



Rencontre publique d'information

L'effet d'un réseau structurant sur l'aménagement urbain



Rappel des conclusions de l'étude

Choix de la technologie

- Le scénario tout tramway (T1) se démarque des autres scénarios et ressort comme étant le plus performant :
 - Il permet de diminuer le nombre d'autobus en circulation dans les centre-villes de Gatineau et d'Ottawa;
 - Il assure une capacité résiduelle pour une éventuelle croissance de l'achalandage.



STO

L'avenir en commun

Rappel des conclusions de l'étude

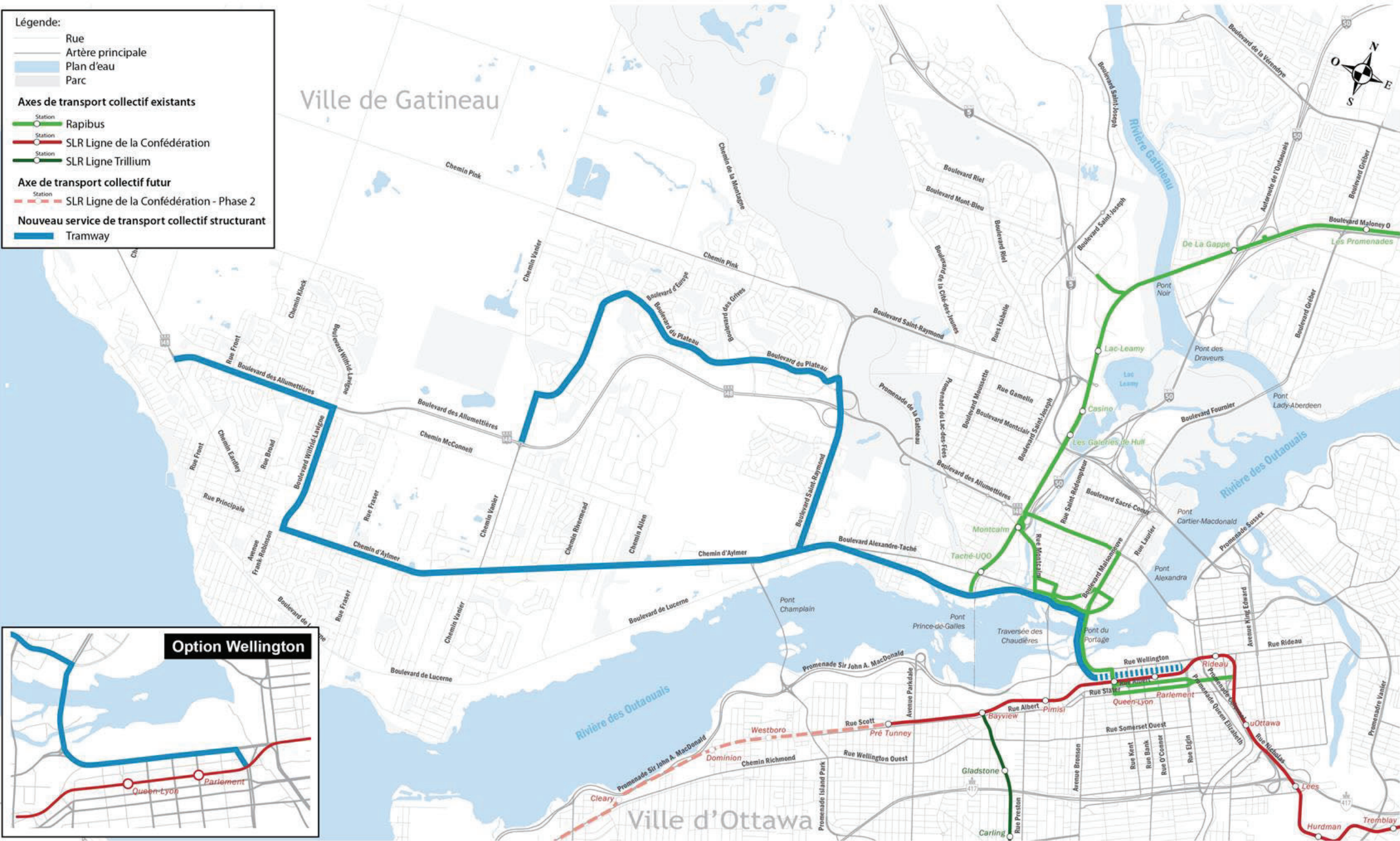
Choix du tracé

- Du côté d'Ottawa, l'option tunnel sous Sparks est la plus performante, mais l'option en surface sur Wellington (avec et sans circulation) demeure une option valable.
- Du côté du centre-ville de Gatineau : aménagement sans circulation sur Laurier entre les rues Eddy et Laval ou entre la rue Eddy et le pont du Portage.

Ces options seront analysées plus en détail dans les phases subséquentes de l'avant-projet.



Carte du tracé



STO

L'avenir en commun

Prochaines étapes

2021

Phase de planification

2023

Étude complémentaire

Étapes complétées

Relevés terrain

Étapes en cours

Appels d'offres Services professionnels

*(pour compléter l'équipe du bureau
de projet)*

Étapes en cours

Étude d'impacts sur l'environnement

- Arrimage des processus (Québec, Fédéral, CCN)
- L'écologie (impacts forestiers, faune et flore)
- Le réseau hydrographique (eau)
- L'archéologie
- Le bruit et la vibration
- Les impacts visuels
- BAPE (fin 2023)

Avant-projet préliminaire

- Conception préliminaire du système de tramway
- Concept préliminaire implantation secteur Gatineau
- Étude de vétusté et analyse structurale du pont du Portage
- Conception préliminaire du tunnel sous Sparks
- Conception préliminaire de l'implantation sur Wellington
- Analyse financière et économique
- Dossier de planification préliminaire



Consultations à venir

- Arrivée des équipes d'ingénieurs (printemps 2022)
- Tenue de consultations sectorielles (automne 2022 à été 2025)
- Communication en continu avec les organismes du milieu des affaires, institutionnel et associatif.



Merci!



STO

L'avenir en commun

L'effet d'un réseau structurant sur l'aménagement urbain

Un potentiel à saisir!



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables



Christian Savard, Directeur général de Vivre en Ville

22 septembre 2021 - STO - Gatineau

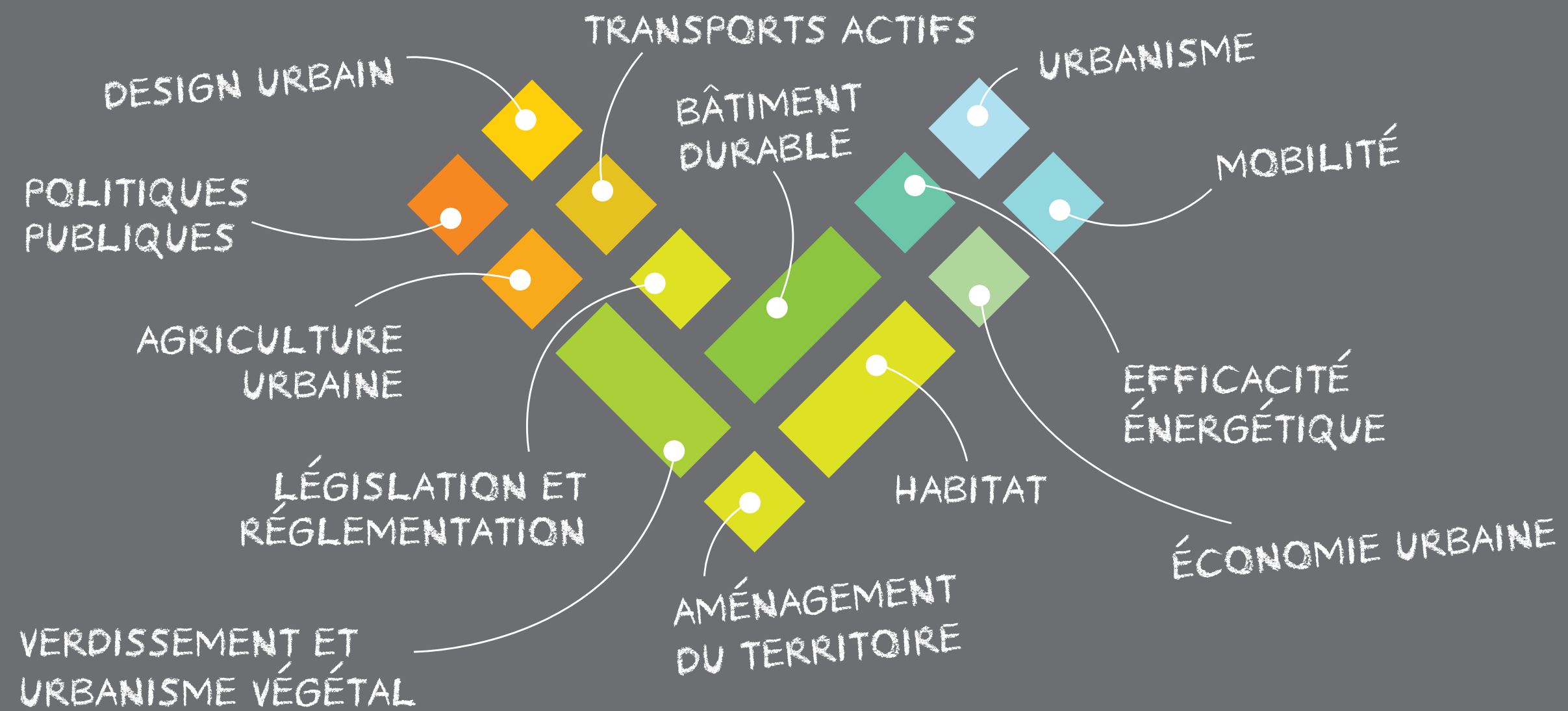
Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.



VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables





Une expertise reconnue sur la mobilité durable





**1. Pour être structurant, un parcours
intègre la **planification** de la mobilité
et de l'aménagement durables**

Un nouveau parcours de transport commun à haut niveau de service est une bonne nouvelle

Haut niveau de service=

- fréquence
- fiabilité
- amplitude horaire

Une bonne nouvelle pour la mobilité sur le territoire

Avant-après l'arrivée du métro à Laval pour les résidents à distance de marche des stations

	Automobile - conducteur	Automobile - passager	Transport en commun	Modes actifs
2003	 66,2%	 12,8%	 13,9%	 5,6%
2013	 52,7%	 11,2%	 25,8%	 8,9%
	 -13,5%	 -1,6%	 +11,9%	 +3,3%
2003	 121 000 km/jour	] -38%		
2013	 75 000 km/jour			
Les résidents ont collectivement réduit de 37 % les émissions journalières de GES, pour l'ensemble de leurs déplacements				

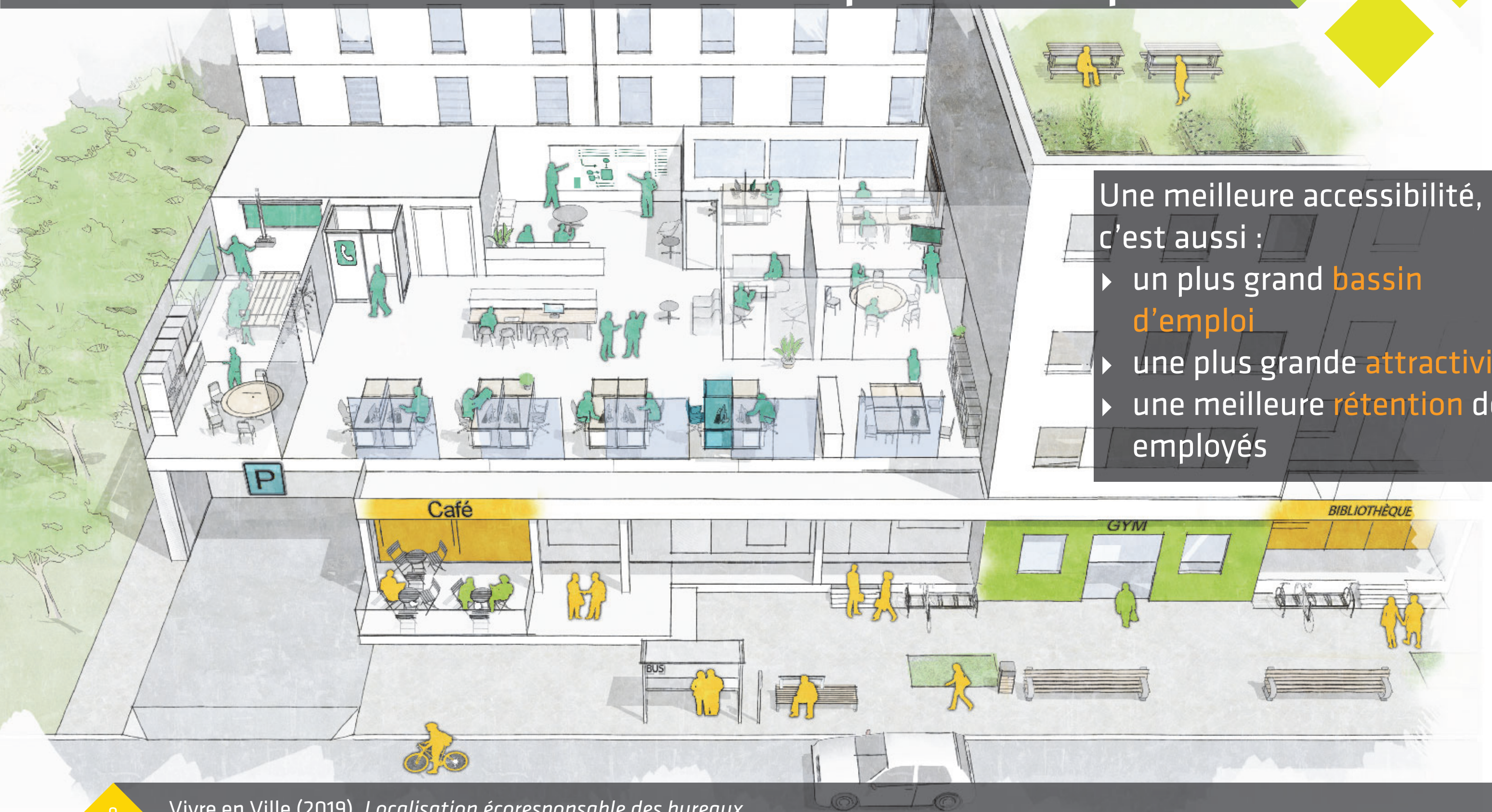
Une bonne nouvelle pour les citoyens

- ▶ Ne plus avoir de 2e auto :
6 000 \$ à 20 000 \$ d'économie/an (CAA)
- ▶ Se déplacer en transport en commun,
c'est bouger plus et c'est bon pour la santé
- ▶ Plus de personnes dans le transport en commun,
c'est :
 - ▶ moins de circulation
 - ▶ moins de collisions et d'insécurité routière
 - ▶ moins de bruit ambiant
 - ▶ moins de pollution atmosphérique

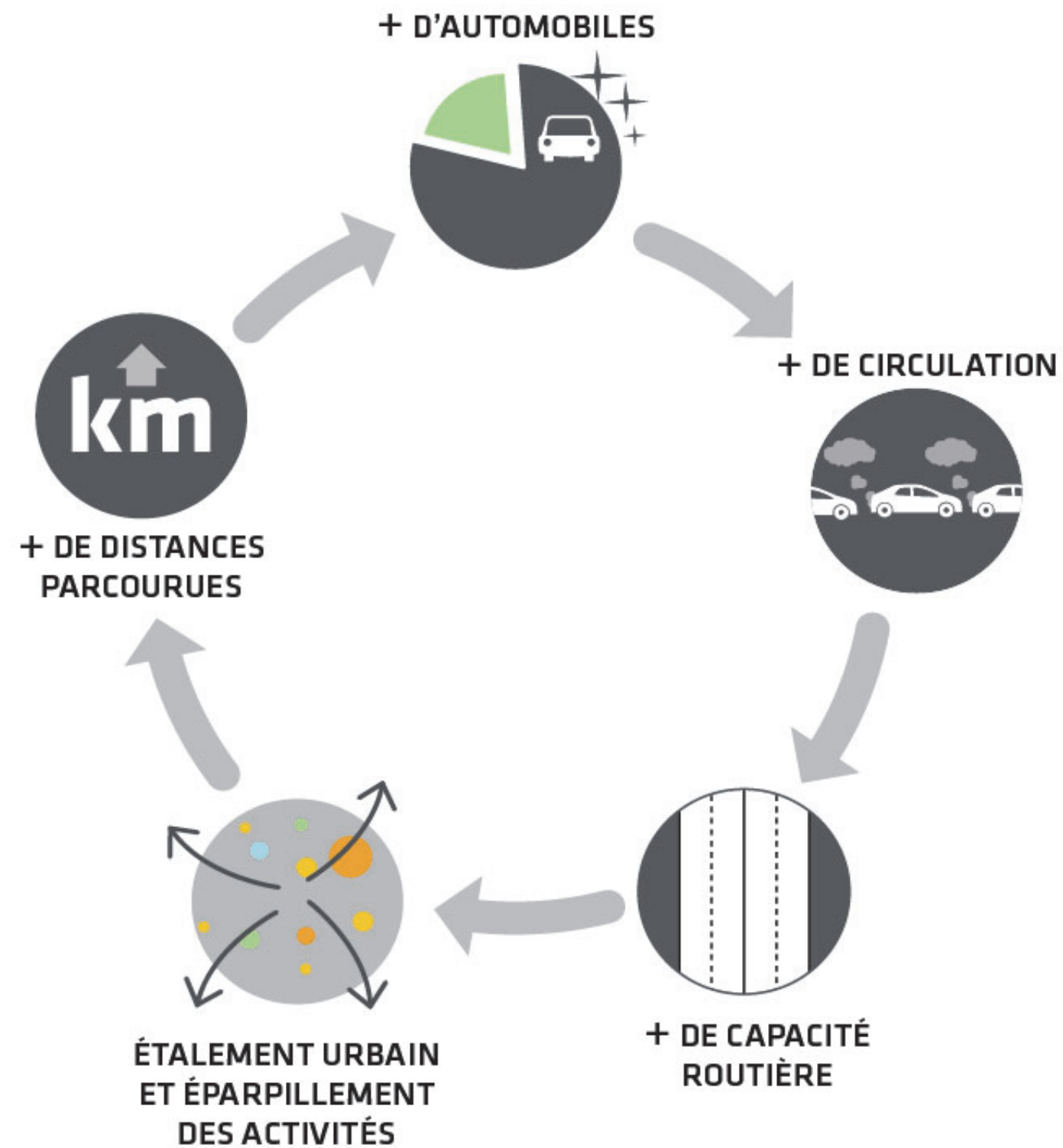
Une bonne nouvelle pour les entreprises

Une meilleure accessibilité,
c'est aussi :

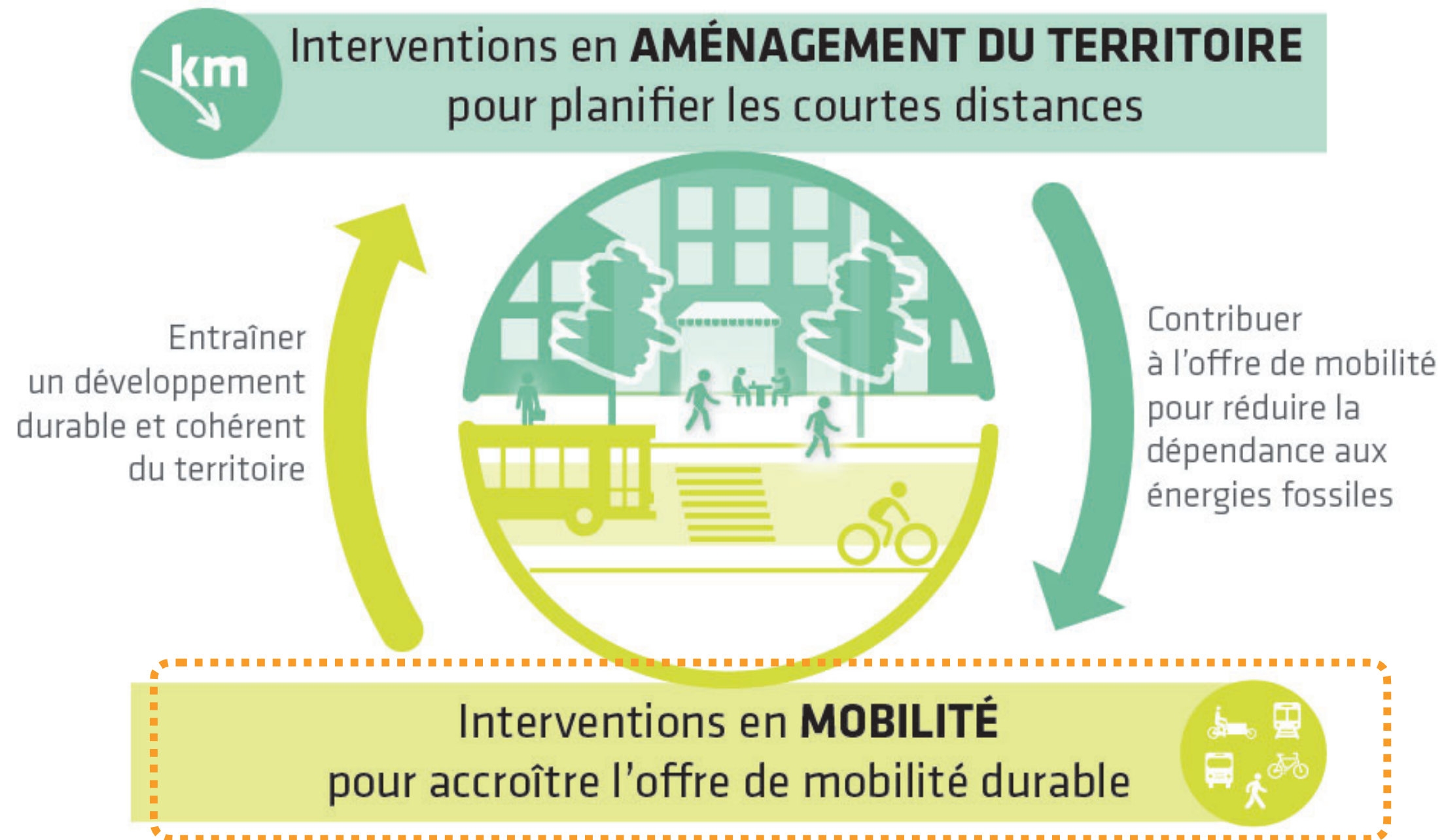
- ▶ un plus grand **bassin d'emploi**
- ▶ une plus grande **attractivité**
- ▶ une meilleure **rétenion** des employés



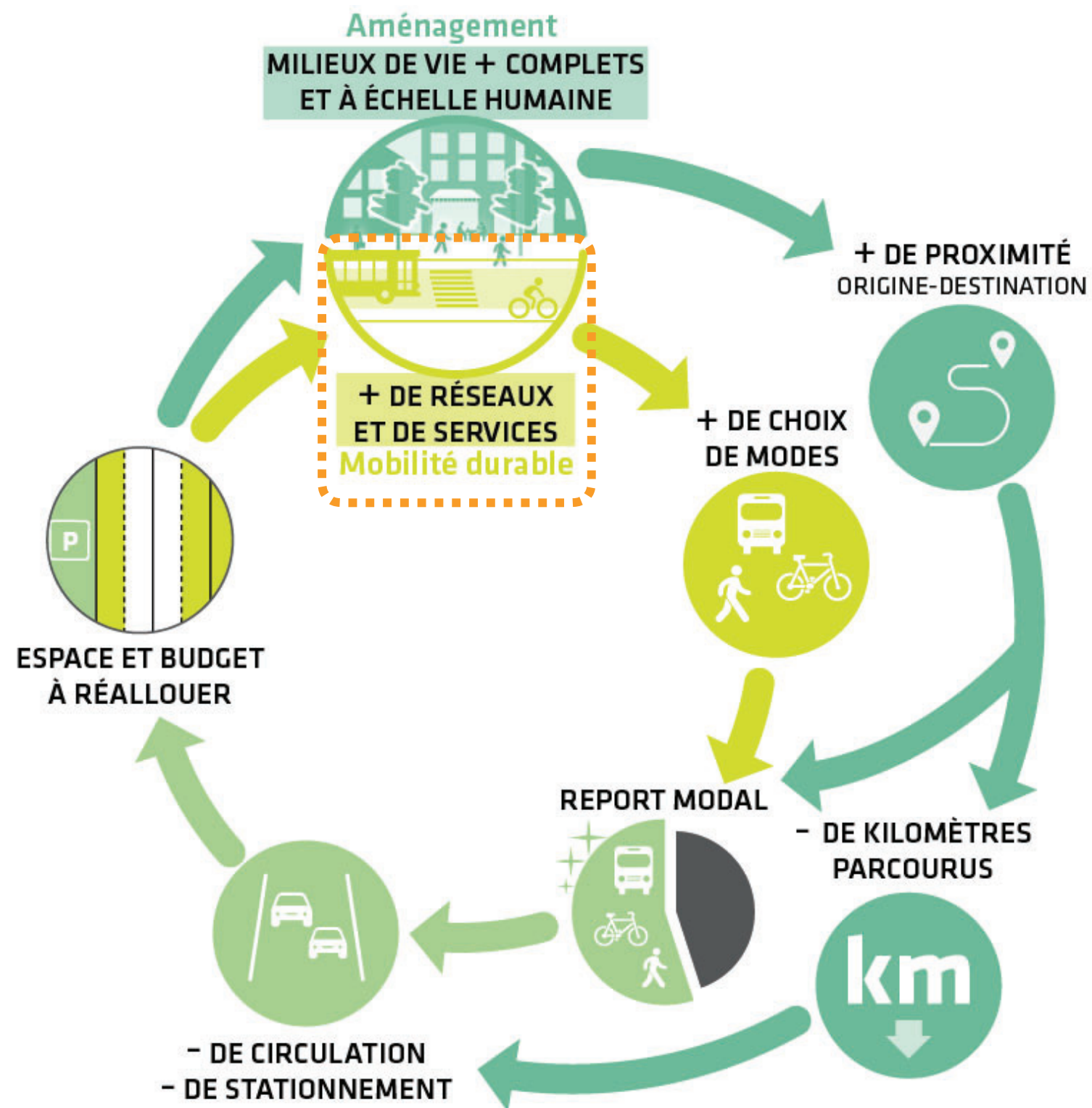
Condition - S'affranchir de la dépendance à l'automobile



Condition - S'affranchir de la dépendance à l'automobile



Condition - S'affranchir de la dépendance à l'automobile





**2. Un réseau structurant
présente un **potentiel** à saisir**

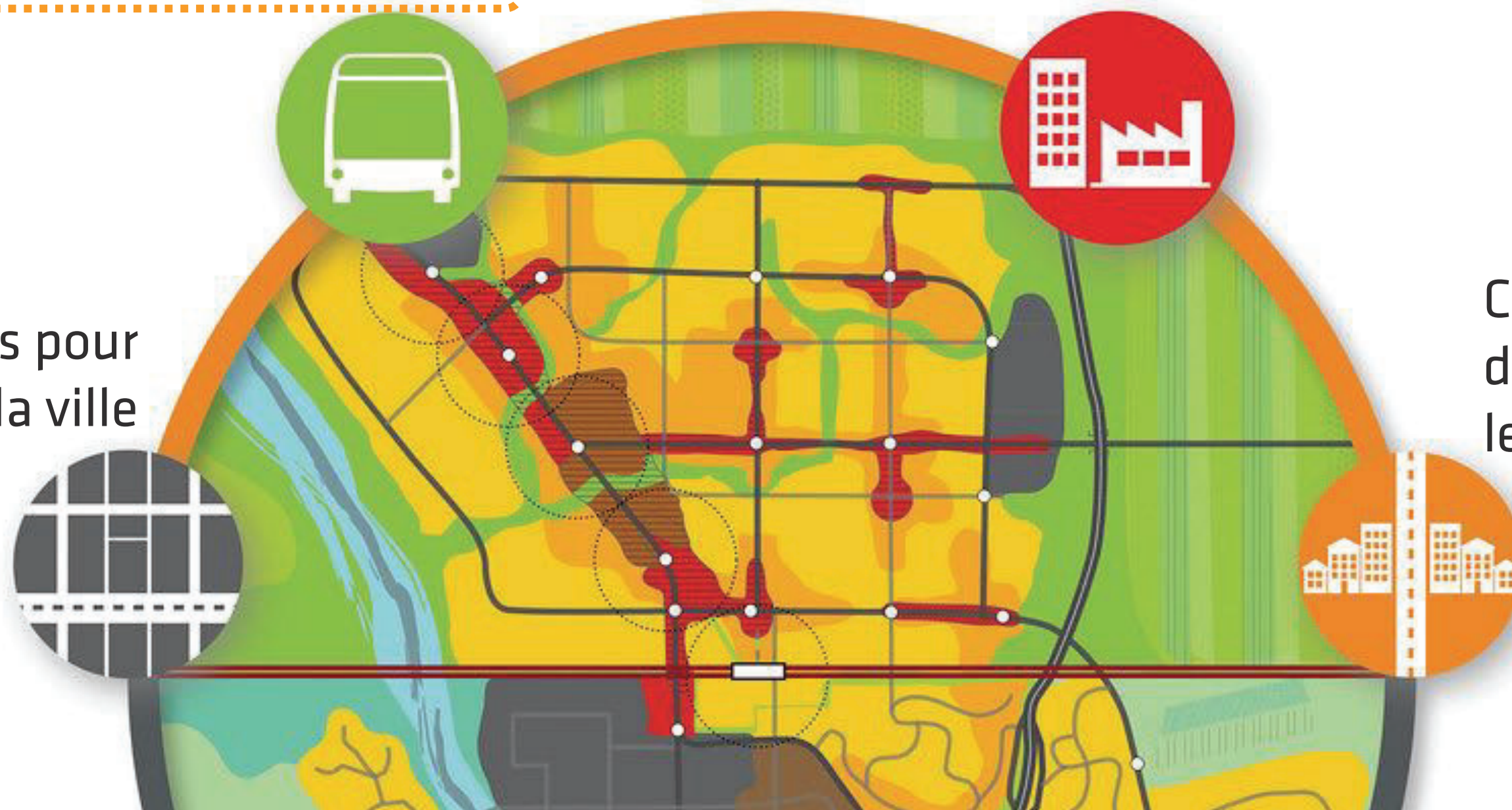
Une occasion de transformer les corridors d'urbanisation

Réseau structurant de transport en commun

Localisation stratégique des activités à rayonnement régional

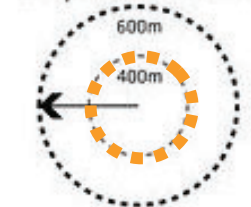
Corridors pour retisser la ville

Croissance dirigée vers les corridors

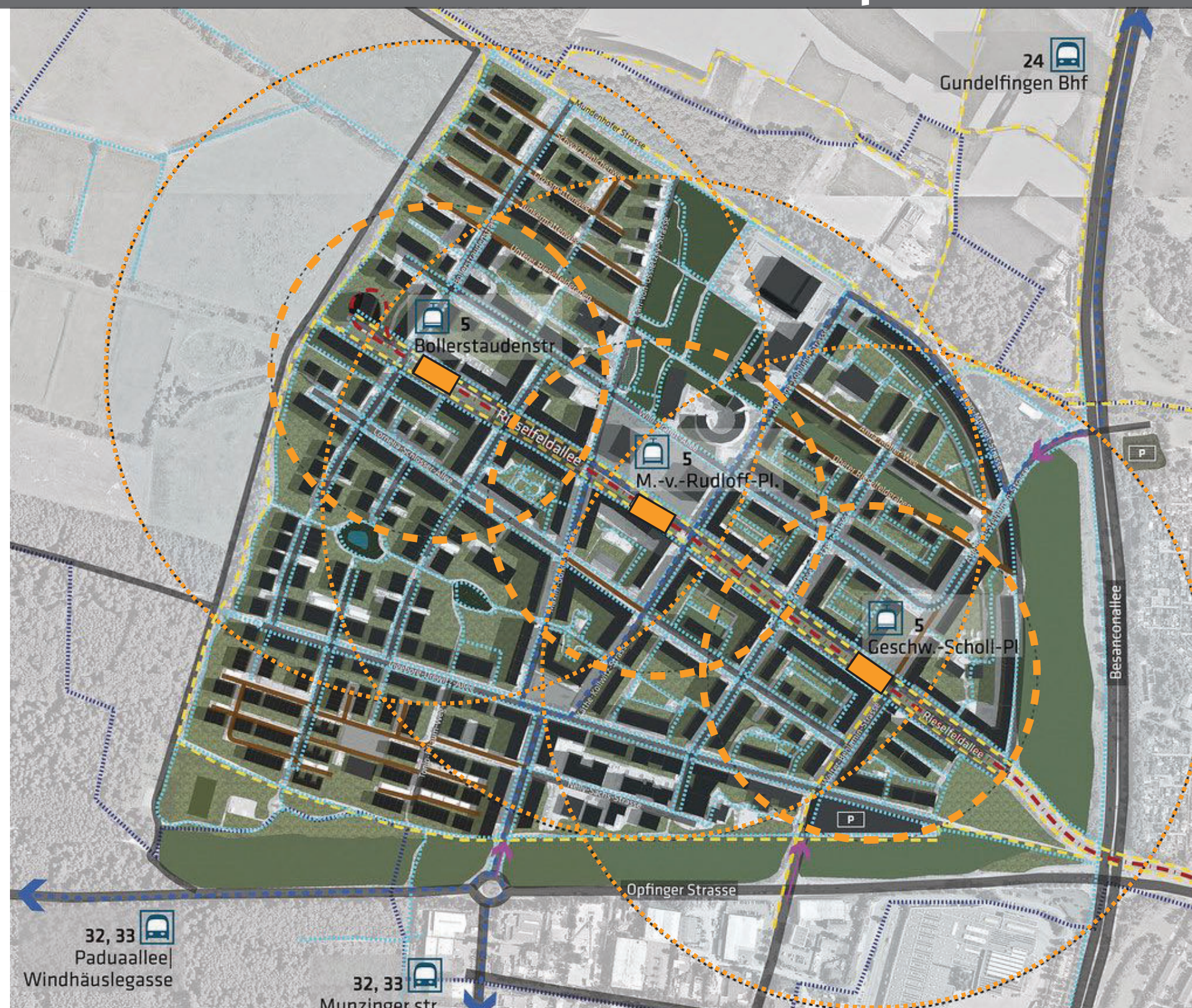


Une occasion d'améliorer la mobilité des personnes

Rayon de marche

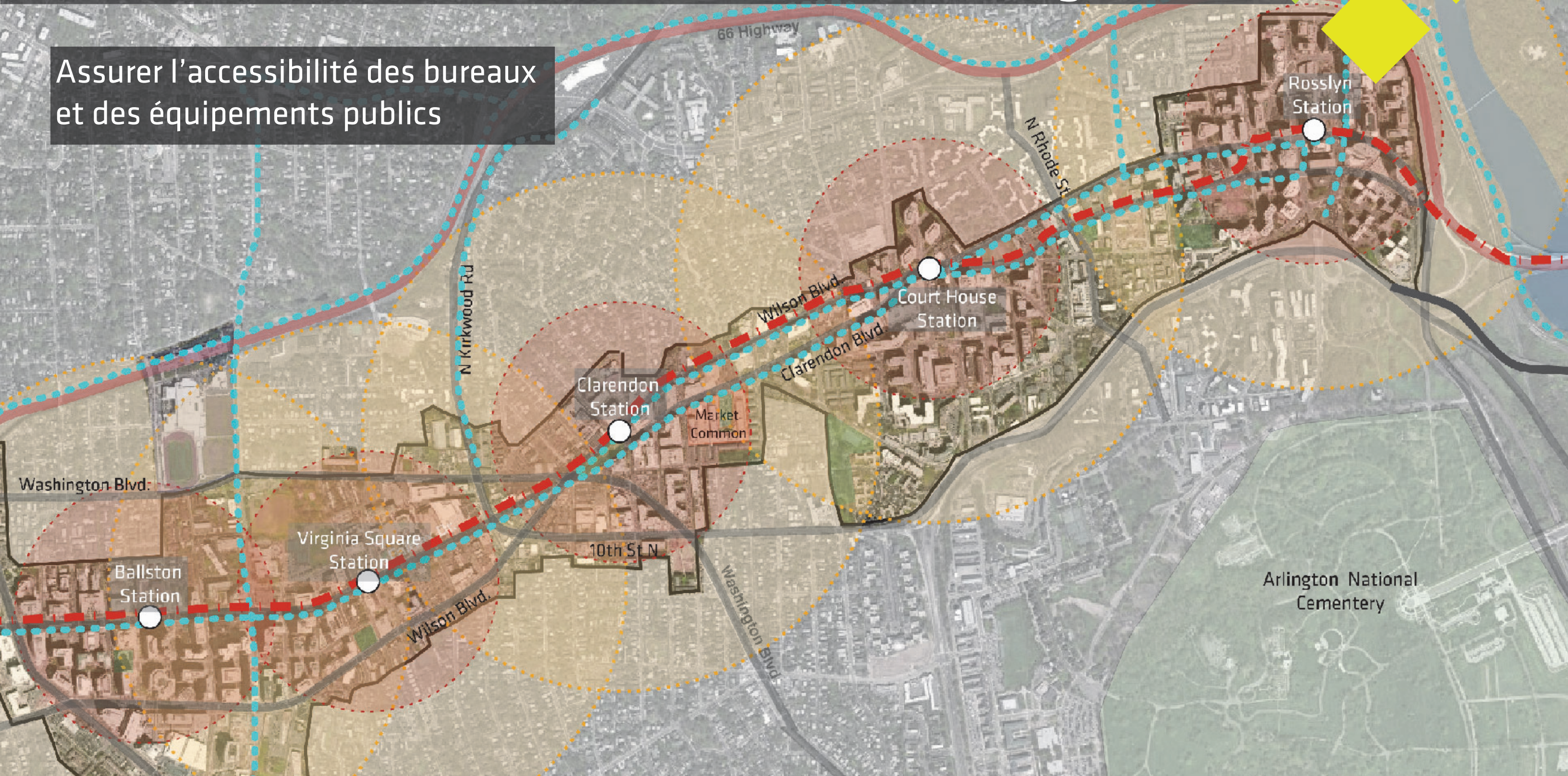


80m 40 10 20



Une occasion de mieux desservir les destinations régionales

Assurer l'accessibilité des bureaux
et des équipements publics



Même les grandes surfaces

Assurer la vitalité économique
des commerces régionaux

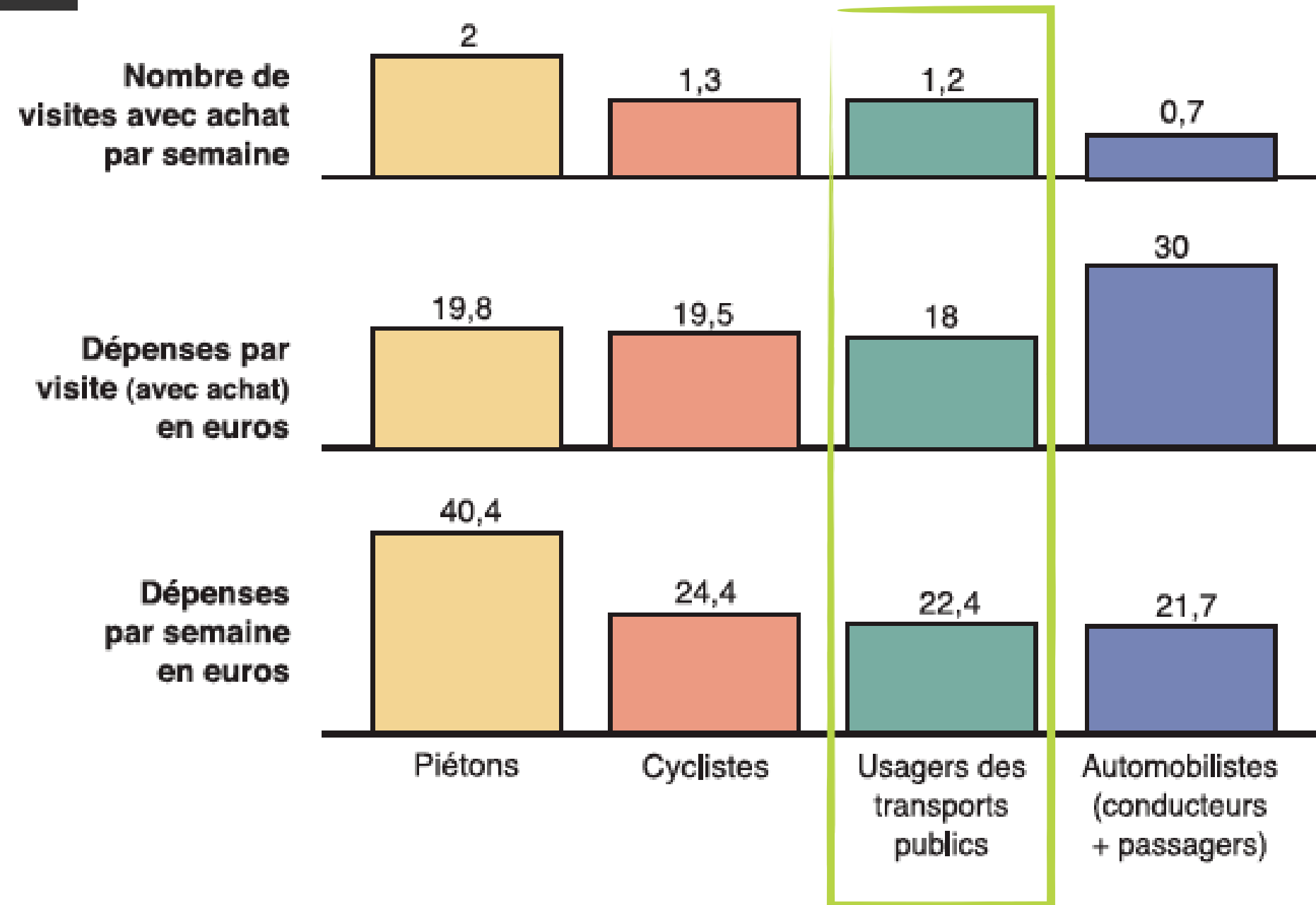


Une occasion de transformer les abords des stations



Une occasion de mieux desservir les rues commerciales

Assurer la vitalité économique
des rues commerciales



Une occasion d'améliorer la mobilité des personnes



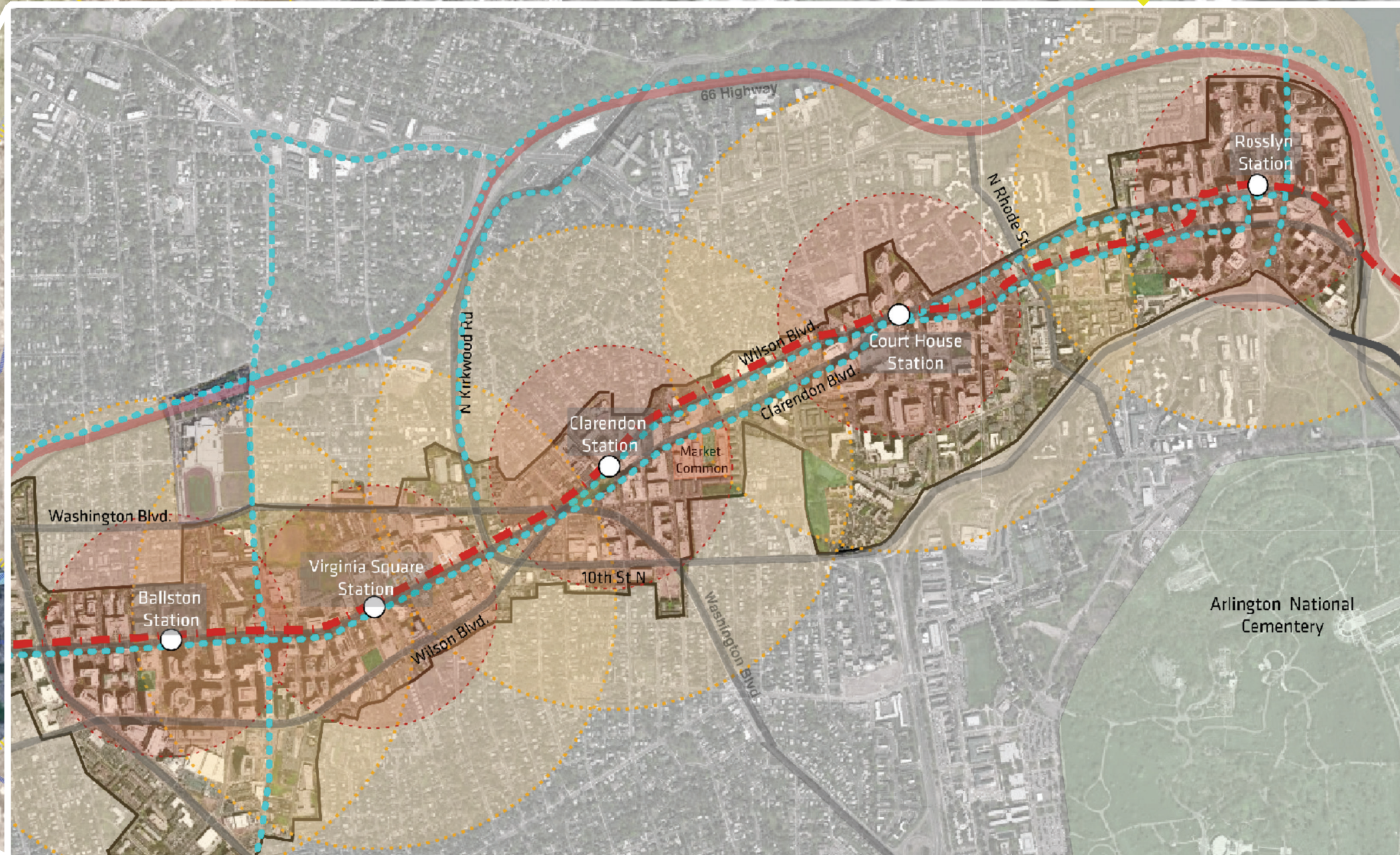
Laisser toute la place
aux modes actifs et collectifs:

- transferts
- mobilité pour tous

Une occasion de retisser la ville



Une occasion de structurer et de transformer le territoire



Une occasion de structurer et de transformer le territoire



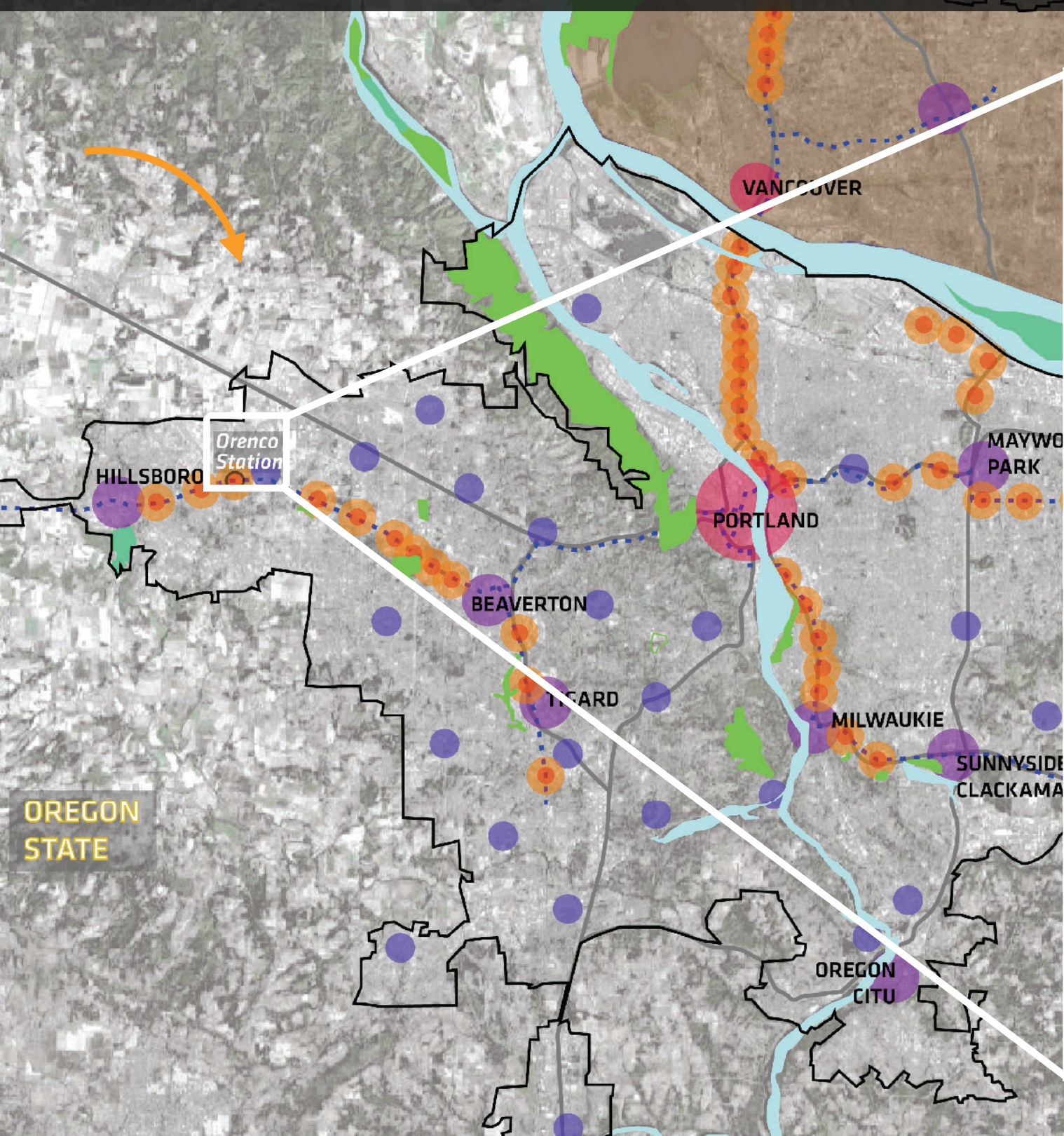
Une occasion de structurer et de transformer le territoire



Une occasion de structurer et de transformer le territoire



Une occasion de structurer et de transformer le territoire



Une occasion de structurer et de transformer le territoire



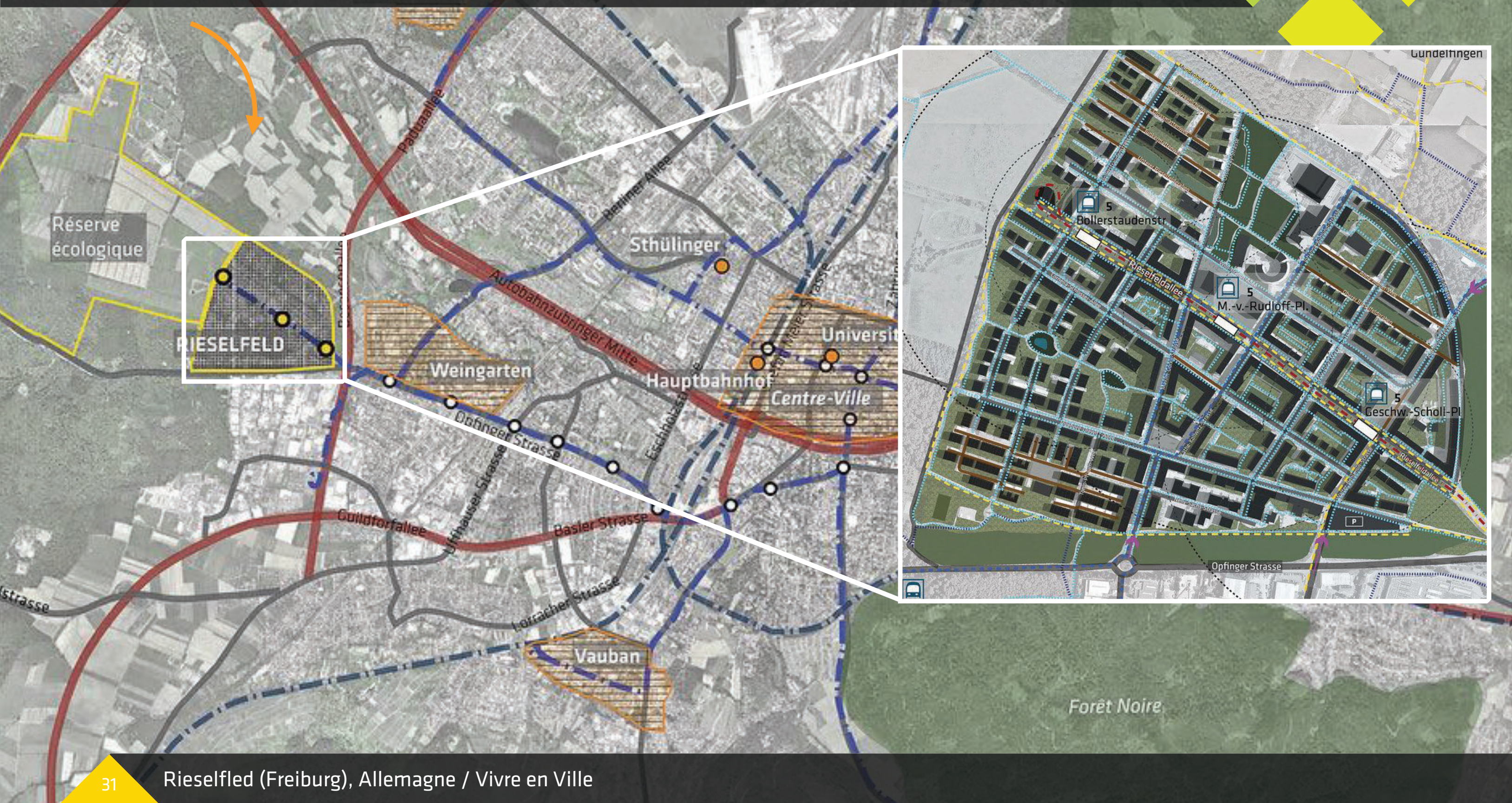
Une occasion de structurer et de transformer le territoire



Une occasion de structurer et de transformer le territoire



Une occasion de structurer et de transformer le territoire



Une occasion de structurer et de transformer le territoire



Une occasion de structurer et de transformer le territoire



Une occasion de structurer et de transformer le territoire



L'effet d'un réseau structurant sur l'aménagement urbain

Un potentiel à saisir!



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

Merci !

vivreenville.org

twitter.com/vivreenville

facebook.com/vivreenville



Christian Savard, Directeur général de Vivre en Ville

22 septembre 2021 - STO - Gatineau

L'effet d'un réseau structurant *sur l'aménagement urbain*

COPENHAGENIZE DESIGN CO.

Nous ne sommes pas des cyclistes.

- Design
- Urbanisme
- Communication
- Master Class
- Le Copenhagenize Index

- COPENHAGUE
- PARIS
- MONTRÉAL



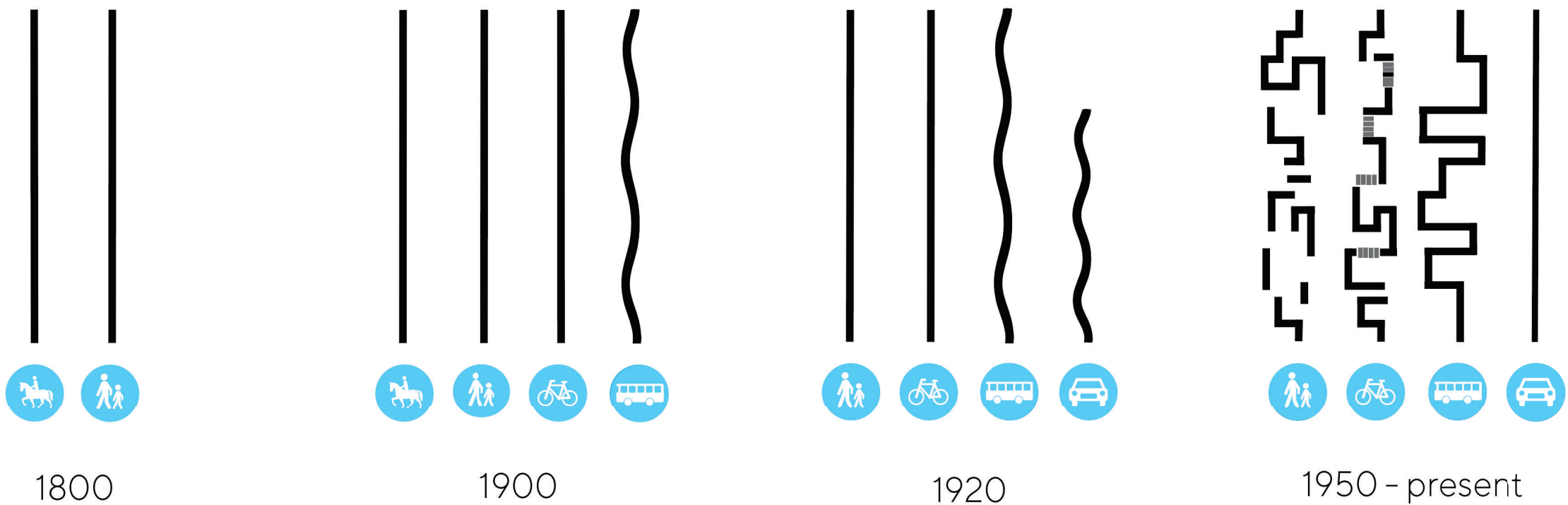
An aerial night photograph of a city, likely Paris, showing a dense urban landscape with numerous buildings and streets illuminated by warm yellow lights. A prominent river, possibly the Seine, flows through the center of the image, reflecting the city lights. The text is overlaid in the center-right area.

LES ARTÈRES D'UN ORGANISME APPELÉ « VILLE »



LES RUES ÉTAIENT OUVERTES À TOUS

JUSQU'À...



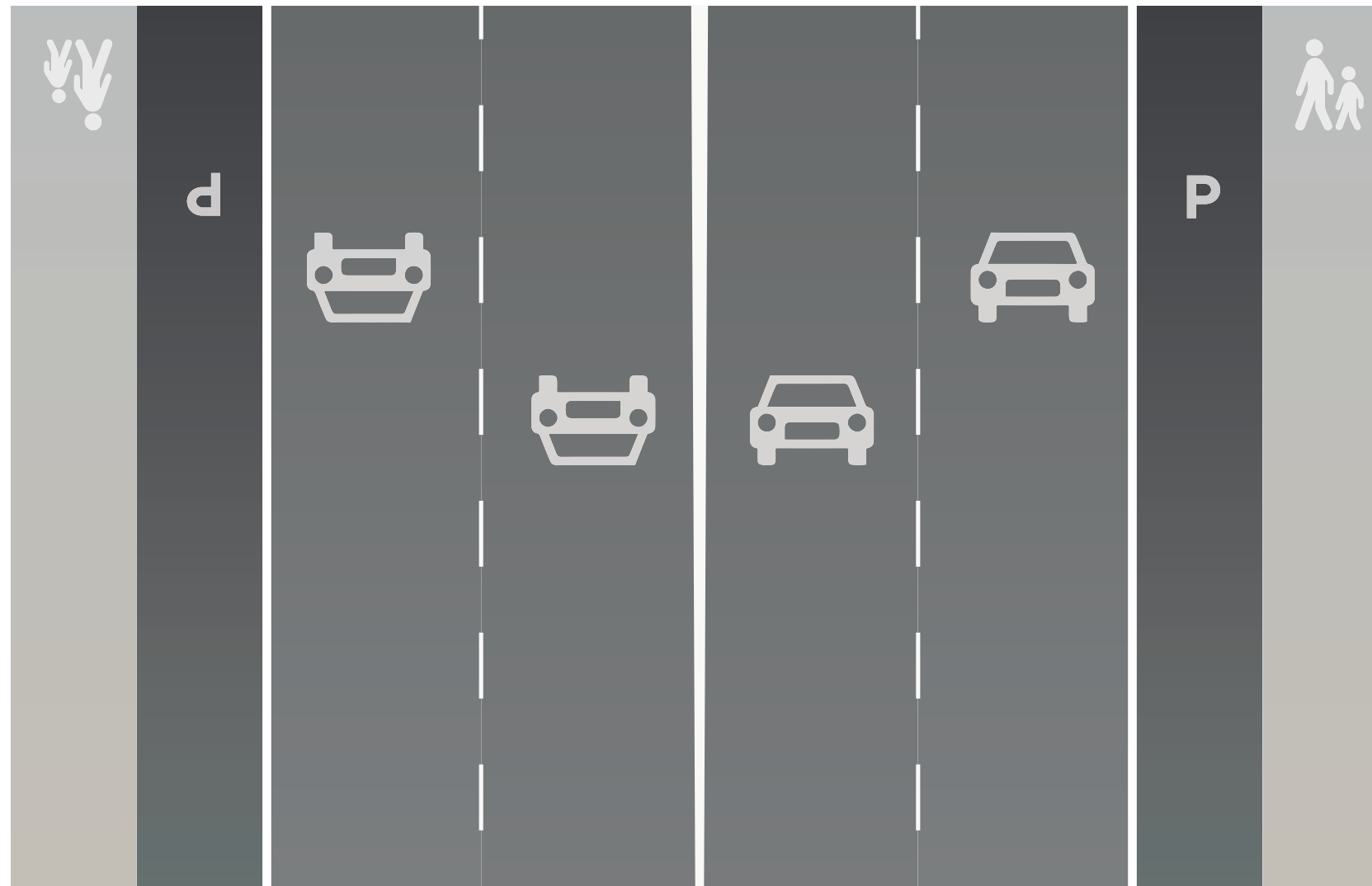


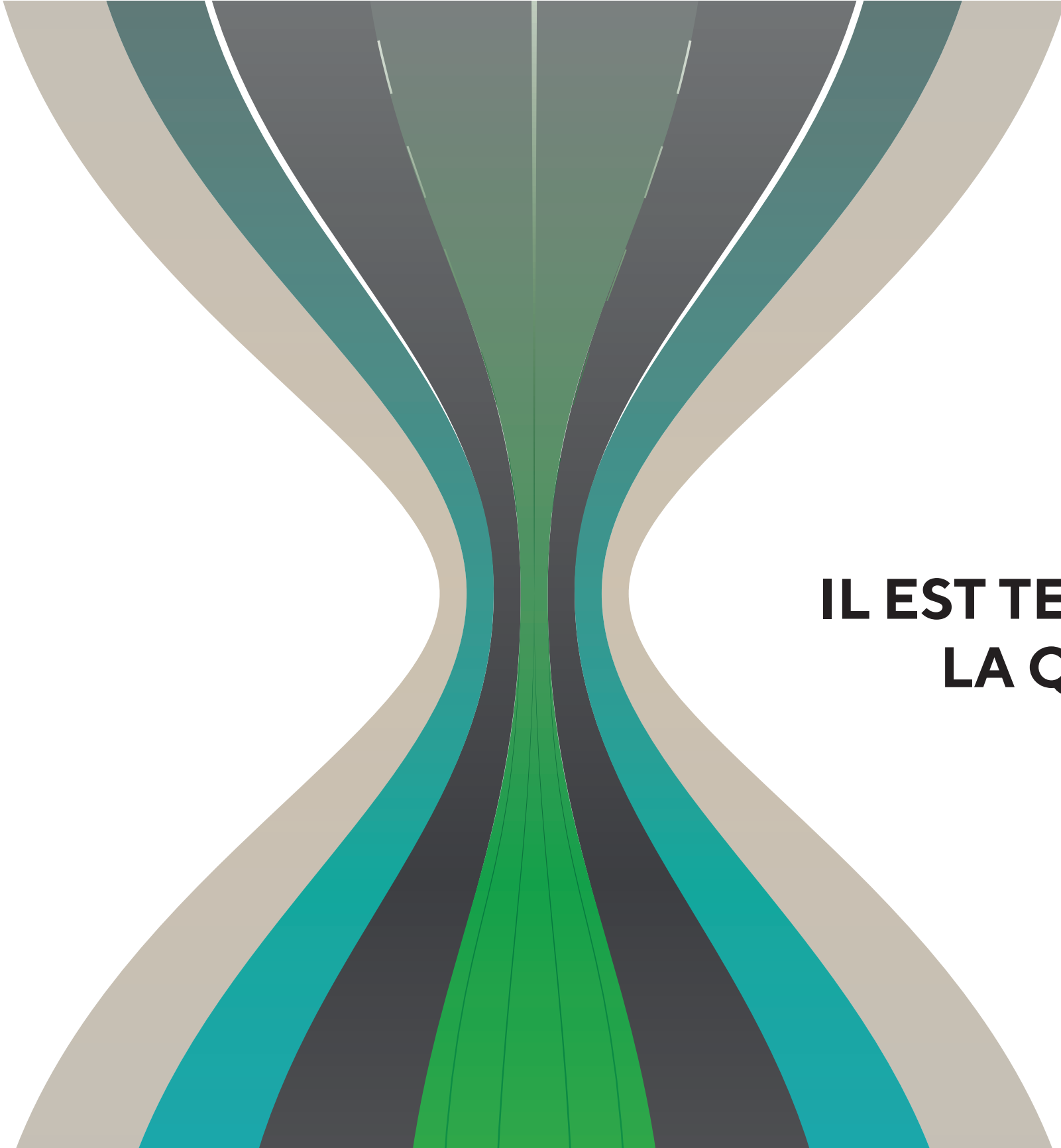
DE CELA



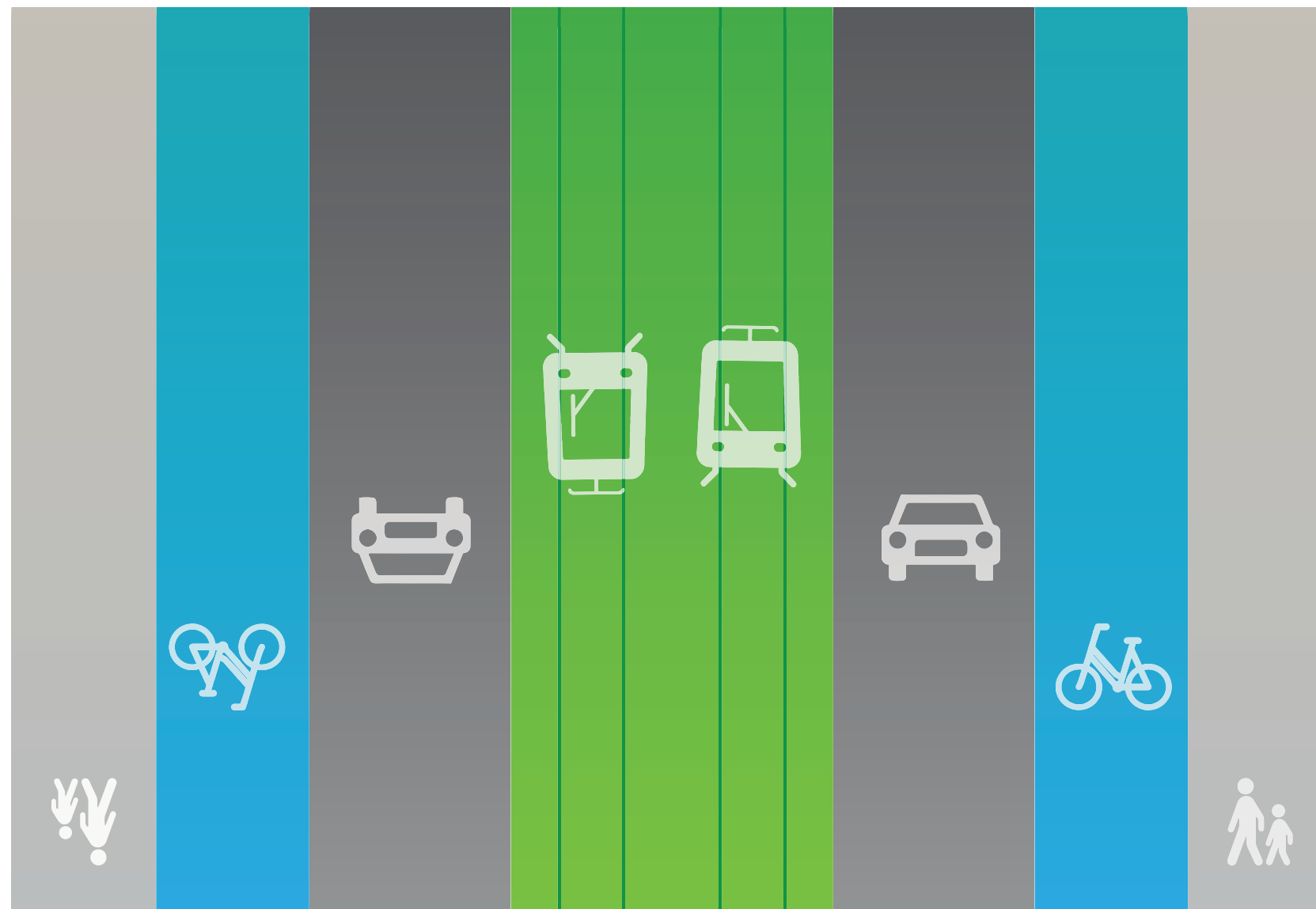
20^E SIÈCLE

COMBIEN DE **VOITURES** PEUT-ON
FAIRE CIRCULER DANS LA RUE?





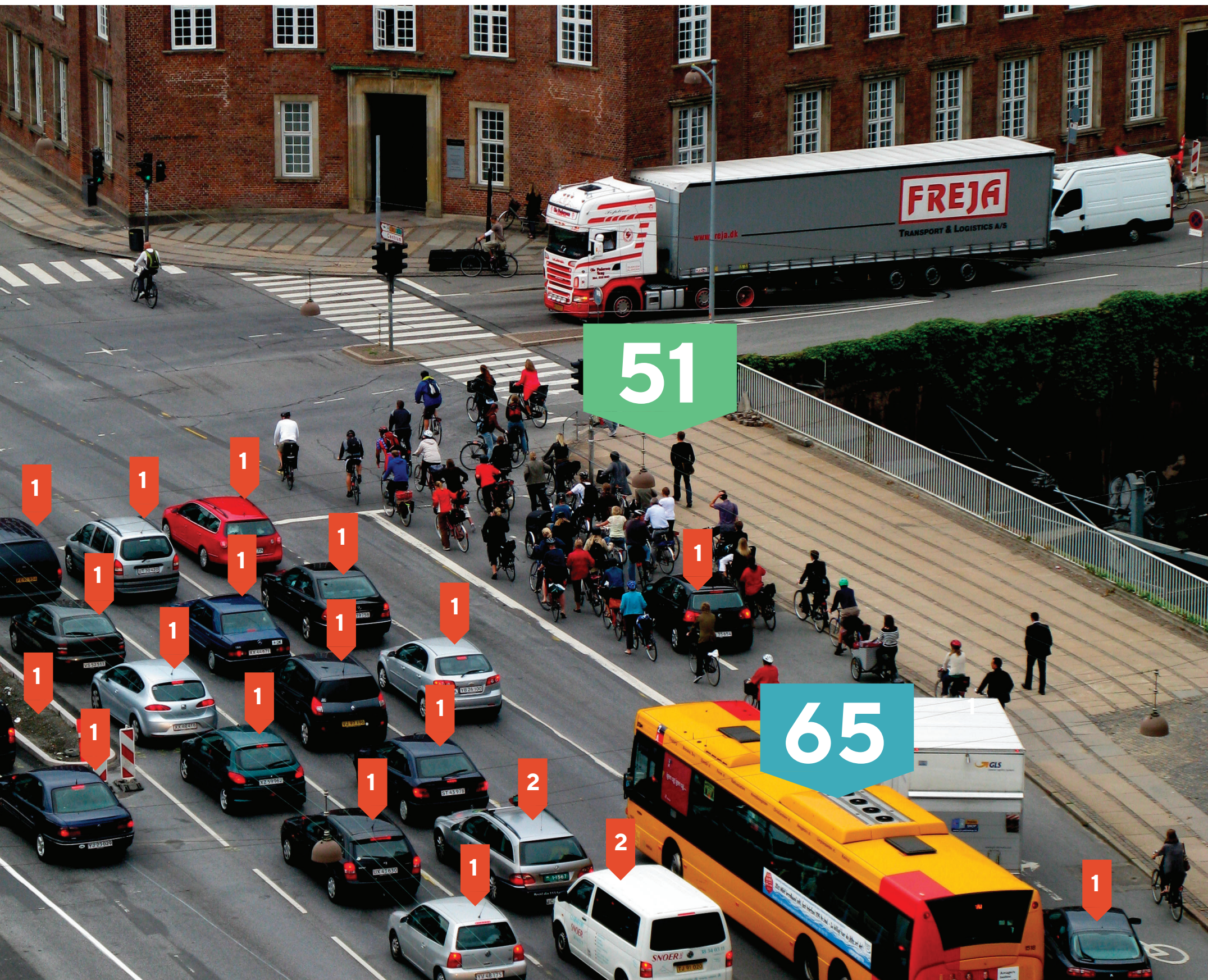
IL EST TEMPS DE CHANGER LA QUESTION



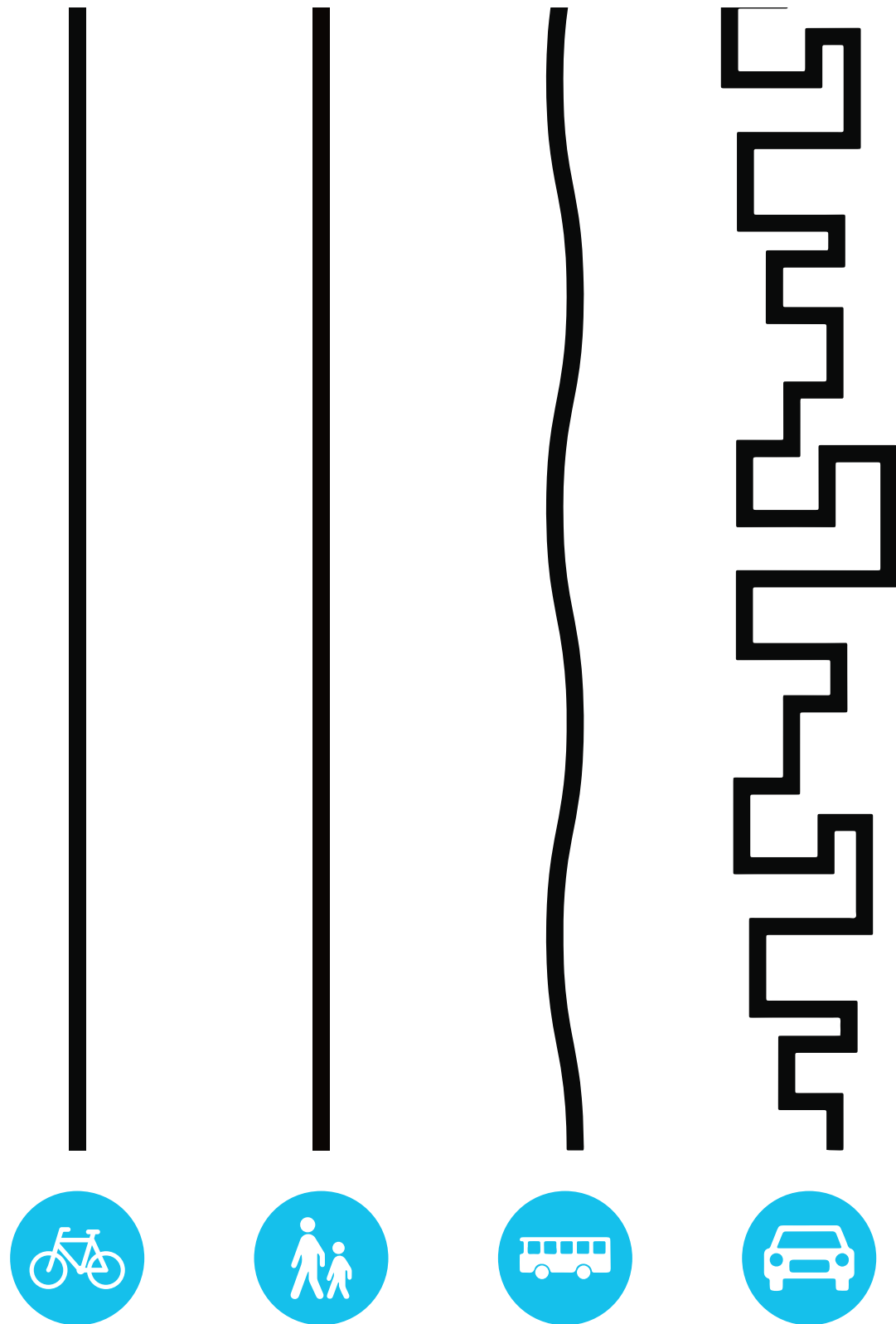
10X PLUS DE
CAPACITÉ

21^E SIÈCLE

COMBIEN DE **PERSONNES** PEUT-ON
FAIRE CIRCULER DANS LA RUE?



C'est si simple.

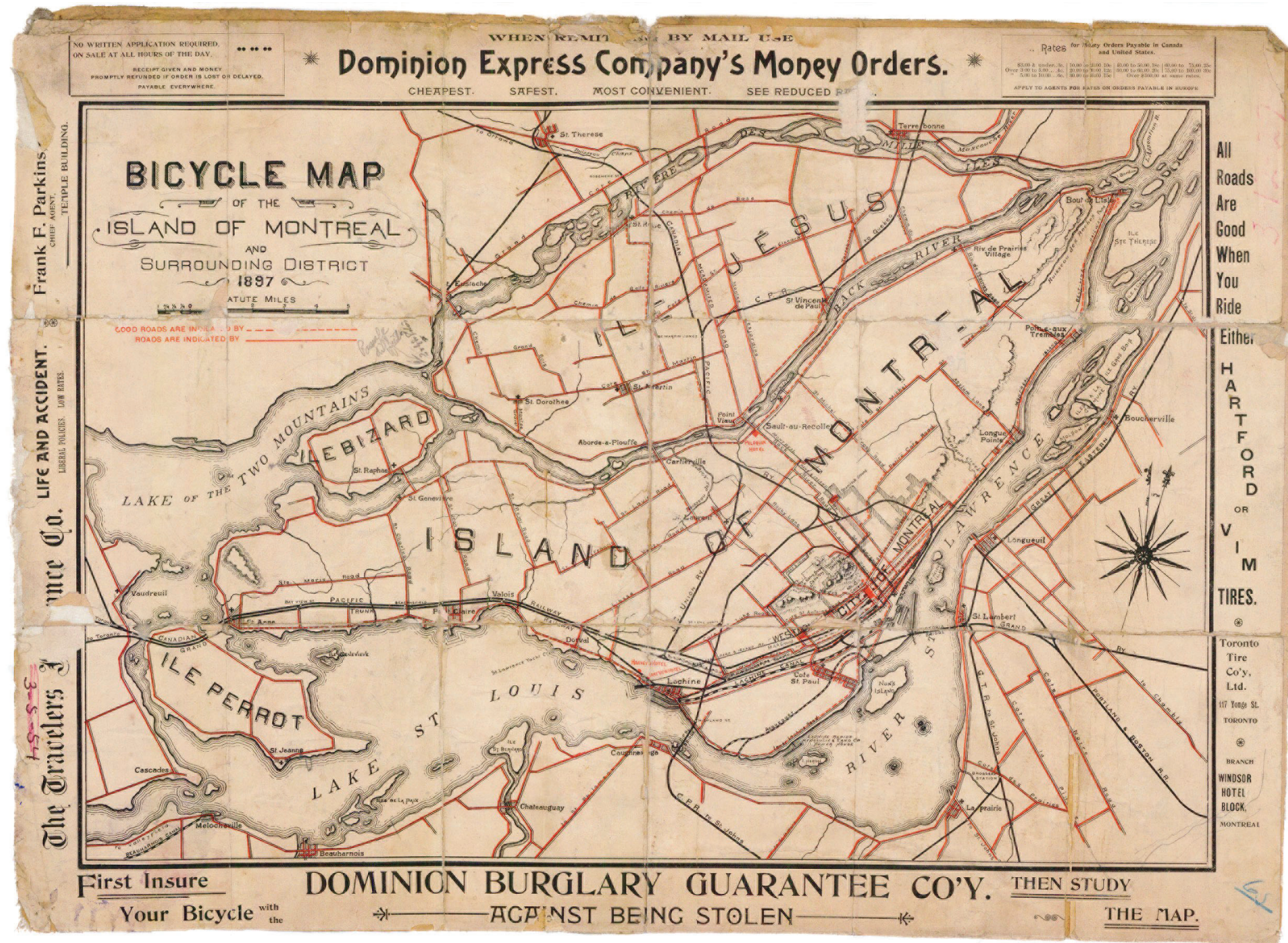


PLANIFIER LA CIRCULATION DE MANIÈRE MODERNE

- Créer les trajets les plus courts pour les modes que l'on privilégie



Le vélo, c'est un outil



Avec un réseau structurant – on améliore nos villes



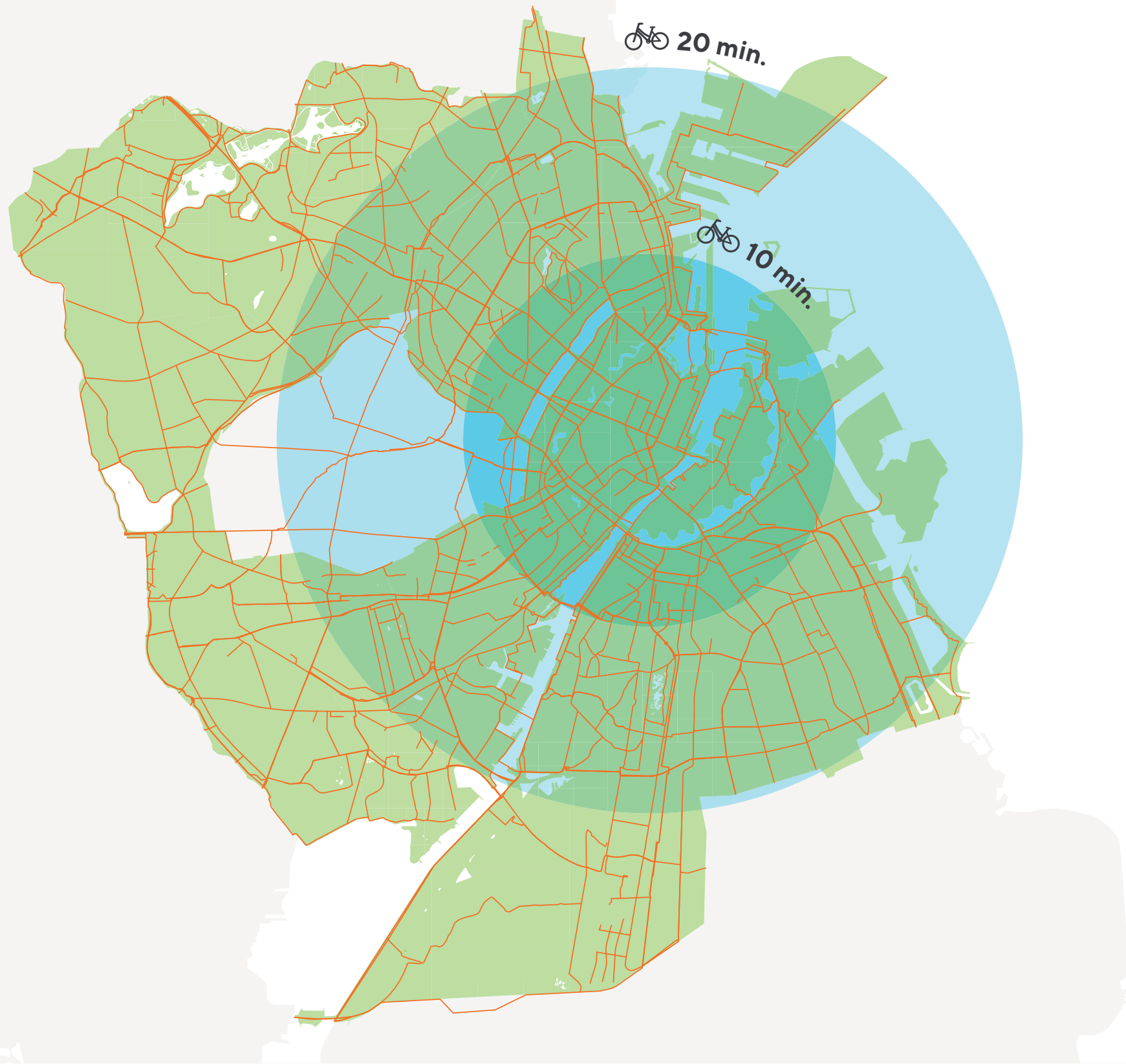
Copenhague les années '50



Copenhagen aujourd'hui



Copenhagen aujourd'hui

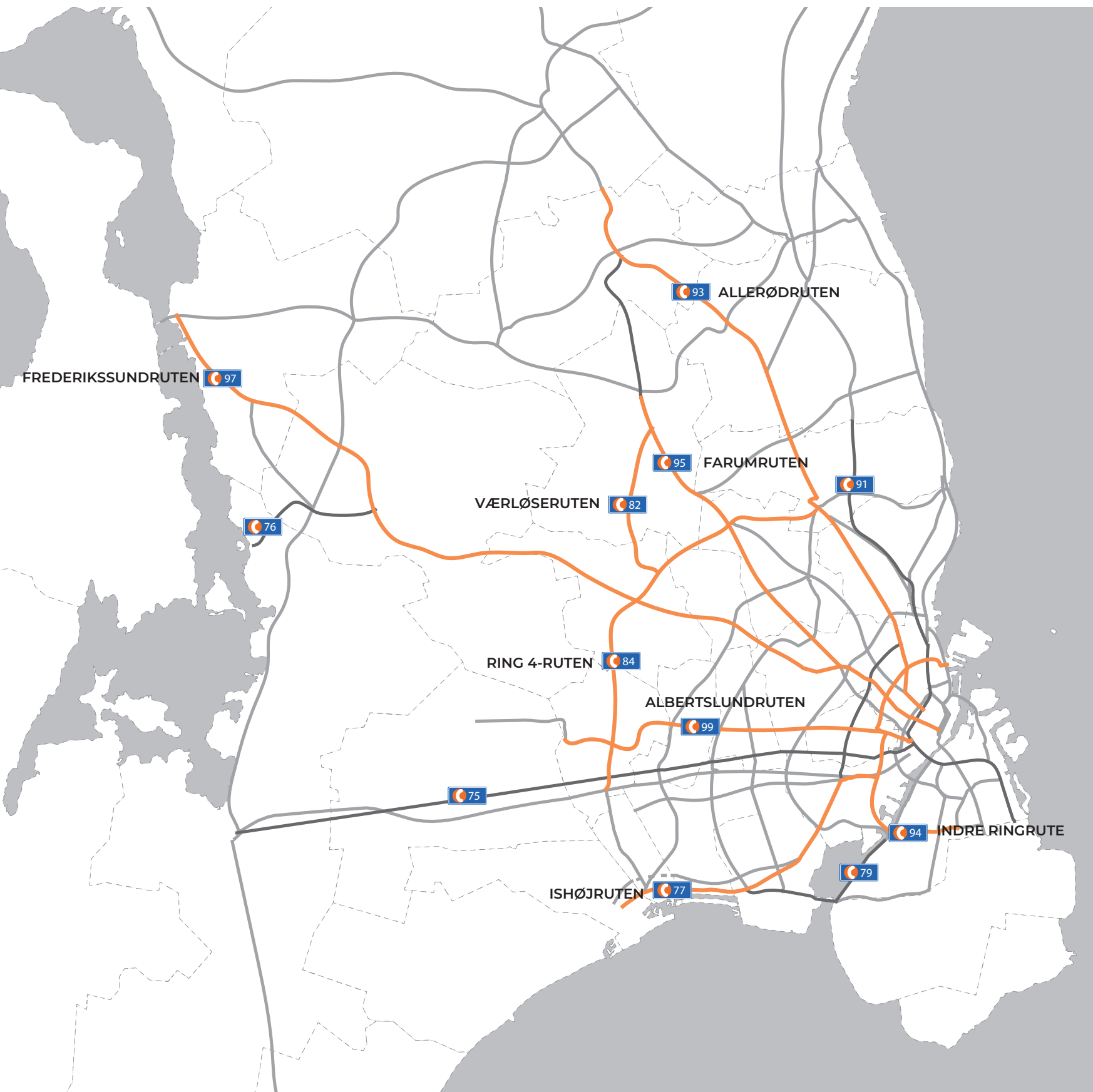


UN RÉSEAU CONTINU DE PISTES CYCABLES SÉPARÉES

- 375 km de pistes cyclables
- 61 km de voies vertes cyclables



RACCOURCI POUR LES CYCLISTES



UN RÉSEAU CYCLABLE MÉTROPOLITAIN

- 57 km de réseau express vélo pour la métropole



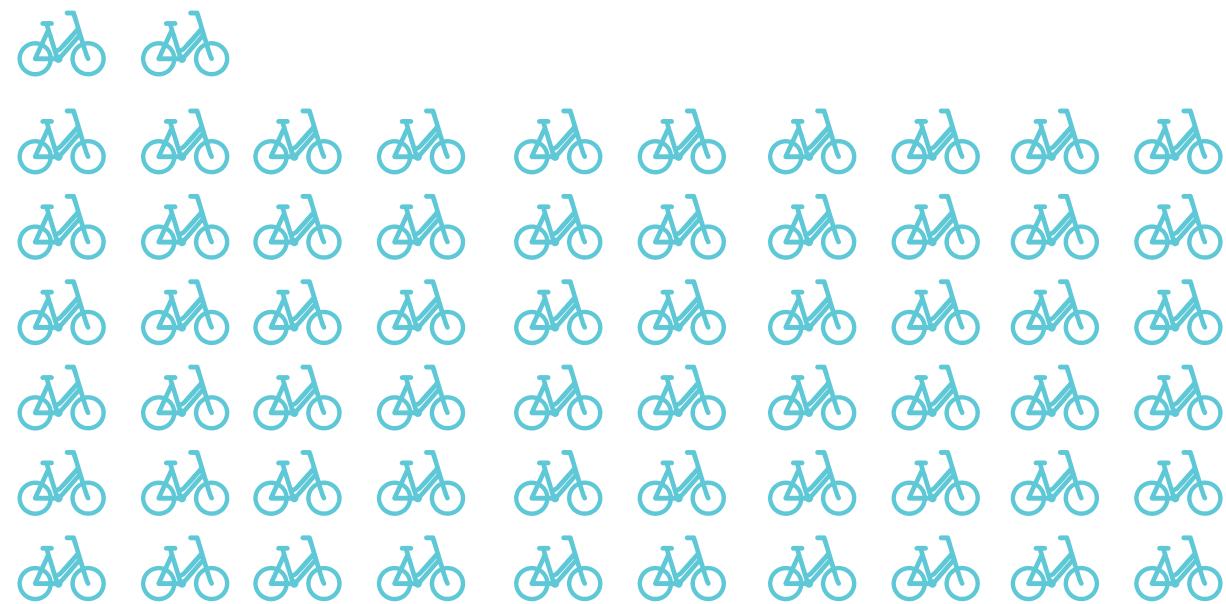
ET DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS



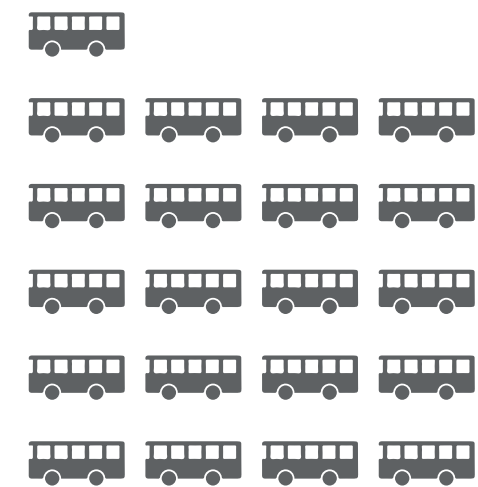
BIEN INTÉGRÉ



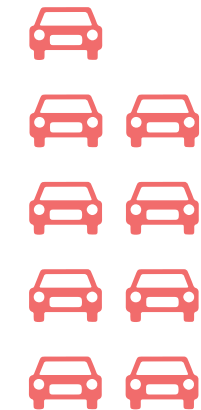
62%



21%



9%

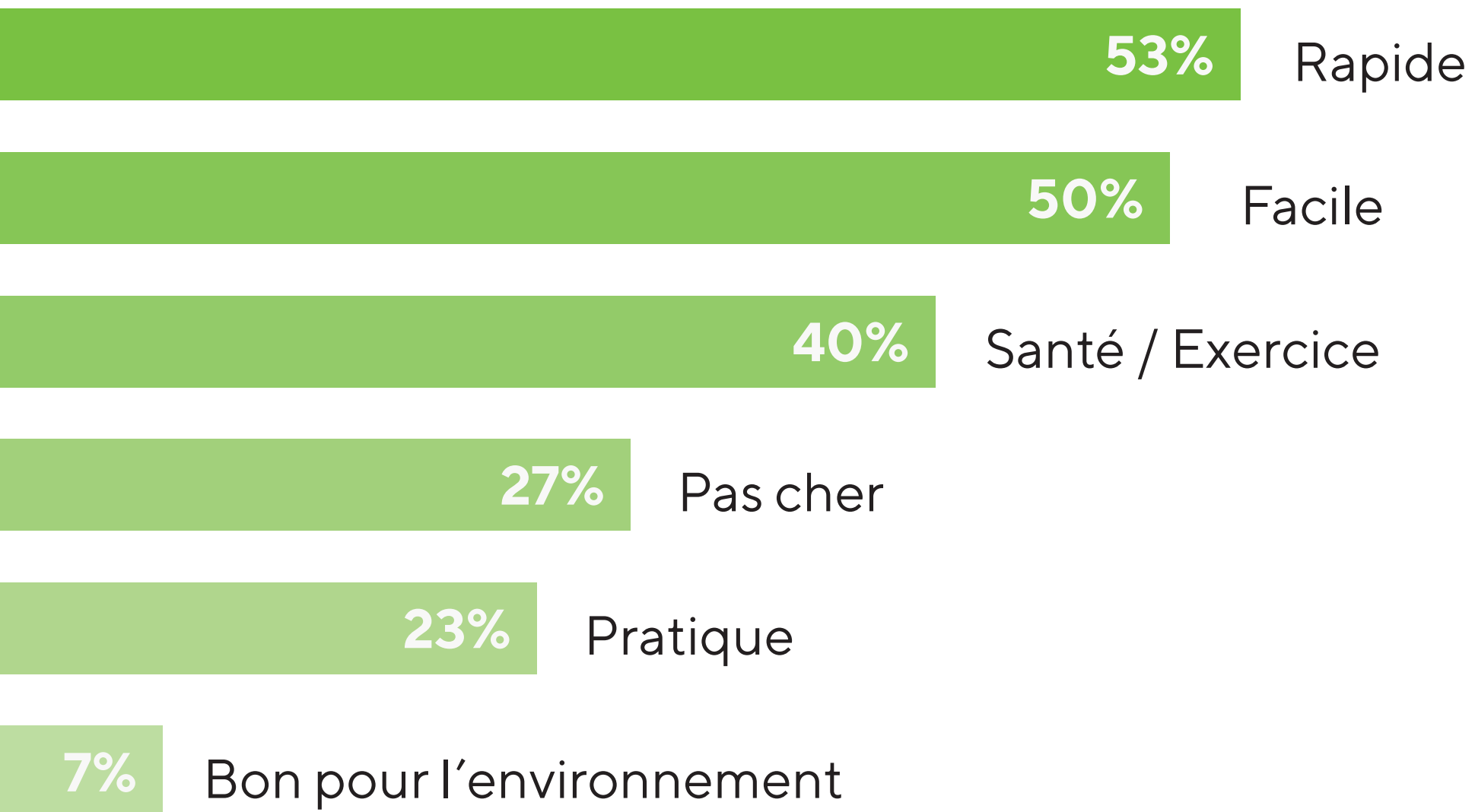


8%



LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

moyens de déplacement des habitants pour se rendre au travail
ou à l'école dans la ville de Copenhague

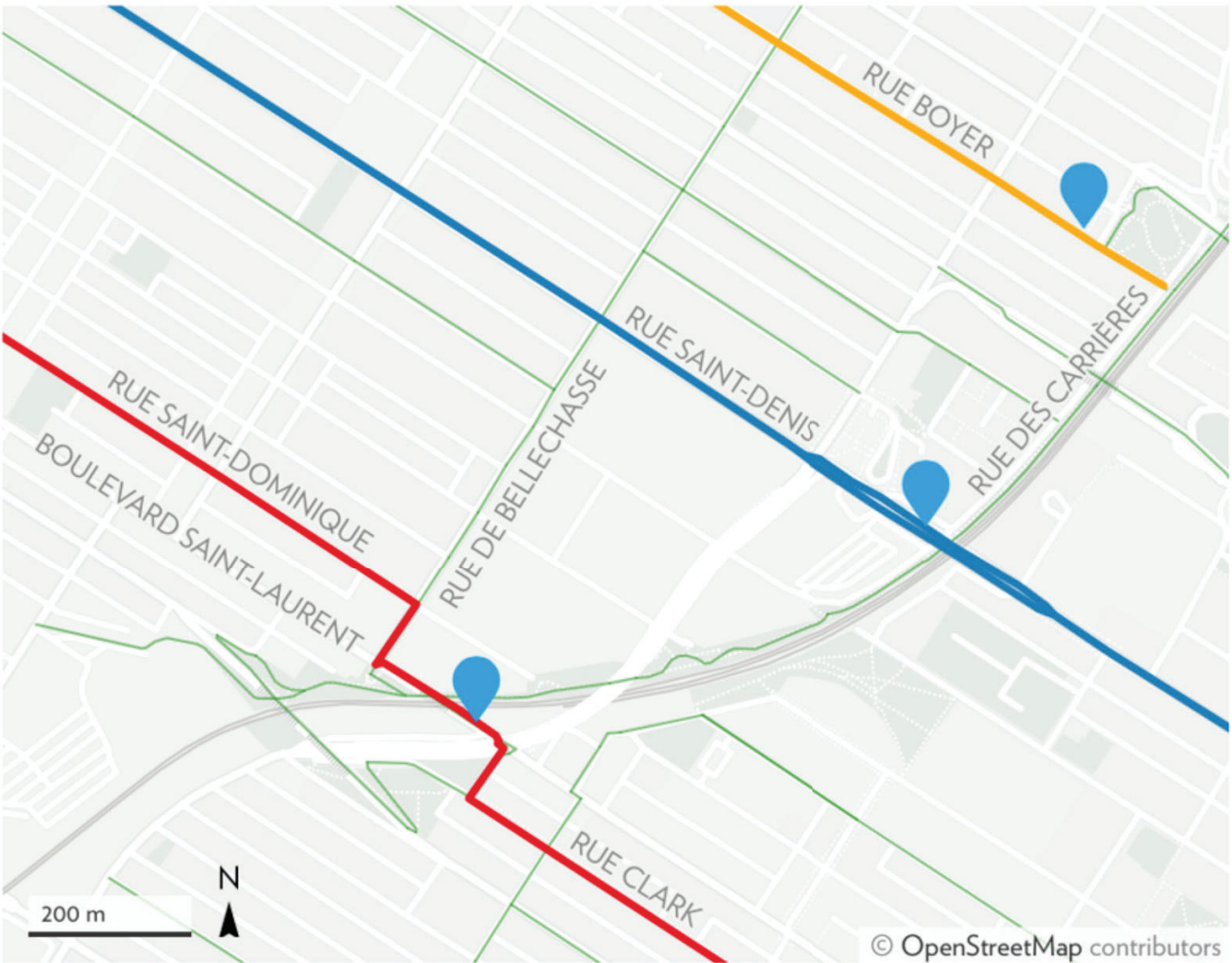


POURQUOI LES HABITANTS DE COPENHAGUE SE DÉPLACENT-ILS À VÉLO?



LE RÉSEAU EXPRESS VÉLO (REV) À MONTRÉAL

Compteurs sur les pistes cyclables Boyer, Saint-Denis (REV) et Saint-Laurent



— Piste Boyer — Piste Saint-Laurent et Clark — REV Saint-Denis

Compteurs Réseau cyclable

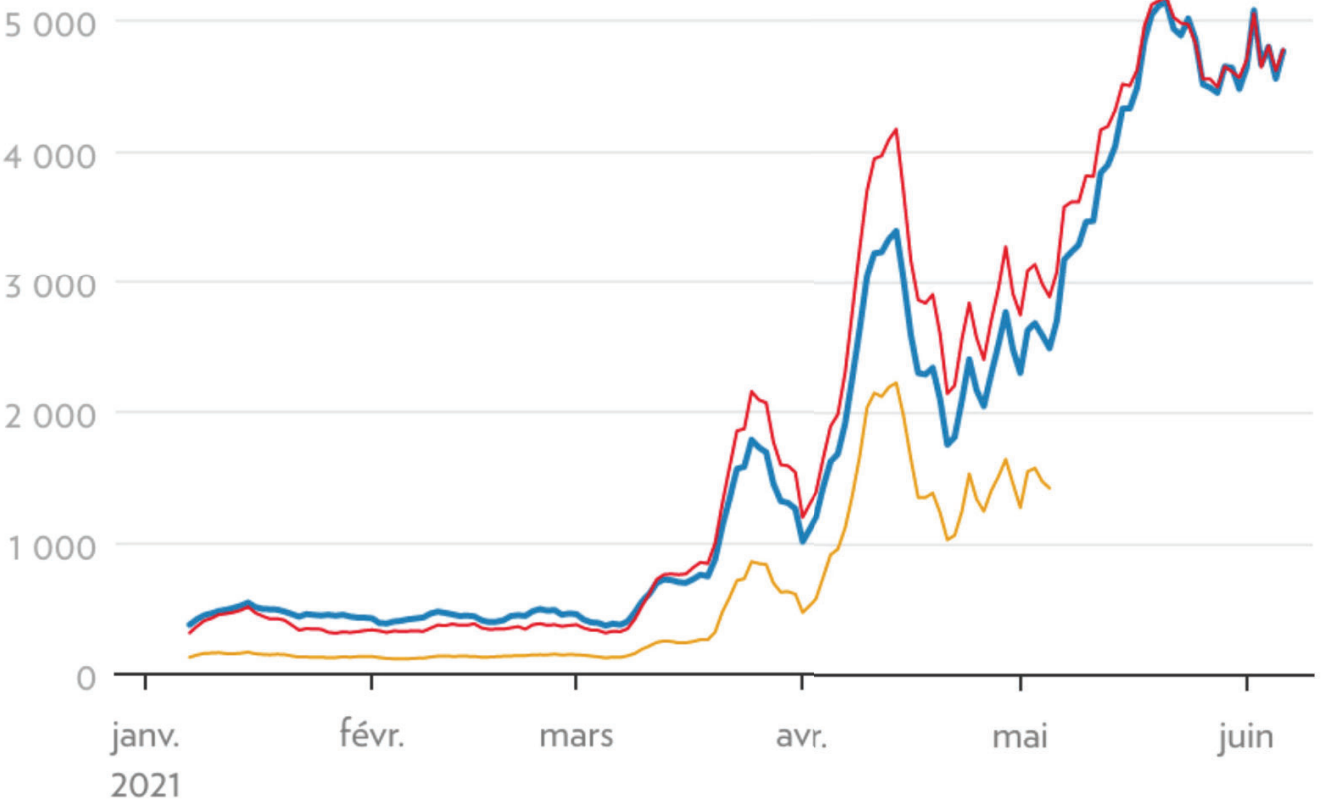
Source : Ville de Montréal



Affluence sur le REV au centre de l'île

Nombre de passages quotidiens captés par les compteurs sur les pistes cyclables (moyenne mobile sur sept jours)

- REV Saint-Denis, à l'angle des Carrières (nord + sud)
- Boyer, entre Rosemont et des Carrières
- Saint-Laurent, au sud de Bellechasse



Note : les données pour la piste de la rue Boyer cessent au début du mois de mai en raison d'un bris d'équipement.

Source : données ouvertes de la Ville de Montréal compilées par La Presse



LE « RÉSEAU MINIMAL » À CALGARY



2% of 300 km of downtown travel lanes used for **6.5 km** of cycle tracks



[allowing more people to choose to travel by bike.]

1.2 million bicycle trips



[between June 18, 2015 and November 20, 2016]

90 seconds longest delay to people driving



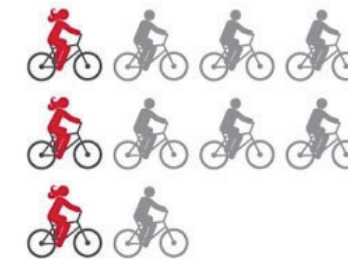
[travelling entire 12 Avenue cycle track corridor during morning peak period.]

\$7.1M Council approved budget

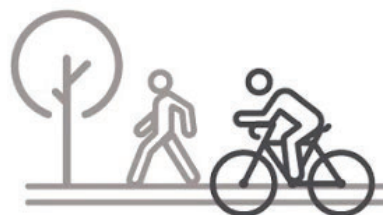
\$5.45M Pilot cost (to date) (\$1.65M under budget)



net increase of parking stalls created downtown to offset the loss of parking along cycle track routes.



30% of people riding cycle tracks are women, up from 22% before cycle tracks.



Unlawful sidewalk riding has decreased from an average of 16% (pre-cycle tracks) to **2%**



67% of Calgarians support the pilot project. (2016 Ipsos survey)

100+ adjustments [made to improve traffic, loading and parking during the pilot.]



PORTLAND - TILLIKUM CROSSING



BORDEAUX - PONT DE PIERRE





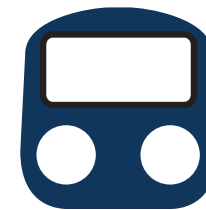
PAYS-BAS LE ROYAUME D'INTÉGRATION TC-VÉLO

Combiner le vélo et le transport collectif : une solution porte-à-porte



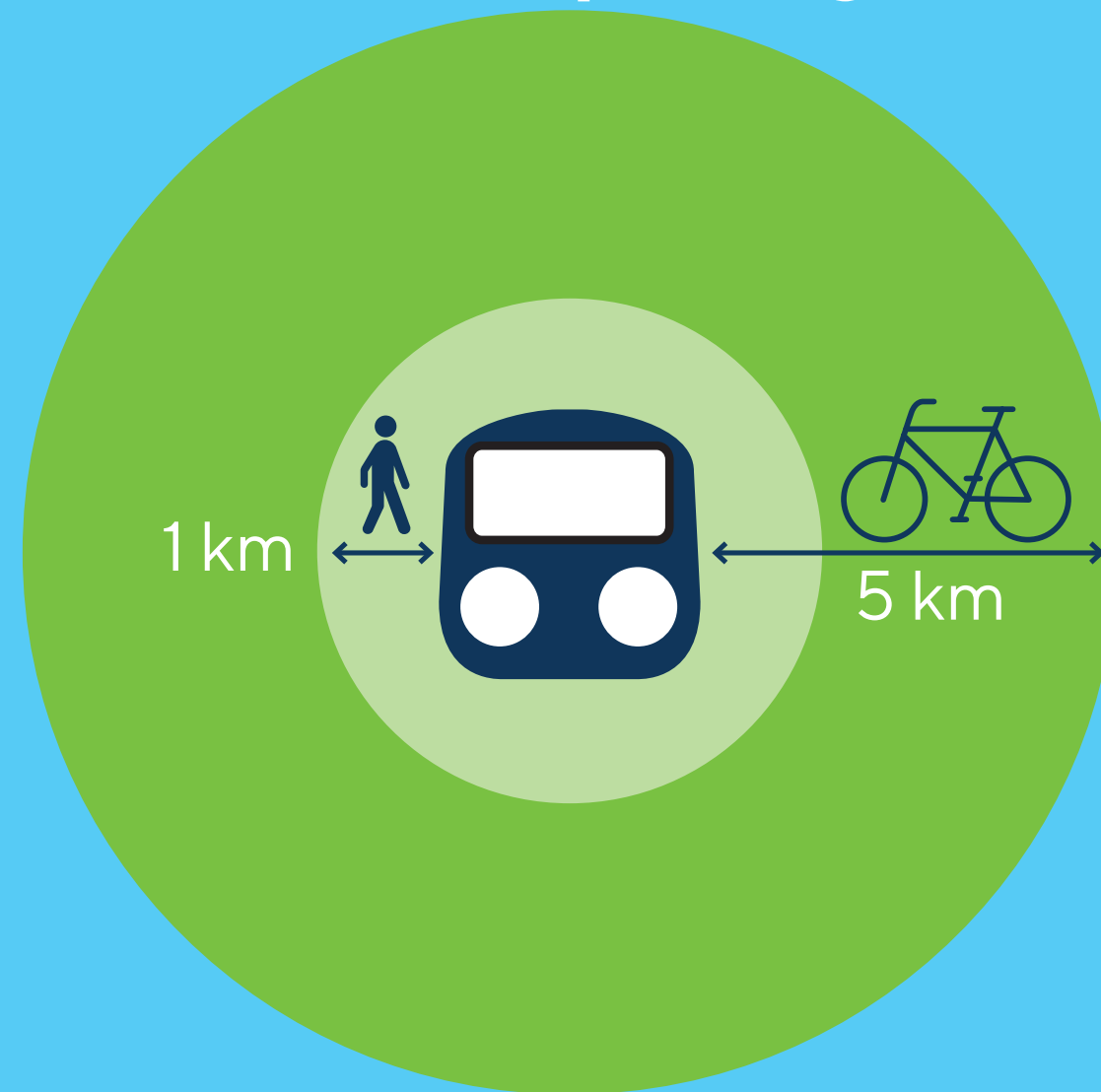
courtes distances

est le moyen de transport terrestre le
plus efficace pour les trajets de

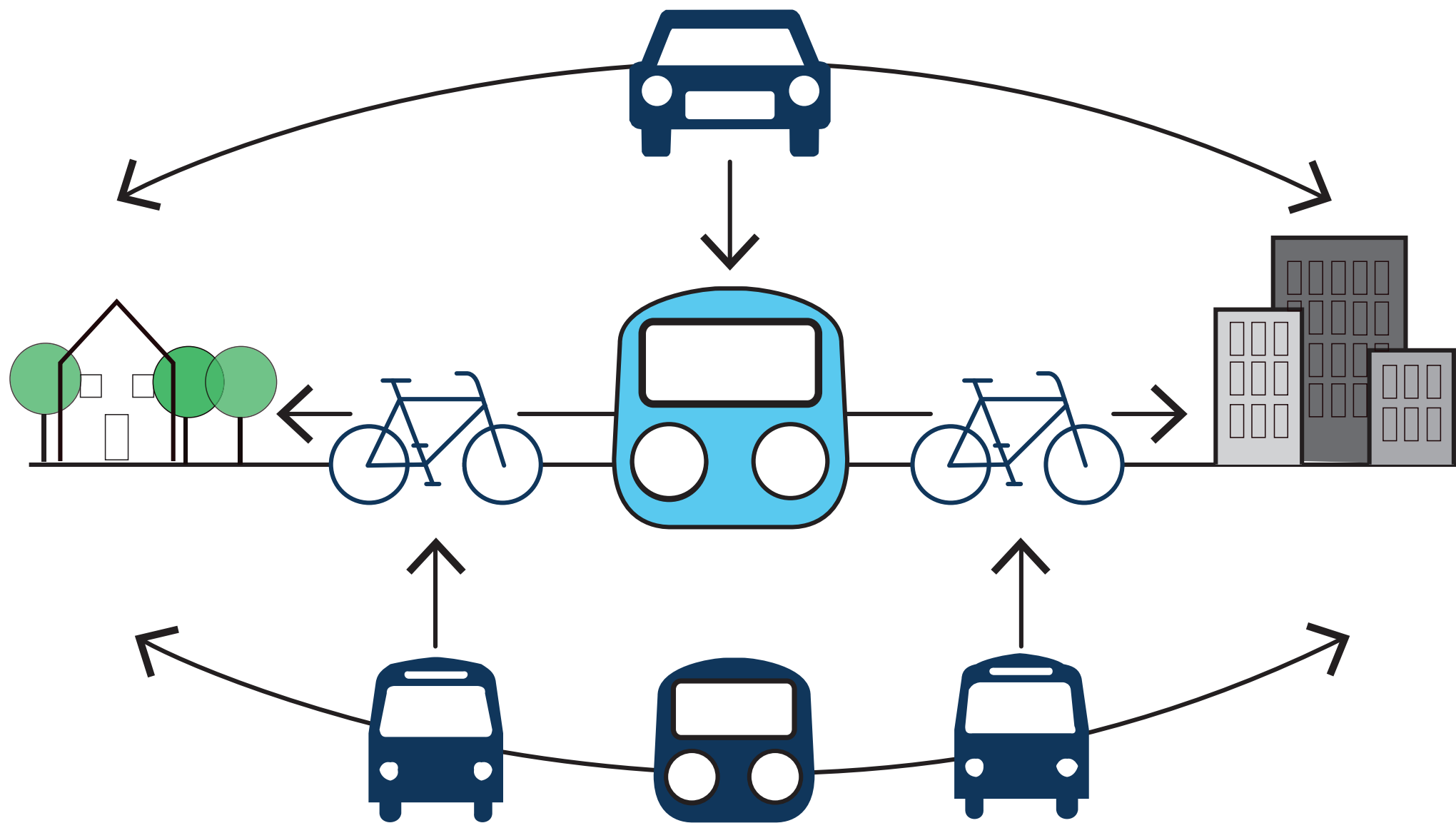


longues distances

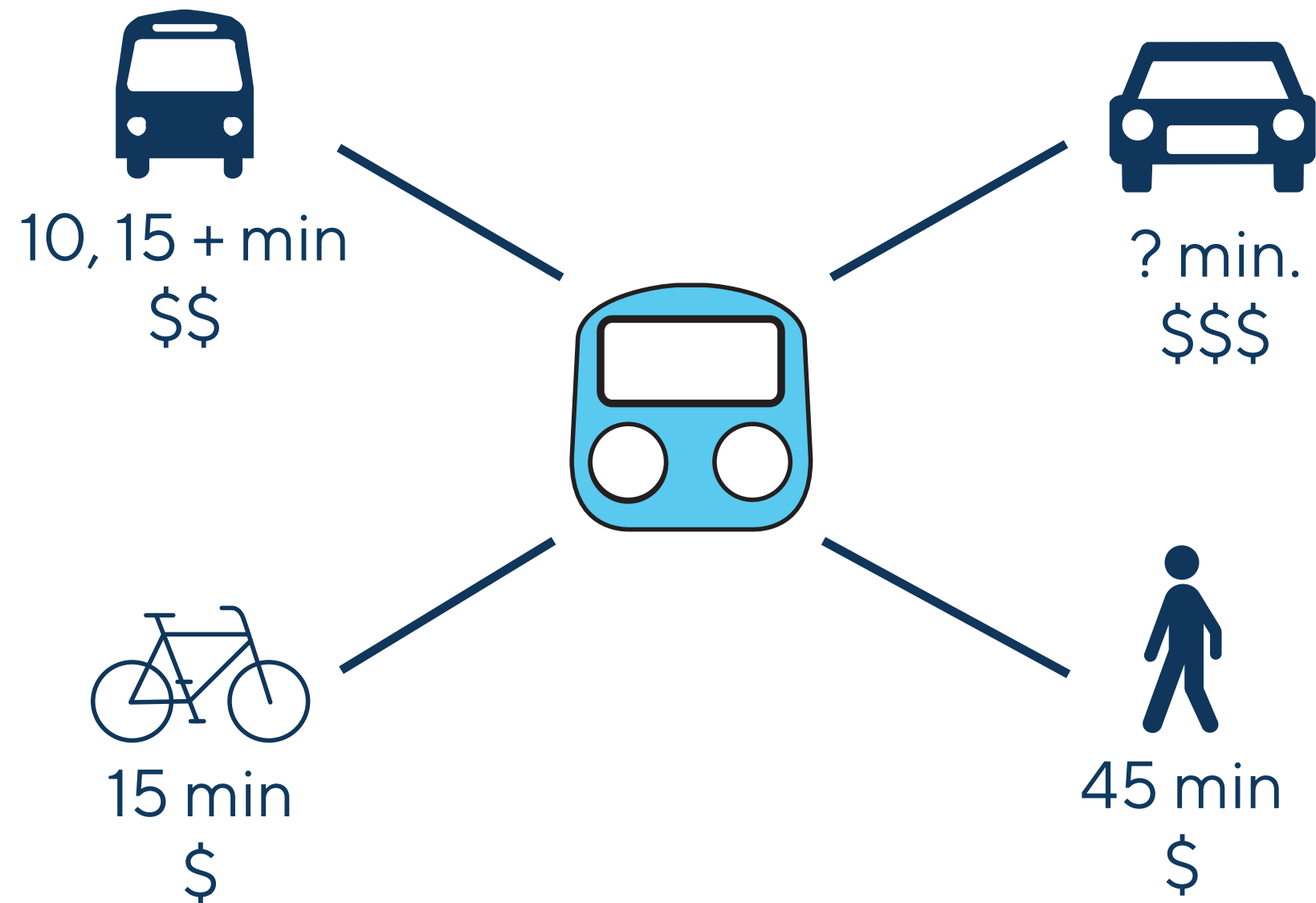
Une zone d'attractivité de la station + de 25 fois plus grande



vélo + tramway + vélo



Trajet de 3 km pour se rendre à la station



Un concept provenant des Pays-Bas

1999 : investissement national pour améliorer les services pour les cyclistes dans les gares (400 millions €)

2002 : + 20 % de passagers

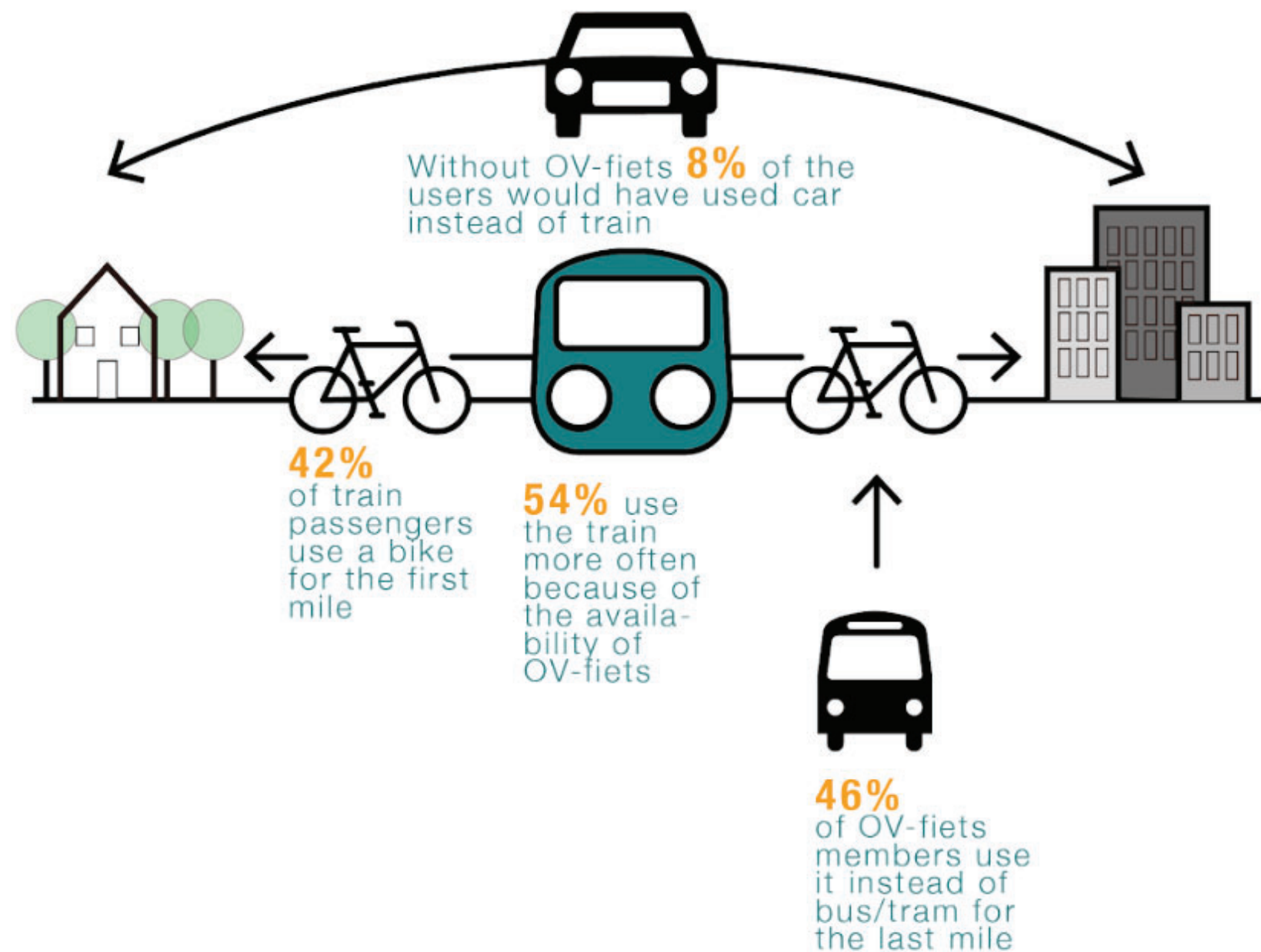
20 500 vélos OV-fiets disponibles à la location dans plus de **300** gares, arrêts de bus et tram

500 000 vélos peuvent être stationnés en gares

**+ 50 % des
passagers se
rendent à la
gare à vélo**



Résultats aux Pays-Bas



Les étapes pour combiner vélo et transports en commun

1. Créer des stationnements sécurisés dans les stations et à proximité des arrêts de transports en commun
2. Mettre à disposition des vélos en libre service
3. Faciliter la tarification entre les services de mobilité
4. Aménager des infrastructures cyclables rejoignant les stations de transports en commun



1. Les stationnements sécurisés

Les clés de la réussite d'un stationnement vélo

1. SA LOCALISATION 2. SA LOCALISATION 3. SA LOCALISATION

- « sur le chemin » de l'accès à la station
- au plus proche des quais
- à la vue des passants - « eyes on the street »
- avec un accès facile
- si plusieurs entrées :
plusieurs zones de stationnement



Gare d'Utrecht (Pays-Bas)

- 33 000 stationnements
- 2 000 vélos partagés
- environ 40% des passagers arrivent à vélo à la gare
- 1 000 départs de train par jour
+ 49 itinéraires de bus différents
+ 3 trams

Gare de Como (Italie)

10 places de voitures = 90 vélos



Malmö (Suède) : un lieu de services

→ casiers, douches, fontaine à eau, atelier de réparation de vélo, station de gonflage, stationnement vélo cargo





2. La location de vélos

Le concept

- 1 opérateur / 1 abonnement
- 1 type de vélo
- 1 prix
- 1 location de 24 à 72 heures





3. La tarification

Tarification et opérateur

- Faciliter l'expérience usager (abonnement, paiement)
- Offrir un service en plus du train
- Cela rend possible : campagne de communication groupés, réduction conjointe, mise en valeur conjointe des services

→ NS = Ov-fiets



The advertisement features a background image of a blue sky, a body of water, and tall green reeds. In the foreground, two bicycles (one blue, one yellow) are parked next to a blue sign that reads "Oostvaardersplassen". A yellow banner at the bottom contains the following text:

Dal Voordeel + OV-fiets

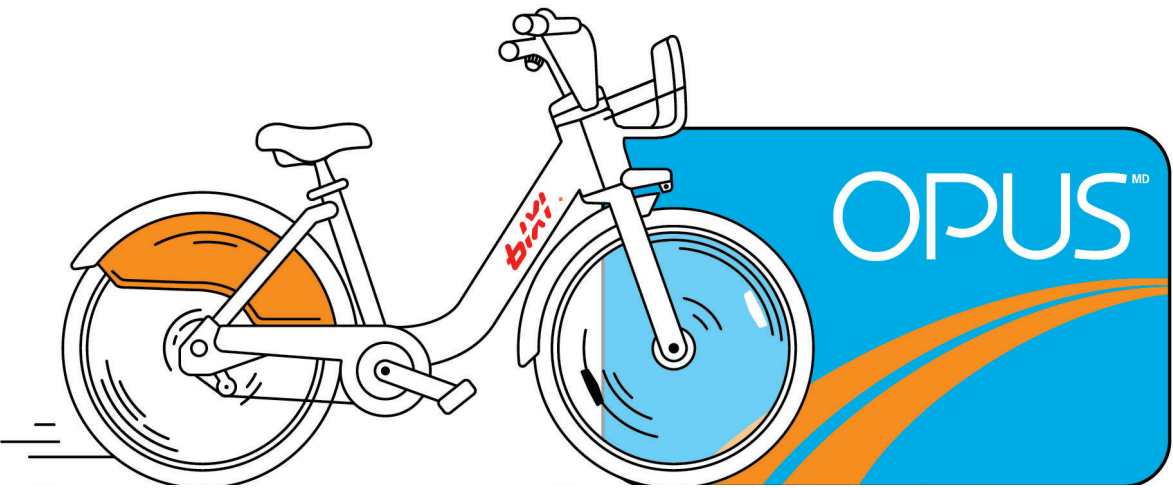
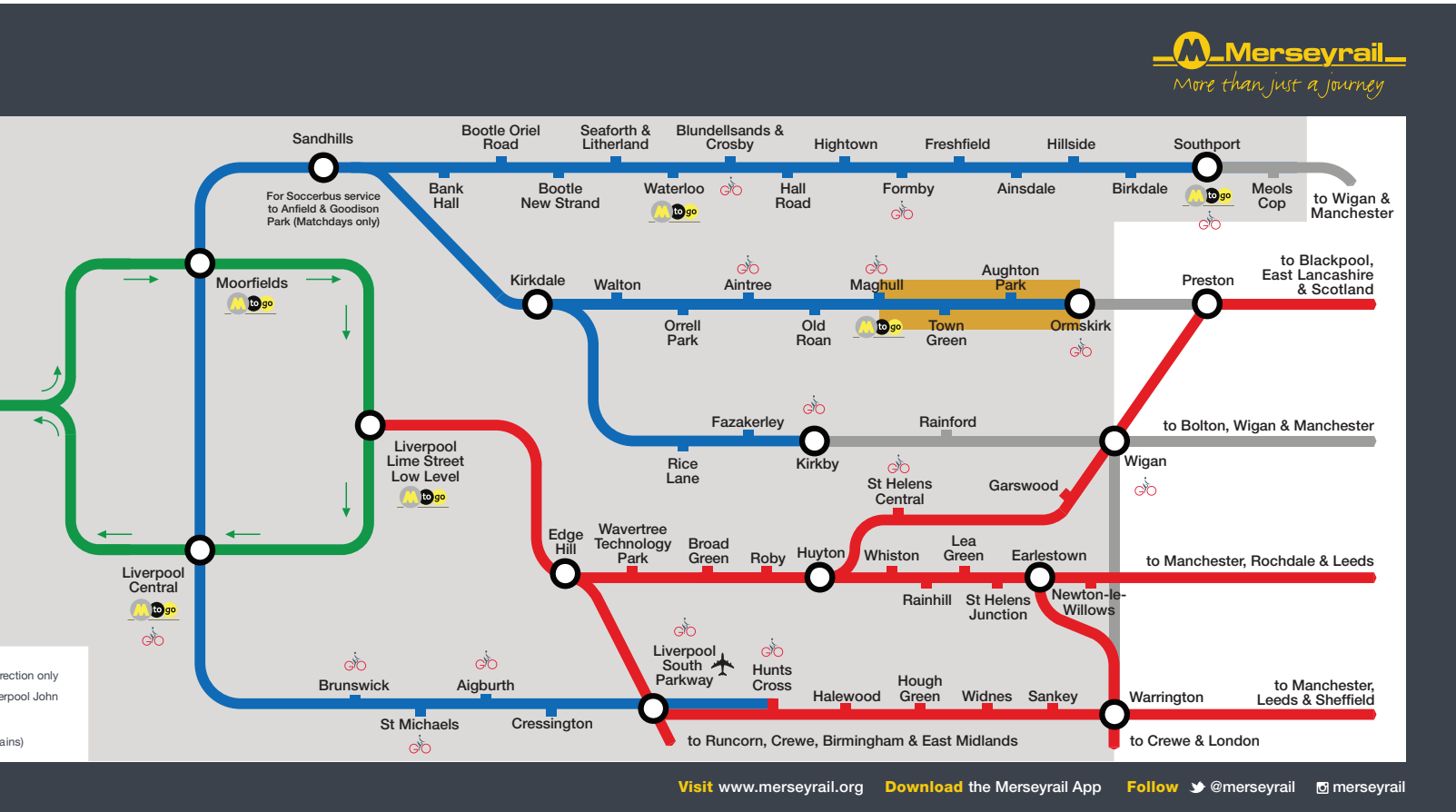
40% discount during off-peak hours and at weekends plus a subscription to OV-fiets

Special

The 1st year
€ 35 instead of €60

[Add to cart](#)

Combiner tramway & vélo dans le service





4. Infrastructures cyclables pour joindre les stations

**Créer une alternative efficace à la
voiture.**

Merci!

Série de 3 rencontres publiques virtuelles

« UN TRAMWAY DANS MA VILLE »

Pourquoi le tramway?

Mercredi 2 juin
18 h 30 à 20 h



L'effet d'un réseau structurant sur l'aménagement urbain

Mercredi
22 septembre
18 h 30 à 20 h



L'impact du tramway sur les autres modes de transport

Mercredi
17 novembre
18 h 30 à 20 h



On garde le contact!

2 façons de se renseigner sur le projet:

Page web et FAQ : sto.ca/tramwaygatineau

Écrivez-nous: etudedelouest@sto.ca



Bonne soirée!



STO

L'avenir en commun