

Aménager le territoire pour recevoir un système de transport rapide en site propre : le Rapibus

Salah BARJ
Société de transport de l'Outaouais

Exposé préparé pour la séance sur :

« Les promoteurs développent-ils un intérêt pour les transports en commun? »

du congrès annuel de 2009 de
l'Association des transports du Canada
à Vancouver (Colombie-Britannique)

1. RÉSUMÉ

Les promoteurs ont certainement un intérêt pour le transport en commun puisque ce dernier permet de rentabiliser leurs projets. D'abord, le transport en commun constitue un facteur de vente et ensuite il permet aux promoteurs de densifier leurs projets (augmentation du nombre de logis/ l'hectare). D'un autre côté, ceci permet à la municipalité d'augmenter ses recettes par le biais de la taxe foncière.

Afin d'atteindre cet objectif, la réglementation municipale doit permettre des actions qui favorisent l'utilisation du transport en commun à même l'aménagement du territoire. Le processus d'approbation découle de la vision stratégique de la municipalité et de ses partenaires, véhiculée par son plan stratégique, son plan d'urbanisme et ses diverses autres politiques.

Un service de transport en commun et celui d'un système de transport rapide en site propre de surcroît comme le Rapibus nécessitent un support fort et clair dans le processus d'aménagement du territoire et donc d'intégrer le promoteur dans la réalisation de cette vision.

L'étude de cas de cette planification par la Société de transport de l'Outaouais et de la Ville de Gatineau, a démontré la nécessité de positionner une vision favorisant l'intégration de transport en commun et l'aménagement du territoire en amont du processus. Les promoteurs y adhèrent suite à la prise de conscience de l'envergure des bénéfices qui y sont rattachés.

En conclusion, l'intérêt des promoteurs pour le transport en commun va exister en présence d'une vision stratégique en faveur du transport en commun portée par les outils de l'aménagement du territoire.

2. CONTEXTE

2.1 Société du transport de l'Outaouais (S.T.O.)

La Société de transport de l'Outaouais dessert la Ville de Gatineau (figure 1). Celle-ci se trouve sur la rive nord de la rivière des Outaouais séparant la ville de Gatineau de la ville d'Ottawa. Les caractéristiques du réseau en 2008 de la S.T.O. se trouvent indiquées au tableau 1.

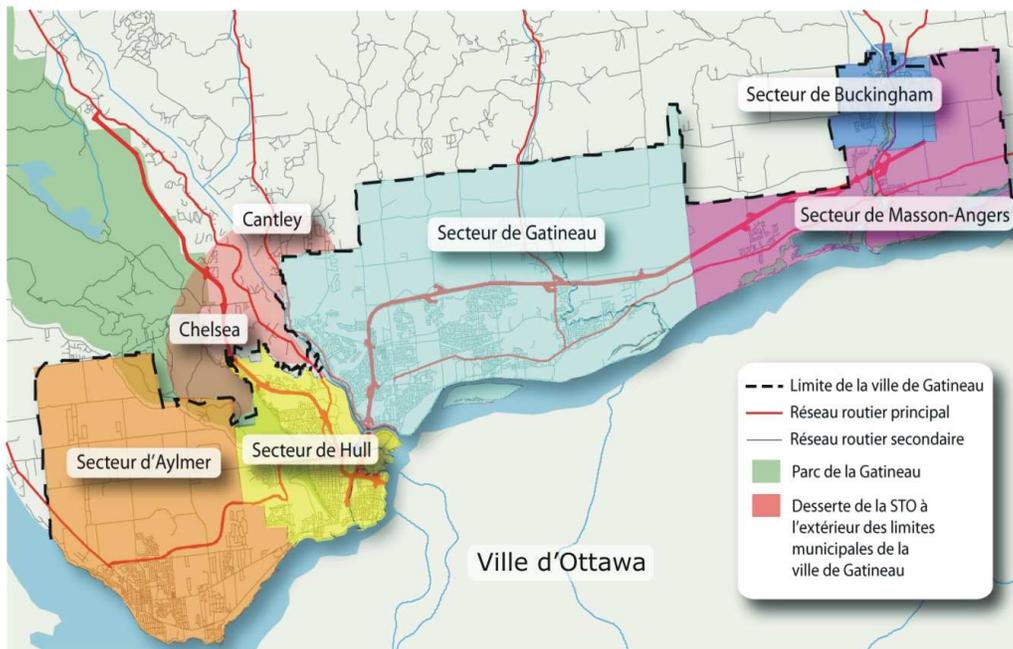


Figure 1 Territoire de la ville de Gatineau

Budget 2008	73 290 000 \$
Nombre d'employés	637
Population de Gatineau	249 998
Nombre de véhicules	277 autobus
Nombre annuel de déplacements	19 300 000
Kilomètres parcourus	12 700 000 Kms
Nombre de lignes d'autobus	62 lignes
Nombre de voyages	1 964 voyages par jour
Heures de service	538 000 heures

Tableau 1 Caractéristiques du réseau de la S.T.O., (rapport annuel 2008)

Le Rapibus est un corridor réservé exclusif aux autobus qui, en empruntant l'emprise ferroviaire existante, reliera d'est en ouest les secteurs de Gatineau et de Hull vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. Il permettra de desservir les principaux pôles d'emplois, d'activités commerciales, d'études et de loisirs. La figure 2 montre le tracé du Rapibus ainsi que les stations du système.

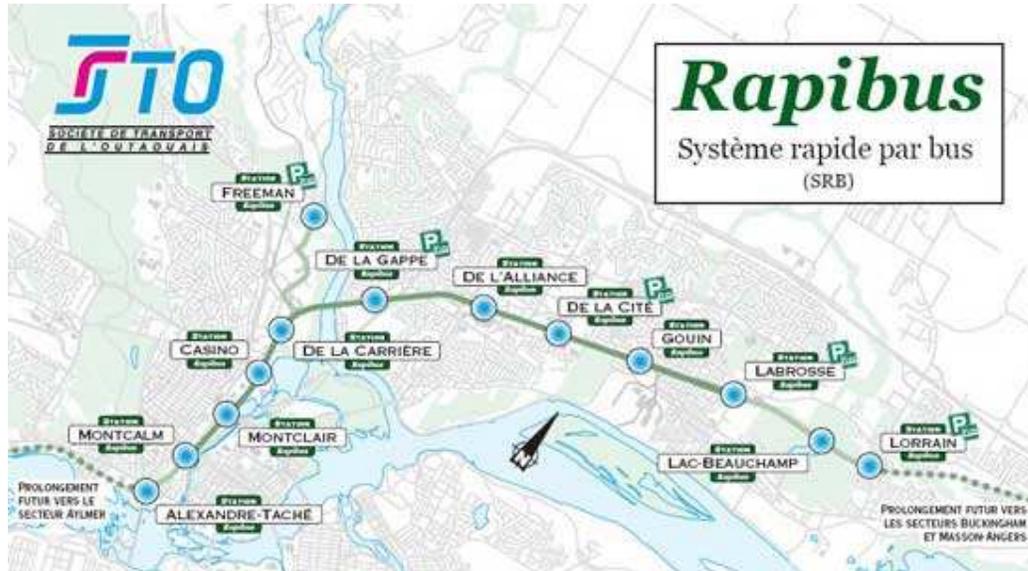
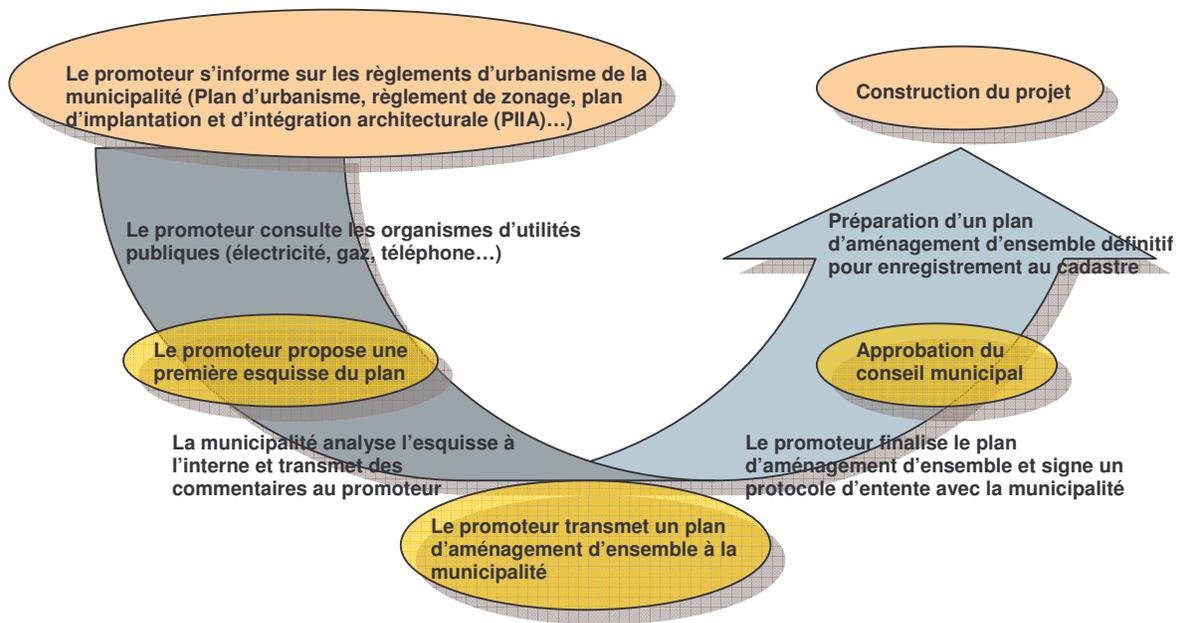


Figure 2 Tracé du Rapibus

2.2 Aménagement du territoire

Il est évident que pour que des promoteurs puissent tenir compte de l'importance du transport en commun dans les propositions de «Plans d'ensemble», il faut que la réglementation municipale soit déjà élaborée en conséquence. Le processus d'approbation des plans de lotissement oblige le promoteur, de son côté, à se réajuster en ce sens. La figure 3 démontre l'importance de la présence municipale du début jusqu'à la fin du processus, lequel se traduit par l'émission du permis de construction.



Source : Rationalisation du service de transport collectif dans les quartiers résidentiels par Deluc, octobre 1990

Figure 3 Processus d'approbation des plans de lotissement

Il est donc clair que pour arriver à une réglementation favorable au transport en commun, il faut que les orientations stratégiques et les principes directeurs en amont soient élaborés dans cette vision.

3. PLANIFICATION STRATÉGIQUE ⁽¹⁾

3.1. La planification en faveur du transport en commun

Le *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun* ⁽²⁾ a été mis en œuvre depuis 1994. Il se démarque entre autres pour avoir réussi à guider avec succès le processus décisionnel de la S.T.O., vers la vision du développement durable préconisée. En plus d'avoir atteint la quasi-totalité de ses objectifs en transport collectif, le *Plan intégré* a joué un rôle important, durant cette période, dans l'évolution de l'organisation spatiale du territoire en influençant l'évolution de la forme urbaine des anciennes villes de la Communauté urbaine de l'Outaouais (C.U.O.), puis de la nouvelle ville de Gatineau, par des recommandations propices au transport durable.

3.1.1 Un contexte favorable au changement

Historiquement, la région de l'Outaouais a bénéficié d'une position géopolitique favorable au changement, en particulier à l'émergence d'idées nouvelles et d'approches de planification innovatrices. Dans les années '80, la région est devenue la première MRC pilote au Québec, sous la forme d'une Communauté régionale (C.R.O.), et a été influencée par l'avant-gardisme d'organismes comme la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (M.R.O.C.), OC Transpo (la société de transport de la Ville d'Ottawa) et la Commission de la capitale nationale (C.C.N.). Ce *Plan* deviendra le

premier plan de transport au Québec à opter pour une approche stratégique et intégrée qui deviendra un modèle pour tous les autres plans de transport de la province et ailleurs au Canada.

La loi qui régissait la C.U.O. en 1990 fournissait aussi un cadre légal favorable à l'expression du dynamisme des partenaires de l'époque. Sous l'égide de la S.T.O., mandaté par la C.U.O., le *Plan intégré* s'est réalisé en partenariat avec toutes les institutions qui touchaient au domaine des transports et de l'aménagement du territoire dans la région, y compris du côté ontarien.

Le plan de transport pour le territoire de la C.U.O. s'est distingué des plans de transport classiques par son approche intégrée des différents modes de transport, incluant les modes non motorisés, **et des effets réciproques et intimement liés des choix en matière d'organisation spatiale du territoire.**

C'est donc en 1991 que la Communauté urbaine de l'Outaouais (C.U.O.) confie à la Société de transport de l'Outaouais (S.T.O.), en collaboration avec le ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) et plusieurs autres partenaires régionaux, le mandat de réaliser un *Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun.*

3.1.2 Une approche innovatrice et visionnaire en 1991

Le *Plan intégré* s'insérait donc dans une vision plus large inspirée des principes de développement durable, impliquant les multiples dimensions du bien-être social, du développement économique et du respect de l'environnement. À ce titre, le plan de transport s'est élaboré comme une des composantes structurantes **d'une vision de l'aménagement du territoire et non pas d'une vision isolée du transport.** C'est la raison pour laquelle le *Plan intégré* proposait d'abord et avant tout une approche proactive par rapport à une approche réactive. Dans le cadre de la préparation du *Plan intégré*, la Commission d'aménagement de la Communauté urbaine de l'Outaouais, maintenant la Ville de Gatineau, a défini la vision présentée à la figure 4. Cette vision allait guider le *Plan* jusqu'à son dépôt en 1994.

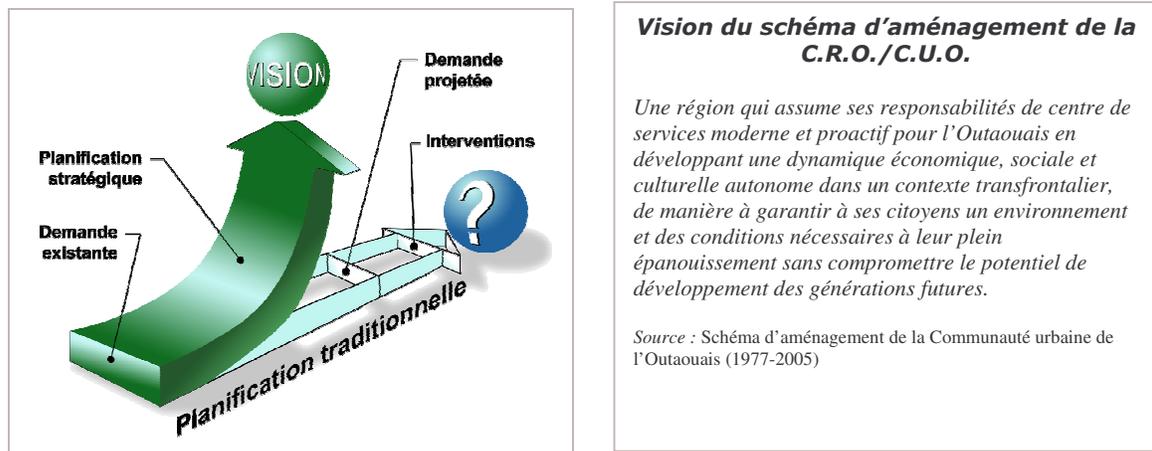


Figure 4 La vision stratégique définie par la S.T.O. et la Ville de Gatineau

Depuis le dépôt du *Plan intégré* en 1994, le transport en commun dans Gatineau a connu un succès appréciable et les grands objectifs de part modale ont été atteints. Ces résultats ne peuvent pas être attribuables au simple hasard ou à des conditions socioéconomiques ou politiques généralement favorables dans la région de la Capitale nationale (RCN). Au contraire, la population dans Gatineau a augmenté dans une proportion beaucoup plus faible que celle de l'achalandage du transport en commun et les politiques gouvernementales n'ont que peu contribué ces dernières années à l'essor de ce secteur des transports.

3.2 Les principales interventions stratégiques en faveur du transport en commun

La planification stratégique, aussi bien au niveau de la Ville de Gatineau qu'au niveau de la S.T.O., prône des interventions dont les principales sont :

3.2.1 Le développement de liens multimodaux

Principe : *Le développement de liens multimodaux impliquant, outre la circulation automobile, le transport collectif, le covoiturage, le camionnage, les modes actifs (marche et vélo), afin d'accroître la part modale du transport en commun aux principales lignes-écrans de la Ville.*

Dès le départ, les partenaires du *Plan intégré* ont eu une volonté de développer des actions qui permettraient d'atteindre des objectifs de part modale ambitieux. L'approche stratégique utilisée dans le *Plan*, passant par une vision intégrée de l'aménagement du territoire, était la seule façon de privilégier certains modes de transport, comme le transport collectif.

En 2009, le projet Rapibus est maintenant en bonne voie de réalisation, ayant franchi avec succès les étapes importantes des études techniques, environnementales et économiques alors que l'étude sur l'intégration du transport rapide interprovincial avec la Ville d'Ottawa est présentement au stade de réalisation. Le projet de « système de transport en commun rapide en site propre » identifié dans le *Plan intégré* s'est précisé au cours des dernières années pour devenir le projet Rapibus. À lui seul, ce projet structurant pour la Ville de Gatineau permettra de rencontrer, et même peut-être de dépasser, les objectifs de part modale du *Plan* et de favoriser l'atteinte d'objectifs complémentaires comme de promouvoir les modes alternatifs de déplacement comme le vélo et l'implantation de développements basés sur un service du transport en commun le long de son corridor.

Ces infrastructures associées à plusieurs autres initiatives d'amélioration du service de la S.T.O. ont été fondamentales pour accroître la part modale qui constitue la part des déplacements effectués en transport en commun sur l'ensemble des déplacements aux principales lignes-écrans (lignes imaginaires qui croisent les éléments du réseau de transport à un ou plusieurs points et qui servent de contrôle pour l'analyse et l'adéquation offre-demande en transport) de la ville de Gatineau. Le tableau 2 montre l'évolution de cet indicateur vers les objectifs à court, moyen et long termes.

Ligne-écran	Objectifs de part modale de transport en commun (<i>Heure de pointe AM</i>)					
	Part modale			Objectifs du <i>Plan intégré</i> et du Plan stratégique de la S.T.O.		
	1995 (Début du <i>Plan intégré</i>)	2002	2005	2010	2015	Long terme (2046)
Rivière des Outaouais	17 %	24 %	26 %	30 %	35 %	40 %
Rivière Gatineau	10 %	21 %	25 %	25 %	35 %	45 %
Boulevard Saint-Raymond	24 %	27 %	29 %	30 %	35 %	45 %

Tableau 2 Évolution et objectifs de la part modale en faveur du transport en commun.

Ainsi, la STO a connu un redressement significatif de son achalandage dès 1994 et continue jusqu'à aujourd'hui. L'achalandage a cru de 76,5 % entre 1995 et 2008.

3.2.2 Une intégration de l'aménagement du territoire et des transports

Principe : *La mise en place d'actions portant sur l'aménagement du territoire et les comportements des voyageurs afin d'influencer l'évolution de la demande de déplacements plutôt que simplement développer l'offre de transport pour répondre à la demande tendancielle.*

En initiant cette façon de penser à Gatineau dans un document aussi structurant pour l'aménagement du territoire qu'un plan de transport, celui-ci a influencé une majorité des outils de planification qui ont été réalisés au cours des quinze dernières années. Les recommandations du *Plan intégré* ayant été directement incorporées au Schéma d'aménagement de la C.U.O., il n'est pas étonnant que les plans d'urbanisme locaux de l'époque, jusqu'au présent Plan d'urbanisme de la nouvelle Ville de Gatineau, pratiquent dans les faits un niveau d'intégration transport/aménagement du territoire encore aujourd'hui peu commun ailleurs au Québec.

De ce point de vue, les recommandations du *Plan intégré* par rapport à l'aménagement du territoire ont non seulement été intégrées aux outils d'urbanisme, mais ont déjà commencé à influencer la forme urbaine de la ville en la rendant plus compatible avec, par exemple, le transport en commun et plus convivial pour les modes alternatifs de déplacement. Cela prendra évidemment plusieurs années avant de véritablement voir ces recommandations se concrétiser dans l'espace urbain. Cependant, certaines mesures d'aménagement du territoire ont été adoptées, notamment pour l'inscription aux

instruments d'urbanisme des objectifs de part modale du transport en commun, de répartition d'emplois et d'augmentation des densités résidentielles. D'autres mesures proposées ont été entérinées dans le **Plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau (2005)**, notamment **l'instauration de zones prioritaires d'aménagement, des densités d'emplois et résidentielles plus élevées, des normes favorisant l'utilisation du transport en commun et des modes durables, la densification des centres, une réglementation visant une plus grande mixité des usages et la densification des corridors de transport. Les développements urbains récents bénéficient déjà de cette approche renouvelée de l'urbanisme.**

L'exemple le plus frappant de l'influence du *Plan intégré* sur l'évolution de la pensée urbanistique à Gatineau est certainement **la constitution des villages urbains** qui émanent d'une des quatre directions stratégiques du Plan stratégique (2003-2007) de la Ville de Gatineau. Ce concept, qui pousse encore plus loin les notions de planification néotraditionnelle proposées dans le *Plan*, constitue désormais le cadre de référence de la planification urbaine tel qu'entériné par le nouveau Plan d'urbanisme de la Ville. Ce concept concrétise en quelque sorte l'objectif ultime du *Plan intégré* d'harmoniser la planification des transports avec les instruments d'urbanisme.

Il est difficile de mesurer l'impact des recommandations d'aménagement du territoire seulement quinze ans après la mise en œuvre du *Plan intégré*. Cependant, plusieurs projets construits au cours des dernières années dans Gatineau reflètent déjà l'esprit de l'approche urbanistique préconisée dans le *Plan*. À titre d'exemple, le rapport emplois/population, c'est-à-dire le rapport entre le nombre total d'emplois sur un territoire et la population totale sur le même territoire, s'élevait à 0,38 à Gatineau en 1986. L'objectif du *Plan intégré* était de ramener ce rapport à 0,43 en 2011. En 2005, le rapport emplois/population était estimé à 0,47, soit 115 588 emplois pour une population totale de 243 998 habitants.

3.2.3 Une planification cohérente du territoire

Principe : L'arrimage des exercices de planification, entre le transport et l'urbanisme, entre le réseau routier et le transport collectif, entre les organismes tels le MTQ, la C.U.O., les municipalités et la S.T.O., entre l'Outaouais québécois et la région Ottawa-Carleton de l'époque

Dès 1991, le *Plan intégré* a donné le ton, par son approche stratégique, à une planification intégrée et coordonnée du territoire. Le succès de la mise en place d'un plan stratégique dans un domaine public comme les transports dépend de la coordination et de la cohérence des actions d'une multitude d'organismes publics, notamment, la S.T.O. qui avait reçu le mandat de piloter le projet par la C.U.O. (aujourd'hui la Ville de Gatineau), le MTQ et la C.C.N. D'autres ministères ainsi que OC Transpo d'Ottawa participaient aussi au comité consultatif.

Ayant été établis lors de l'élaboration du *Plan intégré*, ces partenariats entre les principales institutions se sont développés au cours des années et ont permis de développer à Gatineau une cohérence de plus en plus étroite entre les différents documents de planification et les actions concertées des divers acteurs en transport et en aménagement du territoire.

La figure 5 illustre par exemple que les outils de planification dans la région de Gatineau possèdent un certain degré de compatibilité depuis déjà longtemps, c'est-à-dire depuis la constitution de la C.R.O., puis de la C.U.O. L'élaboration du *Plan intégré* en 1994 a permis de cristalliser cette pratique en devenant intégralement le chapitre sur le transport du schéma d'aménagement de la C.R.O. C'est la raison pour laquelle les recommandations du *Plan intégré*, relatives à l'aménagement du territoire, ont pu être incorporées si efficacement dans les politiques du schéma d'aménagement et indirectement dans les plans d'urbanisme locaux, qui de par la loi, devaient être conformes au schéma régional.

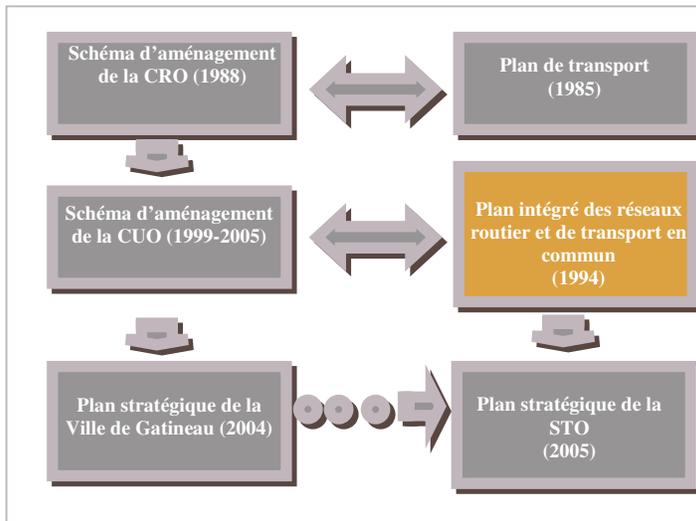


Figure 5 Intégration des outils de planification régionaux ⁽³⁾

C'est donc dans un esprit de continuité historique que le *Plan stratégique 2003-2007* de la Ville de Gatineau incorporait dans sa vision des orientations du transport urbain qui ont alimenté simultanément le *Plan d'urbanisme 2005* de la Ville de Gatineau ainsi que le *Plan stratégique 2005-2015* de la S.T.O. et dans la même continuité le renouvellement récent du Plan stratégique municipal 2009-2014.

En 2006, il peut être affirmé que l'évolution des instruments et des pratiques d'aménagement du territoire à Gatineau permet :

- ▶ L'arrimage étroit des grandes politiques et visions de planification, comme en témoigne l'inclusion dans les plans stratégiques respectifs de la Ville de Gatineau et de la S.T.O. d'orientations complémentaires et synchronisées sur l'aménagement du territoire d'une part et sur les transports d'autre part, comme le démontre l'arrimage exemplaire du Plan stratégique de la Ville au Plan stratégique de la S.T.O. par le biais, entre autres, de la création des villages urbains (voir figure 6);

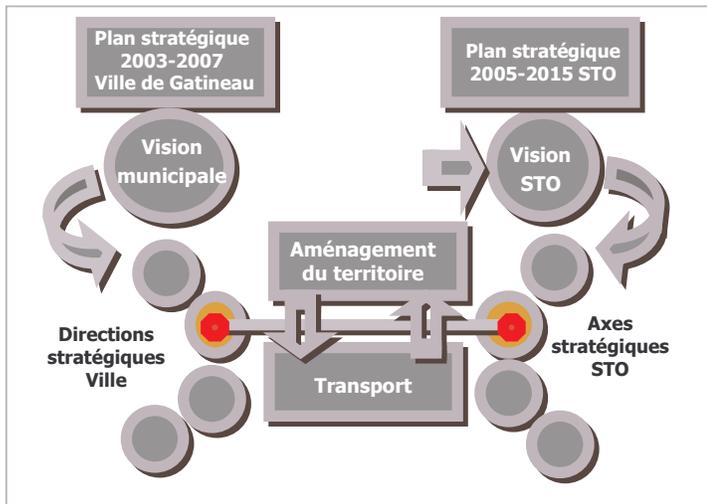


Figure 6 Arrimage des plans stratégiques de la S.T.O. et de la ville de Gatineau ⁽³⁾

- ▶ L'intégration de tous les modes de transport (routier, collectif, non motorisé) afin de permettre des choix de société qui sont énoncés dans les grandes visions respectives et qui sont entérinés dans le Plan d'urbanisme de la Ville et le plan de transport qui sera élaboré en 2007;
- ▶ La coordination des actions des principaux acteurs régionaux (S.T.O., OC Transpo, Villes de Gatineau et d'Ottawa, M.T.Q. et M.T.O. et C.C.N.). Depuis 1994, ces acteurs du transport et de l'aménagement du territoire dans la région de la Capitale nationale travaillent ensemble par le biais d'études sectorielles ⁽⁴⁾ et ⁽⁵⁾ qui s'alimentent mutuellement pour atteindre des objectifs communs.

Cet arrimage entre les exercices de planification est une tradition qui non seulement se poursuit depuis 1994, mais qui est de plus en plus ancrée dans les habitudes des organismes publics et les organismes locaux et régionaux.

4. SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET PLAN D'UBANISME

Le schéma d'aménagement et le plan d'urbanisme constituent les outils légaux pour favoriser le développement du transport collectif dans le cadre de l'aménagement du territoire. Voici un bref survol de ces leviers en faveur du transport en commun à Gatineau.

4.1 SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE DE GATINEAU

Le schéma d'aménagement en cours de révision souligne souvent l'importance du projet Rapibus et définit l'utilisation des sols autour des stations et du corridor de cette infrastructure.

Au chapitre # **CONCEPT D'ORGANISATION DE L'ESPACE ÉCONOMIQUE** #, il est cité :

*Enfin, le centre-ville est aussi extensionné par l'intégration du corridor multifonctionnel du Lac Leamy, lequel suit la voie ferrée et le tracé **Rapibus** sur un axe nord-sud jusqu'aux aires récréatives de la rivière Gatineau.*

*L'axe du **Rapibus**, notre moyen de transport en commun le plus rapide, offre les moyens de décongestion du centre-ville et ses stations deviennent des points de restructuration de ce même centre pour le développement de sa vocation multifonctionnelle. Sa grande affectation est Multifonctionnelle. Le centre-ville inclut la majeure partie du coeur de la capitale défini par la Commission de la capitale nationale et présente les caractéristiques suivantes :*

- *Centre administratif de décision;*
- *Concentration de près de 29 000 emplois en 2003;*
- *Forte présence de la fonction administrative du gouvernement fédéral;*
- *Extension naturelle vers le centre-ville d'Ottawa;*
- *Concentration des activités touristiques.*

Par ailleurs, en matière de transport en commun, le schéma reconnaît l'importance de développer un réseau de transport rapide, qui puisse jouer un rôle similaire au «transitway» sur le territoire de la Ville d'Ottawa. Comme le démontre l'exemple de plusieurs villes nord-américaines, un tel réseau a pour effet de polariser les activités économiques autour des corridors concernés et par conséquent, de favoriser une synergie à l'intérieur des pôles régionaux.

Au niveau de # **ORGANISATION DU TERRITOIRE** #, la section sur les **Priorités d'aménagement** relate l'importance du Rapibus, citons :

L'identification des zones prioritaires de développement a reposé essentiellement sur les principes d'action suivants :

- *consolider le développement à l'intérieur des zones engagées;*
- *redévelopper et densifier les noyaux urbains;*
- *favoriser la croissance près du noyau central;*
- *optimaliser les services municipaux existants et les investissements publics;*
- *densifier le développement le long des corridors de transport en commun;*
- *favoriser l'émergence de projets résidentiels novateurs;*

- favoriser la mixité des usages;
- favoriser l'intégration des milieux naturels et bâtis.

Ces principes font naturellement échos aux orientations du Plan stratégique de Gatineau adopté en 2003. En ce sens, le schéma d'aménagement vise à permettre de concrétiser les orientations stratégiques relatives à l'aménagement du territoire et préconise, dans le cadre de la nouvelle réglementation d'urbanisme, la mise en place de politiques adaptées à cette fin.

Ainsi, considérant les objectifs de densification du territoire, le schéma d'aménagement préconise les densités nettes résidentielles minimales suivantes :

- **densité minimale nette de 80 habitations à l'hectare pour le centre-ville;**
- **densité minimale nette de 60 habitations à l'hectare pour une zone correspondant à 500 mètres de part et d'autre du corridor du Rapibus, jusqu'au boulevard Lorrain;**
- **densité minimale nette de 40 habitations à l'hectare le long du corridor du Rapibus situé à l'est du boulevard Lorrain et le long du chemin d'Aylmer.**

4.2 PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE GATINEAU

Le plan d'urbanisme s'appuie sur huit principes directeurs. Ces principes directeurs s'inspirent de trois éléments, à savoir le concept de développement durable, le plan stratégique de la Ville de Gatineau et la tradition de schémas d'aménagement.

Parmi les principes, un parti d'aménagement privilégiant l'utilisation du transport collectif.

Il est important de mentionner l'orientation 5 : # L'INTENSIFICATION DES ACTIVITÉS EN BORDURE DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF #. Dans celle-ci on mentionne que : *Un nouveau système de transport en commun potentiellement structurant est sur le point de voir le jour à Gatineau. Le Rapibus, qui se veut un système rapide de transport en autobus auquel se joute un sentier utilitaire, vise à terme à relier les portions ouest et est de la ville aux centres-villes de l'île de Hull et d'Ottawa.*

Il s'agit d'un corridor entièrement dédié au transport par autobus qui empruntera les emprises ferroviaires existantes en bordure des boulevards Maloney et de la Carrière. Dans le cadre de la première phase d'implantation, une dizaine de stations seront aménagées sur le parcours entre le centre-ville et le boulevard Lorrain. Dans une phase ultérieure, la liaison pourra être consolidée par un prolongement du Rapibus vers Aylmer.

La viabilité du Rapibus est fortement liée à l'atteinte d'une densité résidentielle minimale et à la présence de fonctions structurantes en termes d'emplois dans un rayon d'influence de 500 mètres des stations planifiées. Sachant que la densité résidentielle minimale pour soutenir le transport collectif se chiffre à environ 25 logements / hectare, seuls 8 des 16 villages urbains de Gatineau sont actuellement aptes à supporter un équipement de cette nature.

Toutes les stations planifiées du Rapibus nécessiteront des interventions poussées afin d'intensifier l'utilisation du sol à leur pourtour. L'implantation de ces stations pourra également constituer un

puissant levier de redéveloppement pour certains secteurs déstructurés, tels le secteur en rive ouest du ruisseau de la Brasserie, le secteur Freeman, le secteur Lucerne, le secteur du boulevard Labrosse au nord des voies ferrées et le noyau de Sainte-Rose-de-Lima.

Afin de mettre en place une structure urbaine qui supporte l'utilisation du transport en commun, et plus particulièrement la mise en place du Rapibus, le plan d'urbanisme vise l'intensification des activités en bordure du réseau de transport collectif, en s'appuyant sur les actions suivantes :

ACTION 5.1 : Favoriser en priorité la densification de l'utilisation du sol et un développement résidentiel de plus forte densité dans le rayon d'influence de 500 mètres des stations du Rapibus.

ACTION 5.2 : Favoriser l'implantation des activités les plus structurantes en terme d'emplois dans le rayon d'influence de 500 mètres des stations du Rapibus.

ACTION 5.3 : Favoriser la création d'une boucle de transport en commun unifiée pour mettre en synergie les deux centres-villes de Gatineau et d'Ottawa.

ACTION 5.4 : Restreindre l'offre de stationnement privés et publics au centre-ville et dans le voisinage des stations Rapibus.

Afin d'encourager l'utilisation du transport en commun, le plan d'urbanisme recommande la mesure suivante :

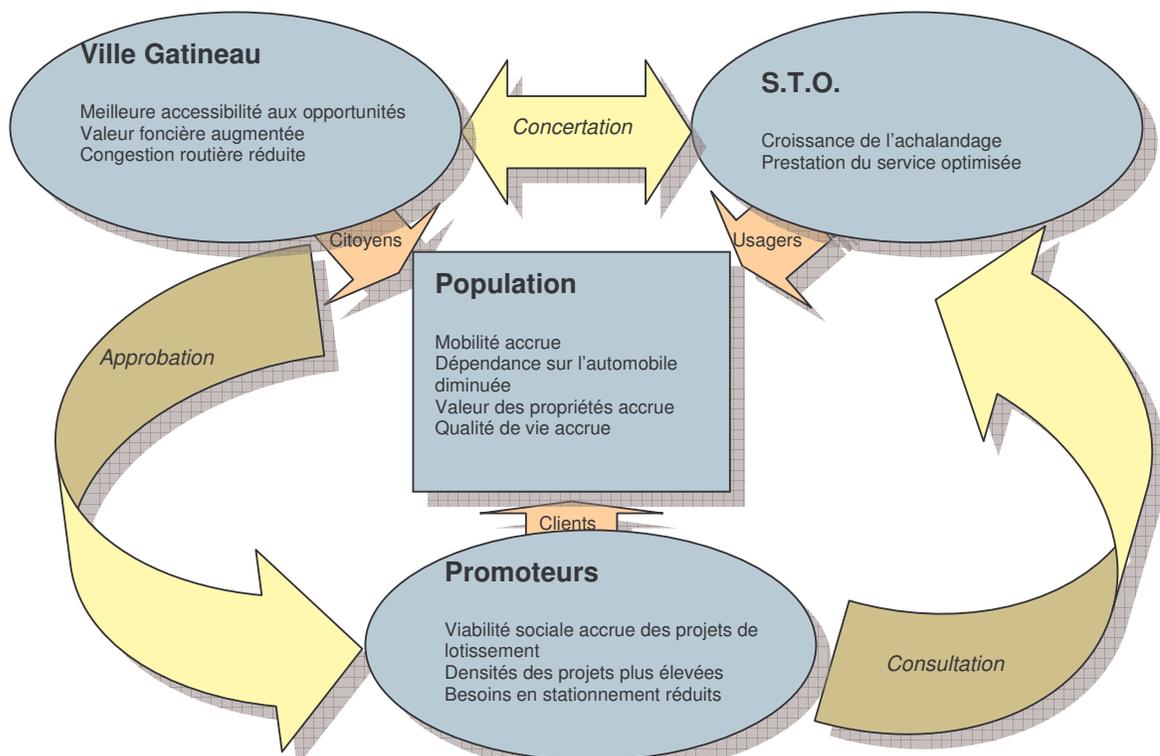
- **Favoriser une plus grande densité résidentielle et favoriser l'implantation d'équipements structurants dans un rayon de 500 mètres autour des stations de Rapibus et des parcs-o-bus.**

5. SENSIBILISATION DES PROMOTEURS

Il est clair que le degré de sensibilisation des promoteurs dépend de l'interaction S.T.O. –Ville de Gatineau- Promoteurs. La population dans ce cas est à la fois cliente de la S.T.O., citoyenne de la municipalité et cliente des promoteurs. À cet effet, la S.T.O. a entrepris en 1990 une étude ⁽⁶⁾ qui a débouché sur la préparation d'un guide d'aménagement. Ce guide a été largement distribué aux promoteurs et aux municipalités constituantes de la nouvelle Ville. Il traitait de :

- la structuration de l'espace urbain;
- l'utilisation du sol;
- la rationalisation des parcours d'autobus;
- l'emplacement et la conception des arrêts d'autobus;
- les normes des routes empruntées par les autobus;
- l'évaluation des projets de lotissement.

La figure suivante montre comment l'intégration des transports collectifs au processus d'aménagement des quartiers résidentiels profite à l'ensemble des intervenants concernés.



Source : Rationalisation du service de transports collectifs dans les quartiers résidentiels par Deluc, octobre 1990

Figure 7 Intégration des transports en commun au processus d'aménagement des quartiers résidentiels

6. QUELQUES EXEMPLES

Le fruit de la démarche de sensibilisation des intervenants a amené à la réussite de certains projets concertés. Ceci s'est traduit par la consultation de la S.T.O. avant ou lors du dépôt des plans d'ensemble au Comité consultatif d'urbanisme de la Ville.

L'arrivée du projet Rapibus intéresse aussi bien les secteurs publics que privés. Ainsi, le gouvernement du Canada s'intéresse à relocaliser des emplois fédéraux à proximité des futures stations du réseau Rapibus. Des initiatives privées sont projetées également dans ce sens, par exemple, le projet de **l'Esplanade-Lac-Lemay**. Il s'agit d'un projet résidentiel d'environ 2000 unités résidentielles, plus dense le long de l'emprise ferroviaire (entre autres 3 blocs de 12 étages, 7 blocs de 8 étages, 4 blocs de 4 étages, un bloc de 5 à 2 étages, un hôtel de 2 à 15 étages). En tout, la densité correspond à environ **85 logis/ha**.

La figure suivante illustre le plan d'aménagement préliminaire de ce projet le long du corridor Rapibus incluant la future station.

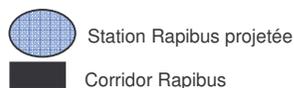


Figure 8 Esquisse du projet de l'Esplanade-lac-Lemay

À noter que les stations de Rapibus bénéficient actuellement d'une affectation des sols favorisant l'arrivée d'un système rapide par bus. Ainsi : on peut citer les exemples ci-dessous,

- La station majeure de de la Cité va desservir :
 - une institution d'éducation du niveau collégial (CEGEP de l'Outaouais)
 - une salle de spectacle et une bibliothèque (Maison de la culture)
 - des blocs d'habitation de haute densité
 - des emplois du gouvernement fédéral (édifice de 10 étages et Centre de conservation des Archives)
 - un centre de matériaux de grandes surfaces
 - un centre sportif
 - un cinéma
 - un centre de services municipal
 - un CLSC
 - un parc public.

- La station intermédiaire de l'Alliance. Cette station est entourée à la fois de 18 blocs de haute densité et un secteur de majeure densité résidentielle nord de condominiums, de centre d'achats de différentes envergures dont le centre commercial régional.

- La station intermédiaire de de la Gappe, va desservir surtout un centre commercial de grandes surfaces, mais aussi le rabattement des usagers résidant dans les quartiers au nord et au sud de la station.

- La station intermédiaire du Casino desservira :

- Le Casino du Lac-Leamy
- Une salle régionale de spectacle
- L'hôtel Hilton de 350 chambres
- Des édifices fédéraux.

La figure suivante montre la location de ces générateurs le long du tracé Rapibus.



Figure 9 Location des générateurs le long du tracé Rapibus

Par ailleurs, c'est la partie ouest du territoire de la ville de Gatineau qui a connu le plus grand développement résidentiel et commercial. Depuis quelques années une planification concertée entre les différents intervenants a mené à une meilleure introduction de services du transport en commun dans ce secteur. La figure suivante montre une densification le long des boulevards et la présence d'une multitude de passages piétons permettant de drainer les usagers du transport en commun vers les grands axes routiers.

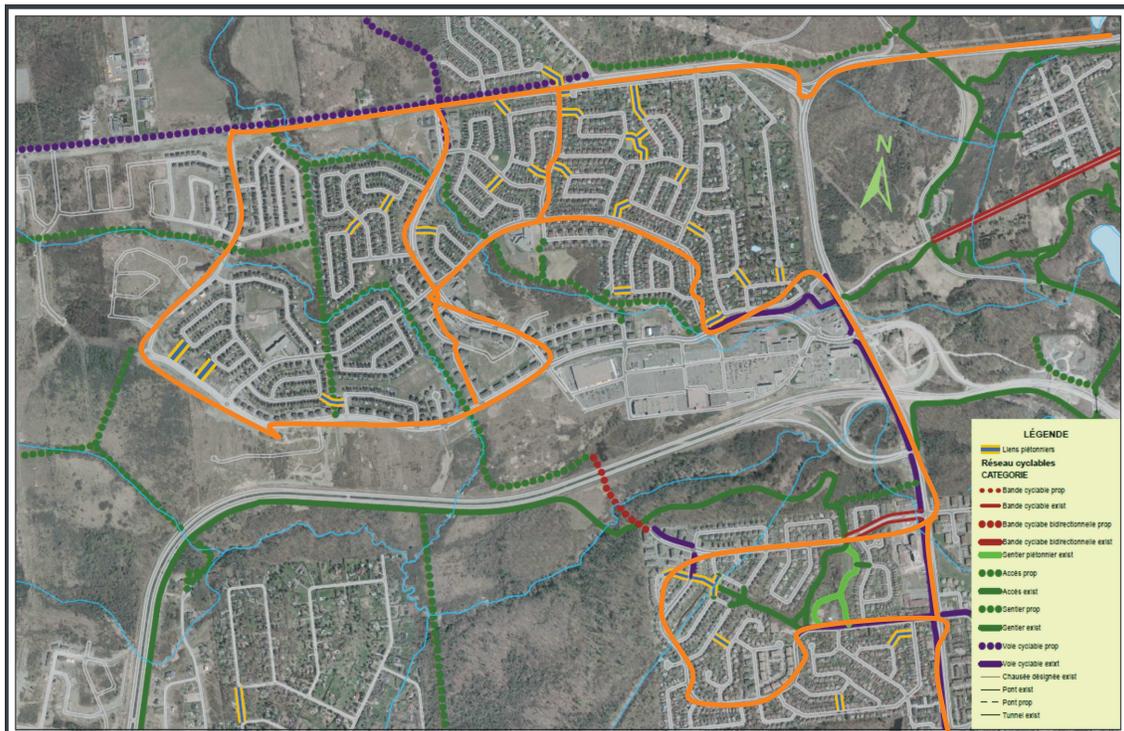


Figure 10 Importance des sentiers piétons dans l'optimisation des distances de marche.

7. CONCLUSION

A la lumière des discussions, les promoteurs peuvent développer un intérêt pour le transport en commun, en présence de :

- * une vision stratégique en faveur du transport en commun;
- * Un schéma d'aménagement et plan d'urbanisme et des règlements et politiques qui supportent cette vision;
- * une sensibilisation des promoteurs sur les avantages de se rallier à cette vision.

8. RÉFÉRENCES

- (1) Société de transport de l'Outaouais et ministère des Transports du Québec; Du Plan intégré 1994 au Plan stratégique 2005-2015 – Évaluation des résultats du Plan intégré; Rapport technique, par Tecslut, mars 2006 - S.T.O. et partenaires; Mise à jour du Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, Rapport synthèse et annexe technique, Roche-Deluc, décembre 2003
- (2) Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun, par Roche-Deluc, rapport final, novembre 1994
- (3) Plan stratégique 2005-2015 de la Société de transport de l'Outaouais, octobre 2005
- (4) Étude de faisabilité d'un système de transport rapide régional et interprovincial, par Tecslut (mai 2001)
- (5) Ville de Gatineau, Plan stratégique 2003-2007
- (6) Rationalisation du service de transport collectif dans les quartiers résidentiels S.T.O., par Deluc, octobre 1990