux d'occupation des véhicules particuliers sur les ponts Champlain et du Portage pourrait être attribuée à l'ajout de voies réservées sur ces ponts. La mise en place de mesures préférentielles pour le transport collectif, tel que les voies réservées, incitent les gens à faire du covoiturage afin de bénéficier des avantages qu'elles procurent lors des déplacements aux heures de pointe.

Tableau 5 : Nombre d'automobiles par ménage (1996-2001)

Ville et secteurs Urbains (Anciennes Villes de la CUO)	1996			2001			Variation 1996-2001
	Nombre de véhicules (1)	Nombre de ménages (2)	Nombre moyen d'autos par ménage	Nombre de véhicules (1)	Nombre de ménages (2)	Nombre moyen d'autos par ménage	
Buckingham	5 312	4410	1,2	5 661	4 688	1,2	0,2%
M-Angers	3 397	2845	1,2	5 153	3 657	1,4	18,0%
Gatineau	46 927	36460	1,3	51 052	40 259	1,3	-1,5%
Hull	25 770	28440	0,9	28 559	32 189	0,9	-2,1%
Aylmer	15 415	11925	1,3	17 269	13 331	1,3	0,2%
Ville de Gatineau	96 822	84080	1,2	107 694	94 124	1,1	-0,6%

(1) Société de l'assurance automobile du Québec : Nombre de véhicules immatriculés en 1996 et 2001

(2) Statistiques Canada : Population au recensement de 1996 et 2001

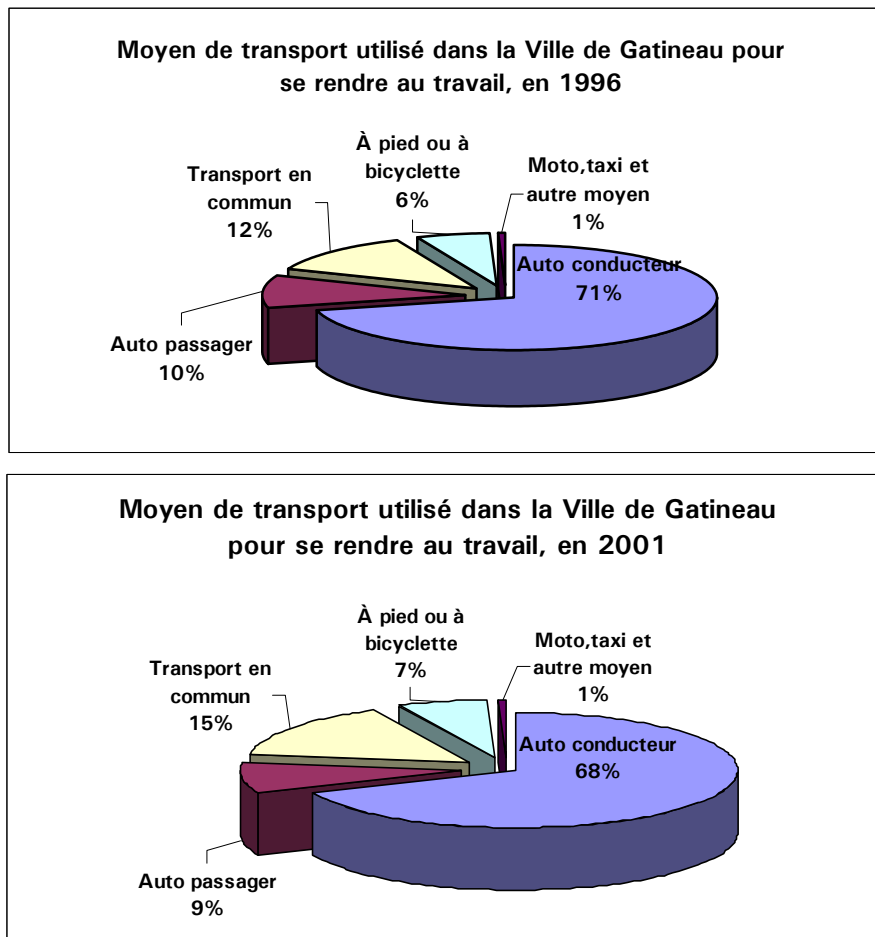
Malgré le fait qu'aucune enquête origine-destination n'ait été réalisée depuis 1995, des données provenant de Statistiques Canada et de la Société de l'assurance automobile du Québec ont pu être utilisées pour estimer la possession automobile sur le territoire de la Ville de Gatineau pour les années 1996 et 2001. Les données recueillies et calculées sont présentées au tableau 3.1.c de l'annexe technique Inventaire et analyse. En comparant ces données, il peut être observé que le taux de possession automobile a diminué de 0,6% sur le territoire de la Ville de Gatineau pour cette période (1996 à 2001). Les taux de possession automobile dans les secteurs de Gatineau et Hull ont connu des baisses respectives de 1,5% et 2,5% alors qu'ils ont augmenté dans les trois autres secteurs. Durant la même période le secteur de Masson-Angers a connu une importante augmentation du taux de possession automobile (18%).

Malgré le fait que les données de 1996 et 2001 ne permettent pas de déterminer de manière aussi fiable la possession automobile qu'en 1986 et 1995, il semble que le nombre moyen d'autos par ménage ait légèrement diminué depuis 1986 dans certains secteurs du territoire de la Ville de Gatineau. Cela indique que les taux de possession automobile suivent les tendances désirées ou anticipées même si on ne constate qu'une faible diminution des taux dans certains secteurs entre 1996 et 2001. En effet, l'efficacité des méthodes de gestion de la demande et l'accroissement de l'utilisation du transport collectif reflètent une diminution du nombre de véhicules par ménage.

2.8.2 Mode de transport pour se rendre au travail

À l'échelle de la Ville de Gatineau, le mode de transport utilisé pour se rendre au travail a évolué entre 1996 et 2001. On constate une diminution du mode automobile en tant que conducteur et passager et une forte augmentation du mode transport en commun (voir les graphiques ci-dessous).

Figure 5 : Mode de transport pour le motif travail dans la Ville de Gatineau



Source : Statistiques Canada recensement 1996 et 2001

Selon les recensements de Statistiques Canada sur mode de transport pour le motif travail, le nombre de déplacements a augmenté entre 1996 et 2001 sur ensemble du territoire de la Ville de Gatineau. Les plus fortes augmentations ont été enregistrées pour les secteurs de Masson-Angers et de Hull (voir tableaux page 17).

Sur l'ensemble du territoire, la proportion des déplacements réalisés entre 1996 et 2001 en automobile en tant que conducteur a augmenté de 11%. Cette augmentation est relativement faible comparativement à l'augmentation des déplacements enregistrée par les autres modes comme le transport en commun ou les déplacements à pied ou à bicyclette.

Les secteurs ayant enregistré les plus hautes augmentations en matière de déplacements en transport en commun sont Masson-Angers (127%), suivi de Buckingham (124%) et Hull (46%).

Tableau 6a : Mode de transport au travail 1996

Ville et secteurs Urbains (Anciennes Villes de la CUO)	Total - Tous les modes	Automobile, camion ou fourgonnette, en tant que conducteur	Automobile, camion ou fourgonnette, en tant que passager	Transport en commun	À pied ou à bicyclette	Moto, taxi et autre moyen
Aylmer	15 630	10 730	1480	2555	805	60
Buckingham	4 580	3555	460	170	355	40
Gatineau	47 860	35 650	5225	4970	1720	295
Hull	28 430	18 370	2 410	4620	2875	155
Masson-Angers	3 605	2 870	420	150	155	10
Ville de Gatineau	100190	71175	9995	12465	5955	600

Source: Statistique Canada : Population au recensement de 1996

Tableau 6b : Mode de transport au travail 2001

Ville et secteurs Urbains (Anciennes Villes de la CUO)	Total - Tous les modes	Automobile, camion ou fourgonnette, en tant que conducteur	Automobile, camion ou fourgonnette, en tant que passager	Transport en commun	À pied ou à bicyclette	Moto, taxi et autre moyen
Aylmer	18055	11 940	1685	3 180	1160	90
Buckingham	5240	3 945	545	380	335	35
Gatineau	53250	38 745	5 000	7 140	2 140	225
Hull	34 085	20 785	2 355	6 740	3 930	275
Masson-Angers	4790	3 760	450	340	230	10
Ville de Gatineau	115 420	79175	10035	17780	7795	635

Source : Statistique Canada recensement 2001

Tableau 6c : Écart et variation du mode de transport au travail (1996-2001)

Ville et secteurs Urbains (Anciennes Villes de la CUO)	Total - Tous les modes		Automobile, camion ou fourgonnette, en tant que conducteur		Automobile, camion ou fourgonnette, en tant que passager		Transport en commun		À pied ou à bicyclette		Moto, taxi et autre moyen	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Aylmer	2425	16%	1210	11%	205	14%	625	24%	355	44%	30	50%
Buckingham	660	14%	390	11%	85	18%	210	124%	-20	-6%	-5	-13%
Gatineau	5390	11%	3095	9%	-225	-4%	2170	44%	420	24%	-70	-24%
Hull	5655	20%	2415	13%	-55	-2%	2120	46%	1055	37%	120	77%
Masson-Angers	1185	33%	890	31%	30	7%	190	127%	75	48%	0	0%
Ville de Gatineau	15230	15%	8000	11%	40	0%	5315	43%	1840	31%	35	6%

(1) Écart

(2) Variation

2.9 LE TAUX D'OCCUPATION DES VÉHICULES PARTICULIERS

De façon générale, le taux d'occupation des véhicules particuliers diminue entre 1986 et 1995. De 1995 à 2002, le taux d'occupation des véhicules particuliers continue de décroître aux lignes écrans sauf pour les lignes écrans du pont Champlain (AM et PM), celles des ponts Chaudière et Portage (AM), et Chelsea (AM).

Tableau 7 : Taux d'occupation (véhicules particuliers)

Ligne-écran	Le matin ⁽¹⁾				L'après-midi ⁽¹⁾			
	1986	1991	1995	2002	1986	1991	1995	2002
2 Pont Champlain	1,32	1,26	1,19	1,26	1,43	1,26	1,23	1,32
3 Ponts Chaudière et du Portage	1,39	1,38	1,24	1,27	1,46	1,46	1,37	1,26
4 Ponts Alexandra et MacD.-Cartier	1,35	1,32	1,31	1,26	1,46	1,34	1,31	1,27
2 à 4 Rivière des Outaouais	1,36	1,33	1,26	1,26	1,45	1,37	1,32	1,27
60 Île de Hull	1,39	1,40	1,36	1,29	1,39	1,34	1,37	1,31
61 Gamelin	1,30	n.d.	1,29	1,23	1,37	n.d.	1,32	1,29
61 Gamelin - liens principaux ⁽²⁾	1,30	n.d.	1,29	1,23	1,37	n.d.	1,32	1,29
62 Chemin de la Montagne	1,39	1,32	1,30	1,25	1,33	1,37	1,30	1,29
63 Deschênes	1,41	1,34	1,32	1,29	1,42	1,31	1,36	1,31
64 Chelsea	n.d.	1,36	1,24	1,27	n.d.	1,38	1,31	1,30
65 Rivière Gatineau	1,37	1,42	1,33	1,25	1,38	1,40	1,43	1,27
67 Paiement	1,38	1,32	1,33	1,20	1,49	1,37	1,37	1,31
68 Lac Beauchamp	1,37	n.d.	1,33	1,14	1,50	n.d.	1,36	1,19
69 Masson	n.d.	1,39	1,23	1,12	n.d.	1,33	1,48	1,29
- Traversier (nouvelle)	n.d.	n.d.	n.d.	1,20	n.d.	n.d.	n.d.	1,28
- Autoroute 50 (nouvelle)	n.d.	n.d.	1,32	1,20	n.d.	n.d.	1,37	1,30

(1) Taux d'occupation durant l'heure de pointe

(2) Excluant les rues Berri, Archambault et Joffre

Le taux d'occupation des véhicules diminue partout sauf aux lignes écrans mentionnées ci-haut. On perçoit donc une plus grande proportion des personnes voyageant en auto solo qu'avant. L'étalement des résidences et des lieux de travail en dehors de pôles de travail plus «conventionnels» contribuent à cet effet. Le tableau ci-dessus fait la synthèse du taux d'occupation des véhicules aux différentes lignes écrans.

2.10 CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS

Le nombre de déplacements a augmenté entre 1986 et 1995 sur le territoire de la Ville de Gatineau. Une plus forte augmentation des déplacements est observable dans les secteurs Masson-Angers et Gatineau.

Globalement, la proportion des déplacements dont le motif principal est le travail a diminué sur l'ensemble du territoire (diminution plus marquée pour les déplacements en provenance de Masson-Angers et pour les déplacements se destinant vers Gatineau). La proportion des déplacements dont le motif principal sont les études a quant à elle légèrement augmenté sur l'ensemble du territoire. Les différences marquées sont une forte augmentation pour les déplacements (études) à destination de Buckingham et une forte diminution à destination de Masson-Angers.

De façon générale, sur le territoire de la Ville de Gatineau en 1995, près de 80 % des déplacements effectués ont pour motifs le travail ou les études. Cependant, cette proportion se situe autour de 70% pour les déplacements dont les destinations sont Gatineau, Aylmer et Masson-Angers.

La proportion des déplacements réalisés en automobile a augmenté (5% en origine et 4% en destination) sur l'ensemble du territoire, plus particulièrement pour les déplacements en provenance du secteur Masson-Angers (+11%).

La proportion des déplacements effectués en transport en commun a diminué de 4 et 6 % (origine et destination) sur le territoire de la Ville de Gatineau entre 1986 et 1995. Elle se situe en 1995 aux environs de 10%. La plus grande proportion des utilisateurs de ce mode se déplace à destination de Hull (18%). Une bonne proportion des utilisateurs du transport en commun ont comme origine à leur déplacement les secteurs Hull et Aylmer (13% chacun) et Gatineau (8%). Les plus grandes diminutions ont été observées pour les usagers originant et se destinant à Hull.

Tableau 8 : Synthèse des caractéristiques des déplacements 1986-1995
(Période de pointe du matin 6h à 9h)

Région Ville et Secteurs	O/D	Total des déplacements	MOTIFS (%)				MODES (%)		
			Travail	Études	Travail + étude	Autres	Auto	TC	Autres
Région de la Capitale Nationale.	O	531 224	55% (-4%)	24% (0%)	79	21%	66% (+7%)	16% (-6%)	19%
	D	524 741	55% (-4%)	24% (0%)	79	21%	65% (+6%)	16% (-6%)	19%
Ville de Gatineau	O	119 143	54% (-2%)	24% (+1%)	78	21%	72% (+5%)	10% (-4%)	18%
	D	102 566	47% (-7%)	29% (+2%)	76	24%	66% (+4%)	11% (-6%)	23%
Hull	O	35 115	60% (-1%)	20% (-1%)	80	20%	72% (+5%)	13% (-5%)	15%
	D	54 086	62% (-5%)	21% (+2%)	83	17%	68% (+5%)	18% (-8%)	14%
Gatineau	O	54 431	53% (-1%)	24% (-3%)	77	23%	74% (+6%)	8% (-4%)	17%
	D	32 988	30% (-7%)	37% (-3%)	67	33%	66% (+6%)	3% (-3%)	31%
Aylmer	O	20 402	49% (-3%)	31% (+4%)	80	20%	63% (-1%)	13% (-3%)	23%
	D	9 205	27% (-4%)	43% (+5%)	70	31%	58% (+1%)	1% (-4%)	41%
Buckingham	O	5 706	52% (+1%)	29% (+5%)	81	19%	73% (+6%)	2% (-2%)	25%
	D	4 468	36% (-5%)	41% (+14%)	77	23%	59% (-4%)	1% (0%)	40%
Masson- Angers	O	3 489	54% (-8%)	24% (-2%)	78	22%	77% (+11%)	5% (-7%)	18%
	D	1 819	53% (-1%)	18% (-17%)	71	29%	82% (+2%)	0% (-4%)	18%

Source : Enquêtes OD 1986 et 1995 Note : correspondance avec le tableau 3.15 de l'annexe technique (Inventaire et analyse)

La colonne du mode de transport en commun du tableau 7 ne représente pas la réalité d'aujourd'hui. Les données de ce tableau présentent une comparaison entre les années 1986 et 1995, période durant laquelle l'achalandage du transport en commun a diminué. Par contre, depuis 1995 le transport en commun connaît une augmentation importante en achalandage ce qui a permis de rattraper les pertes du début des années 1990 et d'observer un accroissement de l'achalandage du transport en commun similaire à celui de la population. Il ressort de ce constat que la mise en œuvre presque systématique du plan d'action du *Plan intégré* de 1994 a fort probablement contribué à ce résultat.

2.11 L'ADÉQUATION OFFRE-DEMANDE SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT

Tableau 9 : Rapport volume/capacité (direction de pointe)

Ligne-écran	Le matin ⁽¹⁾				L'après-midi ⁽¹⁾			
	1986	1991	1995	2002	1986	1991	1995	2002
2 Pont Champlain	0,84 (D)	0,99 (E)	0,99 (E)	1,01 (F)	0,93 (E)	0,89 (E)	0,89 (E)	0,85 (E)
3 Ponts Chaudière et du Portage	0,69 (C)	0,97 (E)	0,97 (E)	0,94 (E)	0,87 (E)	1,01 (F)	1,01 (F)	0,86 (E)
4 Ponts Alexandra et MacD.-Cart.	0,71 (D)	0,95 (E)	0,95 (E)	0,96 (E)	0,73 (D)	0,91 (E)	0,91 (E)	0,95 (E)
2 à 4 Rivière des Outaouais	0,72 (D)	0,96 (E)	0,96 (E)	0,96 (E)	0,81 (D)	0,94 (E)	0,94 (E)	0,91 (E)
60 Île de Hull	0,84 (D)	0,88 (E)	0,88 (E)	0,67 (C)	0,86 (E)	0,83 (D)	0,83 (D)	0,63 (C)
61 Gamelin	0,56 (C)	-	-	0,79 (D)	0,65 (C)	-	-	0,77 (D)
61 Gamelin - liens principaux ⁽²⁾	0,63 (C)	-	-	0,92 (E)	0,71 (D)	-	-	0,88 (D)
62 Chemin de la Montagne	0,92 (E)	0,71 (D)	0,71 (D)	0,82 (D)	0,88 (E)	0,78 (D)	0,78 (D)	1,07 (F)
ajustements ⁽³⁾	1,00 (F)	0,83 (D)	0,83 (D)	1,27 (F)	0,97 (E)	0,94 (E)	0,94 (E)	1,21 (F)
63 Deschênes	0,67 (C)	0,74 (D)	0,74 (D)	0,49 (B)	0,65 (C)	0,66 (C)	0,66 (C)	0,45 (B)
64 Chelsea	0,18 (A)	0,22 (A)	0,22 (A)	0,54 (C)	0,17 (A)	0,20 (A)	0,20 (A)	0,48 (B)
65 Rivière Gatineau	0,80 (D)	0,98 (E)	0,98 (E)	0,95 (E)	0,73 (D)	0,88 (E)	0,88 (E)	1,01 (F)
67 Paiement	0,46 (B)	0,66 (C)	0,66 (C)	0,83 (D)	0,57 (C)	0,71 (D)	0,71 (D)	0,91 (E)
68 Lac Beauchamp	0,23 (A)	-	-	0,59 (C)	0,33 (B)	-	-	0,58 (C)
69 Masson	-	0,24 (A)	0,24 (A)	0,41 (B)	-	0,27 (A)	0,27 (A)	0,45 (B)
- Traversier (nouvelle ligne-écran)	-	-	-	0,30 (B)	-	-	-	0,32 (B)
- Autoroute 50 (nouvelle ligne-écran)	-	-	-	0,39 (B)	-	-	-	0,40 (B)

(1) Durant l'heure de pointe

(2) Excluant les rues Berri, Archambault et Joffre

(3) Rapport v/c ajustés pour tenir compte des conditions en amont et en aval de la ligne-écran

(A) Indique le niveau de service

Note : correspondance avec le tableau 4.7 du rapport d'étape numéro 1 (Inventaire et analyse)

Le tableau 8 indique clairement que la ligne écran de la rivière des Outaouais a presque atteint sa capacité durant l'heure de pointe du matin. La capacité est également atteinte à la ligne écran du chemin de la Montagne durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi alors qu'elle est atteinte à la ligne écran de la rivière Gatineau en après-midi.

2.12 LA PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN

La part modale du transport en commun est exprimée en pourcentage et représente la proportion de la population qui utilise le transport en commun comme moyen de déplacement par rapport à tous les autres modes de transport possibles, et ce, à l'heure de pointe et en direction de la pointe.

Les parts modales du transport en commun aux lignes écrans de l'Île de Hull (56% le matin et 42% l'après-midi), du chemin de la Montagne (28% le matin et 32% l'après-midi), de la rivière des Outaouais (27% le matin et 24% l'après-midi) et de la rivière Gatineau (21% le matin et 17% l'après-midi) sont celles qui sont les plus importantes et qui ont connu un essor remarquable entre 1995 et 2002. De telles performances sont certainement attribuables à la mise en place de mesures préférentielles le long des axes nord-sud (boulevards Gréber, Fournier et Maisonneuve) et est-ouest (chemin d'Aylmer et boulevard Alexandre-Taché) ainsi que la densification des secteurs résidentiels situés à l'ouest du Parc de la Gatineau ainsi que ceux de Gatineau, Masson-

Angers, Buckingham ont certainement contribué à l'augmentation substantielle de l'achalandage du transport en commun entre 1995 et 2002 et à l'importante croissance de la part modale.

Tableau 10 : Part modale (% de déplacements en transport en commun)

Ligne-écran	Le matin ⁽¹⁾				L'après-midi ⁽¹⁾			
	1986	1991	1995	2002	1986	1991	1995	2002
2 à 4 Rivière des Outaouais	19%	20%	14%	27%	17%	19%	21%	24%
60 Île de Hull	16%	n.d.	22%	56%	16%	n.d.	17%	42%
61 Gamelin - liens principaux ⁽²⁾	29%	n.d.	16%	12%	25%	n.d.	17%	10%
62 Chemin de la Montagne	26%	n.d.	21%	28%	27%	n.d.	25%	32%
63 Deschênes	21%	16%	20%	16%	20%	18%	20%	14%
64 Chelsea	1%	1%	4%	6%	3%	3%	10%	8%
65 Rivière Gatineau	18%	14%	9%	21%	19%	16%	6%	17%
67 Paiement	15%	9%	11%	13%	14%	9%	11%	9%
68 Lac Beauchamp	12%	n.d.	8%	15%	9%	n.d.	6%	12%
69 Masson	13%	13%	5%	16%	6%	6%	7%	10%
- Traversier (nouvelle)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
- Autoroute 50 (nouvelle)	n.d.	n.d.	0%	7%	n.d.	n.d.	1%	5%

(1) Part modale durant l'heure de pointe

(2) Excluant les rues Berri, Archambault et Joffre

Figure 6 : Carte des lignes-écrans

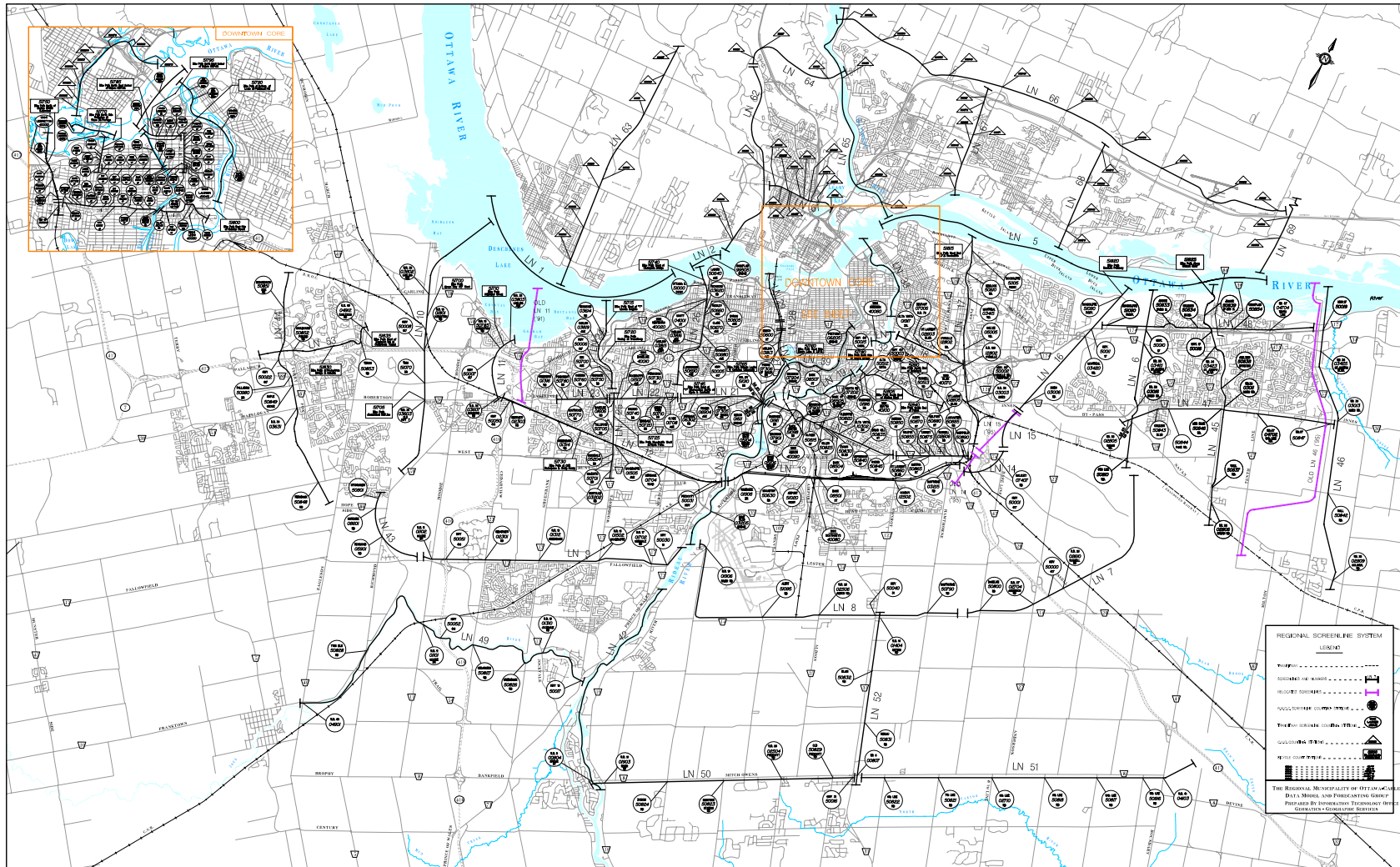


Tableau 11 : Objectifs de part modale de transport en commun

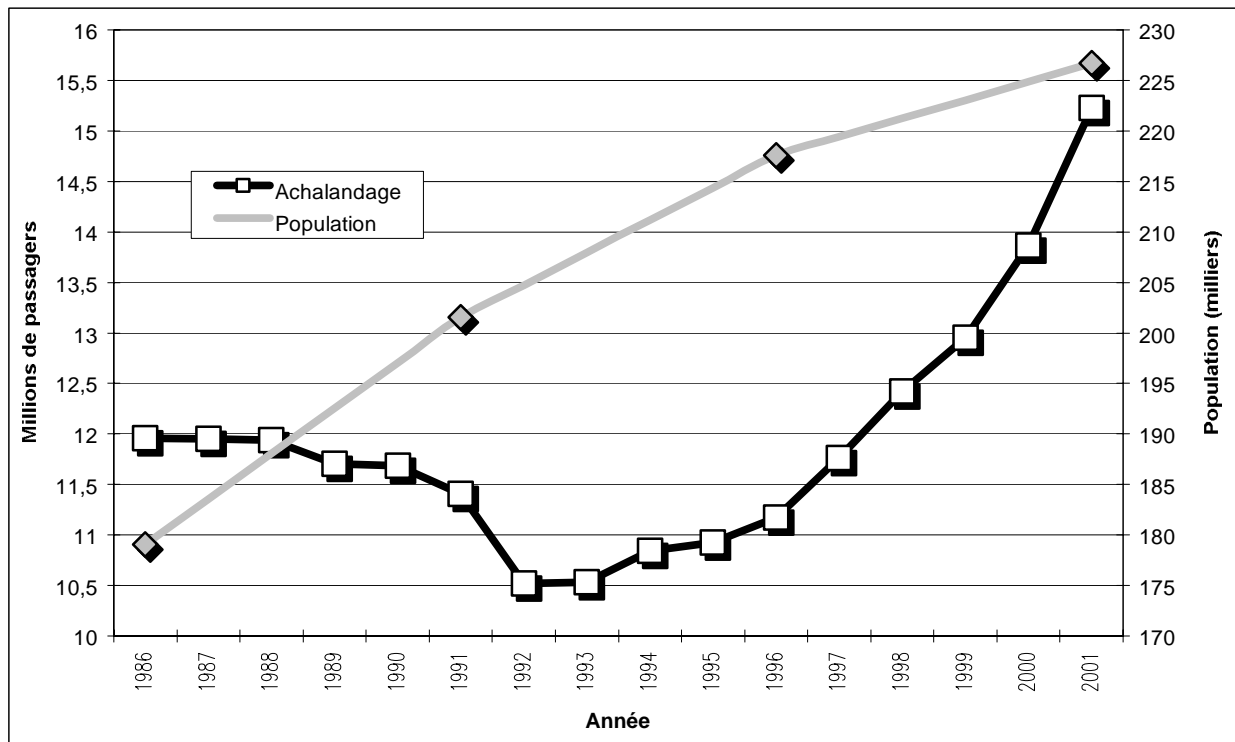
Ligne écran	Part modale		Objectif	
	1991	2002	Moyen terme (2011)	Long terme (2046)
Rivière des Outaouais	20 %	27 %	30 %	40 %
Rivière Gatineau	14 %	21 %	25 %	45 %
Chemin De la Montagne	26 %	28 %	30 %	45 %

Le tableau ci-dessus montre la part modale du transport en commun de 1991, 2002 et les objectifs aux lignes écrans majeures, soit la rivière des Outaouais, la rivière Gatineau et le chemin de la Montagne. L'évolution de la part modale à ces trois lignes écrans montre que les objectifs à moyen et long terme sont réalisables. Il est même envisageable que les objectifs à moyen terme à ces trois lignes écrans puissent se réaliser avant 2011.

2.13 L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT EN COMMUN

Le transport en commun joue un rôle important dans les déplacements des citoyens de la Ville de Gatineau. La STO transporte plus de 15 millions de passagers annuellement.

Figure 7 : Évolution de la population de la Ville de Gatineau et de l'achalandage du transport en commun



Le graphique ci-dessus illustre bien la croissance de la population de la Ville de Gatineau et de la variation de l'achalandage du transport en commun entre 1986 et 2001. L'achalandage du transport en commun était en diminution constante entre 1986 et 1992. La diminution soudaine de 1992 est attribuable à la réforme Ryan qui a diminué dramatiquement les subventions aux sociétés de transport. En effet, en se retirant du financement des opérations, la réforme Ryan a entraîné une réduction de l'appui financier que le gouvernement du Québec avait l'habitude de fournir aux sociétés de transport. La participation du gouvernement s'est alors concentrée dans le programme de subventions permettant l'aménagement d'infrastructures.

En voyant ses sources de revenus diminuer, la STO et les autres sociétés de transport du Québec ont dû rationaliser leur offre de service, de façon à optimiser les services rendus à la population. De plus, à la suite de cette initiative du MTQ, la CCN décida d'emboîter le pas en éliminant sa contribution financière. Cette combinaison d'événements eût pour conséquence de réduire les fréquences et les plages horaires de service. Devant ce service de moindre qualité et répondant de moins en moins à leurs besoins, les usagers du transport en commun retournèrent essentiellement à l'automobile. Dans la région, les efforts considérables de la STO ont certainement contribué à renverser ces dernières années la tendance observée dans le graphique ci-dessus.

Tableau 12 : Comparaison de l'évolution de la population de la Ville de Gatineau et de l'achalandage de la STO (1986-2001)

Périodes	Achalantage de la STO	Population de la Ville de Gatineau
1986 à 1991	-4,6 %	12,5 %
1991 à 1996	-2,1 %	8,0 %
1996 à 2001	36,3 %	4,2 %
1986 à 2001	27,3 %	26,6 %

Le tableau 12 ci-dessus montre l'évolution de la population de la Ville de Gatineau et de l'achalandage du transport en commun de la STO. Pour les périodes «1986 à 1991» et «1991 à 1996», l'évolution du transport en commun n'a pas suivi celle de la population. Au fait, l'achalandage du transport en commun diminuait lorsque la population de la Ville augmentait. Le phénomène inverse s'est produit pour la période «1996 à 2001». En fait, la croissance de l'achalandage de la STO était de 36,3% versus seulement 4,2% pour la population, soit 9 fois plus.

Par contre, lorsqu'une comparaison est fait entre 1986 et 2001, l'achalandage de la STO a cru de 27,3% et la population de la Ville de Gatineau de 26,6%. Pour cette période, le transport en commun n'a cru que 0,7% de plus que la population. La croissance importante notée pendant la période «1996 à 2001» a permis au transport en commun de se «rattraper» par rapport à la croissance de la population.

Tableau 13 : Déplacements en transport en commun per capita par an : 1986-2001

Année	Déplacements en transport en commun per capita par an
1986	66,8
1991	56,6
1996	51,3
2001	67,2

Le tableau 13 ci-dessus montre les déplacements en transport en commun per capita par an pour les années 1986, 1991, 1996 et 2001. Une diminution du nombre de déplacements est perçue en 1991 et 1996, à cause d'une diminution de l'achalandage du transport en commun et d'une augmentation de la population. En 2001, le nombre de déplacements per capita en transport en commun a augmenté de 31% par rapport à 1996. Une comparaison de 1986 et 2001 montre une augmentation de 0,4 déplacements per capita sur 15 ans.

2.14 SYNTHÈSE DES INFORMATIONS PERTINENTES

Transport en commun

- plus de 15 millions de déplacements en transport en commun par année;
- augmentation de 36,3% de l'achalandage entre 1996 et 2001 qui a permis de rattraper les pertes du début des années '90 et connaître un accroissement similaire à celui de la population.;
- part modale du transport en commun de 27% pour la pointe du matin à la ligne écran de la rivière des Outaouais, objectif moyen terme de 30%;
- part modale du transport en commun de 21% pour la pointe du matin à la ligne écran de la rivière Gatineau, objectif moyen terme de 25%;
- part modale du transport en commun de 28% pour la pointe du matin à la ligne écran chemin de la Montagne, objectif moyen terme de 30%.

Dans le secteur Hull

- croissance de la population de 6,3% dans les 5 dernières années et de 12,8% dans les 15 dernières;
- le nombre de personnes par ménages passe de 2,4 à 2,1 de 1986 à 2001;
- faible proportion de la population de 5-14 ans;
- population importante de plus de 65 ans;
- croissance moyenne des emplois, dont forte croissance dans les zones d'expansion urbaine, résidentielle existant et industriel alors que décroissance au centre-Ville;
- le nombre moyen d'autos par ménage diminue de 2.1 % entre 1996 et 2001;
- comparaison 1986-1995 : Les déplacements dont le motif est le travail diminuent (origine -1% et destination -5%). Les déplacements effectués en autos augmentent de 5 % (origine et destination).

Dans le secteur Aylmer

- croissance de la population de 3,4 % dans les 5 dernières années et de 25,3 % dans les 15 dernières;
- nombre de personnes par ménages passe de 3,2 à 2,7 de 1986 à 2001;
- forte croissance des emplois dans les zones résidentielles existantes, centre-Ville et expansion urbaine, le nombre moyen d'autos par ménage se maintient (0.2%) de 1996 à 2001;
- comparaison 1986-1995 : Les déplacements dont le motif est le travail diminue de 3% et 4 %. Les déplacements dont le motif est l'étude augmente de 4 % et 5 %. Les déplacements effectués en autos -1% et +1%.

Dans le secteur Gatineau

- croissance de la population de 2,2% dans les 5 dernières années et de 26,7% dans les 15 dernières;
- nombre de personnes par ménages passe de 3,1 à 2,6 de 1986 à 2001;
- nombre moyen d'autos par ménage diminue de 1.5 % de 1996 à 2001;
- forte croissance des emplois, dont très forte croissance au centre-Ville et zone d'expansion résidentielle et décroissance dans industriel et rural, le nombre d'auto par ménage diminue de 14 %;
- comparaison 1986-1995 : Les déplacements dont le motif est le travail diminue de 1 et 7 % et de 3% pour les études. Les déplacements effectués en auto augmente de 6%.

Dans le secteur Masson-Angers

- croissance de la population de 22,7% dans les 5 dernières années et de 102,4% dans les 15 dernières
- nombre de personnes par ménages passe de 3,0 à 2,7 de 1986 à 2001;
- forte croissance démographique, 2,7 personnes par ménages, forte proportion de la population totale de jeunes entre 5-14 ans, forte croissance des emplois, le nombre moyen d'autos par ménage augment de 18 %;
- comparaison 1986-1995 : Les déplacements effectués pour le travail diminuent de 8% et 1% et pour les études de 2% et 17%. Les déplacements en auto augmentent de 11% et 2%.

Dans le secteur Buckingham

- croissance de la population de -0,1% dans les 5 dernières années et de 32,3% dans les 15 dernières;
- nombre de personnes par ménages passe de 2,8 à 2,5 de 1986 à 2001;
- croissance pratiquement nul dans les 5 dernières années, forte proportion de personnes de 65 ans et plus, croissance moyenne des emplois, le nombre moyen d'autos par ménages se maintient (0.2%) de 1996 à 2001;

- comparaison 1986-1995 : Les déplacements pour le travail origine +1% et destination -5%.
Pour les études +5% et +14%. En auto +6% et -4%.

3. BILAN DES RECOMMANDATIONS DU PLAN DE 1994

Le second volet de l'étude consiste à présenter le bilan de l'état de réalisation des recommandations contenues dans le *Plan intégré* de 1994 tant du point de vue de la performance des objectifs initiaux que des réalisations concrètes qui proviennent soit directement des interventions recommandées dans le *Plan* ou des initiatives que celui-ci a initié chez d'autres partenaires.

Les recommandations du *Plan* et les réalisations correspondantes sont les suivantes :

Tableau 14 : Mise à jour des recommandations du Plan intégré de 1994

Recommandations du <i>Plan intégré</i> 1994 et commentaires	
Recommandations du <i>Plan intégré</i>	Commentaire
Mesures d'aménagement du territoire	
<i>Court terme (2001)</i>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Que le Schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau désigne des zones prioritaires d'aménagement c'est-à-dire de prescrire une réalisation par étape du développement résidentiel, commercial et industriel du territoire conformément aux nouvelles prescriptions facultatives de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme à cet effet;</i> ▪ <i>Que la Ville de Gatineau dans le cadre de la révision de son Schéma et conformément aux recommandations du Comité sur l'avenir économique de l'Outaouais établissent un objectif d'autonomie des emplois, soit un rapport emploi/population de 0,43 au moins (par rapport au 0,39 existant);</i> ▪ <i>Que le Schéma d'aménagement établisse des objectifs de concentration des activités économiques et industrielles à proximité des principales voies de communication;</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Dans ses dernières révisions le Schéma n'a pas établi de phasage.</i> ▪ <i>Rapport emploi/population en 2001 pour la Ville de Gatineau de 0,40</i> ▪ <i>Les trois complexes de la Place Montcalm se retrouvent à proximité du projet planifié Rapibus, du boul. de l'Outaouais et de l'autoroute 50. La construction planifiée de dernière phase de la Place du Portage au centre-Ville. La développement du centre commercial Du Plateau à proximité du boul. de l'Outaouais et du ch. De la Montagne.</i>

Recommandations du Plan intégré 1994 et commentaires	
Recommandations du Plan intégré	Commentaire
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Que le Schéma d'aménagement établisse des politiques et des objectifs dans le but de favoriser une plus grande mixité des usages et une meilleure répartition des emplois sur le territoire;</i> ▪ <i>Que la Ville de Gatineau, par le biais de son Schéma d'aménagement favorise par ses politiques et objectifs une densification optimale du centre-Ville régional et des centres de districts, ainsi que des nouvelles zones de développement résidentiel et autres, à l'avenir;</i> ▪ <i>Que la Ville de Gatineau retienne dans son Schéma d'aménagement les densités résidentielles moyennes suivantes :</i> <ul style="list-style-type: none"> ▫ <i>20 à 40 logements par hectare dans les quartiers résidentiels en périphérie du centre-Ville;</i> ▫ <i>35 à 55 logements par hectare dans les centres de district et plus de 55 logements par hectare dans le centre-Ville;</i> ▫ <i>15 logements par hectare dans les nouveaux quartiers résidentiels à proximité des périmètres d'urbanisation;</i> ▫ <i>Au moins 30 logements par hectare le long des corridors principaux de transport;</i> ▪ <i>Que la Ville de Gatineau retienne les densités d'emplois moyennes suivantes :</i> <ul style="list-style-type: none"> ▫ <i>300 emplois par hectare et plus dans le centre-Ville;</i> ▫ <i>100 emplois par hectare et plus dans les centres de district</i> ▫ <i>15 à 20 emplois par hectare et plus dans les secteurs industriels et de 20 à 25 emplois par hectare et plus dans les secteurs commerciaux</i> ▪ <i>Que la Ville de Gatineau, de concert avec les municipalités, établissent les zones et les niveaux de densification socialement acceptable sur le territoire;</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Peu d'amendements au Schéma d'aménagement et Plan d'urbanisme ont renforcé cet aspect (devrait être intégré au prochain Plan d'Urbanisme de la Ville de Gatineau)</i> ▪ <i>« Guide d'aménagement » largement distribué par la STO.</i> ▪ <i>Pas de nouvelles politiques à cet effet dans la Schéma d'aménagement</i> ▪ <i>La Ville de Gatineau n'a pas retenue les recommandations des densités résidentielles du Schéma d'aménagement.</i> ▪ <i>Densité d'emploi (2001)</i> ▪ <i>Cv de Hull : 265 emplois/ha</i> ▪ <i>Cv Aylmer : 6 emplois/ha</i> ▪ <i>Cv Gatineau : 16 emplois/ha</i> ▪ <i>Hull industriel : 17 emplois/ha</i> ▪ <i>Gatineau ind. : 6 emplois/ha</i> ▪ <i>N'a pas été appliqué</i>

Recommandations du Plan intégré 1994 et commentaires	
Recommandations du Plan intégré	Commentaire
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Que la Ville de Gatineau adopte des normes minimales pour favoriser la desserte des quartiers résidentiels par le service de transport en commun en s'inspirant du guide intitulé « Les transports collectifs dans les quartiers résidentiels... »</i> ▪ <i>De faire un projet pilote de développement de type néo-traditionnel, en collaboration avec un promoteur immobilier local</i> ▪ <i>De procéder à une nouvelle enquête OD dans la région de la capitale nationale;</i> ▪ <i>Que la Ville de Gatineau adopte des objectifs de part modale du transport en commun aux principales lignes écrans (moyen terme) de :</i> <ul style="list-style-type: none"> ▫ <i>30 % pour la rivière des Outaouais;</i> ▫ <i>25 % pour la rivière Gatineau;</i> ▫ <i>30 % pour le chemin de la Montagne</i> ▪ <i>Qu'une harmonisation s'impose entre les différents schémas d'aménagement de la Ville de Gatineau, de MRC et de la CCN, ainsi qu'entre le Plan de transport de l'Outaouais et le Plan directeur de la MROC</i> ▪ <i>Que les corridors existants soient conservés pour des fins de transport</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Utilisation du document recommandé dans le Schéma d'aménagement</i> ▪ <i>Document distribué par la STO</i> ▪ <i>Aucuns exemples disponibles de l'utilisation du document.</i> ▪ <i>Non réalisé</i> ▪ <i>Réalisé en 1995</i> ▪ <i>Prochaine prévue en 2005</i> ▪ <i>Part modale (2002)</i> ▪ <i>Riv. des Outaouais : 27% (AM) et 24% (PM)</i> ▪ <i>Riv. Gatineau : 21% (AM) et 17% (PM)</i> ▪ <i>Ch. de la Montagne : 28% (AM) et 32% (PM)</i> ▪ <i>À intégrer dans le nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau.</i> ▪ <i>Plusieurs projets interprovinciaux prévus (Plan de Développement intégré de la rivière des Outaouais, Étude du transport en commun interprovincial, étude des ponts)</i> ▪ <i>Tous les corridors identifiés en 1994 sont conservés.</i>
Moyen terme	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Révision et mise à jour du schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau à tous les 5 ans</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Révisions régulières effectuées</i>

Recommandations du Plan intégré 1994 et commentaires	
Recommandations du Plan intégré	Commentaire
Interventions sur le réseau de transport en commun	
Court terme	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Que les organismes publics supportent et réalisent à très court terme le projet de voies réservées et de parcs de stationnement incitatifs initié par la STO</i> ▪ <i>De procéder à une étude d'opportunité du système de transport en commun rapide</i> ▪ <i>De procéder à une étude d'harmonisation des services de transport en commun interprovinciaux</i> ▪ <i>D'entreprendre une étude sur les mesures incitatives à l'utilisation du transport en commun</i> ▪ <i>De réaliser une étude du réseau interprovincial des voies réservées</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>18.5 km de voies réservées</i> ▪ <i>12 Parc-o-bus offrant 1 724 espaces de stationnement</i> ▪ <i>interventions stratégiques sur le réseau routier</i> ▪ <i>En cours (Rapibus)</i> ▪ <i>Étude boucle technologique des centres-Villes, réalisation prochaine, devis d'étude en préparation</i> ▪ <i>N'a pas été réalisé</i> ▪ <i>Par contre, certaines mesures ont été prises pour inciter les gens à prendre le transport en commun :</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>L'abonnement au programme employeur</i> ▪ <i>L'abonnement au prélèvement bancaire automatique</i> ▪ <i>L'abonnement au forfait Cam-Puce (par prélèvement bancaire automatique)</i> ▪ <i>Réalisé (1995)</i>
Moyen terme	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Aménagement d'un système de transport en commun rapide interprovincial en site propre (première phase de réalisation)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Étude de trains de banlieue interprovinciaux</i> ▪ <i>Étude du choix technologique</i> ▪ <i>Étude de faisabilité d'un système de transport rapide régional et interprovincial</i>

Recommandations du Plan intégré 1994 et commentaires	
Recommandations du Plan intégré	Commentaire
Moyen terme	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Construction de nouveaux corridors multi-modaux ▪ Section nord du boulevard de la carrière, situé entre l'intersection Hautes-Plaines/St-Joseph et le boulevard de la carrière actuel ▪ Section sud du boulevard de la carrière, situé entre les boulevards Montclair et Alexandre-Taché, en passant par l'échangeur Laramée ▪ L'élargissement de la route 148 entre le chemin Perry et la rue Front ▪ Construire les bretelles directes prévues entre le boulevard McConnell-Laramée et l'autoroute 50 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Non réalisé ▪ Non réalisé ▪ Non réalisé ▪ Tronçon Front - boul. Outaouais reconstruit à 2 voies. ▪ Étude d'opportunité réalisée pour tronçon boul. Outaouais – Perry. ▪ Aménagement prévu dans la réalisation du tronçon St-Laurent - St-Joseph
Long terme	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'élargissement à quatre voies du boulevard de la Cité-des-Jeunes entre la rue Thérien et la rue des Mineurs ▪ L'élargissement à quatre voies de la montée Paiement ▪ Infrastructures multi-modales sur une section du boulevard La Vérendrye entre les boulevards Labrosse et Lorrain ▪ Pont de l'île Kettle et ses approches ▪ Élargissement à 6 voies le boulevard de l'Outaouais 	<p style="text-align: center;">Long terme</p> <p style="text-align: center;">Long terme</p> <p style="text-align: center;">Long terme</p> <p style="text-align: center;">Long terme</p> <p style="text-align: center;">Long terme</p>
Interventions portant sur les modes non-motorisés	
Court terme	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ De développer un réseau utilitaire de voies cyclables ▪ D'adopter des politiques d'aménagement du territoire qui favorisent l'utilisation des modes non-motorisés; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plusieurs voies cyclables à vocations récréatives réalisées. ▪ Pistes cyclables du boul. La Vérendrye et boul. de l'Outaouais. ▪ Projet du Rapibus proposé. ▪ Non réalisé

Recommandations du Plan intégré 1994 et commentaires

Recommandations du Plan intégré	Commentaire
<ul style="list-style-type: none"> Que chaque nouveau développement important ainsi que les stationnements incitatifs et terminus de transport soient dotés des équipements nécessaires aux piétons et aux cyclistes 	<p>Des installations furent réalisées aux terminus et stationnements incitatifs de transport. N'a pas été appliqué aux nouveaux développements</p>

Interventions utilisant des techniques de gestion de la demande (TGD)

Court terme

<ul style="list-style-type: none"> D'entreprendre l'application des techniques de gestion de la demande pour les déplacements interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale Que le CACPET⁽²⁾ mette sur pied une table de concertation régionale sur les techniques de gestion de la demande D'établir un centre de coordination pour promouvoir ou même gérer les services de jumelage informatisés des déplacements des employés Que les limites et modalités de fonctionnement des couloirs considérés pour l'aménagement de voies réservées soient étudiées dans le cadre de l'étude de faisabilité du système de transport en commun rapide Que la possibilité de permettre l'accès à ces voies aux bicyclettes et aux véhicules à faible taux d'occupation soit évaluée Qu'un programme de réalisation de ces voies soit élaboré De mettre en place les parcs de stationnement incitatif prévus dans le plan d'action de la STO pour instaurer des mesures préférentielles en faveur du transport collectif 	<ul style="list-style-type: none"> Réalisé <ul style="list-style-type: none"> Voies réservées sur les ponts du Portage et Champlain Rapport du comité TRANS sur la TGD Pour la région de l'Outaouais, le MTQ, via son site internet, met à la disposition des usagers de la route une banque de données, qui permet d'offrir des covoiturage pour effectuer le trajet entre le domicile et le travail. À modifier par rapport à la nouvelle réalité. Réalisé Réalisé 12 Parc-o-bus offrant 1724 espaces de stationnement <ul style="list-style-type: none"> POB Rivermead (1997-2001) POB Georges/148 (1996) POB Encan de Masson (1997) POB Robert-Guertin (1998)
---	---

⁽²⁾ CACPET : Comité administratif conjoint de la planification et des transports

Recommandations du Plan intégré 1994 et commentaires	
Recommandations du Plan intégré	Commentaire
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Que les stratégies de priorité des véhicules de transport en commun aux feux de circulation et les voies réservées ponctuelles soient considérées dans le cadre de la planification et de l'aménagement du réseau de voies réservées à véhicules à taux d'occupation élevé</i> ▪ <i>Qu'une politique régionale de stationnement soit élaborée</i> ▪ <i>De suivre de près le programme pilote de télé-travail mis sur pied en 1992</i> ▪ <i>D'élaborer un programme pour faciliter et encourager le télé-travail auprès des grands employeurs de la Ville de Gatineau</i> ▪ <i>Que les instances gouvernementales aux niveaux fédéral, régional et municipal dans la Ville de Gatineau soient encouragées à maintenir et à élargir leurs programmes existants d'horaires de travail variables</i> ▪ <i>Que l'entreprise privée et surtout les grands employeurs de la Ville de Gatineau soient encouragés à mettre sur pied des programmes d'horaires de travail variables</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>POB Pierre-Lafontaine (1998)</i> ▪ <i>POB Ste-Rose-De-Lima (1998)</i> ▪ <i>POB Galeries Aylmer (1999)</i> ▪ <i>POB Chelsea (2000)</i> ▪ <i>POB St-Alexandre (2002)</i> ▪ <i>POB Promenades de l'Outaouais (1994-2002)</i> ▪ <i>Jean-René Monette (1994)</i> ▪ <i>Lorrain (2003)</i> ▪ <i>Mesures préférentielles sur le boul. Gréber.</i> ▪ <i>Voie réservée aux autobus sur le boul. Alexandre-Taché entre St-Joseph et Montcalm.</i> ▪ <i>Voie réservée réversible sur le pont Champlain.</i> ▪ <i>Projet du boulevard Fournier</i> ▪ <i>Politique de stationnement révisée, mais pas pour réduire le nombre de véhicules au centre-Ville.</i> ▪ <i>Non réalisé</i> ▪ <i>Non réalisé</i> ▪ <i>Non réalisé</i> ▪ <i>Non réalisé</i>

Recommandations du Plan intégré 1994 et commentaires	
Recommandations du Plan intégré	Commentaire
<ul style="list-style-type: none"> ▪ De suivre l'évolution des technologies de SIVR et de les considérer pour application dans la Ville de Gatineau lorsqu'elles auront été éprouvées 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réalisé pour le transport en commun ▪ Panneaux à messages variables en installation prochainement. ▪ Implantation de la carte à puce
Moyen terme	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuite des TGD sur le territoire de la Ville de Gatineau ▪ L'implantation d'une voie réservée pour véhicules à taux d'occupation élevé sur le boulevard de la Carrière ▪ D'envisager un système de tarification routière sur une nouvelle infrastructure 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Non réalisé ▪ Non réalisé ▪ Non réalisé

4. ANALYSE COMPARATIVE ENTRE LA SITUATION PROJETÉE EN 1994 ET LA SITUATION ACTUELLE

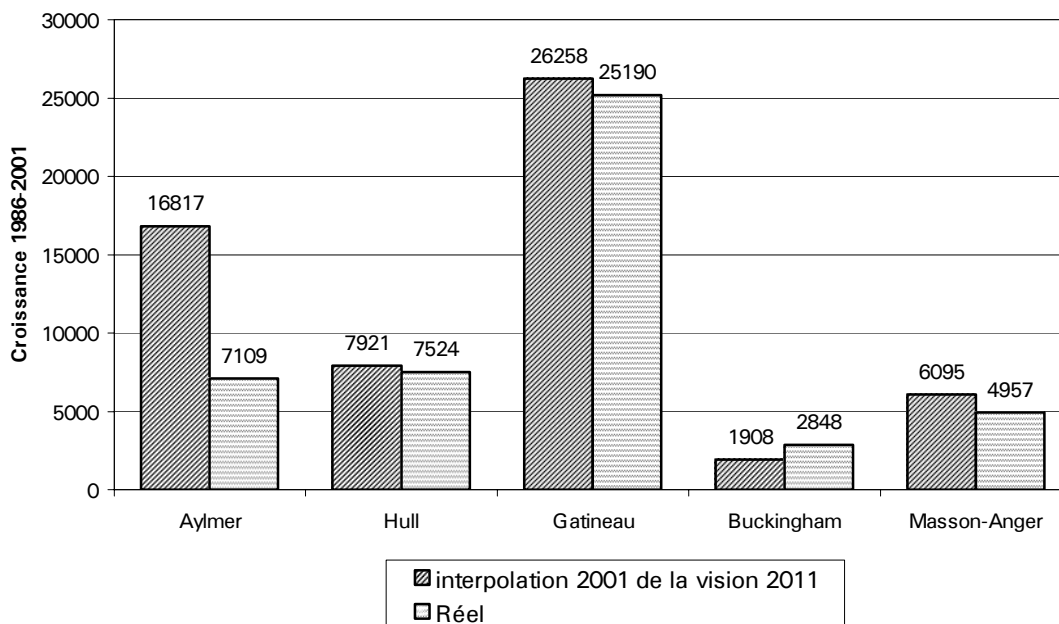
4.1 ÉVOLUTION DES DONNÉES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

4.1.1 Population (1986 à 2001)

Les graphiques qui suivent dans cette Section présentent une comparaison entre l'évolution réelle des différentes données sociodémographiques (selon Statistiques Canada) et les prévisions qui avaient été élaborées lors de la réalisation du *Plan intégré* de 1994. Il est important de signaler que :

- la comparaison s'est effectuée par rapport à l'année 2001, puisque ces données étaient disponibles au moment de la réalisation du présent rapport;
- les prévisions dans le *Plan intégré* ayant été effectuées pour les années 2011 et 2046, il a été nécessaire de créer une prévision pour l'année 2001 afin de comparer les projections avec des données réelles. Ces nouvelles données ont été obtenues en effectuant une projection linéaire entre les données du recensement de 1986 et celles de la vision 2011 du *Plan intégré*;
- le *Plan intégré* comprenait deux scénarios (scénario concerté et scénario tendanciel). Le scénario concerté (c.à.d. reposant sur le développement durable) ayant été utilisé dans le *Plan intégré*, c'est aussi ce scénario qui a été utilisé pour effectuer les projections proposées pour 2001.

Figure 8 : Croissance de la population par secteur 1986 – 2001

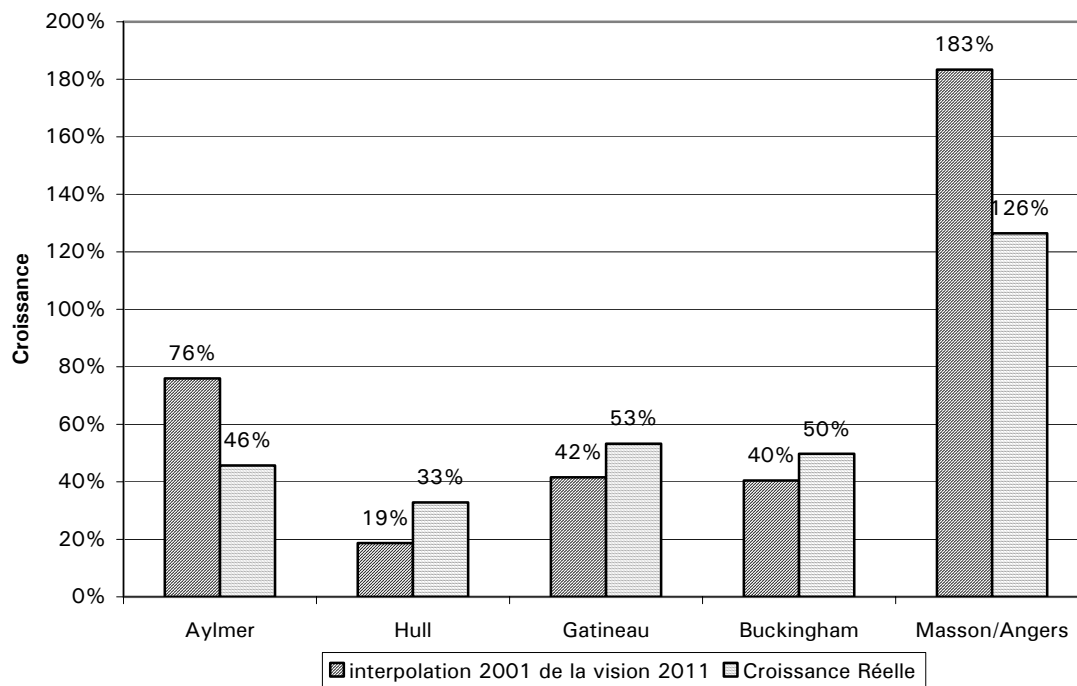


De façon générale, l'analyse proposée permet de vérifier si les interventions proposées dans le *Plan* correspondaient à une croissance réelle de la population et des emplois.

- la croissance de la population est **sensiblement la même** que ce qui avait été projeté pour les secteurs **Hull et Gatineau**;
- la croissance de la population est **légèrement supérieure** à ce qui avait été projeté pour le secteur **Buckingham**;
- la croissance de la population est légèrement inférieure à ce qui avait été projeté pour le secteur **Masson-Angers**;
- la croissance de la population est **nettement inférieure** à ce qui avait été projeté pour le secteur **Aylmer** parce que la répartition de la population future dans le *Plan intégré* a été faite en fonction d'un scénario intégré (minimisant l'étalement urbain) qui préconisait la consolidation des centres plus urbanisés.

4.1.2 Ménages (1986 à 2001 – Réel vs vision du *Plan*)

Figure 9 : Croissance des ménages⁽¹⁾ par secteur 1986 à 2001



(1) Nombre de ménages = nombre de logements occupés

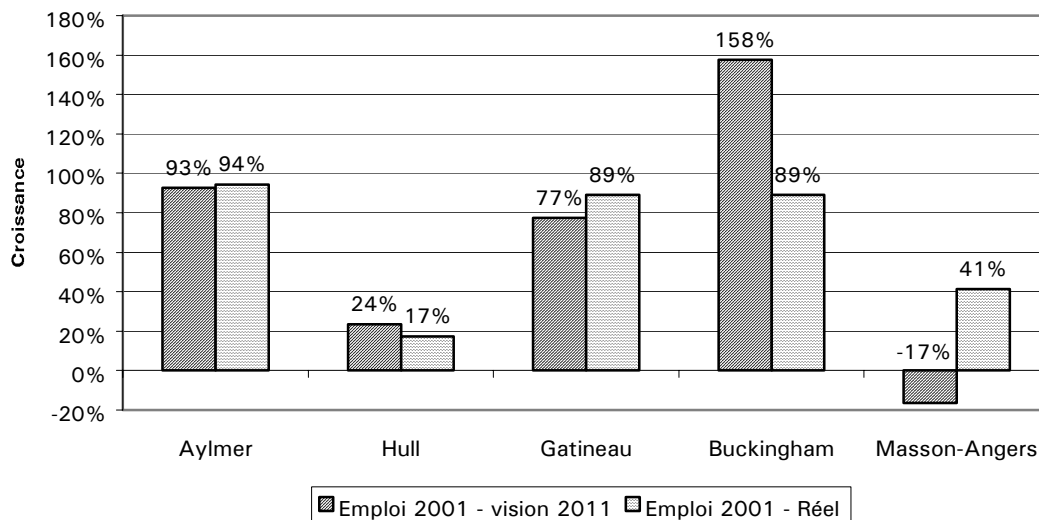
De façon générale :

- la croissance des ménages des secteurs de **Hull, Gatineau et Buckingham** est **légèrement supérieure** à ce qui avait été prévue par la vision 2011;
- la croissance des ménages des secteurs **Aylmer et Masson-Angers** est **nettement inférieure** à ce qui avait été prévu par le *Plan intégré*;

- on constate partout une diminution du nombre de personnes par ménage;
- Depuis 1986, le nombre de personnes par ménage ne cesse de décroître. Dans la pratique, ceci signifie une demande accrue pour des logements dans le contexte où la population totale est par ailleurs en croissance;
- Annexe de certaines parties de l'est du secteur Aylmer au secteur Hull (ch. De la Montagne Sud, secteur du Plateau).

4.1.3 Emploi (1986 à 2001)

Figure 10 : Croissance de l'emploi 1986 à 2001

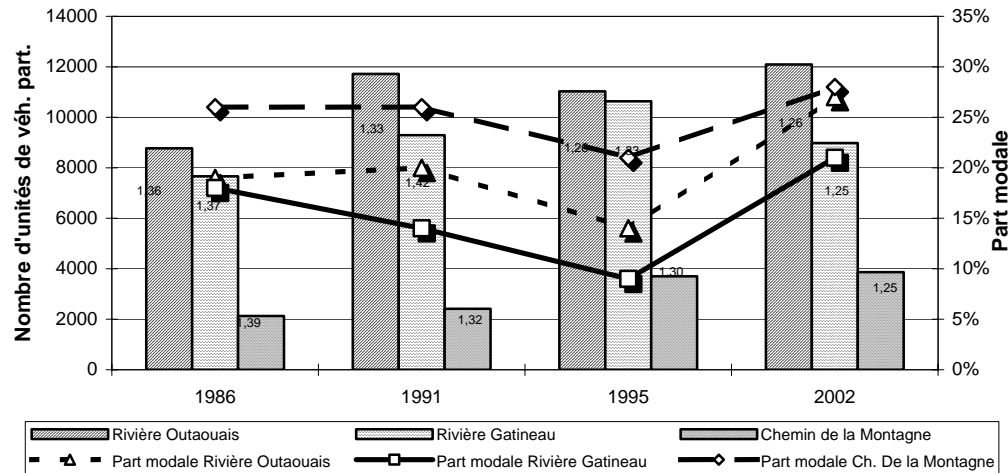


De façon générale :

- diminution de la taille de la fonction publique fédérale débutant en 1993 (secteur Hull). Fermeture de l'usine de pâte et papier à Buckingham;
- la croissance de l'emploi au secteur **Aylmer** est **semblable** à ce qui avait été prévu;
- la croissance de l'emploi au secteur **Hull** est **légèrement inférieure** à ce qui avait été prévu;
- la croissance de l'emploi au secteur **Gatineau** est **légèrement supérieure** à ce qui avait été prévu;
- la croissance de l'emploi est **nettement inférieure** à ce qui avait été prévu au secteur **Buckingham**;
- la croissance de l'emploi est nettement supérieure à ce qui avait été prévu au secteur Masson-Angers.

4.2 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT

Figure 11 : Évolution de la demande aux principales lignes écrans, taux d'occupation des véhicules particuliers et part modale du transport en commun



L'information contenue dans le graphique ci-dessus correspond à l'heure de pointe du matin et à la direction de la pointe du matin et se résume comme suit :

- le taux d'occupation des véhicules a diminué partout entre 1986 et 2002, sauf à la ligne écran de rivière Gatineau entre 1986 et 1991 (mais diminution après);
- la demande à la ligne écran chemin de la Montagne a presque doublé entre 1986 et 2002;
- la demande à la rivière Gatineau a augmenté entre 1986 et 1995, mais a diminué entre 1995 et 2002 sous le niveau de 1991. Par contre cette ligne écran approche un point critique par rapport au volume/capacité;
- croissance de la demande à la ligne écran de la rivière des Outaouais entre 1986 et 1991, et 1995 et 2002. Diminution entre 1991 et 1995 (diminution de la fonction publique fédérale);
- dispersion des pôles d'emplois et de résidence. Trajets plus longs pour aller au travail;
- la part modale du transport en commun diminue entre 1986 et 1995, sauf à la ligne écran de la rivière des Outaouais où elle augmente entre 1986 et 1991 et diminue entre 1991 et 1995. Toutes les lignes écrans connaissent une augmentation de la part modale entre 1995 et 2002, correspondant ainsi à l'augmentation d'achalandage importante.

Ligne-écran de la rivière des Outaouais (2 à 4)

De façon générale, on remarque une faible augmentation du nombre de véhicules particuliers qui ont traversé la ligne-écran de la rivière des Outaouais en pointe du matin entre 1991 et 2002. En après-midi, on note une diminution du niveau d'achalandage véhiculaire durant la même période. Cette situation peut s'expliquer par l'atteinte de la capacité de la ligne-écran de la rivière des Outaouais dans les années qui ont suivi 1991, combinée avec la demande de plus en plus importante du nombre de déplacements vers la rive ontarienne, une utilisation accrue du transport en commun comme mode de transport et une légère diminution du taux d'occupation des véhicules particuliers.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- l'ensemble des ponts fonctionnent à capacité depuis 1991 et les quelques interventions des dernières années n'ont pas eu pour effet d'améliorer la situation (niveau de service E);
- le nombre de déplacements en transport en commun a connu une augmentation annuelle moyenne de 5,8% pendant l'heure de pointe du matin et de l'ordre de 3,3% pendant l'heure de pointe de l'après-midi (1991 à 2002);
- la part modale du transport en commun est passée, entre 1991 et 2002, de 20% à 27% le matin et de 19% à 24% en après-midi. Les objectifs de part modale de transport sont de 30% à moyen terme (2011) et de 40% à long terme (2046).

Ligne-écran de l'Île de Hull (60)

Globalement, les données recueillies indiquent une diminution des débits de circulation à la ligne-écran de l'Île de Hull. Cette diminution, associée à une légère augmentation de la capacité de la ligne-écran, se traduit par une nette amélioration des conditions de circulation durant les deux heures de pointe.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- l'achalandage véhiculaire a diminué de 23% (2,1% par année) et de 17% (1,5% par année) respectivement durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- les niveaux de service durant les deux heures de pointe sont passés de E à C;
- le niveau d'achalandage du transport en commun, a connu des augmentations annuelles moyennes de l'ordre de 7% et de 4% (entre 1986 et 2002) respectivement durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- la part modale du transport en commun a augmenté de façon importante entre 1986 et 2002 passant de 16% à 56% le matin et de 16% à 42% l'après-midi.

Considérant les conditions de circulation observables sur le terrain durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi, il est possible de remettre en question les résultats obtenus. À l'exception des liens des boulevards Montclair et Saint-Laurent, tous les autres liens qui franchissent la ligne-écran de l'Île de Hull sont passablement achalandés, voire congestionnés. Comme dans le cas de la ligne-écran du chemin de la Montagne, il y aurait certainement lieu de revoir la capacité de la ligne-écran de l'Île de Hull en portant une attention particulière aux éléments situés en amont et en aval de la ligne-écran qui affectent la qualité de l'écoulement de la circulation.

Néanmoins, il est tout de même intéressant de signaler que toutes les mesures préférentielles en faveur du transport en commun mises de l'avant pour gérer la demande en transport dont l'implantation de plusieurs voies réservées et l'aménagement de parcs de stationnement incitatif sur le territoire de l'actuelle Ville de Gatineau ont sans aucun doute contribué à améliorer certaines situations de congestion ou, à tout le moins, à minimiser une détérioration accrue des conditions de circulation prévisible en fonction de la croissance de la demande.

Ligne-écran de la rue Gamelin (61)

À la ligne-écran de la rue Gamelin, peu de données nous permettent d'obtenir un portrait de la situation en 1991. Il faut donc comparer les données de 1986 et celles de 2002 pour avoir une idée de la tendance qui s'est dessinée. De plus, seules les données de 2002 sont disponibles en ce qui concerne l'utilisation du transport en commun.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- les débits de circulation observés ont connu des augmentations annuelles moyennes de 3,5% et de 2,1% en dehors des heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- les niveaux de service se sont passablement détériorés passant de C à E le matin et de D à E l'après-midi.

Ligne-écran du chemin de la Montagne (62)

Étant donné le développement massif des secteurs situés à l'ouest du chemin de la Montagne Sud, la ligne-écran du chemin de la Montagne a connu une augmentation soutenue de son niveau d'achalandage véhiculaire au cours des dernières années. Les infrastructures routières n'ont pas fait l'objet d'améliorations particulières depuis l'ouverture (1989) de l'axe Saint-Raymond (combinée avec l'abandon du tronçon de la rue Gamelin entre le chemin de la Montagne Sud et la promenade de la Gatineau). Cette situation s'est traduit, au fil des années, par une détérioration importante des conditions de circulation durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi. Malgré une augmentation importante du nombre de passagers à bord des autobus de la STO à la ligne-écran du chemin de la Montagne, la part modale du transport en commun de son côté a augmenté faiblement. Ce phénomène peut être associé au fait que le taux d'occupation des véhicules particuliers ait diminué entre 1991 et 2002.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- les débits de circulation ont augmenté à un rythme de 5,5% par année le matin et de 3,8% par année en après-midi;
- les niveaux de service sont passés de D à F le matin et de E à F l'après-midi;
- le nombre de passages à bord des autobus de la STO a augmenté de 7,2% et de 9,1% respectivement durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- la part modale du transport en commun est passée de 26% à 28% en pointe du matin et de 27% à 32% en pointe de l'après-midi. Les objectifs de part modale de transport sont de 30% à moyen terme (2011) et de 45% à long terme (2046) à cette ligne écran;
- le taux d'occupation des véhicules particuliers est passé de 1,32 à 1,25 le matin et de 1,37 à 1,29 l'après-midi.

Ligne-écran Deschênes (63)

Les débits de circulation ont augmenté de façon modérée à cette ligne-écran. Une nette amélioration des conditions de circulation est cependant à noter durant les heures de pointe étant donné l'aménagement du boulevard Outaouais entre les chemins Eardley et de la Montagne Sud ainsi que l'élargissement à 2 voies de circulation par direction du chemin d'Aylmer.

L'implantation des nombreuses mesures préférentielles pour le transport en commun a eu pour effet de faire augmenter le niveau d'achalandage des autobus de la STO mais, la diminution et le maintien du taux d'occupation des véhicules particuliers le matin et l'après-midi s'est traduit par une certaine stabilité de la part modale du transport en commun.

Les faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit (1991-2002) :

- les débits ont augmenté de 1,9% par année le matin et de 2,2% par année l'après-midi;
- les niveaux de service se sont passablement améliorés passant de D à B durant l'heure de pointe du matin et de C à B l'après-midi;
- le nombre de passagers à bord des autobus de la STO a grimpé de 3,1% par année le matin et de seulement 0,1% par année en après-midi;
- la part modale du transport en commun est demeurée stable le matin (16%) et a connu une diminution en après-midi passant de 18% à 14%;
- le taux d'occupation est passé de 1,34 à 1,29 le matin et est demeuré stable en après-midi avec 1,31 personne par véhicule.

Ligne-écran Chelsea (64)

Les débits de circulation ont augmenté de façon importante à cette ligne-écran entre 1991 et 2002. En effet, en 11 ans, l'achalandage véhiculaire a plus que doublé durant les deux heures de pointe de la journée. Étant donné la géométrie généreuse des axes routiers qui la traversent, les conditions de circulation observées en 2002 demeurent très bonnes à la ligne-écran en question. Le nombre de passagers en transport en commun était très faible en 1991 et, en moyenne, il a plus que doublé à chaque année durant l'heure de pointe du matin et a augmenté de plus de 50% à chaque année l'après-midi. Malgré une diminution du taux d'occupation des véhicules particuliers, on remarque une augmentation de la part modale du transport en commun.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- les débits de circulation ont augmenté, en moyenne, de 12,7% par année durant l'heure de pointe du matin et de 12,6% par année en après-midi;
- les niveaux de service sont très bons durant les heures de pointe : ils sont passés de A, en 1991, à B, en 2002;
- en moyenne, l'augmentation annuelle du nombre de passagers à bord des autobus de la STO était respectivement de 136,4% par année et de 55,7% par année durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi;

- la part modale du transport en commun est passée de 1% à 6% le matin et de 3% à 8% l'après-midi;
- le taux d'occupation des véhicules qui ont traversé la ligne-écran a passé de 1,36 à 1,27 durant l'heure de pointe du matin et de 1,38 à 1,30 durant l'heure de pointe de l'après-midi.

Ligne-écran de la rivière Gatineau (65)

À cet endroit, les débits de circulation n'ont pas évolué de façon importante à cet endroit. En effet, on a enregistré une légère diminution des débits durant l'heure de pointe du matin et une légère augmentation en après-midi. Par contre le rapport volume/capacité indique que cette ligne écran approche un point maximum critique. Pour cette raison, les conditions de circulation sont relativement stables entre 1991 et 2002. Malgré une diminution marquée du taux d'occupation des véhicules particuliers, l'achalandage des autobus de la STO a connu, en moyenne, des augmentations intéressantes et la part modale du transport en commun a augmenté durant les deux heures de pointe de la journée.

Les principaux faits saillants de 1991 à 2002, de la ligne-écran se résument comme suit :

- en moyenne, les débits de circulation ont diminué de 0,3% par année le matin et ont augmenté de 1,4% par année l'après-midi;
- les niveaux de service sont les mêmes durant l'heure de pointe du matin (E) et sont passés de E à F durant l'heure de pointe de l'après-midi;
- des augmentations respectives du nombre de passagers de 4,3% par année le matin et de 2,3% par année l'après-midi ont été enregistrées pour le transport en commun;
- la part modale du transport en commun est passée de 14% à 21% le matin alors qu'elle est passée de 16% à 17% l'après-midi. Les objectifs de part modale de transport sont de 25% à moyen terme (2011) et de 45% à long terme (2046) à cette ligne écran;
- le taux d'occupation des véhicules particuliers est passé de 1,42 à 1,25 le matin et de 1,40 à 1,27 l'après-midi.

Ligne-écran de la montée Paiement (67)

Les développements résidentiels des dernières années à l'est de la rivière Gatineau ont eu pour effet de faire augmenter le niveau d'achalandage du réseau routier d'environ 33% entre 1991 et 2002 durant les heures de pointe. La qualité de l'écoulement de la circulation a été directement affectée par cette augmentation et les niveaux de service estimés démontrent bien cette situation. Le nombre de passagers du transport en commun a augmenté durant les deux heures de pointe de la journée (de façon plus importante en matinée). Cette situation se traduit par une augmentation de la part modale en avant-midi et en une stabilisation de cette même part modale en après-midi.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- des augmentations de l'ordre de 3,2% et 3,3% par année ont été observées en ce qui concerne les débits circulant sur les axes routiers qui franchissent la ligne-écran;
- les niveaux de service estimés sont passés de C à D le matin et de D à E l'après-midi;

- le transport en commun a connu une augmentation de passagers de l'ordre de 9,3% par année durant l'heure de pointe du matin et de 3,3% par année durant l'heure de pointe de l'après-midi;
- la part modale du transport en commun est passée de 9% à 13% le matin et est restée stable durant l'heure de pointe de l'après-midi;
- le taux d'occupation est passé de 1,32 à 1,20 le matin et de 1,37 à 1,31 l'après-midi.

Ligne-écran du Lac Beauchamp (68)

De façon générale, les données de 1991 et de 2002 indiquent une augmentation du nombre de véhicules particuliers qui ont traversé la ligne-écran du Lac Beauchamp durant les heures de pointe du matin et de l'après midi. Le nombre de passagers utilisant l'autobus et la part modale du transport en commun ont également connu des augmentations. Cette situation peut s'expliquer par le développement continu des secteurs situés à l'est de la ligne-écran et par l'implantation de mesures préférentielles efficaces pour les usagers du transport en commun.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- augmentation des débits de circulation de 9,8% le matin et de 4,7% l'après-midi;
- l'augmentation du niveau d'achalandage du réseau routier se traduit par une légère détérioration des conditions de circulation qui demeurent quand même très acceptables : niveaux de service passent de A à C le matin et de B à C l'après-midi;
- le nombre de déplacements en transport en commun a connu une augmentation annuelle moyenne de 17,6% pendant l'heure de pointe du matin et de l'ordre de 7,5% pendant l'heure de pointe de l'après-midi;
- la part modale du transport en commun est passée, entre 1991 et 2002, de 12% à 15% le matin et de 9% à 12% en après-midi.

Ligne-écran Masson (69)

Globalement, les données recueillies indiquent une augmentation importante des débits de circulation et de l'achalandage du transport en commun à la ligne-écran de Masson. Ces augmentations peuvent être associées au développement des secteurs résidentiels à Masson-Angers et Buckingham et aux mesures préférentielles implantées et aux améliorations du service de la STO des dernières années. Malgré l'augmentation importante des débits de circulation, la grande capacité des liens routiers qui franchissent la ligne-écran fait en sorte que les conditions de circulation demeurent tout aussi bonnes en 2002.

Les principaux faits saillants de la ligne-écran se résument comme suit :

- l'achalandage véhiculaire a augmenté de 73,6% (6,7% par année) et de 62,4% (5,7% par année) respectivement durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- les niveaux de service durant les deux heures de pointe sont passés de A à B;

- le niveau d'achalandage du transport en commun a connu des augmentations annuelles moyennes de l'ordre de 8,5% et de 20,9% (entre 1986 et 2002) respectivement durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- la part modale du transport en commun a augmenté de façon importante entre 1986 et 2002 passant de 13% à 16% le matin et de 6% à 10% l'après-midi.

Lignes-écrans de l'autoroute 50 et du traversier de Masson (69)

Étant donné que très peu de données sont disponibles concernant les deux lignes-écrans, aucune analyse poussée n'a été réalisée dans le cadre du présent mandat. La collection de données de transport dans le futur permettra éventuellement de statuer sur l'évolution des déplacements le long de ces deux lignes écrans.

4.3 ÉVOLUTION DES NIVEAUX DE SERVICE

Du point de vue des niveaux de service, on constate en particulier que le taux d'occupation des véhicules particuliers a diminué plutôt que d'augmenter sauf pour les ponts Champlain (AM et PM), Chaudière et du Portage (AM) ainsi qu'à la ligne-écran Chelsea (AM).

Tableau 15 : Évolution des niveaux de service (aux pointes AM et PM)

Ligne écran	1986	1991	1995	2002
Deschênes	C	D et C	D	B
Rivière des Out.	D	E	E	E
Île de Hull	E	E et D	C et D	C
De la Montagne	E	D	F et E	F
Chelsea	A	A	B	C et B
Gamelin	C		D et F	E
Rivière Gatineau	D	E	F et E	E et F
Paiement	B et C	C et D	D et C	D et E
Masson		A	B	B
Lac Beauchamps	A et B		B et C	C

4.4 NOUVEAUX GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS DE LA VILLE DE GATINEAU

Depuis 1994, plusieurs nouveaux générateurs de déplacements sont apparus sur le territoire de ce qui est maintenant la Ville de Gatineau. Ces générateurs varient en importance, mais sont tous des pôles d'attractions de déplacements. Le tableau suivant présente ces générateurs par secteur :

Tableau 16 : Nouveaux générateurs de déplacements

Secteur	Générateur de déplacements
Aylmer	Cinéma des Galeries d'Aylmer
Gatineau	Boul. Maloney Ouest (Plusieurs commerces à grande surface)
	Archives nationales du Canada
	Cinéma 9
	École secondaire du Versant
	Home-Depot
Secteur	Générateur de déplacements
Hull	Casino du Lac-Leamy
	Place Montcalm
	Centre commercial du Plateau
	Réno-Dépôt
	Canadian Tire (Boulevard de la Carrière)
	Ancien Canadian Tire (Cage aux Sports, Aubainerie Croteau, Gouvernement du Canada)

4.5 ÉVOLUTION DES RÉSEAUX ROUTIER ET DU TRANSPORT EN COMMUN

Depuis le dépôt du *Plan intégré*, certains projets routiers ont été construits ou sont en voie de réalisation. C'est le cas, entre autres, du boulevard de l'Outaouais (entre la route 148 et le chemin de la Montagne sud), du boulevard La Vérendrye (entre la route 307 et l'autoroute 50), de l'élargissement du pont Champlain et du chemin d'Aylmer entre le pont Champlain et le chemin Rivermead.

Au cours de la même période, le réseau de transport en commun a connu un essor important. En effet, de nombreux projets de voies réservées, de stationnements incitatifs et de terminus ont été réalisés ou sont en voie de l'être. À cet égard, soulignons les mesures prioritaires dans l'axe des boulevards Fournier/Gréber, sur le pont du Portage, le terminus Jean-René-Monette, le Parc-O-Bus Rivermead, le terminus Gabrielle-Roy ainsi que les autres stationnements de convenance qui permettent de faciliter l'accès au transport collectif.

Bien que certains projets ont pu voir le jour, d'autres projets ont été abandonnés ou modifiés en raison des processus environnementaux reliés à la prise de décision ou de l'opposition manifestée par les riverains. Ainsi, certaines interventions prévues au *Plan intégré* n'ont pu avoir les effets escomptés. À titre d'exemple, citons le boulevard La Vérendrye et deux tronçons de la route 307. De telles décisions ont un impact majeur sur la planification régionale des transports, puisqu'elles viennent déstructurer le plan d'action fondé sur les effets réciproques de chaque intervention proposée. Ainsi, un plan de transport intégré et stratégique comporte souvent des interventions qui sont complémentaires mais qui ne sont pas nécessairement localisées en un même lieu. Bien que d'une part il faut respecter le droit des individus, il n'en demeure pas moins que la problématique du bien être de la collectivité par rapport aux droits des individus demeure entière et doit être prise en considération lors de l'élaboration du *Plan*. Ce qu'il faut retenir de ce dilemme, c'est qu'il est impératif de mettre à jour périodiquement le *Plan* et de s'assurer que les interventions retenues sont cohérentes entre-elles surtout lorsqu'elles sont affectées par des décisions en cours de mise en oeuvre du *Plan*.

Le tableau suivant présente les coûts d'immobilisation des infrastructures de transports de la Ville de Gatineau.

Tableau 17 : Les coûts d'immobilisation des infrastructures de transport

Infrastructures	Maître d'œuvre	Coût ⁽¹⁾ millions \$
Récemment construite ou en construction		
Boulevard de l'Outaouais entre la 148 et le ch. De la Montagne	MTQ	12,1
Élargissement du ch. Aylmer du pont Champlain et de la Montagne	MTQ	3,6
Réfection du pont Champlain et ajout d'une troisième voie réversible	CCN	35,1
Élargissement à 4 voies du boul. La Vérendrye entre Paiement et Guindon	MTQ	1,2
Construction du boul. La Vérendrye entre l'autoroute 50 et la route 307	MTQ	5,4
Réseau de voies réservées, parcs d'incitation et terminus (Plan d'action de la STO)	STO	18,1
Boul. de l'Outaouais, tronçon de St-Laurent à St-Joseph	MTQ	9,0
Reconstruction de la route 148 du tronçon Front-boul. Outaouais à 2 voies.	MTQ	0,85
Élargissement à 4 voies de la route 307 entre Picardie et A-50 ainsi qu'entre Monte-Carlo et avenue Gatineau	MTQ	Refusé par le Bape

À court terme (1995-2001)		
Construction à 4 voies du boul. Hautes-Plaines entre Freeman et St-Joseph	Gatineau	2,4
Élargissement du pont Alonzo-Wright et ses approches	MTQ	13
Élargissement à 4 voies du boul. La Vérendrye entre Gréber et Paiement	MTQ	2,4
Construction à 4 voies du boul. de l'Outaouais de la Montagne à St-Joseph	MTQ	46
Réhabilitation d'un km du chemin Pink à l'ouest du chemin de la Montagne Nord	MTQ	1,2 ⁽²⁾
Élargissement à 4 voies du boul. Cité-des-Jeunes entre Thérien et St-Raymond	MTQ	1,2
Système de transport en commun rapide interprovincial en site propre	STO	96,7
Sous-total (déjà construites, engagées et à court terme)		248,25
Actions à moyen terme (2001-2011)		
Expansion du réseau de voies réservées	STO	9,7 ⁽³⁾
Construction à 4 voies du boul. de la Carrière entre Montclair et boul. Saint-Laurent	Gatineau	7,3
Construction à 4 voies du boul. De la Carrière entre St-Joseph et Jean-Proulx	Gatineau	3,6
Réhabilitation du chemin Pink jusqu'au chemin Klock (4 km)	MTQ	4,8 ⁽²⁾
Reconstruction de la route 148 du tronçon boul. Outaouais à Perry à (2 voies).	MTQ	4,8
Système de transport en commun rapide en site propre entre les secteurs Hull et Gatineau en partenariat avec le MTQ	STO	99,0 ⁽⁴⁾
Sous-total (moyen terme)		129,2

Actions à long terme (après 2011)

Nouvelles voies réservées à Gatineau	STO	1,2
Construction du pont de l'Île Kettle et de ses approches entre l'A-50 et de la 417	CCN ⁽⁵⁾	392,8
Élargissement à 6 voies du boul. de l'Outaouais	MTQ	12,1 ⁽⁶⁾
Construction du boul. La Vérendrye entre Labrosse et Lorrain	MTQ	4,8
Élargissement à 4 voies du boul. Cité-des-Jeunes de Thérien à des Mineurs	MTQ	6,0
Sous-total (long terme)		416,9
Total des coûts d'immobilisation des infrastructures de transport		794,35

(1) Coûts arrondis au million de dollars près (\$ 1994 ajusté à l'inflation pour 2003).

(2) Estimation basée sur un coût de 1,21 M \$ par km.

(3) Estimation basée sur 40 km à 0,25 M \$ par km.

(4) Estimation basée sur 18 km à 5,5 M \$ par km.

(5) En collaboration avec le MTQ, MTO et les Villes de Gatineau et Ottawa.

(6) Estimation basée sur 10 km à 1,21 M \$ par km.

4.6 INITIATIVES DE LA STO SUR LA PROMOTION DU TRANSPORT EN COMMUN

Depuis 1994, la STO a procédé à plusieurs initiatives pour bonifier l'offre du transport en commun dans la région de l'Outaouais.

De nombreux projets de voies réservées, de stationnements incitatifs et de terminus ont été réalisés sur le territoire de la Ville de Gatineau. Les deux tableaux suivants sont un résumé de ces projets. Le premier étant sur les mesures prioritaires et les voies réservées et le deuxième sur les parcs incitatifs.

Tableau 18 : Réalisation de mesures prioritaires et de voies réservées

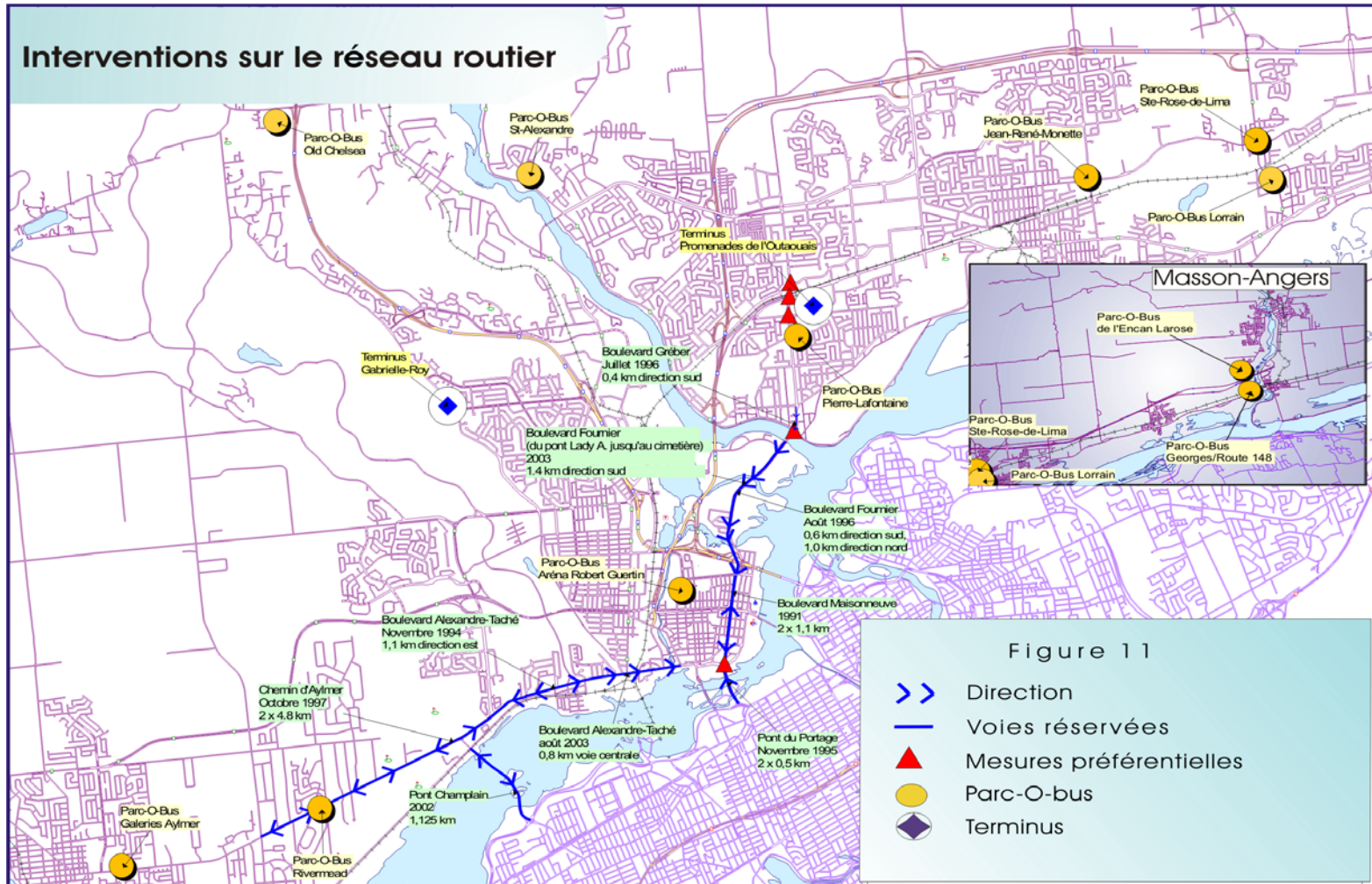
Année	Réalisation	Kilomètres
1991	Boulevard Maisonneuve (secteur Hull)	2,2
1994	Boulevard Alexandre-Taché (secteur Hull)	1,1
1995	Pont Du Portage (secteur Hull – Ottawa)	1,0
1996	Boulevard Gréber au pont Lady-Aberdeen (secteur Gatineau) Direction sud seulement avec feu «cigare»	0,4
1996	Boulevard Fournier (secteur Hull) avec feu «cigare»	1,6
1997	Chemin d'Aylmer (secteur Aylmer)	9,6
2000	Boulevard Gréber entre ch. de la Savane et le boul. La Gappe (secteur Gatineau) Avec 5 feux «cigares» aux intersections	0,4
2001	Boulevard Alexandre-Taché entre bouls. St-Joseph et Montcalm (secteur Hull) Direction est seulement, voie centrale, mesure permanente en 2003.	0,8
2003	Fournier du pont Lady Aberdeen jusqu'au cimetière	1,4
	Total	18,5

Tableau 19 : Réalisation de parcs incitatifs

Année	Parc-O-Bus	Places
1994	Terminus Jean-René-Monette	72
1994	Terminus Promenades de l'Outaouais (Phase A)	120
1996	Parc-O-Bus Georges/Route 148	30
1997	Parc-O-Bus Rivermead (Phase A)	138
1997	Parc-O-Bus de l'Encan	50
1998	Parc-O-Bus Aréna Robert-Guertin	50
1998	Parc-O-Bus Rivermead (Phase B),	120
1998	Parc-O-Bus Stade-Pierre-Lafontaine	50
1998	Parc-O-Bus de l'église de Ste-Rose-de-Lima	40
1999	Parc-O-Bus des Galeries d'Aylmer	300
2000	Terminus Promenades de l'Outaouais (Phase B), 500 places au total	380
2000	Parc-O-Bus Old Chelsea	15
2001	Parc-O-Bus Rivermead (Phase C), 507 places au total	249
2002	Parc-O-Bus St-Alexandre	20
2002	Parc-O-Bus Aréna Robert-Guertin	40
2002	Parc-O-Bus de l'église de Ste-Rose-de-Lima	10
2003	POB Lorrain	40
	Total	1 724

La figure 12 représente l'emplacement des voies réservées, les mesures prioritaires sur le territoire de la Ville de Gatineau et l'emplacement des stationnements incitatifs sur le territoire de la Ville de Gatineau.

Figure 12 : Localisation des voies réservées et des Parc-O-Bus



En plus des initiatives menant à la réalisation d'infrastructures, la STO gère plusieurs programmes qui permettent la promotion du transport en commun sur le territoire. Elle s'associe régulièrement aux grands événements régionaux en facilitant, souvent gratuitement, l'utilisation du transport en commun ou en initiant les jeunes de l'Outaouais aux bénéfices et aux avantages du transport en commun en leur fournissant des passes d'autobus souvent utilisées en dehors des heures de cours. Ces déplacements se feraient en automobile si ces jeunes n'avaient pas leurs passe-partout pour l'autobus.

De plus, la STO offre à la clientèle la possibilité de se procurer une passe d'autobus pour la saison estivale (mois de juillet et août) à 25% de rabais.

D'autres initiatives permettent une plus grande flexibilité pour les usagers du transport en commun, telles que :

- l'abonnement d'un jour;
- l'abonnement au programme employeur;
- l'abonnement au prélèvement bancaire automatique;
- l'abonnement au forfait Cam-Puce (par prélèvement bancaire automatique).

5. CONSTAT INTÉGRÉ

Le constat intégré vise à alimenter l'élaboration du devis d'étude du prochain plan de transport pour la Ville de Gatineau et comprend entre autres :

- la synthèse des analyses effectuées dans les sections précédentes;
- la grille d'analyse permettant d'identifier le degré de réalisation des objectifs du *Plan* et la nécessité de poursuivre ou non les actions stratégiques préconisées dans le *Plan* de 1994;
- l'identification de nouvelles problématiques;
- l'identification de pistes d'études à réaliser à court terme en préparation de la révision du *Plan intégré*;
- l'identification des informations et données qui devraient être disponibles pour l'étape suivante de révision.

5.1 DIAGNOSTIQUE SUR L'ATTEINTE DES OBJECTIFS DU *PLAN INTÉGRÉ*

Les *objectifs spécifiques* découlant des *grandes orientations* du *Plan intégré* et résultant en une série d'actions concrètes sont les suivantes :

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

Les objectifs étaient :

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

Les tableaux qui suivent présentent les interventions identifiées dans le *Plan intégré* ainsi que les recommandations du consultant par rapport au maintien, à la révision ou à la consolidation de ces interventions dans le futur. Plus précisément, les recommandations se divisent en trois catégories :

INTERVENTIONS SUR LE RÉSEAU ROUTIER

Court terme

- L'ajout d'une troisième voie réversible sur le pont Champlain;	Réalisé (2002)		
- L'élargissement à quatre voies du pont Alonzo-Wright et de ses approches (entre les routes 105 et 307);	Étude en cours	✓	
- L'élargissement à quatre voies du chemin d'Aylmer entre le chemin Rivermead et le pont Champlain;	Réalisé		
- L'élargissement à quatre voies de certaines sections du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et le boulevard Labrosse;	Réalisé		
- La construction à quatre voies du boulevard de l'Outaouais entre le chemin de la Montagne sud et le boulevard Saint-Laurent; (tronçon St-Laurent – St-Joseph débute en 2003)	✓		
- La construction du boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et la route 307	Réalisé (1999)		
- Le prolongement du boulevard des Hautes-Plaines jusqu'au boulevard Saint-Joseph;	✓		
- Analyse pour la réhabilitation du chemin Pink	Étude en cours ✓		
- L'élargissement à quatre voies du boulevard de la Cité-des-Jeunes entre le boulevard Saint-Raymond et la rue Thérien	✓		
- L'élargissement de la route 307 entre les bretelles de l'autoroute 50 et la rue Picardie	Refusé par le Bape		
- L'élargissement de la route 307 entre la rue de Monte-Carlo et l'avenue Gatineau	Refusé par le Bape		
- De réaliser une étude opérationnelle de l'autoroute 5 entre le boulevard Saint-Raymond et l'échangeur A-5/ A-50	Réalisé		

Moyen terme

- Construction de nouveaux corridors multi-modaux			
- Section nord du boulevard de la Carrière, situé entre l'intersection Hautes-Plaines/St-Joseph et le boulevard de la Carrière actuel	✓		
- Section sud du boulevard de la Carrière, situé entre les boulevards Montclair et Alexandre-Taché	✓		
- Reconstruction du tronçon Front - boul. Outaouais à 2 voies.	Réalisé		
- Reconstruction du tronçon Boul. Outaouais – Perry à 2 voies.	À réaliser		

Long terme			
- L'élargissement à quatre voies du boulevard de la Cité-des-Jeunes entre la rue Thérien et la rue des Mineurs		✓	
- L'élargissement à quatre voies de la Montée Paiement		✓	
- Infrastructures multi-modales sur une section du boulevard La Vérendrye entre les boulevards Labrosse et Lorrain	✓		
- Pont de l'île Kettle et ses approches	✓		
- Élargissement à 6 voies le boulevard de l'Outaouais		✓	

En résumé, du point de vue du transport en commun, plusieurs initiatives ont permis une amélioration de l'harmonisation des différents modes de transport. Notons en particulier l'augmentation du nombre de voies réservées (18,5 km) et des Parc-O-Bus (1 704 places de stationnements) qui ont permis d'augmenter la vitesse commerciale des autobus et d'en faciliter l'accès. Dans un même ordre d'idée, la réalisation d'un Rapibus, présentement à l'étude, s'impose comme un projet structurant qui, si les études sont concluantes, permettrait de favoriser la popularité et les effets bénéfiques du transport en commun sur le territoire de la Ville.

Du point de vue des infrastructures routières, plusieurs projets ont permis d'améliorer l'homogénéité et la continuité des artères, tel que la construction du boul. La Vérendrye, l'élargissement du chemin d'Aylmer entre le pont Champlain et le chemin Rivermead ainsi que l'élargissement du pont Champlain. À l'heure actuelle des projets en cours, tel celui du tronçon de l'axe McConnell-Laramée entre le chemin De la Montagne et le boulevard St-Laurent, vise à consolider la mobilité, l'homogénéité et la continuité dans l'axe est/ouest du territoire de la Ville. Par ailleurs, des efforts importants de réfection et de maintien des infrastructures routières ont été fait afin d'éviter une accélération accrue de la détérioration du niveau de service sur le réseau routier.

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

Les objectifs étaient :

- diminuer le nombre de déplacements à long terme sur le territoire de la Ville de Gatineau;
- augmenter le taux d'occupation des véhicules particuliers;
- ne pas offrir des niveaux de services inutilement élevés sur les routes;
- concentrer des activités économiques et industrielles en périphérie immédiates des principales voies de communication;
- favoriser une plus grande mixité des usages et une meilleure répartition des emplois sur le territoire;
- favoriser une densification optimale du centre-Ville régional et des centres-Villes de districts;
- adopter des normes minimales pour favoriser la desserte des quartiers résidentiels par le service de transport en commun;

- réduire les déplacements automobiles;
- réduire les distances et les temps de déplacement entre le domicile et les lieux d'activité;
- promouvoir l'utilisation du transport en commun;
- procurer à la population une diversité dans les types d'habitation, dans l'emploi et dans les activités économiques et sociales;
- promouvoir les déplacements non motorisés tels la marche et la bicyclette;
- réduire la demande totale des déplacements régionaux d'environ 15 %.

Face à ces objectifs, les grands constats de l'évolution sont les suivants :

- les taux d'occupation des véhicules ne cessent de diminuer sur toutes les lignes écrans;
- plusieurs nouveaux générateurs de déplacements ont été réalisés;
- la Ville de Gatineau n'a pas adopté de normes minimales pour favoriser la desserte des quartiers résidentiels. On voit encore des densités commerciales et résidentielles inférieures à ce qui avait été suggéré;
- augmentation des déplacements automobiles partout. A doublé sur la ligne-écran du chemin de la Montagne;
- plusieurs mesures prioritaires, voies réservées et Parc-O-Bus ont été réalisées.

Tableau 21 : Interventions proposées dans le Plan intégré de 1994 relatives aux techniques de gestion de la demande

INTERVENTIONS UTILISANT DES TECHNIQUES DE GESTION DE LA DEMANDE (TGD)			
Objectifs stratégiques du Plan intégré (1994)	À maintenir	À réviser	À consolider
Court terme			
▪ <i>Entreprendre l'application des techniques de gestion de la demande pour les déplacements interprovinciaux dans la région de la capitale nationale</i>	✓		✓
▪ <i>Que le CACPET⁽¹⁾ mette sur pied une table de concertation régionale sur les techniques de gestion de la demande</i>	✓		
▪ <i>D'établir un centre de coordination pour promouvoir ou même gérer les services de jumelage informatisés des déplacements des employés</i>	✓		
▪ <i>Que les limites et modalités de fonctionnement des couloirs considérés pour l'aménagement de voies réservées soient étudiées dans le cadre de l'étude de faisabilité du système de transport en commun rapide</i>			✓
▪ <i>Que la possibilité de permettre l'accès à ces voies aux bicyclettes et aux véhicules à faible taux d'occupation soit évaluée</i>	✓		
▪ <i>Qu'un programme de réalisation de ces voies soit élaboré</i>			✓
▪ <i>De mettre en place les parcs de stationnement incitatif prévus dans le plan d'action de la STO pour instaurer des mesures préférentielles en faveur du transport collectif</i>	Réalisé		✓
▪ <i>Que les stratégies de priorité des véhicules de transport en commun aux feux de circulation et les voies réservées ponctuelles soient considérées dans le cadre de la planification et de l'aménagement du réseau de voies réservées à véhicules à taux d'occupation élevé</i>	✓		
▪ <i>Qu'une politique régionale de stationnement soit élaborée</i>	✓		
▪ <i>De suivre de près le programme pilote de télé-travail mis sur pied en 1992</i>	✓		
▪ <i>D'élaborer un programme pour faciliter et encourager le télé-travail auprès des grands employeurs de la Ville de Gatineau</i>	✓		
▪ <i>Que les instances gouvernementales aux niveaux fédéral,</i>			✓

⁽¹⁾ CACPET : Comité administratif conjoint de la planification et des transports

INTERVENTIONS UTILISANT DES TECHNIQUES DE GESTION DE LA DEMANDE (TGD)

Objectifs stratégiques du <i>Plan intégré</i> (1994)	À maintenir	À réviser	À consolider
<i>régional et municipal dans la Ville de Gatineau soient encouragées à maintenir et à élargir leurs programmes existants d'horaires de travail variables</i>			
▪ <i>Que l'entreprise privée et surtout les grands employeurs de la Ville de Gatineau soient encouragés à mettre sur pied des programmes d'horaires de travail variables</i>	✓		
▪ <i>De suivre l'évolution des technologies de STI et de les considérer pour application dans la Ville de Gatineau lorsqu'elles auront été éprouvées</i>	✓		✓

Moyen terme

- <i>Poursuite des TGD sur le territoire de la Ville de Gatineau</i>	✓		✓
- <i>L'implantation d'une voie réservée pour véhicules à taux d'occupation élevé sur le boulevard de la Carrière</i>	✓		
- <i>Réaliser des stationnements incitatifs additionnels</i>			✓
- <i>D'envisager un système de tarification routière sur une nouvelle infrastructure</i>		✓	

INTERVENTIONS PORTANT SUR LES MODES NON-MOTORISÉS

Court et moyen terme

▪ <i>De développer un réseau utilitaire de voies cyclables</i>	✓		
▪ <i>D'adopter des politiques d'aménagement du territoire qui favorisent l'utilisation des modes non-motorisés;</i>			✓
▪ <i>Que chaque nouveau développement important ainsi que les stationnements incitatifs et terminus de transport soient dotés des équipements nécessaires aux piétons et aux cyclistes</i>			✓

Orientation : Favoriser des interventions et des initiatives qui offrent un haut niveau de qualité de vie

- minimiser la pollution atmosphérique urbaine;
- minimiser les inconvénients causés par tous les véhicules (bruit et sécurité) en milieu urbain, particulièrement dans les secteurs résidentiels;
- protéger les lieux historiques et d'intérêt patrimonial et les milieux naturels;
- minimiser l'étalement urbain;

- assurer l'accès aux grands centres d'emploi de la région, aux parcs industriels ou parcs d'affaires, aux équipements sociaux, communautaires et récréatifs pour tous les modes (personnes et marchandises);
- s'assurer que la vocation du réseau routier soit respectée;
- favoriser en priorité la viabilisation, la consolidation et le développement des terrains vacants situés à l'intérieur de la trame urbaine existante.

Tableau 22 : Interventions proposées dans le Plan intégré de 1994 relatives à l'aménagement du territoire

MESURES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE			
Objectifs stratégiques du Plan intégré (1994)	À maintenir	À réviser	À consolider
Court terme (2001)			
▪ <i>Que le Schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau désigne des zones prioritaires d'aménagement c'est-à-dire de prescrire une réalisation par étape du développement résidentiel, commercial et industriel du territoire conformément aux nouvelles prescriptions facultatives de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme à cet effet;</i>	✓		
▪ <i>Que la Ville de Gatineau dans le cadre de la révision de son Schéma et conformément aux recommandations du Comité sur l'avenir économique de l'Outaouais établisse un objectif d'autonomie des emplois, soit un rapport emploi/population de 0,43 au moins (par rapport au 0,39 existant)</i>			✓
▪ <i>Que le Schéma d'aménagement établisse des objectifs de concentration des activités économiques et industrielles à proximité immédiate des principales voies de communication</i>			✓
▪ <i>Que le Schéma d'aménagement établisse des politiques et des objectifs dans le but de favoriser une plus grande mixité des usages et une meilleure répartition des emplois sur le territoire</i>			✓
▪ <i>Que la Ville de Gatineau, par le biais de son Schéma d'aménagement favorise par ses politiques et objectifs une densification optimale du centre-Ville et des centres de districts, ainsi que des nouvelles zones de développement résidentiel et autres, à l'avenir;</i>		✓	✓
▪ <i>Que la Ville de Gatineau retienne dans son Schéma d'aménagement les densités résidentielles moyennes suivantes :</i>			
▪ <i>20 à 40 logements par hectare dans les quartiers résidentiels en périphérie du centre-Ville;</i>		✓	✓

MESURES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE			
Objectifs stratégiques du <i>Plan intégré</i> (1994)	À maintenir	À réviser	À consolider
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 35 à 55 logements par hectare dans les centres de district et plus de 55 logements par hectare dans le centre-Ville; ▪ 15 logements par hectare dans les nouveaux quartiers résidentiels à proximité des périmètres d'urbanisation; ▪ Au moins 30 logements par hectare le long des corridors principaux de transport; 		✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Que la Ville de Gatineau retienne les densités d'emplois moyennes suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • 300 emplois par hectare et plus dans le centre-Ville; • 100 emplois par hectare et plus dans les centres de district • 15 à 20 emplois par hectare et plus dans les secteurs industriels et de 20 à 25 emplois par hectare et plus dans les secteurs commerciaux 		✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Que la Ville de Gatineau, de concert avec les municipalités, établissent les zones et les niveaux de densification socialement acceptable sur le territoire; 	✓		✓
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Que la Ville de Gatineau adopte des normes minimales pour favoriser la desserte des quartiers résidentiels par le service de transport en commun en s'inspirant du guide intitulé « Les transports collectifs dans les quartiers résidentiels » 	✓		✓
<ul style="list-style-type: none"> ▪ De faire un projet pilote de développement de type néo-traditionnel, en collaboration avec un promoteur immobilier local 	✓		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ De procéder à une nouvelle enquête OD dans la région de la capitale nationale 	✓		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Que les corridors existants soient conservés pour des fins de transport 			✓
Moyen terme			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Que la Ville de Gatineau adopte des objectifs de part modale du transport en commun aux principales lignes écrans (moyen terme) de : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 30 % pour la rivière des Outaouais; ▪ 25 % pour la rivière Gatineau; ▪ 30 % pour le chemin de la Montagne 	✓ ✓ ✓		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Révision et mise à jour du schéma d'aménagement de la Ville de Gatineau à tous les 5 ans 	En cours		

Face à ces objectifs, les grands constats de l'évolution sont les suivants :

- minimisation de la pollution encore plus importante avec la ratification de l'accord de Kyoto (2002);
- étalement urbain demeure un problème;
- de nouveaux projets résidentiels se font en périphérie, notamment aux abords de l'autoroute 50. Ceux-ci sont loin des générateurs, ce qui nécessitent des déplacements.

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

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

Tableau 23 : Interventions proposées dans le Plan intégré de 1994 relatives à l'harmonisation des documents de planification

Harmonisation des documents de planification			
Objectifs stratégiques du <i>Plan intégré</i> (1994)	À maintenir	À réviser	À consolider
Court terme			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Qu'une harmonisation s'impose entre les différents schémas d'aménagement de la Ville de Gatineau, des MRC voisines et de la CCN, ainsi qu'entre le plan de transport de l'Outaouais et le plan directeur de la Ville d'Ottawa</i> 			✓

Un pas important a été réalisé lors des fusions des Villes d'Ottawa et de Gatineau. Ces administrations municipales moins nombreuses que dans le passé vont faciliter la coopération et la coordination des initiatives en transport et plus généralement dans les opérations d'aménagement du territoire.

5.2 LES FACTEURS ET LES ENJEUX QUI INFLUENCERONT LA PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS

Selon l'approche de planification stratégique utilisée dans le *Plan intégré* de 1994, la planification des transports doit être réalisée conjointement avec les opérations d'aménagement du territoire. Ainsi, le *Plan intégré* avait eu comme point de départ une vision développée avec la CUO de l'époque.

De ce point de vue, le point de départ de la révision du *Plan intégré* repose sur la récente vision de la Ville de Gatineau (*Plan stratégique 2003-2007* de la Ville de Gatineau, version finale septembre 2003) qui se lit comme suit :

« Consciente de son passé et tournée vers l'avenir, Gatineau est riche de son caractère francophone et de sa diversité culturelle, sociale et économique. À titre de métropole de l'ouest du Québec, elle joue son rôle de pôle économique et culturel de l'Outaouais et contribue au développement de la province. Elle bénéficie également de son positionnement au cœur de la région de la capitale du Canada et contribue à son essor.

La Ville de Gatineau est sise dans un décor naturel verdoyant où les collines, les cours d'eau et les paysages variés s'infiltrant harmonieusement au cœur des quartiers, véritables « villages urbains ». Les résidents de tous âges contribuent à bâtir une cité saine, sécuritaire et animée où il fait bon vivre.

Le modèle de gouvernance de la Ville stimule l'engagement des citoyens, le dynamisme de la vie communautaire, le partenariat avec les établissements et les entreprises pour le développement de son plein potentiel économique, social, communautaire et culturel.

Les personnes, les familles et les groupes de Gatineau s'épanouissent dans ces villages urbains possédants leur identité propre et qui sont reliés entre eux par des voies de communication multiples et de systèmes de transport efficaces, durables et diversifiés.

Gatineau séduit par ses qualités qui en font une ville de calibre international. Elle est attrayante pour ses citoyens et invitante tant pour les visiteurs que pour les investisseurs. »

Il est donc important de mettre en parallèle la vision qui a orienté le *Plan intégré* et de l'arrimer à la nouvelle stratégie de la Ville. De ce point de vue, les directions stratégiques qui viennent préciser la vision de la Ville, sont autant d'objectif que devra rencontrer le *Plan intégré révisé* de transport.

▪ **Les directions stratégiques et les stratégies**

Vers une mosaïque de villages urbains – Faire évoluer Gatineau vers une collectivité exemplaire composée de villages urbains articulés autour de réseaux sociaux florissants, structurés le long d'un système de transport adapté aux besoins des utilisateurs et reliés entre eux par des multiples canaux de communication.

C.3 Poursuivre le développement d'un réseau de transport offrant des choix et orienté vers le transport durable.

« Le transport durable s'entend d'un système qui permet aux particuliers et aux sociétés satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière consistante et compatible avec la santé des humaines et des écosystèmes, sous le signe de l'équité au cœur des générations et entre celles-ci.»

Organisme Vivre en Ville, mémoire déposé à la Commission.

Des résultats escomptés

- les citoyens ont accès à l'ensemble des infrastructures de la Ville dans des délais et à un coût qu'ils jugent raisonnables;
- les besoins des jeunes, des aînés et des groupes fragilisés prennent une place importante dans les activités de planification de l'ensemble du système de transport;
- les citoyens trouvent plus de raisons justifiant de délaissier les automobiles au profit de moyen de transport de recharge (bicyclette, covoiturage, autopartage, etc.) lors de leurs déplacements utilitaires;
- la Ville de Gatineau est donnée comme exemple pour avoir mis en place les modes de transport durable en visant à respecter l'esprit de l'accord de Kyoto.

Des interventions privilégiées

- développer le réseau de transport en commun autour d'un système structurant qui facilitera l'accès aux principaux centres d'emplois à partir des villages urbains :
 - développer un réseau de transport en commun rapide;
 - augmenter la flexibilité du système de transport en commun pour la desserte hors pointe;
 - étudier les besoins en matière de tarification.
- développer un réseau de voies piétonnières accessibles pendant les quatre saisons et le réseau de voies cyclables facilitant le transport entre le lieu de résidence et le lieu de travail et au cœur des villages urbains;
- promouvoir les modes alternatifs de mobilité sur le territoire en multipliant les choix de transport;
- utiliser et promouvoir les techniques d'atténuation de la circulation et de contrôle de la vitesse ainsi que les techniques de gestion de la demande en transport tels en covoiturage, le télétravail, les heures variables, etc.;
- développer le réseau routier en misant sur les axes structurants et la desserte efficace des quartiers et villages urbains afin de permettre une fluidité acceptable des déplacements automobiles et des échanges économiques :
 - participer à une collision des autorités territoriales ayant un intérêt à relier la région au réseau routier québécois;
 - compléter les projets routiers qui facilitent les déplacements entre les extrémités est et ouest du territoire.
- ajuster les politiques, règlements et plans municipaux, existants ou en préparation, touchant notamment à l'aménagement du territoire, à l'urbanisme, aux réseaux routiers et au transport en commun.

- les élus sont confrontés à des **difficultés majeures lors de la prise de décision** sur la mise en œuvre des interventions du *Plan intégré* et sur les effets d'une utilisation toujours grandissante de l'automobile sur l'environnement et sur les finances publiques. Afin de faciliter la prise de décision des élus, il sera important que le plan se penche sur le financement des projets et sur les stratégies de mise en œuvres de ceux-ci car ils impliquent très souvent plusieurs partenaires;
- **processus environnementaux** reliés à la prise de décision : Les décisions sont souvent prises pour chaque projet en tenant compte des plans d'ensemble et des processus de consultations qui ont eu lieu lors de l'élaboration de ces plans;
- gains de productivité/amélioration de la régularité et de la vitesse commerciale des autobus grâce à la réalisation de **mesures prioritaires et autres incitatifs**.

5.5 DANS LES ANNÉES À VENIR

Plusieurs autres enjeux risquent d'influencer le contexte des transports en Outaouais dans les années à venir, notamment :

- le contexte géopolitique renouvelé par les Villes de Gatineau et d'Ottawa (pour les déplacements qui traversent la rivière des Outaouais) et la MRC (Municipalité régionale de comté) des Collines de l'Outaouais (pour les déplacements régionaux péri-urbains) nécessite un diagnostic et des interventions adaptés aux caractéristiques de déplacements et aux nouveaux enjeux du développement urbain à l'échelle régionale. À ce titre, on peut s'attendre à une meilleure intégration du réseau routier, une meilleure optimisation des ressources, une meilleure priorisation des projets en transport et une meilleure desserte des Villes en transport en commun;
- l'émergence des **nouvelles technologies de l'information et des communications** a eu certains effets sur la localisation des activités économiques et sur les habitudes de déplacement des citoyens (télétravail, télémagasinage, éducation à distance). Ces effets à date sont cependant relativement faibles. Pourtant, les nouveaux outils offerts par les nouvelles technologies sont à notre disposition pour favoriser le transport durable dans les années à venir. Un constat est que ces outils ne sont pas suffisamment utilisés particulièrement dans le cadre de la mise en œuvre des TGD (Technique de gestion de la demande);

- sur le territoire de la Ville de Gatineau, on ne peut véritablement parler **d'étalement urbain**³. Cependant, comme constaté en observant les développements récents et envisagés, les densités d'habitation proposées sont souvent insuffisantes dans la majorité des cas pour rencontrer les objectifs d'un véritable plan intégré et les opérations de consolidation du tissu urbain sont aussi souvent insuffisantes. Cette situation aura pour effet d'accroître le coût des services nécessaires pour desservir ces territoires et, à plus long terme, risque d'entraîner :
 - des pressions accrues sur le territoire de la zone agricole permanente dans les secteurs Aylmer et Gatineau;
 - une migration des vocations résidentielles permanentes dans le milieu rural en particulier dans la MRC des Collines (tendance déjà entamée);
 - une migration de la population ontarienne du côté québécois où pour l'instant les coûts et la disponibilité du logement sont plus accessibles qu'à Ottawa;
 - l'augmentation des **émissions de gaz à effet de serre** (GES) qui constitue également un enjeu important. En ratifiant l'accord de Kyoto en 2002, le Canada s'est engagé pour 2010, à réduire les émissions de GES à un niveau inférieur de 6% à celui de 1990, un équivalent d'une réduction de 30% de moins qu'en 1999.

5.6 BIEN-ÊTRE DE LA COLLECTIVITÉ VERSUS CELUI DE L'INDIVIDU

Le phénomène du NIMBY, «pas dans ma cours» fait souvent surface lorsque certains projets sont proposés près de quartiers généralement résidentiels. À ce titre, quelques initiatives faisant partie du *Plan intégré* ont été délaissées, mises de côté ou modifiées compte tenu des controverses locales qu'elles entraînaient. Les gouvernements et autres institutions devront de plus en plus faire face à cette question dans le cadre d'un développement durable de nos espaces urbains où les notions de densités et d'implantation de corridors de transport sont souvent en conflit relatif avec la propriété privée.

5.7 QUELQUES PISTES MÉTHODOLOGIQUES EN PRÉPARATION DU PROCHAIN PLAN DE TRANSPORT

Comme c'est souvent le cas, le *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun* a innové au Québec en étant le premier plan de transport utilisant une **approche stratégique**. Selon cette approche, le *Plan* s'élabore non pas sur la base d'une demande tendancielle pour le réseau de transport mais est plutôt guidé par la vision d'aménagement du territoire développée et entérinée par la population, le conseil municipal et les organismes locaux, sans oublier que plusieurs intervenants sont des acteurs majeurs dans le domaine du transport dans la région. La revue des plans en matière de planification dans le domaine du transport demanderait un minimum de concertation entre ces acteurs sur différents éléments de la planification comme le partage d'un diagnostic, l'établissement d'enjeux et d'objectifs communs. Cette façon de faire

³ Étalement urbain : Expansion des quartiers résidentiels à l'extérieur du périmètre urbain lors de la croissance d'une Ville ou encore en dehors du tissu urbain desservi par les infrastructures ou services municipaux.

permettrait de faire converger les nombreux plans qui ont une incidence sur le transport tel que le *Plan stratégique 2003-2007* de la Ville, le *Plan d'urbanisme* de la Ville, le *Plan de transport* du MTQ, « *The Transportation Master Plan* » d'Ottawa, les plans de développement de la STO et d'OC Transpo, etc.).

Même si toutes les interventions stratégiques prévues au *Plan* n'ont pas encore été réalisées, l'expérience et les faits démontrent que Gatineau a grandement bénéficié de cette approche ces dernières années. Fort de cette expérience positive, l'approche stratégique est encore valable et continue de permettre aux différents intervenants d'orienter leurs projets et autres initiatives dans une même direction. Dans ce contexte, Gatineau peut désormais miser sur sa longueur d'avance pour continuer d'innover en la matière.

Autres éléments à considérer :

- enquête O-D et modélisation. (recommander une enquête OD à une fréquence de cinq ans, période justifiable pour une Ville de un million et plus d'habitants);
- étude des déplacements des camions et des marchandises.

5.8 LE TRANSPORT DURABLE COMME PRINCIPE DE BASE INCONTOURNABLE.

Conformément à la vision de la Ville de Gatineau, le prochain plan de transport de la Ville devra reposer sur les principes qui régissent le développement durable et plus particulièrement sur le transport durable.

Le développement durable dans ses termes génériques comprend une multitude de facettes dont celle du transport qui y prend une place privilégiée. Le *Centre pour un transport durable* élaborait en 1997 une définition⁴ du transport durable qui, suite à de légères modifications, était adoptée par le Conseil des ministres du Transport et des Communications de l'Union Européenne lors d'une réunion tenue au Luxembourg en avril 2001. Dans cette définition officielle, le transport durable s'entend comme un système qui :

- « permet aux particuliers, aux entreprises et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins en matière d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, sous le signe de l'équité au cœur des générations et entre celles-ci;
- est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de modes de transport et appuie une économie concurrentielle et un développement régional équilibré;
- limite les émissions et les déchets de manière que ceux-ci ne dépassent pas la capacité de la planète de les absorber, utilise les ressources renouvelables à leur niveau de production ou sous ce niveau et utilise les ressources non-renouvelables au niveau de la mise au point de substituts renouvelables ou sous ce niveau, tout en réduisant au minimum le bruit et les répercussions sur l'utilisation des terrains ».

⁴ Le Centre pour un transport durable : *Définition et vision du transport durable* (1997) (définition révisée en 2001).

Selon cette définition, le transport durable est une composante fondamentale du développement durable dans la mesure où il conditionne fortement les trois piliers de ce concept. Ainsi, du point de vue :

- **de l'environnement**, le transport influence la qualité de l'air, les émissions de GES, la consommation des espaces urbains et ruraux, les habitats fauniques et la qualité des eaux de surface;
- **de la collectivité**, le transport influence la santé des individus, la sécurité, la mobilité des citoyens et l'accès aux activités économiques, la pollution par le bruit, etc.;
- **de l'économie**, le transport influence la productivité des entreprises, l'accès aux emplois et aux marchés, les coûts de la congestion routière, etc.

5.9 LES PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Les plans de déplacements urbains offrent une excellente opportunité de poursuivre les orientations entamées dans le *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun*. C'est une approche moderne, principalement utilisée en France, qui a pour objet de favoriser la réalisation des objectifs qui sous-tendent le transport durable.

Fondamentalement, le Plan de déplacements urbains «est un outil de planification et de coordination qui vise à réduire la place et l'usage de la voiture au profit du transport public, de la marche et du vélo, afin de rendre les déplacements plus en adéquation avec l'environnement et sa protection». Les PDU comprennent six (6) grandes orientations (selon l'article 14-1) qui sont :

- la diminution du trafic automobile;
- le développement des transports collectifs et de moyens de déplacements plus économes et moins polluants comme le vélo et la marche à pied;
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération;
- l'organisation du stationnement;
- le transport et la livraison de marchandises;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

L'approche adoptée par les plans de déplacements urbains présentent un modèle intéressant à examiner en préparation de la révision du plan de transport de la Ville de Gatineau.

5.10 TRAVAUX PRÉPARATOIRES

La mise à jour des informations du statut des objectifs et des actions stratégiques du *Plan intégré* constitue une étape importante préalable en vue de la révision proprement dite du *Plan de transport*. Deux autres tâches préparatoires devraient être envisagées comme point de départ additionnel aux travaux de révision du *Plan de transport*. Il s'agit d'une revue des expériences dans le domaine des plans de transport ailleurs dans le monde, comprenant les techniques et approches innovatrices utilisées, et d'une évaluation/synthèse locale des plans, politiques et initiatives locales et régionales.

Dans le premier cas, la revue des expériences ailleurs pourrait comprendre :

- le processus d'élaboration des plans de transport incluant le type de structure mis en place et les modes de participation des intervenants;
- la vision ou la mission développée par la Ville/région dans le cadre de sa planification stratégique;
- les enjeux ou l'environnement (social, économique ou autre) prédominant à l'époque de la réalisation des plans, pour fin de comparaison avec l'Outaouais;
- l'arrimage entre la problématique transport et l'aménagement du territoire;
- le volet financement car il permettrait de limiter le nombre d'objectifs et de projets tout en faisant ressortir les projets prioritaires pour la communauté;
- la mise en œuvre pour l'atteinte de certains objectifs (souvent tributaire de plusieurs partenaires);
- l'aspect renouvellement, entretien et exploitation des structures;
- enquête O-D et modélisation;
- volet amélioration de la sécurité des composantes des réseaux et systèmes de transport;
- étude des déplacements des camions et des marchandises;
- analyse des coûts de revient de déplacement par mode de transport;
- les orientations et objectifs faisant l'objet du *Plan*;
- les actions retenues pour la mise en œuvre du *Plan*;
- les résultats escomptés ou les performances atteintes.

Dans le second cas, l'évaluation locale des plans, politiques et initiatives des organismes, ministère et autres institutions pourrait comprendre :

- Le processus d'élaboration des orientations des intervenants dans le domaine du transport incluant les données utilisées, la méthodologie utilisée et les modes de participation des intervenants;
- la vision ou la mission poursuivie;
- les enjeux ou l'environnement (social, économique ou autre) identifiés lors de la réalisation du *Plan*;
- les orientations et objectifs identifiés;
- les projets d'intervention ciblés et les priorités de réalisation identifiées qui pourraient influencer l'élaboration du *Plan*.

L'évaluation et la mise en place de ces instruments de travail permettraient d'établir des bases solides à la révision du prochain plan de transport pour la Ville de Gatineau.