



Étude des besoins et des solutions pour un système de transport collectif structurant dans la partie ouest de la Ville de Gatineau

Conclusions de l'étude



STO L'avenir
en commun

L'objectif de l'étude

De façon générale, l'étude a pour objectif d'analyser les besoins, de faire ressortir les problématiques actuelles et futures, d'établir la nécessité d'investir dans un système structurant et d'identifier les corridors préconisés et le système de transport collectif qui répondra le mieux aux besoins de mobilité des résidents de la partie ouest de la ville de Gatineau dans une perspective à moyen et long terme. La solution préconisée devra également contribuer au développement de la ville selon la vision du Schéma d'aménagement de Gatineau. Réalisée en collaboration avec la Ville de Gatineau, le MTMDET, la CCN et la Ville d'Ottawa, l'étude constitue la première étape du projet.

La démarche de l'étude

Le système de transport collectif actuel desservant le secteur ouest de Gatineau assure les déplacements de plus de 23 000 déplacements quotidiennement. Les principaux lieux de destination des résidents de l'ouest de Gatineau sont les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau, de même que leurs secteurs périphériques. Le réseau actuel de transport en commun s'articule autour de plusieurs lignes d'autobus qui convergent en grande partie sur l'axe chemin d'Aylmer/boulevard Alexandre-Taché et le pont du Portage. Cet axe est soumis à des conditions de circulation denses et instables, ce qui se traduit par des retards et une grande variabilité des temps de parcours des autobus, malgré les mesures préférentielles mises en place.

Le secteur ouest de la Ville de Gatineau connaît une forte augmentation de population, qui se poursuivra dans les prochaines années. D'ici les 15 prochaines années, selon les prévisions du schéma d'aménagement et de développement de la ville, l'ouest de la ville connaîtra une augmentation de population de l'ordre de 22 %. En conséquence, les besoins en déplacement de la population augmentent, ce qui ajoute à la pression sur les conditions de circulation. L'augmentation de la clientèle du transport en commun ne peut se réaliser qu'en présence d'un réseau fiable, performant et attrayant.

Par ailleurs, l'atteinte des objectifs de planification du territoire de la Ville de Gatineau passe notamment par la mise en place d'un axe structurant de transport en commun. Un tel axe comprend un ensemble de parcours offrant un niveau de service suffisant pour influencer l'organisation du territoire, en favorisant par exemple la densification des villes.

Trois scénarios et leurs variantes ont été étudiés :

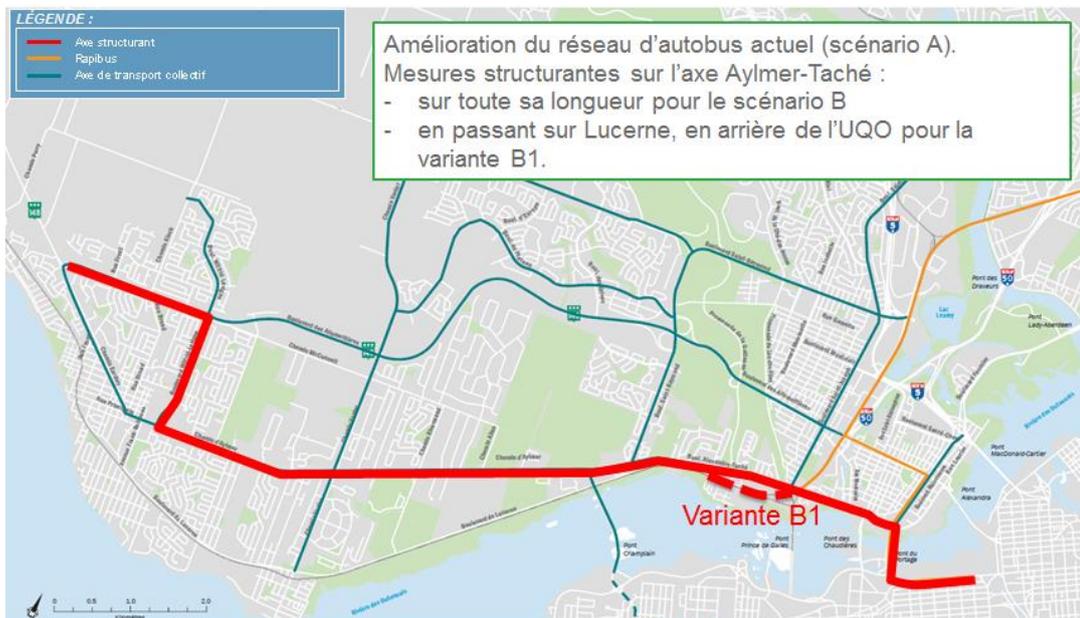
Scénario A : Amélioration du réseau d'autobus actuel

Le scénario A permet d'étudier si des investissements minimaux suffisent à répondre aux besoins de la population. Il sert également de base à tous les autres scénarios proposés.



Scénario B : Axe structurant sur chemin d’Aylmer et boulevard Alexandre-Taché et variante B1 : utilisation de Lucerne en arrière de l’UQO

Le scénario B consiste à concentrer des mesures plus fortes sur l’axe Aylmer-Taché, tout en conservant une partie du service sur les autres axes, qui bénéficieront de mesures préférentielles (voies réservées, priorité aux feux de circulation). La variante B1 utiliserait le boulevard Lucerne en arrière de l’UQO, pour contourner la difficulté de l’emprise restreinte du boulevard Alexandre-Taché à cet endroit.



- Variante B2 : utilisation du pont Champlain vers le centre-ville d’Ottawa

Dans cette variante, les services à destination d’Ottawa utiliseraient le pont Champlain avec une connexion au train léger à Tunney’s Pasture. Les services à destination de Hull utiliseraient le boulevard Alexandre-Taché.



Scénario C : Axe structurant sur le boulevard des Allumettières

Des mesures fortes seraient implantées sur toute la longueur du boulevard des Allumettières, mais des autobus continueraient de circuler sur les voies réservées sur Aylmer-Taché et les autres axes.



- Variante C1 : utilisation du chemin McConnell et du boulevard du Plateau

La variante C1 utiliserait le chemin McConnell, le chemin Vanier, puis le boulevard du Plateau.



Le nombre estimé de passagers à moyen/long terme correspond à un système rapide par bus (SRB). Un système sur rail compatible avec le train léger d'Ottawa serait également envisageable.

Les scénarios retenus ont dans un premier temps été analysés et comparés sur la base commune d'un système rapide par bus, à l'aide d'une analyse multicritères. Une fois que le scénario, ou la combinaison de scénarios, a été retenu, l'opportunité de mettre en place un mode de transport de type tramway ou train léger, a été étudiée notamment à l'aide d'analyses avantages-coûts.

Le processus de consultation

Dans le cadre de l'étude, un processus de consultation a permis aux citoyens de s'exprimer. Ainsi, des groupes de discussion ont été tenus en juin 2016. Un forum a été organisé en septembre 2016 afin de permettre aux citoyens de comprendre le contexte et les enjeux entourant l'étude, avant de se prononcer lors de la consultation publique tenue en octobre et novembre 2016. Finalement, une enquête Léger réalisée en décembre 2016 a permis de soumettre à un échantillon aléatoire de résidents de Gatineau certaines questions posées lors de la consultation publique.

La consultation publique

Lors de la consultation publique, 422 citoyens ont participé. 81 % des répondants sont résidents du secteur concerné par l'étude. 72 % sont des usagers du transport en commun tandis que 28 % ne l'utilisent pas.

Plusieurs constats se dégagent de leurs réponses et commentaires :

- Il y a un large consensus sur la nécessité d'investir pour le transport collectif dans l'ouest de Gatineau parmi les répondants.

- Ceux-ci sont généralement en faveur de la conversion de voies de circulation automobile en voies réservées pour le transport en commun. Cependant, l'expropriation de terrains privés, boisés ou patrimoniaux ne fait pas l'unanimité.
- Selon les répondants, le système de transport collectif doit viser en premier lieu l'amélioration de la performance du réseau, soit la réduction des temps de parcours. Desservir les résidences et les générateurs de déplacements, augmenter l'utilisation du transport en commun, améliorer la qualité de vie et protéger l'environnement font également partie des objectifs les plus importants pour eux.
- L'amélioration du réseau d'autobus actuel (scénario A), convainc peu de participants à la consultation, car il est jugé insuffisant.
- Le scénario B « Aylmer-Taché » ressort comme le plus rassembleur puisque 55 % des répondants l'estiment le plus bénéfique pour l'ensemble de la population de l'ouest de Gatineau, et seuls 10 % des répondants s'y opposent. Cette option est cependant défendue en grande majorité par les répondants qui résident au sud du secteur Aylmer et de part et d'autre de cet axe, tandis que le nord du secteur concerné par l'étude privilégie un axe fort sur des Allumettières, avec une variante sur le boulevard du Plateau pour les résidents de ce quartier. Chacun semble penser que la population et la densité de son quartier militent en faveur d'un axe fort à proximité de son lieu de résidence.
- Les répondants souhaitent en priorité un mode rapide, fréquent, fiable et écologique. 47 % des répondants préfèrent le tramway, tandis que 39 % privilégient le système rapide par bus (SRB). À noter que le tramway est plus populaire parmi les non-usagers du transport en commun, alors que parmi les usagers, l'écart entre les deux technologies est minime.

Les résultats de la consultation publique sont pris en considération dans les analyses de l'étude.

L'enquête Léger

L'enquête a été réalisée par téléphone auprès de 1 003 résidents de la Ville de Gatineau, dont 502 usagers et 501 non-usagers.

Les principaux résultats qui ressortent de cette enquête sont les suivants :

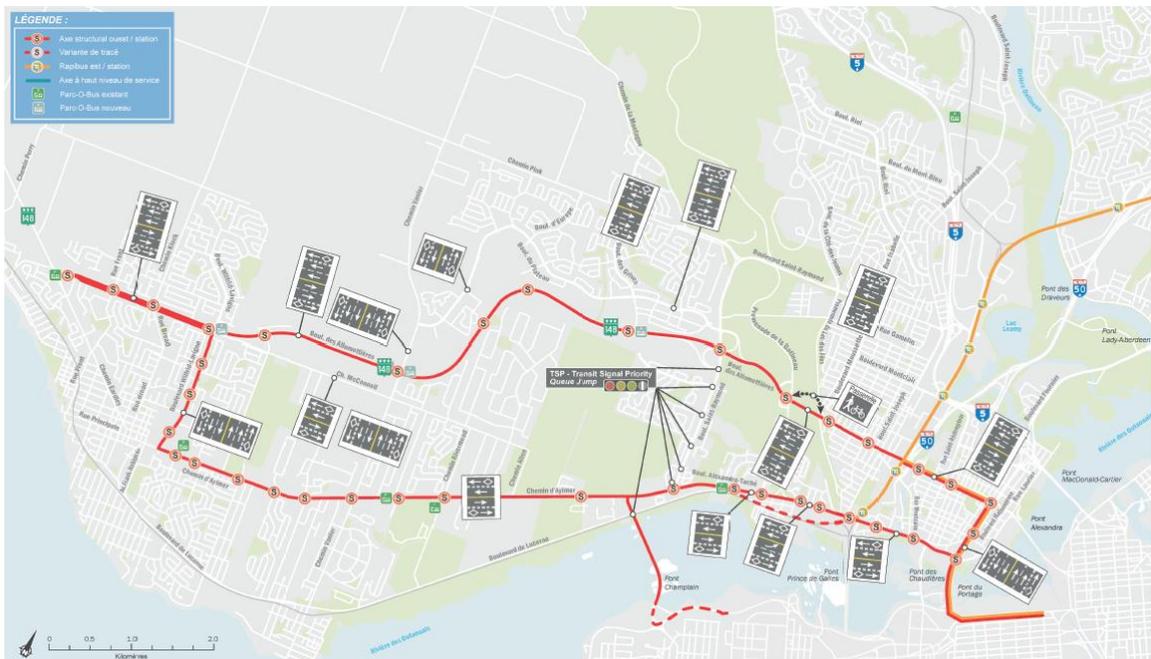
- Les répondants reconnaissent l'importance d'investir dans le transport en commun dans le secteur ouest et cela, qu'ils soient résidents de ce secteur ou non.
- Les répondants souhaitent que le mode de transport qui sera choisi soit fiable, rapide et fréquent.
- Le système rapide par bus est le mode privilégié par les répondants, qu'ils soient usagers ou non du transport en commun.
- Le tramway serait légèrement plus susceptible d'attirer des non-usagers à utiliser le transport en commun.

Les résultats de l'étude

L'analyse des besoins actuels et futurs démontre que même en améliorant le réseau actuel avec l'ajout de mesures préférentielles, il ne serait pas possible d'atteindre des cibles minimales de performance du transport collectif (temps de parcours et opération efficace des voies réservées) et d'augmentation de l'achalandage du transport en commun pour permettre à la ville d'atteindre ses objectifs de mobilité durable. Il est donc nécessaire d'investir pour mettre en place un système de transport collectif structurant, fiable et performant dans l'ouest de la ville.

La configuration du secteur ouest, tant au niveau des axes de circulation sans axe de circulation central que de la répartition de la population sur le territoire, rend difficile le choix d'un axe structurant par rapport à un autre. Il en résulte qu'une combinaison de mesures structurantes sur les axes Allumettières et Aylmer/Taché est nécessaire, car un seul axe ne suffit pas à répondre à l'ensemble des besoins et à assurer une performance adéquate.

Un système rapide par bus est le mode à privilégier selon l'étude, car il est le plus avantageux d'un point de vue socio-économique (ratio avantages/coûts de 1,8 par rapport à un ratio de 0,5 à 0,7 pour un mode sur rail sur un des deux axes, en plus d'un système rapide par bus sur l'autre axe). Toutefois, le système rapide par bus présente un risque de saturation sur un horizon à plus long terme, malgré l'optimisation de l'utilisation des ponts existants (Champlain, Chaudière et Portage), l'utilisation de véhicules de plus grande capacité et l'instauration de mesures préférentielles.



SRB en rive sur Aylmer-Taché :



SRB en rive sur Allumettières :



Une vision métropolitaine Gatineau-Ottawa

Le contexte métropolitain et l'importance des déplacements (domicile-travail) interprovinciaux font en sorte qu'il est nécessaire de viser un système de transport en commun bien arrimé avec celui du réseau voisin, Ottawa, au bénéfice des deux collectivités.

Cet arrimage est souhaité par les deux villes, comme en témoigne l'annonce d'Ottawa sur la possibilité de faire traverser vers Gatineau son système de train léger et la volonté des deux villes de se doter d'une vision métropolitaine en matière de transport et d'assurer un arrimage optimal du transport collectif.

La solution préconisée par l'étude de mettre en place deux corridors de systèmes rapides par bus dans l'ouest de Gatineau comporte des limites opérationnelles, avec un risque de saturation des ponts interprovinciaux et des centres-villes de Gatineau et d'Ottawa à un horizon long terme. Il ne serait pas responsable pour la STO de s'arrêter à la conclusion de l'étude sans analyser davantage les enjeux et les opportunités de mettre en place un système mieux arrimé à celui d'Ottawa. Ce meilleur arrimage pourrait passer par la mise en place d'un mode de transport compatible avec celui d'Ottawa, en complément à un service par autobus.



Dans plusieurs villes où des systèmes légers sur rail sont implantés, la décision a été prise sur la base de considérations plus larges que seuls les ratios avantages-coûts, comme l'attrait de ce mode par rapport à un système rapide par bus ou la volonté de réaménager et de redynamiser les artères traversées ainsi que l'apport économique d'un mode plus structurant. La consultation auprès des résidents de Gatineau a révélé qu'un tramway / système léger sur rail ou un système rapide par bus sont des modes qui les attirent, tout

comme le souhait d'un meilleur arrimage avec OC Transpo.

Le tramway/train léger demeure donc une option qui se doit d'être étudiée plus en détail, dans une optique d'intégration des réseaux et dans une vision à plus long terme de développement de la grande région métropolitaine de Gatineau-Ottawa.

Prochaines étapes

La STO va confier un mandat complémentaire financé par le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun afin d'approfondir l'étude réalisée pour s'assurer que la solution choisie permette un arrimage optimal avec le système d'Ottawa, soit viable à long terme et s'inscrive dans une vision régionale Gatineau-Ottawa. Ce complément d'analyse vise également à compléter le dossier de planification pour un système de transport collectif structurant dans l'ouest de la ville de Gatineau, en vue d'obtenir l'autorisation du Conseil des ministres pour la réalisation du projet. Elle permettra notamment de statuer sur le mode qui sera mis en place dans ce secteur, en regard des évidences liées à l'arrimage avec Ottawa, ainsi que sur la pertinence de chacun des ponts pour accommoder le lien interrives sur un horizon à long terme.

D'ici la mise en place de la solution retenue, puisque le besoin d'améliorer les conditions de déplacement en transport en commun dans le secteur ouest de la ville est immédiat, la STO prévoit répondre aux besoins des usagers au travers la réalisation de mesures préférentielles, l'utilisation de bus à haute capacité et des ajustements au service en continu.