

## **Annexe 1**

### **Information sur l'étude**

## **Consultation publique sur le système structurant de transport collectif dans l'ouest de Gatineau**

### **Trousse du participant**

## Système structurant dans l'ouest

Depuis quelques années, **le secteur ouest de la ville de Gatineau connaît une forte croissance** qui devrait se poursuivre au cours des 30 prochaines années. Le réseau routier existant et les services de transport en commun actuels ne seront pas suffisants afin d'accueillir une croissance de 33 % de la population d'ici 2051.

L'étude d'opportunité a démontré qu'un système structurant dans l'ouest était un réel besoin. Par contre, en raison de la configuration de ce secteur, de la répartition de la population sur le territoire, du peu d'axes est-ouest et des barrières naturelles, un seul axe ne suffirait pas à répondre à l'ensemble des besoins.

Pour assurer une bonne performance, la combinaison des **axes Allumettières et Aylmer/Taché** est nécessaire.

Cette même étude recommandait un système rapide par bus, mais identifiait un risque de saturation à long terme. De plus, afin de mieux arrimer le réseau de transport en commun de la STO avec celui d'Ottawa, nous avons lancé en 2018 une étude complémentaire.

Les **3 objectifs** de cette étude sont de:

1. Répondre aux besoins de mobilité pour les 30 prochaines années :
  - Offrir un service de transport en commun fiable, performant, et concurrentiel à l'autosolo;
  - Assurer des déplacements efficaces vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa, mais aussi vers tous les autres principaux pôles d'intérêt;
2. S'arrimer au Rapibus et au train léger d'Ottawa.
3. Contribuer à l'atteinte des objectifs du Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Gatineau;
4. Soutenir le développement économique et social de la région, et favoriser la mobilité durable dans une perspective de région métropolitaine.

L'étude complémentaire est divisée en **4 étapes** :

1. Identifier l'ensemble des besoins et des contraintes, tant pour la situation actuelle que future;
2. Identifier les solutions possibles et les évaluer pour en retenir 5 qui seront étudiées plus en détail;
3. Évaluer la performance des 5 solutions retenues et les comparer entre elles pour ainsi identifier la solution qui répond le mieux aux objectifs et aux contraintes identifiées à l'étape;
4. Détailler et raffiner la solution retenue.



## La traversée vers Ottawa

Un système structurant de transport collectif dans notre région est essentiel et son succès repose en partie sur l'efficacité des déplacements entre Gatineau et Ottawa. Afin d'assurer la liaison interprovinciale, notre système structurant doit traverser sur la rive ontarienne. Plusieurs options ont donc été évaluées.

La possibilité d'insérer des trains dans le tunnel du train léger d'Ottawa a été considérée. Cependant, la fréquence du train léger prévue à long terme sur la ligne de la Confédération ne permet malheureusement pas l'ajout de trains supplémentaires en provenance de Gatineau de façon sécuritaire.

Cette option ne répond donc pas aux besoins de la présente étude et n'est pas retenue.

Puisqu'il est impossible d'avoir recours au tunnel du train léger d'Ottawa, il était important d'évaluer les 6 ponts reliant Gatineau et Ottawa selon la projection des destinations de la clientèle gatinoise.



### Le pont Champlain

Le pont Champlain offre un potentiel faible en raison de son positionnement trop à l'ouest. Pour la clientèle du secteur Hull, il représente un grand détour pour se rendre au centre-ville d'Ottawa. De plus, si le système structurant traversait à ce niveau, il ne se rendrait pas au centre-ville de Gatineau.

Par contre, le pont Champlain sera toujours utilisé pour des services d'autobus vers Tunney's Pasture, notamment pour les déplacements vers l'ouest d'Ottawa.

### **Le pont Prince-de Galles**

Si le pont Prince-de-Galles était retenu dans le cadre du système structurant, les clients se rendant à Ottawa devraient faire une correspondance sur le train léger d'Ottawa à la station Bayview.

Or, la section du train léger entre les stations Tunney's Pasture et Lyon sera la plus achalandée de la Ligne de la Confédération. L'espace pour y accueillir l'ensemble des clients provenant de Gatineau ne serait pas suffisant.

En ce sens, le pont Prince-de-Galles ne répond donc pas aux besoins de la présente étude et n'est pas retenu. Par contre, son utilisation demeure pertinente pour un lien secondaire entre Ottawa et Gatineau. Il est d'ailleurs identifié au plan de transport d'Ottawa dans le concept de réseau ultime.

### **La traversée des Chaudières**

Bordée de plusieurs édifices, dont certains édifices patrimoniaux, elle ne laisse pas assez d'espace pour l'insertion d'un axe structurant de transport en commun.

La traversée des Chaudières ne répond donc pas aux besoins de la présente étude et n'est pas retenue.

### **Le pont Macdonald-Cartier**

Quant à lui, le pont Macdonald-Cartier, en raison de son positionnement trop à l'est, constitue un détour trop important entre les axes Aylmer-Taché, Allumettières et le centre-ville d'Ottawa. Il pourrait accueillir des autobus du réseau régulier, mais ne constitue pas un axe structurant.

Le pont Macdonald-Cartier ne répond donc pas aux besoins de la présente étude et n'est pas retenu.

### **Le pont du Portage**

Le plus avantageux pour la majorité des clients. Le pont du Portage a une capacité de transport importante, surtout s'il était aménagé en mode ferroviaire. Il amènerait la clientèle à proximité de la Station Lyon, ce qui permettrait la correspondance des clients de la STO sur le train léger.

Le pont du Portage semble être le lien optimal pour offrir une liaison structurante efficace entre les deux rives.

### **Le pont Alexandra**

Il constitue un détour pour les clients provenant de l'axe Aylmer/Taché à destination des secteurs entourant les stations Lyon et Parlement. Le pont Alexandra n'apporte pas assez d'avantages pour justifier les défis et les coûts liés à l'insertion du tracé jusqu'à la station Rideau.

Par contre, l'utilisation conjointe des ponts du Portage et Alexandra pourraient être intéressantes pour les développements futurs du réseau.

### **Autres solutions**

D'autres solutions ont aussi été considérées, mais ont été écartées, telles que le franchissement de la rivière en tunnel, la construction d'un nouveau pont et d'un tunnel ou encore le transport indépendant entre les centres-villes. Ces solutions offrent peu de bénéfices pour les clients puisqu'il est possible d'utiliser les ponts existants. De plus, les défis techniques, et les coûts sont trop importants. Ces solutions ne sont donc pas retenues.

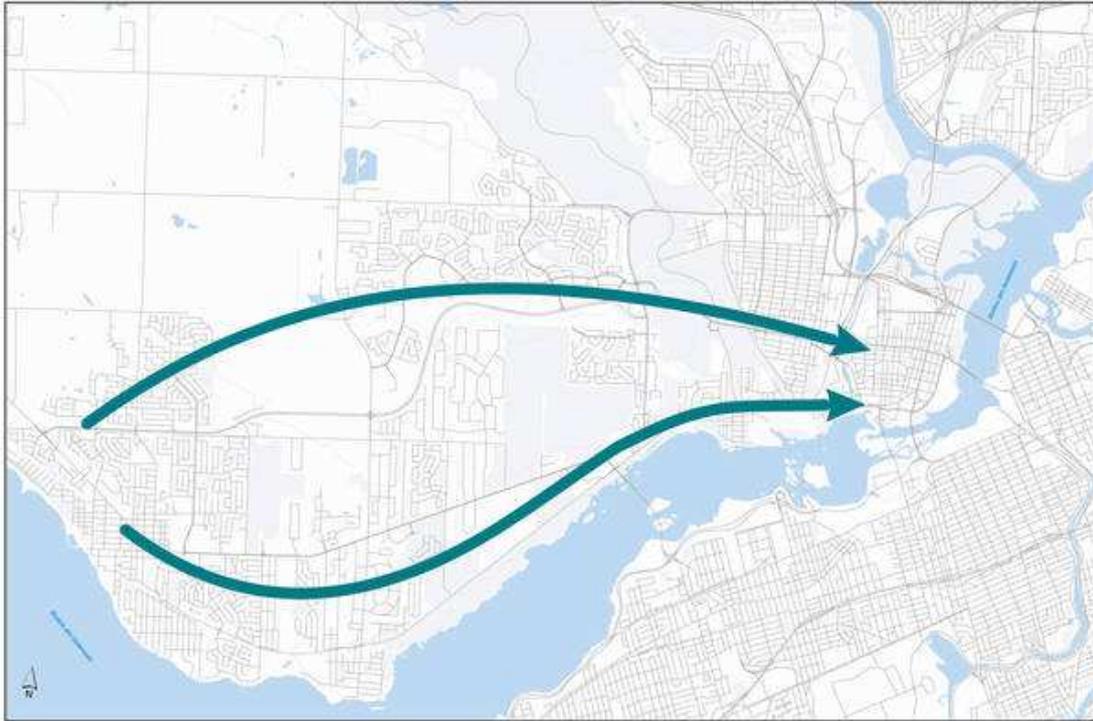
Donc, suite à l'évaluation, **le pont du Portage est retenu puisqu'il s'avère être le lien optimal** pour offrir une liaison structurante efficace entre les deux rives.

**Le pont Alexandra pourrait être considéré pour le développement futur du réseau et/ou pour la création d'un lien de transport en commun** entre les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa.

Les **ponts Champlain et Prince de Galles** permettraient quant à eux des liaisons secondaires entre les deux rives.

## Description des scénarios

Afin d'assurer une performance adéquate la combinaison des axes Allumettières et Aylmer/Taché est nécessaire. C'est à partir de ces 2 axes que les options de scénarios possibles ont été élaborées.



L'achalandage prévu permet de considérer 3 options de modes de transport :

- un mode ferroviaire, soit un tramway sur ces deux axes
- un mode autobus ou système rapide par bus sur ces deux axes
- une combinaison de modes : c'est-à-dire un mode ferroviaire sur l'un des axes et un mode par autobus sur l'autre.

Tous les modes seront électriques et conçus selon les principes d'accessibilité universelle.

En combinant les tracés possibles dans l'ouest, les modes de transport et les options de traversée vers Ottawa, une liste longue de solutions a été générée et analysée selon neuf critères :

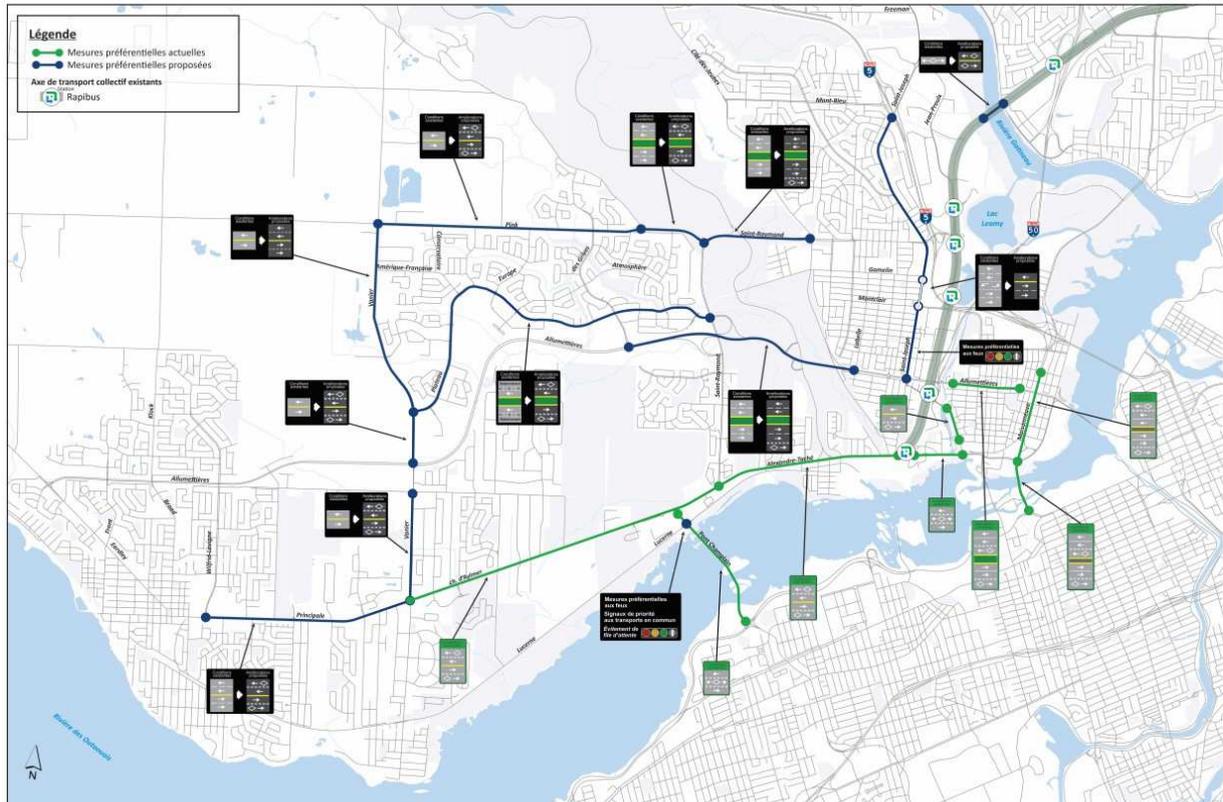
1. La population à distance de marche
2. Les pôles d'emploi à proximité
3. Les temps de parcours pour plusieurs origines et destinations
4. La qualité de service offert aux clients, incluant le nombre de correspondances
5. La facilité de correspondance vers le corridor Rapibus et le train léger d'Ottawa
6. Les opportunités d'aménagement de zones axées sur le transport en commun
7. Le nombre d'autobus au centre-ville d'Ottawa
8. La longueur des segments à construire, permettant ainsi d'évaluer les coûts des travaux
9. Les impacts potentiels sur le milieu physique et naturel.

Suite à cette analyse, 5 scénarios sont à l'étude. La démarche de consultation publique porte, entre autres, sur ces scénarios.

## Scénario de référence

Le premier est le scénario de référence, qui inclut des **mesures préférentielles** telles que des voies réservées ou des priorités aux feux de circulation à plusieurs endroits sur le réseau actuel, mais **pas de mesures structurantes**.

Il sert de base de comparaison aux autres scénarios.

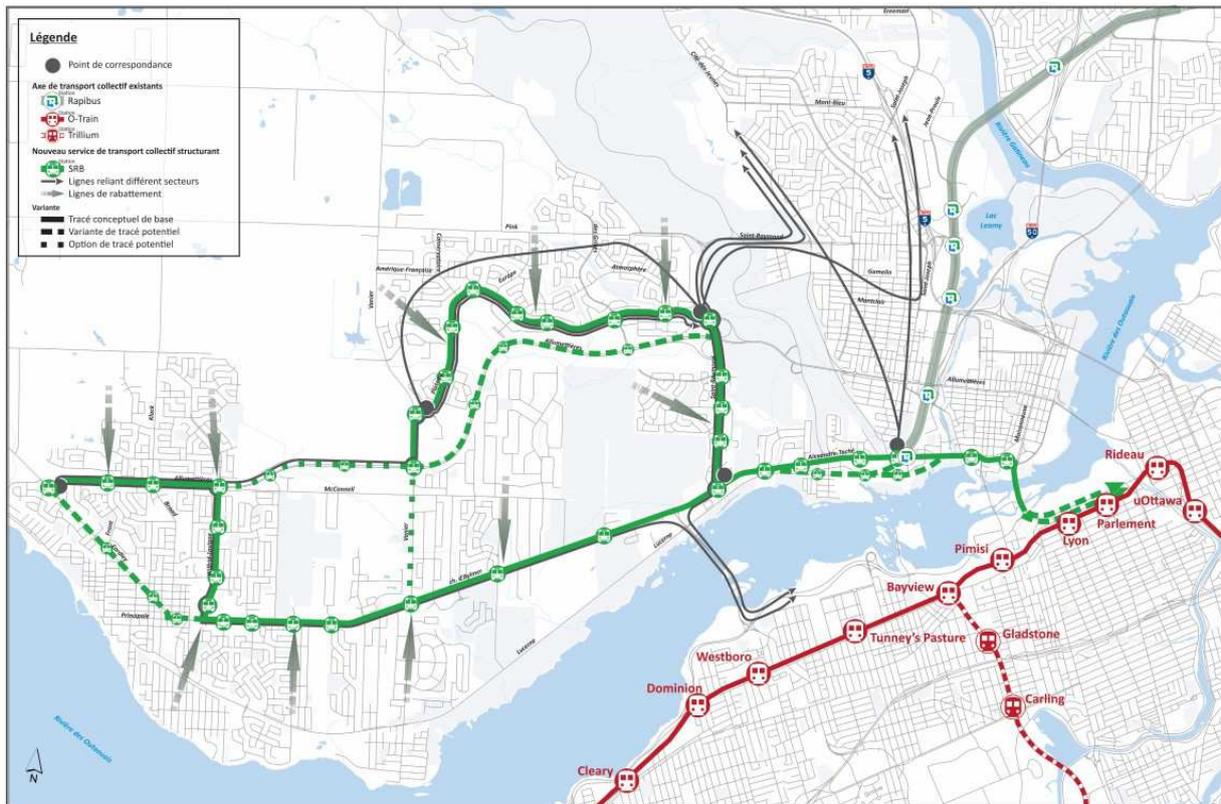


## Scénario tout bus

Le scénario tout bus comprend des aménagements structurants pour autobus le long des axes Allumettières/Wilfrid-Lavigne/Aylmer/Taché avec une antenne par le chemin Vanier, le boulevard du Plateau et le boulevard Saint-Raymond.

Des variantes sont possibles par le chemin Eardley, via Allumettières plutôt que par le boulevard du Plateau ainsi qu'à l'arrière de l'UQO. Des connexions entre les deux axes sont possibles soit par le boulevard des Allumettières ou le chemin Vanier.

Afin d'éviter la saturation des voies réservées sur le chemin d'Aylmer près du centre-ville de Gatineau et sur le pont du Portage, le service est opéré par des autobus articulés ou biarticulés.



## Scénario tout rail

Le scénario tout rail est un scénario opéré par des tramways sur les axes Allumettières/Wilfrid-Lavigne/Aylmer/Taché, avec une branche qui part du boulevard du Plateau vers le boulevard Saint-Raymond.

Des variantes sont possibles par le chemin Eardley, ainsi qu'à l'arrière de l'UQO. Des connexions entre les deux axes sont possibles, soit par Allumettières ou par le chemin Vanier.

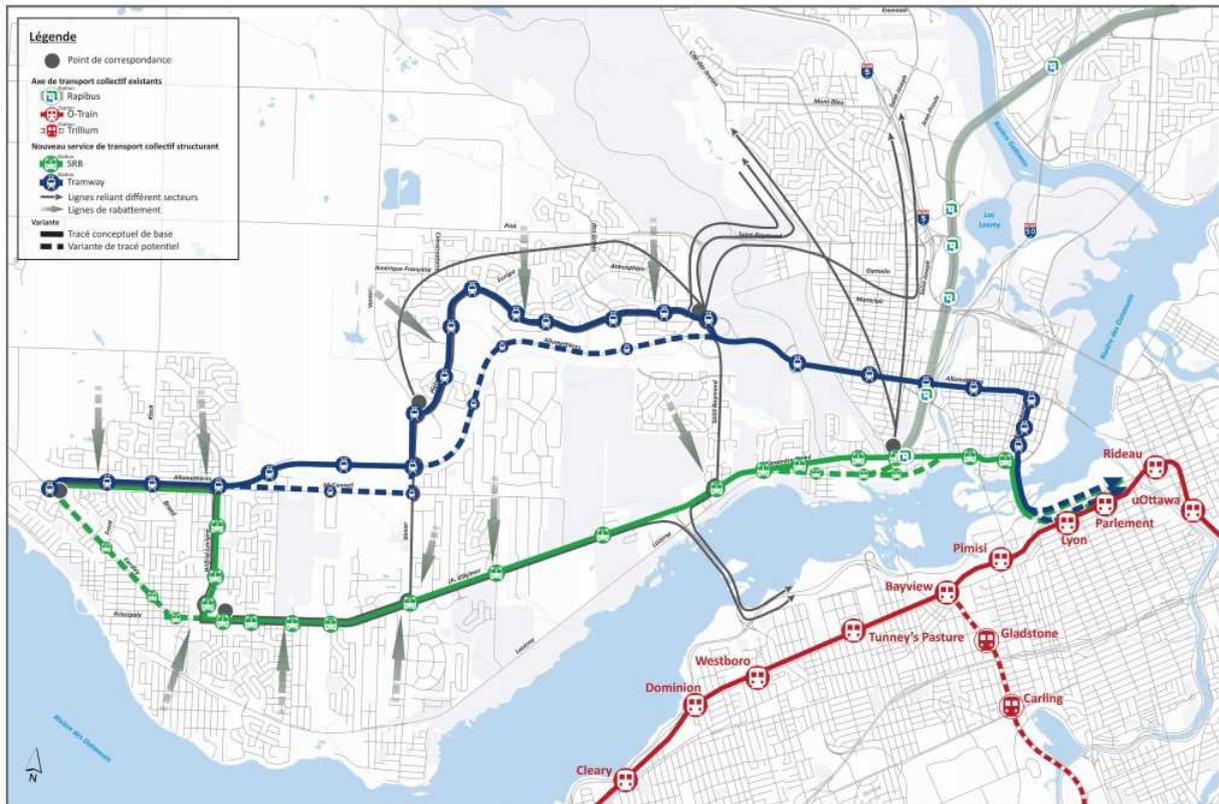


Les deux prochains scénarios sont hybrides. Soit un axe structurant opéré par mode ferroviaire et l'autre axe opéré par autobus.

### Scénario hybride avec rails sur Allumettières/Plateau

Dans le premier scénario hybride, l'axe Allumettières/Plateau est desservi par des tramways. Une variante est possible via McConnell et Allumettières.

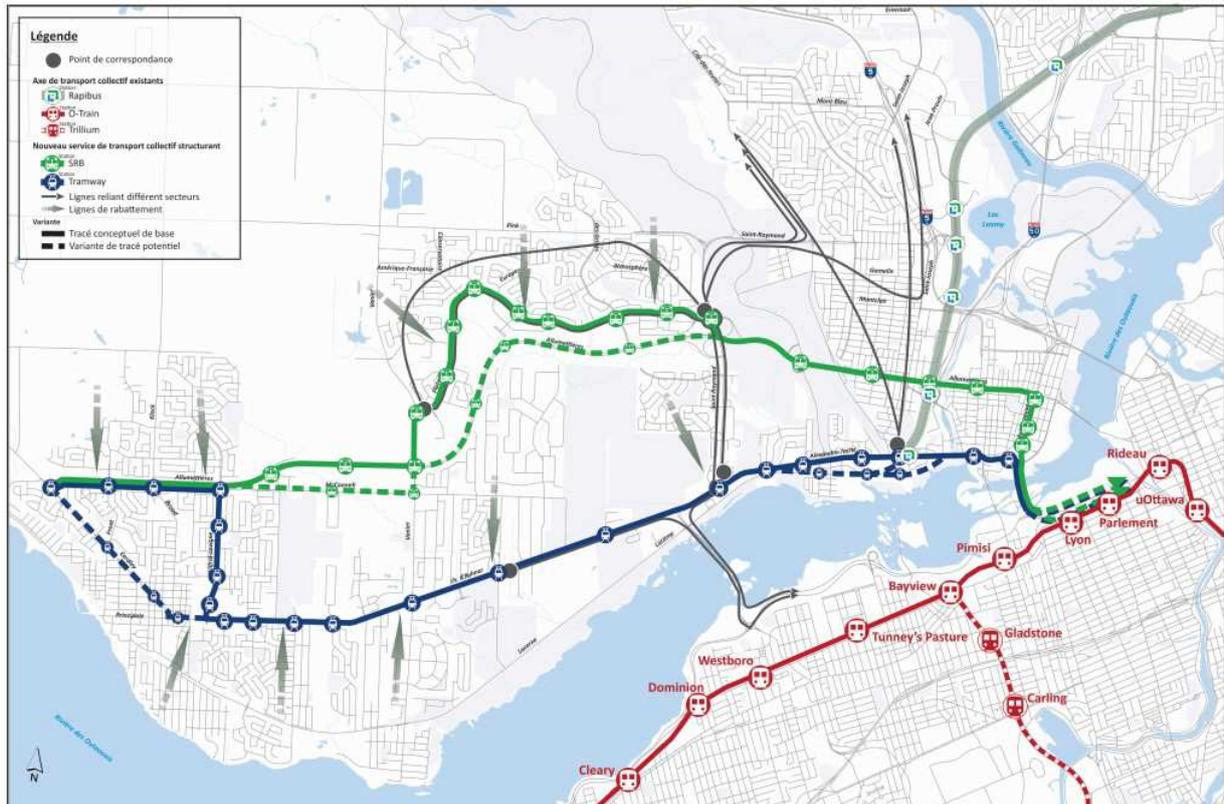
L'axe Allumettières/Wilfrid-Lavigne/Aylmer/Taché est desservi par un système rapide par bus opéré par autobus articulés. Des variantes sont possibles par le chemin Eardley ainsi qu'à l'arrière de l'UQO.



## Scénario hybride avec rails sur Aylmer/Taché

Dans ce deuxième scénario hybride, l'axe Allumettières/Wilfrid-Lavigne/Aylmer/Taché est desservi par des tramways. Des variantes sont possibles par le chemin Eardley ainsi qu'à l'arrière de l'UQ.

L'axe Allumettières/Plateau est desservi par un système rapide par bus opéré par autobus articulés ou biarticulés. Une variante desservie par bus est possible via McConnell et Allumettières.



## Service offert

Sur les axes structurants, qu'ils soient opérés par autobus ou tramways, les véhicules circuleront à une fréquence élevée, soit aux 5 minutes durant les heures de pointe et aux 10 minutes en dehors des heures de pointe.

Un service local par autobus sera offert dans les différents quartiers pour amener les clients aux stations situées le long des axes structurants.

Si le système est opéré par des autobus, les lignes locales pourraient se rendre directement aux centres-villes en empruntant l'axe structurant. Sinon, la clientèle serait amenée à une station locale, où elle ferait une correspondance, soit sur une ligne à destination du centre-ville de Gatineau ou sur une ligne à destination du centre-ville d'Ottawa, comme c'est le cas actuellement sur le corridor Rapibus avec les lignes 100 et 200.

Pour les destinations qui ne sont pas directement desservies par le système structurant :

- Le système offrira des correspondances faciles avec le corridor Rapibus et avec le train léger d'Ottawa;
- Pour se rendre dans le secteur Hull, par exemple aux cégeps sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes ou encore au pôle commercial et industriel le long des boulevards Saint-Joseph et de la Carrière, des lignes d'autobus partiront du quartier du Plateau et de l'intersection Taché/Saint-Joseph.

## Les critères d'évaluation

À la suite des consultations, les solutions seront évaluées selon les **5 grands thèmes** suivants :

1. Desservir le plus grand nombre de résidences et de lieux d'activité
2. Améliorer la performance du réseau de transport en commun
3. Améliorer la qualité de vie des citoyens
4. Préserver un environnement naturel et sain
5. Constituer l'investissement le plus avantageux pour les contribuables par rapport au service offert

Au final, ces analyses permettront d'identifier la solution qui répond le mieux aux besoins des résidents de Gatineau, et ce pour les 30 prochaines années.

## Les implications pour le réseau de la STO

Le nombre important d'autobus qui circulent au centre-ville d'Ottawa fait en sorte que les autobus se suivent de très près. Dès qu'un autobus s'arrête pour embarquer ou débarquer des clients, les autobus qui le suivent doivent aussi s'immobiliser, ce qui retarde l'ensemble des autobus.

De plus, il n'est pas dans l'intérêt de notre clientèle d'ajouter des autobus au centre-ville d'Ottawa. Cela dégraderait la qualité du service.

Dans cette optique, plusieurs options doivent être analysées afin d'évaluer quelle est la façon la plus efficace d'amener la clientèle des secteurs de Gatineau vers le centre-ville d'Ottawa.

**Dans les scénarios opérés uniquement par autobus, les lignes qui se rendent actuellement au centre-ville d'Ottawa continuent de s'y rendre**, tel qu'elles le feront à l'ouverture du train léger d'Ottawa.

**Dans le cas d'un mode sur rail**, des modifications de parcours pourraient être nécessaires, mais seraient légères. **Deux options sont alors possibles :**

- **Dans la première option, les autobus en provenance de l'est poursuivent leur parcours jusqu'au centre-ville d'Ottawa.** Le tramway et les autobus circulent alors conjointement sur le pont du Portage. À l'arrivée au centre-ville, des quais différents sont aménagés pour les tramways et les autobus. Cette option représente tout de même beaucoup de véhicules au centre-ville d'Ottawa, il faut donc nous assurer que c'est viable à long terme.
- **Dans la deuxième option, seul le tramway de l'ouest se rend au centre-ville d'Ottawa.** Les lignes du secteur Hull et de l'est de Gatineau amènent alors les clients au centre-ville de Gatineau où ils peuvent faire une correspondance sur le tramway à destination d'Ottawa. Pour faciliter cette correspondance, des stations confortables seront aménagées et la fréquence sera élevée sur le tramway. Pour éviter une deuxième correspondance à la clientèle, il est envisageable que certaines lignes locales s'insèrent directement dans le corridor Rapibus ce qui permettrait de diminuer le nombre de bus au centre-ville d'Ottawa.

Ces deux options font partie des scénarios à l'étude. Des variantes sont également envisageables, par exemple il est possible que seules certaines lignes se rendent directement à Ottawa.

## L'aménagement d'un système structurant

Aménager un lien structurant comme un tramway ou un système rapide par bus dans la trame de rue actuelle représente une opportunité de redessiner les rues traversées, mais également un défi lorsque l'espace est limité. D'emblée, il faut savoir que l'espace requis pour un tramway ou un système rapide par bus est le même.

De façon générale, l'espace disponible sur les rues identifiées est suffisant entre les stations. Par contre, au niveau des stations, qui sont généralement situées près des intersections, davantage d'espace est nécessaire afin d'aménager les quais et des voies de virage pour les voitures.

Chaque rue comporte ses particularités. Les types d'aménagements seront adaptés aux emplacements selon les besoins. Par exemple, sur Allumettières les deux voies par direction et la piste cyclable seront conservées. Sur l'axe Aylmer/Taché une piste cyclable sera ajoutée.

L'aménagement souhaitable d'un tramway pourrait ressembler au profil suivant :

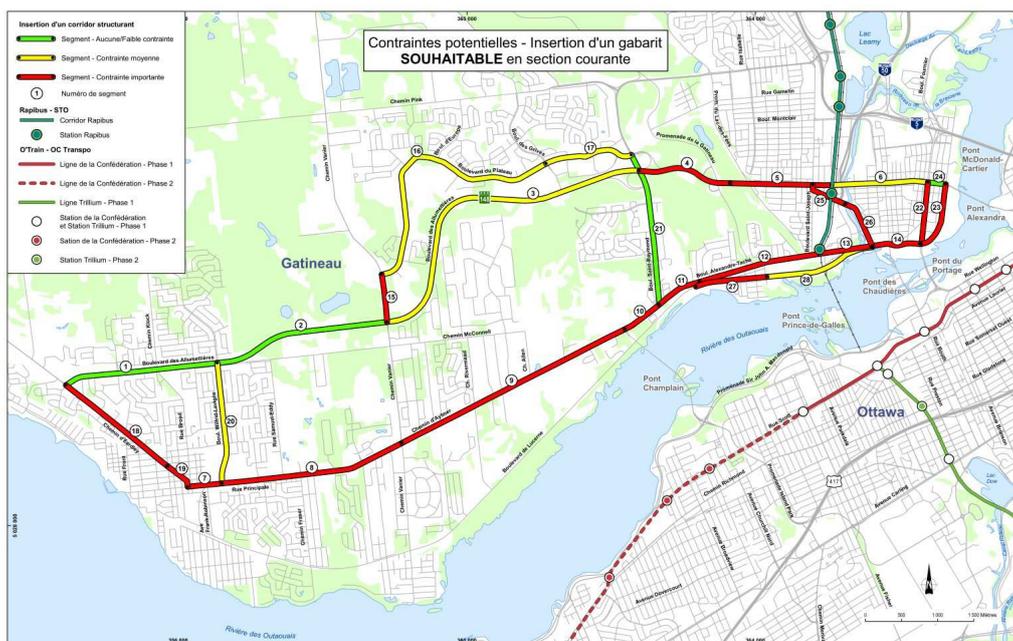
- Une voie de circulation par direction
- Avec une voie de virage
- Des trottoirs confortables
- Un espace de végétation entre les stations
- Une piste cyclable

Aux stations, l'espace de végétation est remplacé par des abribus et des quais.

Sur le boulevard Saint-Raymond et les portions plus à l'ouest du boulevard des Allumettières, les aménagements souhaitables seraient possibles (en vert sur la carte).

Sur le boulevard du Plateau, les contraintes sont moyennes et nécessiteraient quelques compromis (en jaune sur la carte).

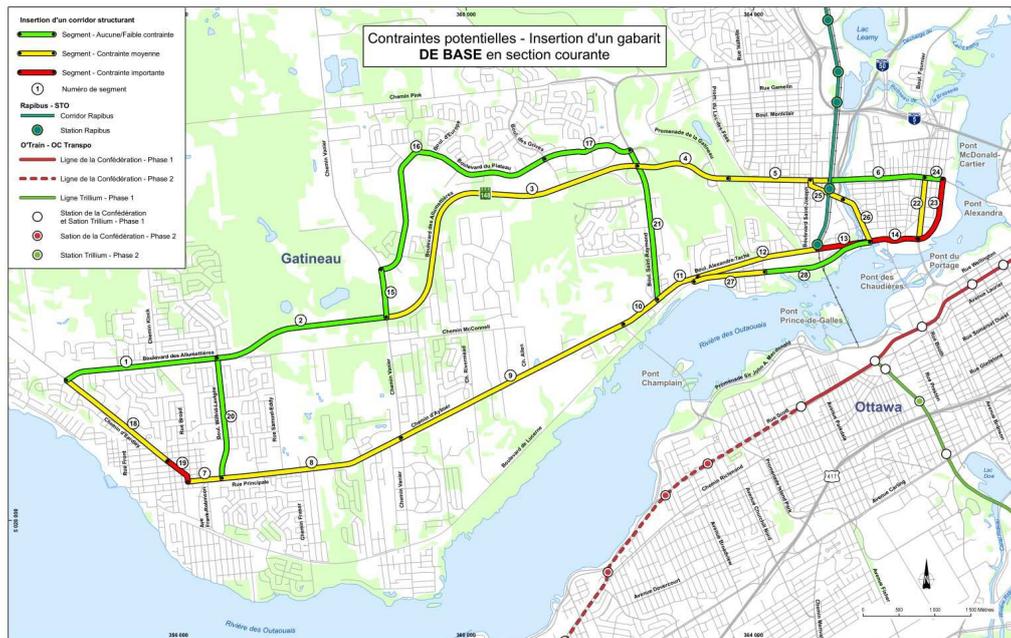
Sur le chemin d'Aylmer, le boulevard Alexandre Taché et le boulevard Wilfrid-Lavigne, l'espace n'est généralement pas suffisant pour y accueillir de tels aménagements (en rouge sur la carte).



Pour diminuer les impacts sur le milieu existant, il est aussi possible de réduire les largeurs de voies, de trottoirs et de piste cyclable au minimum et de ne pas inclure de végétation. Le système pourrait alors fonctionner de façon tout aussi efficace, mais cela diminuerait le confort des clients et la qualité de l'aménagement.

Un tel aménagement simplifié peut être implanté facilement sur le boulevard du Plateau ou encore sur Wilfrid-Lavigne (en vert sur la carte).

Les contraintes sur le chemin d'Aylmer et le boulevard Alexandre Taché seraient également moins importantes que pour les aménagements souhaitables (en jaune sur la carte).



Des compromis pourraient par contre être nécessaires à certains endroits. Il faudra peut-être supprimer une voie de circulation, relocaliser une piste cyclable, éliminer le stationnement sur rue ou encore exproprier certaines parties de propriétés.

Ces décisions seront d'autant plus importantes si l'on souhaite avoir un aménagement confortable avec des trottoirs larges et de la végétation. Il est aussi possible d'imaginer un aménagement plus confortable aux endroits où les impacts sont moins importants et, à l'inverse, un aménagement plus minimaliste à d'autres endroits.

La consultation actuellement en cours vise à recueillir l'avis des résidents de Gatineau et d'Ottawa, utilisateurs du transport en commun ou non, sur les objectifs du système de transport, les préférences quant au service offert et les scénarios à l'étude.

Pour ce faire, nous vous invitons entre le 3 et le 24 juin prochain à compléter le questionnaire en ligne afin de nous transmettre vos préférences et commentaires sur les scénarios proposés, les différentes possibilités ainsi que sur les compromis qui selon vous sont acceptables au niveau des aménagements.

Au cours de l'automne, une fois le scénario choisi, les résidents qui pourraient être touchés par ces mesures seront consultés.

# Systeme structurant dans l'ouest

## Les grandes étapes de l'étude complémentaire

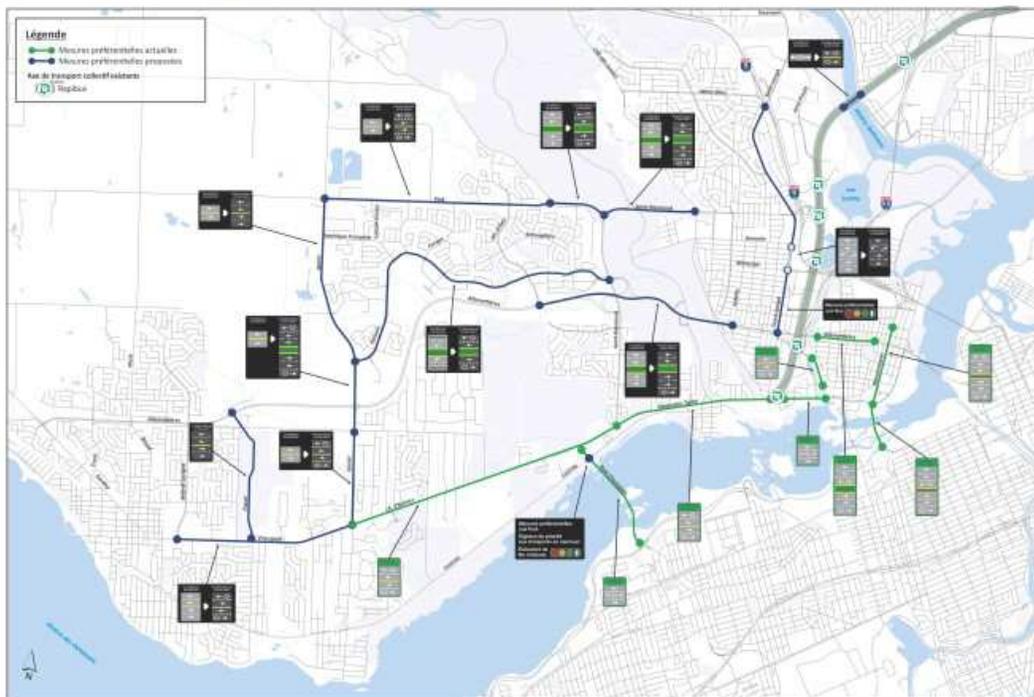


## Prochaines étapes

- Étude détaillée du scénario retenu
- Obtention de l'accord de principe du gouvernement du Québec pour le financement du projet
- Élaboration des plans et devis de construction
- Obtention de l'accord final du gouvernement du Québec pour le financement
- Appel d'offres public pour construction
- Réalisation des travaux

# Scénario de référence : amélioration du réseau d'autobus actuel

## Caractéristiques du scénario



Ce scénario est une amélioration des services d'autobus existants. L'analyse de ce scénario permet de déterminer si des investissements minimaux suffisent à répondre aux besoins de déplacement des 20 à 30 prochaines années. Il sert également de base à tous les autres scénarios proposés.

Si ce scénario est retenu, voici à quoi pourraient ressembler les aménagements mis en place :

- Aménagement de voies réservées aux endroits congestionnés, par exemple :
  - Sur les boulevards des Allumettières et Saint-Raymond en traversée du parc de la Gatineau, en direction est;
  - Sur le chemin Pink, dans les deux directions.
- Mesures prioritaires pour les autobus aux feux de circulation : sur le boulevard St-Joseph, sur le chemin d'Aylmer, sur le Pont Champlain, etc.
- Les lignes d'autobus seraient revues, et davantage de lignes circuleraient sur le boulevard des Allumettières. Les fréquences de service seront améliorées au fil des ans.

## Avantages et défis du scénario

### Avantages

- La population se trouve à proximité des lignes d'autobus;
- Les coûts de construction sont peu élevés;
- Les contraintes sur la circulation sont minimisées avec pas ou peu de restrictions par rapport à aujourd'hui;
- Les expropriations de terrains résidentiels ou commerciaux ne sont pas nécessaires ou sont minimales.

### Défis

- En dehors des voies réservées, les autobus n'ont pas de priorité sur les automobiles. Les temps de parcours pourraient donc être globalement plus longs et moins fiables, dépendamment de la congestion;
- La construction d'une voie réservée sur le boulevard des Allumettières en traversée du parc de la Gatineau présente des défis, en raison de l'escarpement rocheux;
- Un grand nombre d'autobus se rend au centre-ville d'Ottawa et des mesures devraient être prises pour ne pas augmenter ce nombre (par exemple : utiliser davantage d'autobus articulés).

# Scénario B1 – Scénario par autobus

## Caractéristiques du scénario



Si le scénario B1 est retenu, voici à quoi pourrait ressembler l'offre de service :

- Le service serait offert sur les axes structurants avec des autobus articulés ou bi-articulés;
- Les secteurs se situant près des axes rejoindraient les axes structurants, en correspondance ou en lien direct. Les trajets vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa pourraient être séparés;
- Le réseau d'autobus actuel serait amélioré en y apportant les aménagements identifiés au scénario de référence;
- D'autres liens complémentaires seraient disponibles :
  - vers les cégeps sur Cité-des-Jeunes
  - vers la station Pré-Tunney, par le Pont Champlain
- Le service du Rapibus serait identique à l'actuel.

## Avantages et défi du scénario

### Avantages

- La clientèle est directement située sur les axes, le système passe au cœur des milieux de vie;
- Liens directs possibles depuis les secteurs Aylmer et Plateau vers les cégeps sur Cité-des-Jeunes, la zone industrielle le long du boulevard de la Carrière et le secteur Gatineau;
- Lien direct du Plateau vers l'UGO;
- Coûts d'implantation moins élevés que pour un tramway.

### Défi

- Nombre important d'autobus au centre-ville de Gatineau et d'Ottawa.

## Infrastructure à construire

- Système rapide par bus de 23 km.

## Temps de parcours



Temps de parcours estimé le matin

# Scénario T1 – Scénario par tramway

## Caractéristiques du scénario



## Avantages et défis du scénario

### Avantages

- La clientèle est directement située sur les axes, le système passe au cœur des milieux de vie;
- Lien direct du Plateau vers l'UQO.

### Défis

- Une correspondance serait nécessaire pour tous les usagers de l'ouest qui ne se trouvent pas directement le long du système structurant;
- Les usagers d'Aylmer devraient faire minimalement une correspondance pour se rendre vers les cégeps sur Cité-des-Jeunes, du tramway vers une ligne d'autobus se rendant dans Hull Périphérie;
- Le service est concentré sur un seul axe sur le chemin d'Aylmer, à l'est du boulevard Saint-Raymond. En cas de bris, de panne ou d'incident, le service serait interrompu.

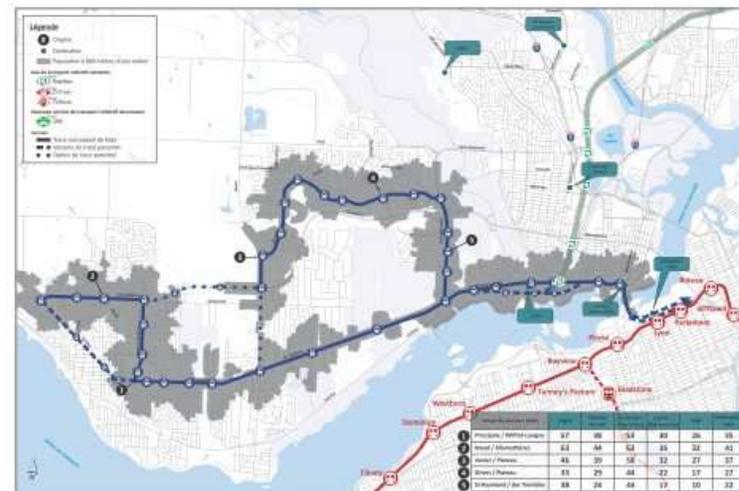
## Infrastructure à construire

- Un tramway de 23 km.

Si le scénario T1 est retenu, voici à quoi pourrait ressembler l'offre de service :

- Le service serait offert sur les axes structurants avec des tramways;
- Les secteurs se situant près des axes rejoindraient les axes structurants, par un service local assuré par des autobus. Les trajets vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa pourraient être séparés;
- Le réseau d'autobus actuel serait amélioré en y apportant les aménagements identifiés au scénario de référence;
- D'autres liens complémentaires seraient disponibles :
  - vers les cégeps sur Cité-des-Jeunes
  - vers la station Pré-Tunney, par le Pont Champlain
- Le service du Rapibus vers Ottawa serait soit identique à l'actuel, soit en correspondance sur le tramway.

## Temps de parcours



Temps de parcours estimé le matin

# Scénario H1 – Scénario hybride tramway et système rapide par bus

## Caractéristiques du scénario



## Avantages et défis du scénario

### Avantages

- La clientèle est directement située sur les axes, le système passe au cœur des milieux de vie.
- Le service est séparé sur deux axes, ce qui offre une alternative en cas de bris ou de panne.

### Défis

- Une correspondance serait nécessaire pour tous les usagers de l'ouest qui ne se trouvent pas directement le long du système structurant.
- Les tramways de l'axe Allumettières/Plateau ainsi que les autobus circulant sur l'axe Aylmer/Taché, sur le Rapibus et dans Hull Périphérie se rendraient à Ottawa par le pont du Portage, ce qui représente un nombre important de véhicules de transport en commun.

## Infrastructure à construire

- Un tramway de 16 km
- Un système rapide par bus de 12 km

### Variante possible

Seuls les tramways de l'axe Allumettières/Plateau traversent à Ottawa : tous les usagers se trouvant à bord des autobus circulant sur l'axe Aylmer/Taché, sur le Rapibus et dans Hull Périphérie feraient une correspondance sur le tramway.

- Avantage :** pas de congestion des autobus à Ottawa.
- Défi :** plusieurs usagers se rendant à Ottawa doivent faire une correspondance additionnelle.

Si le scénario H1 est retenu, voici à quoi pourrait ressembler l'offre de service :

- Le service serait offert sur l'axe structurant Allumettières/Plateau avec des tramways et sur l'axe structurant Aylmer/Taché avec des autobus articulés;
- Les secteurs se situant près des axes rejoindraient les axes structurants, par un service local assuré par des autobus. Les trajets vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa pourraient être séparés;
- Le réseau d'autobus actuel serait amélioré en y apportant les aménagements identifiés au scénario de référence;
- D'autres liens complémentaires seraient disponibles :
  - vers les cégeps sur Cité-des-Jeunes
  - vers la station Pré-Tunney, par le Pont Champlain
- Le service du Rapibus vers Ottawa serait soit identique à l'actuel, soit en correspondance sur le tramway.

## Temps de parcours



Temps de parcours estimé le matin

# Scénario H2 – Scénario hybride tramway et système rapide par bus

## Caractéristiques du scénario



## Avantages et défis du scénario

### Avantages

- La clientèle est directement située sur les axes, le système passe au cœur des milieux de vie.
- Le service est séparé sur deux axes, ce qui offre une alternative en cas de bris ou de panne.

### Défis

- Une correspondance serait nécessaire pour tous les usagers de l'ouest qui ne se trouvent pas directement le long du système structurant.
- Les tramways de l'axe Aylmer/Taché ainsi que les autobus circulant sur l'axe Allumettières/Plateau, sur le Rapibus et dans Hull Périphérie se rendraient à Ottawa par le pont du Portage, ce qui représente un nombre important de véhicules de transport en commun.

## Infrastructure à construire

- Un tramway de 16 km
- Un système rapide par bus de 12 km

### Variante possible

Seuls les tramways de l'axe Aylmer/Taché traversent à Ottawa : tous les usagers se trouvant à bord des autobus circulant sur l'axe Allumettières/Plateau, sur le Rapibus et dans Hull Périphérie feraient une correspondance sur le tramway.

- Avantage :** pas de congestion des autobus à Ottawa.
- Défi :** plusieurs usagers se rendant à Ottawa doivent faire une correspondance additionnelle.

Si le scénario H2 est retenu, voici à quoi pourrait ressembler l'offre de service :

- Le service serait offert sur l'axe structurant Aylmer/Taché avec des tramways et sur l'axe structurant Allumettières/Plateau avec des autobus articulés;
- Les secteurs se situant de part et d'autre des axes rejoindraient les axes structurants, par un service local assuré par des autobus. Les trajets vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa pourraient être séparés;
- Le réseau d'autobus actuel serait amélioré en y apportant les aménagements identifiés au scénario de référence;
- D'autres liens complémentaires seraient disponibles :
  - vers les cégeps sur Cité-des-Jeunes
  - vers la station Pré-Tunney, par le Pont Champlain
- Le service du Rapibus vers Ottawa serait soit identique à l'actuel, soit en correspondance sur le tramway.

## Temps de parcours



Temps de parcours estimé le matin

# Variantes possibles – Secteur Aylmer

À certains endroits, plusieurs variantes sont possibles

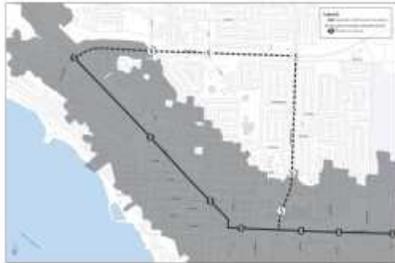
## Chemin Eardley / rue Principale

### Avantages

- Temps de parcours plus courts car peu de stations et d'intersections.
- Facilite l'accès à plus de commerces sur la rue Principale.
- Favorise la desserte le long du chemin Eardley : les résidents peuvent plus facilement accéder aux stations à pied.

### Défis

- Plusieurs expropriations partielles et totales sont nécessaires.
- Réduction possible du nombre de voies de circulation.
- Suppression de certains espaces de stationnement.



## OU Boulevard des Allumettières / Wilfrid-Lavigne

### Avantages

- Aucune expropriation nécessaire.
- Favorise la desserte le long de ces boulevards : les résidents peuvent plus facilement accéder aux stations à pied.

### Défi

- Tracé plus long donc augmentation des temps de parcours.



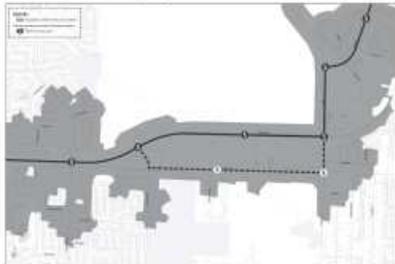
## Boulevard des Allumettières

### Avantage

- Beaucoup d'espace disponible pour aménager un mode structurant.

### Défi

- Les distances de marche vers les stations sont plus grandes.



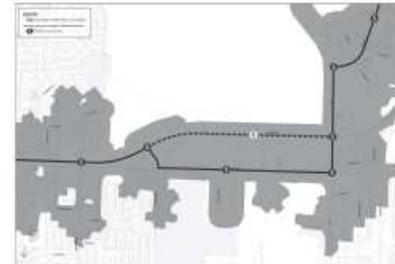
## OU Chemin McConnell

### Avantage

- Davantage de résidents à proximité.

### Défi

- Expropriations nécessaires.



# Variantes possibles – Secteur Hull

## À certains endroits, plusieurs variantes sont possibles

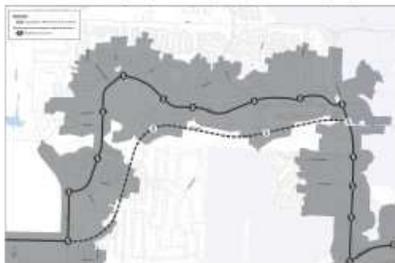
### Boulevard du Plateau

#### Avantages

- Favorise la desserte locale : les résidents du Plateau peuvent plus facilement accéder aux stations à pied.
- Favorise l'accès aux commerces le long du boulevard du Plateau.
- Traverse les milieux de vie. Les stations sont situées dans un milieu convivial.

#### Défi

- Nombreuses stations et intersections le long du parcours, ce qui augmente les temps de parcours.



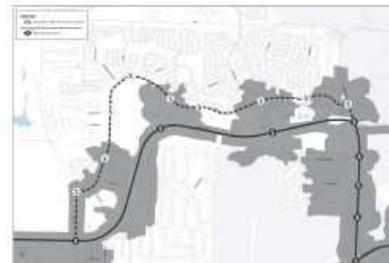
### OU Boulevard des Allumettières

#### Avantages

- Temps de parcours plus courts car peu de stations et d'intersections.
- Beaucoup d'espace disponible pour aménager un mode structurant.

#### Défi

- Accès aux résidences et aux commerces du secteur du Plateau plus difficile. Les distances de marche sont plus grandes et l'environnement est moins convivial.



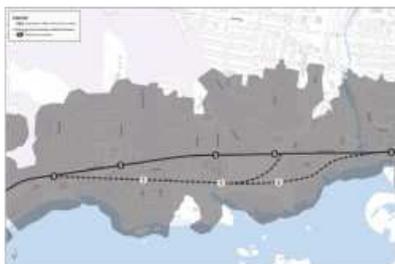
### Boulevard Alexandre-Taché en avant de l'UQO

#### Avantages

- Les stations sont plus proches des résidents situés au nord du boulevard Alexandre-Taché qu'en passant en arrière de l'UQO.
- Représente une occasion de réaménager le boulevard.

#### Défis

- Des expropriations sont nécessaires, car l'espace disponible n'est pas suffisant pour aménager l'axe structurant.
- L'espace en avant du cimetière est étroit.



### OU En arrière de l'UQO

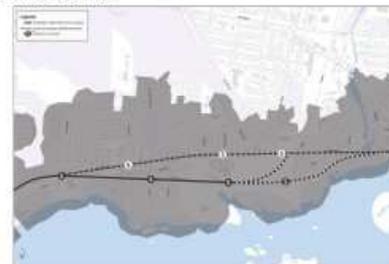
Dans cette option, le boulevard de Lucerne entre la rue Belleau et la rue Saint-Dominique pourrait être mis en sens unique.

#### Avantages

- Aucune expropriation de résidences.
- Possible de réaménager la rue en avant de l'école Jean-de-Brébeuf, sans expropriation du terrain de l'école.
- L'entrée principale de l'UQO est située sur cet axe.
- Permet de réaménager le boulevard Alexandre-Taché en réutilisant l'espace actuellement occupé par les voies réservées pour élargir les trottoirs et/ou ajouter de la végétation.

#### Défis

- L'accès aux stations est un peu plus long pour certains usagers.
- Certaines stations sont situées dans des zones moins urbanisées et moins passantes (par exemple : en arrière de la rue Millar, proche du pont Prince-de-Galles).



# Caractéristiques des modes de transport

## Tramway



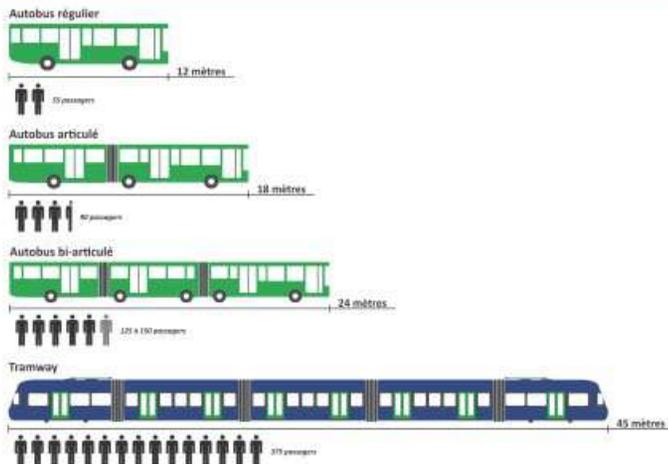
Salt Lake City, États-Unis

Seattle, États-Unis

Minneapolis, États-Unis

- Le tramway est avant tout un projet urbain avec plusieurs composantes :
  - Réfection complète des infrastructures souterraines qui doivent être relocalisées
  - Réaménagement urbain de qualité, généralement « de façade à façade »
  - Système de transport dédié
- Vitesse moyenne en milieu urbain : 20 km/h
- Vitesse possible en milieu moins dense, avec des stations espacées : 25 km/h
- Nécessite un garage dédié à proximité du tracé
- Priorité absolue aux carrefours
- Projet globalement coûteux : 50 millions à 80 millions de dollars par kilomètre

## Capacité des différents systèmes



## Système rapide par bus (SRB)



Nîmes, France  
(autobus articulé)

Bogotá, Colombie  
(autobus bi-articulé)

Istanbul, Turquie

- Le SRB est avant tout un projet de transport avec plusieurs composantes :
  - Aménagement d'un site propre / voie réservée et de stations distinctives
  - Système de transport dédié avec rabattement ou accessible à toutes les lignes
- Il peut également y avoir une composante de revitalisation urbaine
- Vitesse moyenne actuelle sur Taché : 28 km/h
- Vitesse moyenne actuelle sur Rapibus : 33 km/h
- Possibilité d'opérer avec différents types de véhicules (autobus standard, standard dédié, articulé)
- Priorité aux carrefours
- Coûts du projet variant avec l'ampleur des mesures : 25 à 30 millions de dollars par kilomètre

## Composantes d'un système de transport

- Infrastructure de roulement
- Stations
- Matériel roulant
- Alimentation électrique
- Garage / centre d'entretien
- Sécurité et gestion des conflits

## **Annexe 2**

# **Questionnaire de consultation**

## Partie 2 – Les scénarios proposés

Pour chacun des énoncés, veuillez indiquer le ou les scénario(s) qui répond(ent) le mieux aux conditions mentionnées. Plusieurs réponses sont possibles. Au besoin, veuillez-vous référer à la description des 5 scénarios au [sto.ca/consultation](http://sto.ca/consultation).

### 2. Selon vous, quel(s) scénario(s) ...

	Scénario de référence	Scénario tout bus	Scénario tout rail	Scénario hybride avec rails sur Aylmer/Taché	Scénario hybride avec rails sur Allumettières/Plateau	Aucun de ces scénarios	Cet aspect n'est pas important pour moi	Je ne sais pas
... répond(ent) le mieux à vos besoins de déplacement pour le travail ou les études?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.	.	.
... répond(ent) le mieux à vos autres besoins de déplacement (magasinage, loisirs, rendez-vous, etc.)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.	.	.
... répond(ent) le mieux aux besoins de déplacement de la population de l'ouest de Gatineau en général?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.	.	.
... permet(tent) aux résidents d'accéder le plus facilement au transport en commun, que ce soit à pied, à vélo ou par un service d'autobus local?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.	.	.
... permet(tent) les correspondances les plus efficaces avec le reste du réseau de la STO?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.	.	.
... permet(tent) les correspondances les plus efficaces avec le réseau d'OC Transpo?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.	.	.

	Scénario de référence	Scénario tout bus	Scénario tout rail	Scénario hybride avec rails sur Aylmer/Taché	Scénario hybride avec rails sur Allumettières/Plateau	Aucun de ces scénarios	Cet aspect n'est pas important pour moi	Je ne sais pas
... limite(nt) le plus l'impact sur les milieux naturels?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.	.	.
... limite(nt) le plus l'impact sur le milieu bâti et le patrimoine?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.	.	.
... respecte(nt) le mieux la qualité de vie des résidents à proximité?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.	.	.
... permet(tent) de revitaliser / contribuer le plus au développement futur des quartiers?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.	.	.
... permet(tent) de limiter les impacts sur les conditions de circulation?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.	.	.

### 3. Quel(s) est (sont) les scénarios que vous privilégiez pour la desserte de l'ouest de Gatineau?

Plusieurs réponses sont possibles.

- Le scénario de référence
- Le scénario tout bus
- Le scénario tout rail
- Le scénario hybride avec rails sur Aylmer/Taché
- Le scénario hybride avec rails sur Allumettières/Plateau
  - Aucun des 5 scénarios proposés
  - Je ne sais pas / Je n'ai pas d'opinion

### 4. Pour quelles raisons?

**5. Parmi les scénarios proposés, y en a-t-il un ou plusieurs que vous jugez inacceptable(s)?  
Plusieurs réponses sont possibles.**

- Le scénario de référence
- Le scénario tout bus
- Le scénario tout rail
- Le scénario hybride avec rails sur Aylmer/Taché
- Le scénario hybride avec rails sur Allumettières/Plateau
  - Tous les scénarios proposés sont acceptables selon moi **[SAUTEZ À Q7]**
  - Je ne sais pas **[SAUTEZ À Q7]**

**6. Pour quelles raisons?**

### Partie 3 – Les variantes possibles

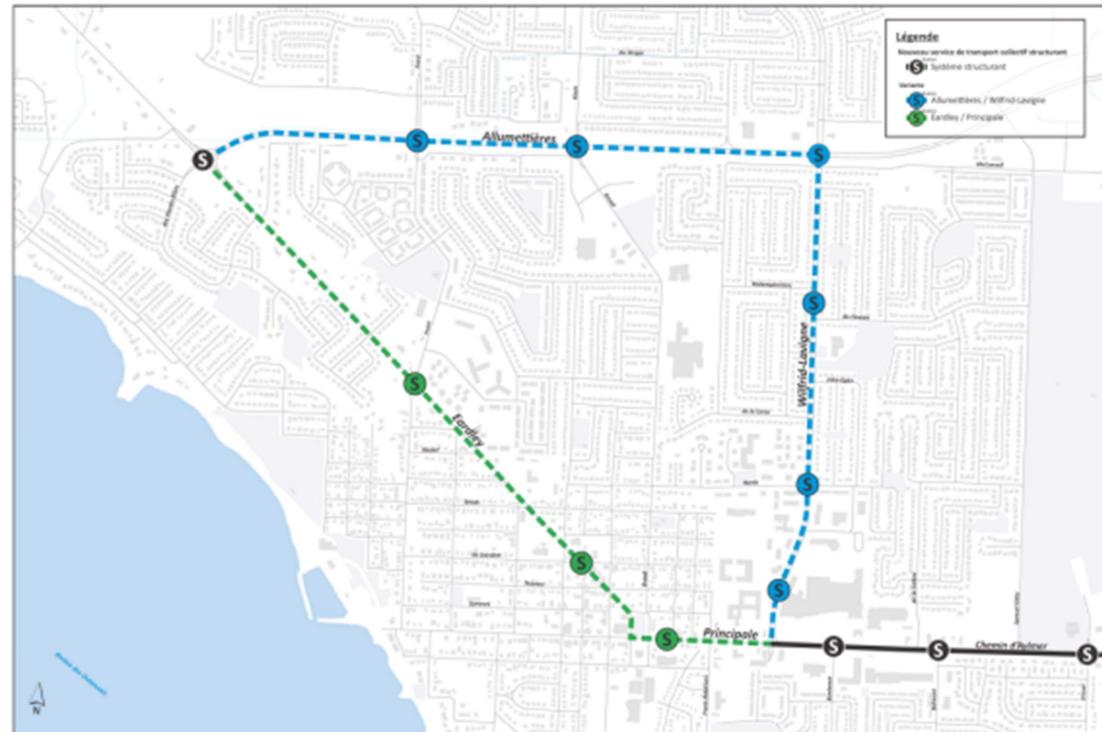
Plusieurs options de desserte sont possibles selon les scénarios.

#### Eardley/Principale ou Allumettières/Wilfrid-Lavigne

Depuis l'extrémité ouest d'Aylmer, le lien structurant pourrait rejoindre le chemin d'Aylmer soit par le chemin Eardley et la rue Principale, soit par les boulevards Allumettières et Wilfrid-Lavigne. La population à distance de marche est équivalente sur les deux axes. En revanche, plusieurs expropriations partielles et totales seraient nécessaires sur Eardley et Principale, alors qu'il n'y en aurait aucune sur Allumettières et Wilfrid-Lavigne.

#### 7. Quel axe devrait être privilégié selon vous?

- Le chemin Eardley et la rue Principale
- Les boulevards Allumettières et Wilfrid-Lavigne
- Les deux me conviennent **[SAUTEZ À Q9]**
- Je ne sais pas / Je n'ai pas d'opinion **[SAUTEZ À Q9]**



**8. Pour quelles raisons cet axe devrait-il être privilégié?**

- Il desservirait mieux les résidences et les commerces.
- Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo.
- Le tracé passerait à proximité de mon domicile.
- Le tracé ne passerait pas à proximité de mon domicile, j'aurais moins de nuisances.
- Le parcours serait plus rapide.
- Il contribuerait au développement des quartiers.
- Il y aurait moins d'impacts sur les riverains et les commerçants (moins d'expropriations).
- Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant.
- Il permettrait de maintenir de l'espace pour les automobiles sur l'autre axe.
- Il serait moins coûteux.
- Autres :

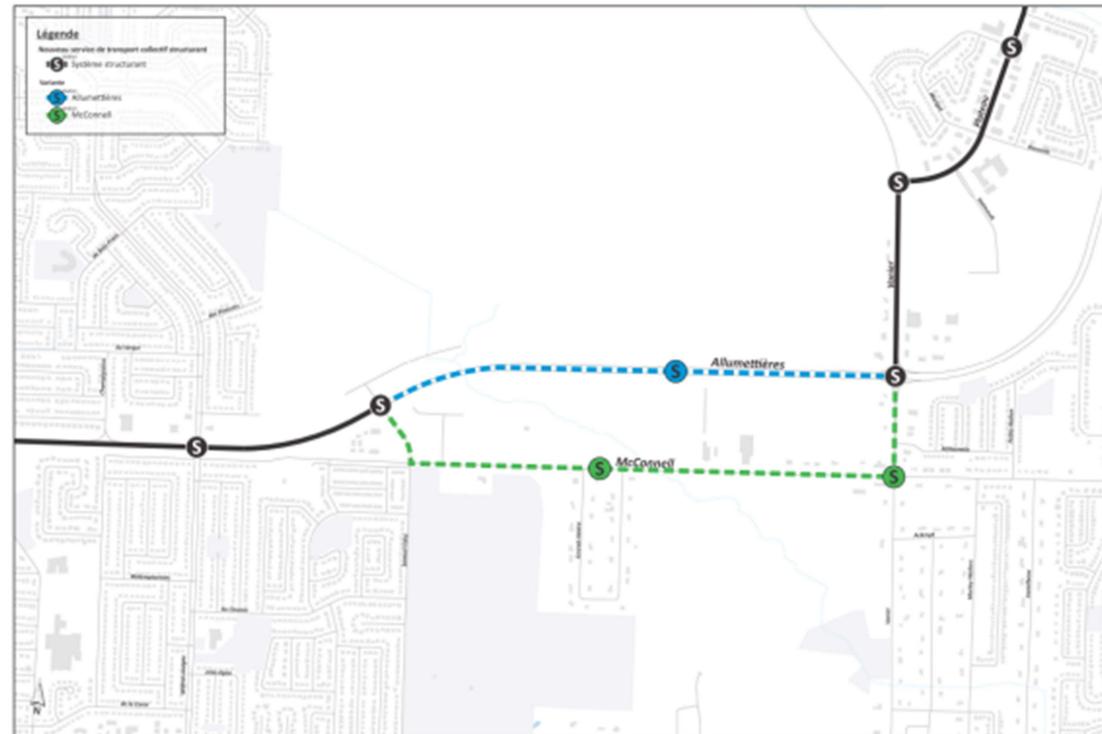
## Allumettières ou McConnell

Entre le boulevard Wilfrid-Lavigne et le chemin Vanier, le lien structurant pourrait emprunter soit le boulevard des Allumettières, soit le chemin McConnell.

Il y a plus d'espace pour aménager l'axe structurant sur le boulevard des Allumettières, mais il y a davantage de résidents à proximité du chemin McConnell.

### 9. Quel axe devrait être privilégié selon vous?

- Le boulevard des Allumettières
- Le chemin McConnell
- Les deux me conviennent **[SAUTEZ À Q11]**
- Je ne sais pas / Je n'ai pas d'opinion **[SAUTEZ À Q11]**



### 10. Pour quelles raisons cet axe devrait-il être privilégié?

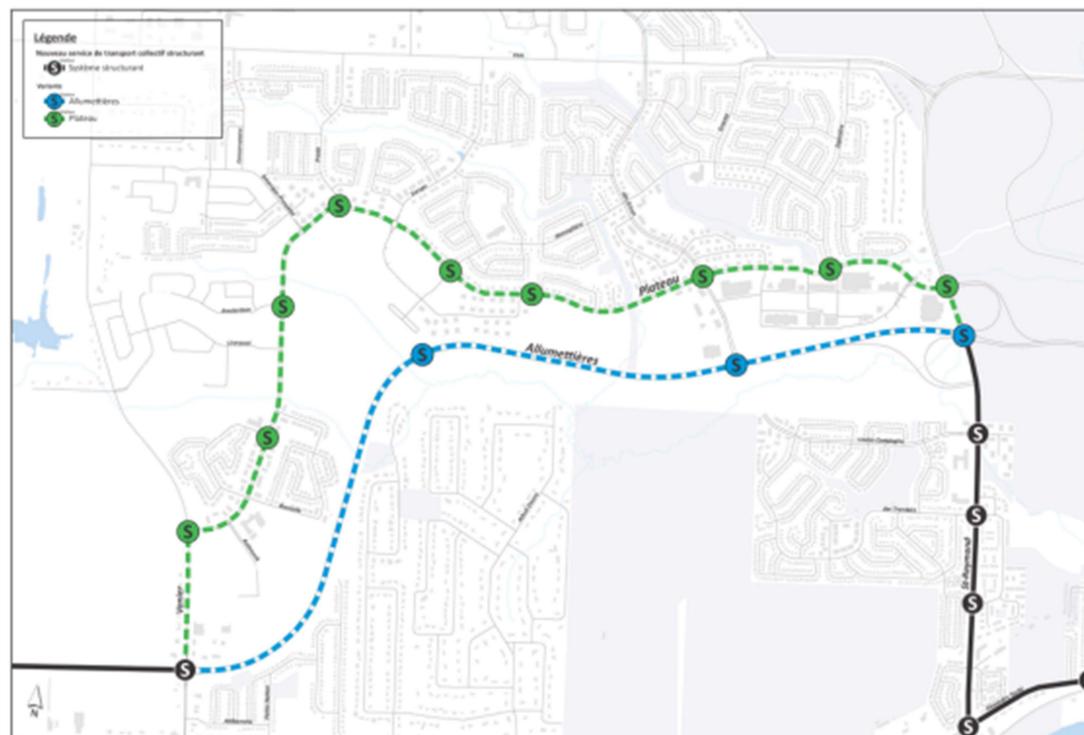
- Il desservirait mieux les résidences et les commerces.
- Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo.
- Le tracé passerait à proximité de mon domicile.
- Le tracé ne passerait pas à proximité de mon domicile, j'aurais moins de nuisances.
- Il y aurait moins d'impacts sur les riverains (moins d'expropriations).
- Le tracé donnerait un meilleur accès à la forêt Boucher.
- Le parcours serait plus rapide.
- Il contribuerait au développement des quartiers.
- Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant.
- Il permettrait de maintenir de l'espace pour les automobiles sur l'autre axe.
- Il serait moins coûteux.
- Autres :

## Plateau ou Allumettières

Pour la mise en place d'un système structurant au nord, deux options sont possibles. Un lien sur le boulevard du Plateau favoriserait la desserte locale, puisque les résidents du Plateau pourraient plus facilement accéder aux stations à pied. En revanche, un lien sur le boulevard des Allumettières serait plus rapide car il y aurait moins de stations et les véhicules circuleraient plus vite entre les stations.

### 11. Quel axe devrait être privilégié selon vous?

- Le boulevard des Allumettières
- Le boulevard du Plateau
- Les deux me conviennent **[SAUTEZ À Q13]**
- Je ne sais pas / Je n'ai pas d'opinion **[SAUTEZ À Q13]**



## 12. Pour quelles raisons cet axe devrait-il être privilégié?

- Il desservirait mieux les résidences et les commerces.
- Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo.
- Le tracé passerait à proximité de mon domicile.
- Le tracé ne passerait pas à proximité de mon domicile, j'aurais moins de nuisances.
- Le parcours serait plus rapide.
- Il contribuerait au développement des quartiers.
- Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant.
- Il permettrait de maintenir de l'espace pour les automobiles sur l'autre axe.
- Il serait moins coûteux.
- Autres :

## Taché ou en arrière de l'UQO

Pour accéder au centre-ville de Hull, plusieurs options sont possibles, soit emprunter le boulevard Alexandre-Taché ou passer en arrière de l'UQO.

En passant par le boulevard Alexandre-Taché, les stations seraient plus proches des résidents situés au nord du boulevard Alexandre-Taché. Par contre, des expropriations seraient nécessaires, car l'espace disponible n'est pas suffisant pour aménager l'axe structurant.

En passant en arrière de l'UQO, le boulevard de Lucerne pourrait être mis en sens unique entre la rue Belleau et la rue Saint-Dominique. Cela permettrait de n'avoir aucune expropriation de résidences et rendrait possible le réaménagement de la rue en avant de l'école Jean-de-Brébeuf. Par contre, l'accès aux stations serait un peu plus difficile et certaines stations seraient situées dans des zones moins urbanisées et moins passantes (par exemple en arrière de la rue Millar, près du pont Prince-de-Galles). En aménageant l'axe structurant en arrière de l'UQO, le boulevard Alexandre-Taché pourrait quant à lui être réaménagé en réutilisant l'espace actuellement occupé par les voies réservées pour élargir les trottoirs et ajouter de la végétation.

### 13. Quel(s) axe(s) devrai(en)t être privilégié(s) selon vous?

Maximum 2 réponses possibles.

- Le boulevard Alexandre-Taché
- En arrière de l'UQO jusqu'au boulevard Saint-Joseph
- En arrière de l'UQO et de la rue Millar jusqu'à la rue Hanson
- Les trois me conviennent [**SAUTEZ À Q15**]
- Je ne sais pas / Je n'ai pas d'opinion [**SAUTEZ À Q15**]



**14. Pour quelles raisons cet (ces) axe(s) devrai(en)t-il(s) être privilégié(s)?**

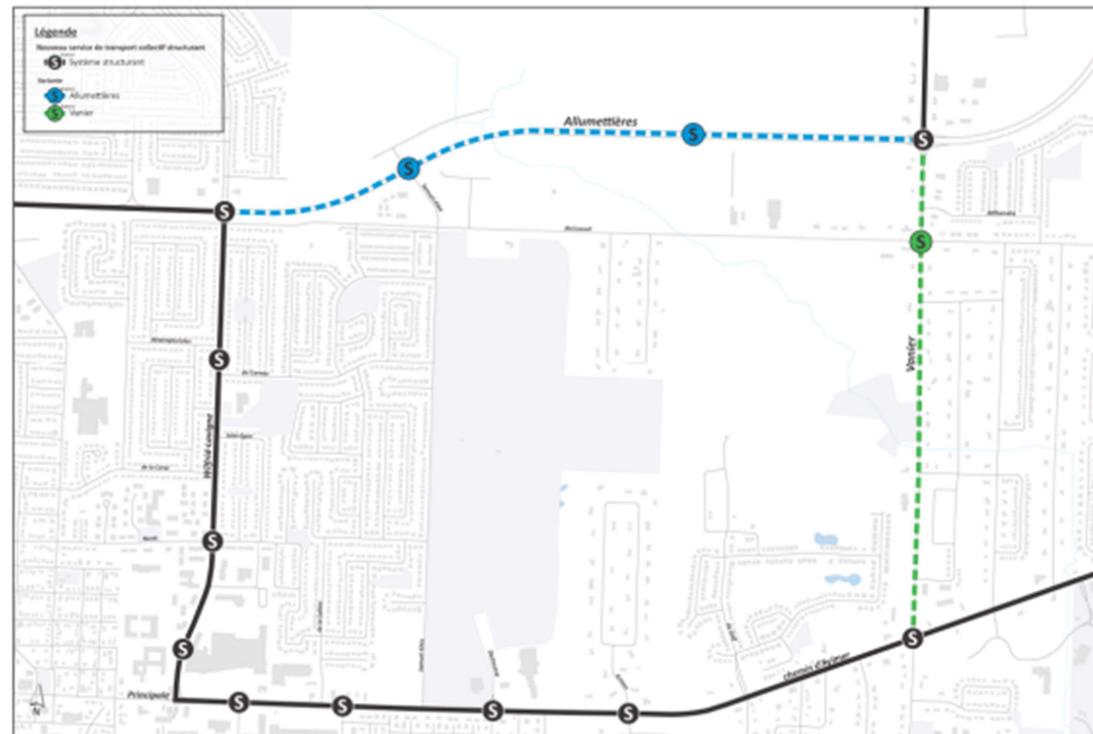
- Il desservirait mieux les résidences et les commerces.
- Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo.
- Les stations seraient situées dans des endroits plus sécuritaires.
- Le tracé passerait à proximité de mon domicile.
- Le tracé ne passerait pas à proximité de mon domicile, j'aurais moins de nuisances.
- Le parcours serait plus rapide.
- Il contribuerait au développement des quartiers.
- Il y aurait moins d'impacts sur les riverains (moins d'expropriations).
- Il y aurait moins d'impacts possibles sur la piste multifonctionnelle du sentier des Voyageurs.
- Il passerait plus loin de l'École Jean-de-Brébeuf
- Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant.
- Il permettrait de maintenir de l'espace pour les automobiles sur l'autre axe.
- Il permettrait un meilleur accès à l'UQO.
- Il serait moins coûteux.
- Autres :

## Vanier ou Allumettières

Si l'on veut relier les deux axes structurants et faciliter les déplacements entre le secteur Aylmer et le district du Plateau, deux options sont possibles, soit le **boulevard des Allumettières**, entre le boulevard Wilfrid-Lavigne et le chemin Vanier, ou le **chemin Vanier** entre le boulevard des Allumettières et le chemin d'Aylmer. Il est aussi possible de ne réaliser aucun de ces liens.

### 15. Quel axe devrait être privilégié selon vous?

- Le boulevard des Allumettières
- Le chemin Vanier
- Les deux me conviennent **[SAUTEZ À Q17]**
- Aucun des deux, ce n'est pas nécessaire **[SAUTEZ À Q17]**
- Je ne sais pas / Je n'ai pas d'opinion **[SAUTEZ À Q17]**



**16. Pour quelles raisons cet axe devrait-il être privilégié?**

- Il faciliterait les déplacements vers le centre-ville.
- Il faciliterait les déplacements vers les destinations hors centre-ville (vers les cégeps, vers la périphérie de Hull, etc.).
- Il desservirait mieux les résidences et les commerces.
- Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo.
- Le tracé passerait à proximité de mon domicile.
- Le tracé ne passerait pas à proximité de mon domicile, j'aurais moins de nuisances.
- Il y aurait moins d'impacts sur les riverains (moins d'expropriations).
- Le parcours serait plus rapide.
- Il contribuerait au développement des quartiers.
- Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant.
- Il permettrait de maintenir de l'espace pour les automobiles sur l'autre axe.
- Il serait moins coûteux.
- Autres :

## Implications pour les services vers Ottawa

Dans les scénarios opérés uniquement par des autobus, les lignes du secteur Hull et de l'est de Gatineau continueraient de se rendre au centre-ville d'Ottawa.

Dans les scénarios où un tramway serait mis en place, deux options sont possibles : soit les lignes continuent de se rendre directement au centre-ville d'Ottawa, soit la clientèle est amenée au centre-ville de Gatineau où elle peut faire une correspondance sur le tramway à destination d'Ottawa (les déplacements vers le centre-ville de Gatineau continueraient à se faire sans correspondance).

### 17. À quelle(s) condition(s) la correspondance serait acceptable selon vous?

**Plusieurs réponses sont possibles.**

- Si la fréquence du tramway et des autobus est élevée (ex : moins de 5 minutes en période de pointe et moins de 10 minutes en dehors des heures de pointe)
- Si le temps de trajet est plus court avec la correspondance que si l'autobus se rend directement à Ottawa
- Si le parcours vers Ottawa est à l'abri de la congestion (temps de trajet plus fiable)
- Si la station de correspondance est confortable et bien aménagée (ex : à l'abri des intempéries, avec des bancs, etc.)
- S'il n'y a pas d'autre correspondance à faire pendant le trajet (ex : les lignes locales empruntent directement le corridor du Rapibus et le tramway se rend à proximité de la plupart des destinations à Ottawa)
  - La correspondance est inacceptable dans tous les cas
  - Je ne sais pas / Je n'ai pas d'opinion

### 18. Avez-vous des commentaires spécifiques à ce sujet?

## Desserte du centre-ville d'Ottawa

Beaucoup de destinations à Ottawa se trouvent à l'ouest du canal Rideau, aux alentours de la station Lyon de l'O-Train. Le système structurant permettra d'effectuer facilement une correspondance sur la Ligne de la Confédération. Cependant, pour se rendre plus loin au centre-ville, les possibilités sont limitées par de nombreuses contraintes (impacts sur la circulation, les bâtiments ou les commerces, différentes vocations des rues, etc.).

Ci-dessous, les destinations des déplacements en provenance de Gatineau en période de pointe du matin (simulation à l'horizon 2031).

### 19. Parmi les choix suivants qui sont considérés comme étant réalisables, jusqu'où au minimum devrait se rendre le système structurant à Ottawa selon vous?

- La station Lyon
- La station Parlement
- La rue Elgin
- Aucune de ces options n'est acceptable, le système doit se rendre plus loin à Ottawa
- Je ne sais pas / Je n'ai pas d'opinion



### 20. Avez-vous des commentaires spécifiques à ce sujet?

## Partie 4 – Les modes de transport

Veillez noter que tous les modes considérés sont **totalemment électriques**, qu'ils seront conçus selon les principes d'**accessibilité universelle\***, et que le choix du mode n'a **pas d'impact sur l'espace requis**.

\* Par accessibilité universelle, on entend que les besoins des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles seront pris en compte afin que le transport en commun puisse être utilisé par tous.

**21. Veuillez choisir parmi les adjectifs suivants les 3 attributs qui sont les plus importants pour vous dans un mode de transport :**

- Rapide
- Fiable
- Moderne
- Confortable
- Silencieux
- Fréquent
- Peu coûteux à mettre en place
- Peu cher à exploiter
- Je ne sais pas

**Trois modes 100 % électriques** sont considérés pour le système structurant dans l'ouest de Gatineau : l'autobus, le système rapide par bus (SRB) ou le tramway.

**22. Quel(s) mode(s) de transport préféreriez-vous pour le système structurant?**  
**Plusieurs réponses sont possibles.**

- L'autobus (*scénario de référence seulement*)
- Le système rapide par bus (SRB)
- Le tramway
- Je ne sais pas / Je n'ai pas d'opinion [**SAUTEZ À Q24**]

**23. Pour quelles raisons?**

## Partie 5 – Possibilités d’aménagements

Différents aménagements sont possibles selon l’espace disponible aux différents emplacements. Les aménagements ne seront pas les mêmes sur l’ensemble des tracés, mais pourraient requérir des compromis à certains endroits où l’espace est plus limité (réduction des voies de circulation ou des espaces de stationnement, expropriations partielles de propriétés, etc.).

### 24. Selon vous, des réductions des voies de circulation sont-elles acceptables afin d’aménager ...?

	Tout à fait acceptable	Assez acceptable	Peu acceptable	Pas du tout acceptable	Je ne sais pas
Des trottoirs plus larges					
Des stations mieux aménagées (bancs, abris, quais plus larges, etc.)					
Une piste cyclable					
De la végétation (arbres, arbustes, etc.)					

### 25. Selon vous, des expropriations partielles de propriétés sont-elles acceptables afin d’aménager ...?

	Tout à fait acceptable	Assez acceptable	Peu acceptable	Pas du tout acceptable	Je ne sais pas
Des trottoirs plus larges					
Des stations mieux aménagées (bancs, abris, quais plus larges, etc.)					
Une piste cyclable					
De la végétation (arbres, arbustes, etc.)					

### 26. Selon vous, des expropriations totales de propriétés sont-elles acceptables afin d’aménager ...?

	Tout à fait acceptable	Assez acceptable	Peu acceptable	Pas du tout acceptable	Je ne sais pas
Des trottoirs plus larges					
Des stations mieux aménagées (bancs, abris, quais plus larges, etc.)					
Une piste cyclable					
De la végétation (arbres, arbustes, etc.)					

## **Partie 6 – Commentaires généraux**

**27. Avez-vous d'autres commentaires concernant les scénarios proposés ou tout autre élément en lien avec l'étude?**

## **Partie 7 – Votre profil**

Veillez noter qu'aucune donnée personnelle permettant de vous identifier n'est collectée.  
Les questions suivantes sont posées à des fins de regroupement uniquement.

**28. Êtes-vous ... ?**

- Un homme
- Une femme
- Je préfère ne pas répondre

**29. Dans quelle catégorie d'âge vous situez-vous?**

- Moins de 18 ans
- 18 à 24 ans
- 25 à 34 ans
- 35 à 44 ans
- 45 à 54 ans
- 55 à 64 ans
- 65 à 74 ans
- 75 ans et plus
- Je préfère ne pas répondre

**30. Quel est le plus haut niveau de scolarité que vous ayez complété (diplôme obtenu)?**

- Primaire
- Secondaire général ou professionnel
- Collégial pré-universitaire ou professionnel technique
- Universitaire
- Je préfère ne pas répondre

**31. Quelle est votre occupation principale?**

- Travailleur à temps plein
- Travailleur à temps partiel
- À votre compte/ travailleur autonome **[SAUTEZ À Q34]**
- Étudiant
- Au foyer **[SAUTEZ À Q34]**
- Retraité **[SAUTEZ À Q34]**
- Ne travaille pas actuellement, mais en recherche d'emploi **[SAUTEZ À Q34]**.....
- Ne travaille pas actuellement et ne recherche pas d'emploi / en incapacité de travail **[SAUTEZ À Q34]**
- Autre, veuillez préciser : \_\_\_\_\_ **[SAUTEZ À Q34]**
- Je préfère ne pas répondre **[SAUTEZ À Q34]**

**32. Si vous êtes travailleur ou étudiant, quel est votre principal lieu d'emploi ou d'études?**

- Ottawa - centre-ville / Basse-Ville
- Ottawa - hors centre-ville
- Gatineau, secteur Hull - centre-ville (Île de Hull)
- Gatineau, secteur Hull - hors centre-ville, hors Plateau
- Gatineau, secteur Gatineau
- Gatineau, secteur Aylmer hors Plateau
- Gatineau, district du Plateau
- Gatineau, secteur Buckingham
- Gatineau, secteur Masson-Angers
- Autre municipalité qu'Ottawa ou Gatineau

**33. Si vous êtes travailleur ou étudiant, quel(s) moyen(s) de transport utilisez-vous le plus souvent pour vous rendre à votre lieu d'emploi ou d'études?**

**Vous pouvez sélectionner jusqu'à 4 réponses.**

- Autobus de la STO
- Autobus d'OC Transpo
- Transcollines
- Voiture (conducteur)
- Voiture (passager)
- Voiture en libre-service (Communauto / VRTUCAR)
- Taxi / Uber
- Moto
- Vélo personnel ou VeloGo
- Marche
- Autre

**34. Quel(s) moyen(s) de transport utilisez-vous le plus souvent pour vos déplacements pour d'autres motifs que le travail ou les études?**

**Vous pouvez sélectionner jusqu'à 4 réponses.**

- Autobus de la STO
- Autobus d'OC Transpo
- Transcollines
- Voiture (conducteur)
- Voiture (passager)
- Voiture en libre-service (Communauto)
- Taxi / Uber
- Moto
- Vélo personnel ou VeloGo
- Marche
- Autre

**35. Où résidez-vous?**

- Gatineau, secteur Aylmer (hors district du Plateau)
- Gatineau, district du Plateau
- Gatineau, secteur Hull (hors district du Plateau)
- Gatineau, secteur Gatineau
- Gatineau, secteur Buckingham
- Gatineau, secteur Masson-Angers
- Ottawa, centre-ville / Basse-Ville
- Ottawa, hors centre-ville
- Autre municipalité qu'Ottawa ou Gatineau, veuillez préciser : \_\_\_\_\_

**36. Quel est le code postal de votre résidence principale?**

— — — — — — — —

*Veillez indiquer un code postal valide. La réponse est obligatoire et sera utilisée à des fins de regroupement uniquement.*

## Partie 8 – La consultation

Cette partie est facultative, mais votre avis est très important pour nous. Si vous pouvez nous accorder encore une minute, laissez-nous savoir ce que vous avez pensé de la consultation.

- Je souhaite continuer à répondre
- Je préfère terminer maintenant **[SAUTEZ À LA FIN DU QUESTIONNAIRE]**

### 37. Comment vous êtes-vous informé sur l'étude et les scénarios?

Plusieurs réponses sont possibles.

- Lors des soirées portes ouvertes les 3, 4 et 6 juin
- Sur le site Web de la STO **[SAUTEZ À Q40]**
- En posant une question par courriel **[SAUTEZ À Q41]**
- Grâce à une trousse d'information papier **[SAUTEZ À Q41]**
- Autre, veuillez préciser : \_\_\_\_\_ **[SAUTEZ À Q41]**
- Je préfère ne pas répondre **[SAUTEZ À Q41]**

### 38. À quelle(s) soirée(s) portes ouvertes avez-vous assisté?

- Le lundi 3 juin au Centre culturel du Vieux-Aylmer
- Le mardi 4 juin au Centre communautaire du Plateau
- Le jeudi 6 juin à la Maison du citoyen
- Je préfère ne pas répondre

### 39. Quel est votre niveau de satisfaction à l'égard des soirées portes ouvertes?

- Très satisfait
- Assez satisfait
- Peu satisfait
- Pas du tout satisfait
- Je ne sais pas

**40. Quel est votre niveau de satisfaction à l'égard de l'information disponible sur le site Web de la STO?**

- Très satisfait
- Assez satisfait
- Peu satisfait
- Pas du tout satisfait
- Je ne sais pas

**41. Quel est votre degré d'accord avec les énoncés suivants?**

	<b>Tout à fait d'accord</b>	<b>Assez d'accord</b>	<b>Peu d'accord</b>	<b>Pas du tout d'accord</b>	<b>Je ne sais pas</b>
Le questionnaire était intéressant	•	•	•	•	•
Les termes utilisés étaient simples et faciles à comprendre	•	•	•	•	•
Il était facile de répondre aux questions	•	•	•	•	•
La durée du questionnaire était adéquate	•	•	•	•	•
J'ai pu exprimer mes préférences et mes préoccupations	•	•	•	•	•

**42. Avez-vous des commentaires sur le processus de consultation?**

**Annexe 3a**

**Mémoire de M. Antoine L. Normand**

**Le présent document est présenté à la STO et à la Ville de Gatineau dans l'espoir de susciter une certaine réflexion additionnelle au sujet de la congestion routière, de la pollution ainsi causée par les automobiles et camions légers et le développement des transports en commun dans l'Ouest de Gatineau par rapport à la capacité de payer des contribuables.**

**Antoine L. Normand**

## **CONGESTION ROUTIÈRE**

Le grand Gatineau, suite à la fusion des municipalités de Masson-Angers, Buckingham, Gatineau, Hull et Aylmer, au début des années deux mille, se retrouve aujourd'hui avec un territoire aussi étendu que la Ville de Montréal, entouré par les municipalités de Val-des-Monts, Wakefield, Cantley, Chelsea, et le Pontiac.

Des résidents de tout ce territoire convergent quotidiennement vers le centre-ville de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa, en empruntant l'un ou l'autre des cinq points de liaison avec Ottawa, tous situés dans le secteur Hull, à l'intérieur d'un corridor de 2 kilomètres, véritable goulot d'étranglement, entre les ponts McDonald-Cartier à l'Est, Alexandra, Portage, Chaudière au centre, et Champlain à l'Ouest.

La Ville de Gatineau voit l'augmentation de sa population, en particulier dans le secteur Ouest de son territoire, créer une hausse importante de la circulation routière, surtout dans les heures de pointe entre 6 heures et 9 heures le matin et 15 heures et 18 heures en fin d'après-midi.

Les trois artères principales, le Boulevard des Allumettières, le chemin Aylmer et le Boulevard Lucerne, sont sujettes à la congestion automobile du lundi au vendredi.

## **POLLUTION- GAZ À EFFET DE SERRE**

S'ajoute à la congestion routière aux heures de pointe, la pollution de l'air créée par le CO<sub>2</sub> qui émane des centaines de voitures qui avancent, en fin de parcours, à lenteur de trois à quatre kilomètres à l'heure. Cette production de microparticules rejetées dans l'atmosphère, en plus des gaz à effet de serre, ajoute non seulement au réchauffement global de la planète, mais cause aussi de nombreuses demandes sur le système de santé et l'absentéisme au travail, par des problèmes respiratoires, des problèmes cardiaques et plusieurs formes de cancer.

On peut facilement comprendre que face à une telle situation au quotidien, il semble logique de privilégier le transport en commun et y consacrer un corridor réservé. C'est ainsi qu'a été conçu et réalisé le corridor du Rapibus dans l'Est de la Ville de Gatineau.

Du côté Ouest, face au développement domiciliaire en croissance et l'augmentation rapide de la population, la congestion automobile aux heures de pointe ne fait que s'accroître. Il faut donc trouver une solution pour le secteur Ouest de la Ville de Gatineau.

### **UN TRAIN LÉGER**

C'est ainsi que récemment, un projet de transport en commun a occupé l'imaginaire collectif à partir d'une proposition initiée par le député fédéral du comté de Hull-Aylmer, dans le cadre des budgets spéciaux du gouvernement fédéral dédiés aux infrastructures à travers le Canada. Une initiative à partage de financement par les trois niveaux de gouvernement, fédéral, provincial et municipal.

Alors, La Société de Transport de l'Outaouais (STO) s'est retrouvée sous pression dans sa planification des transports en commun pour le secteur Ouest de la Ville afin de décongestionner les artères aux heures de pointe et de faciliter l'accès à la Ville d'Ottawa.

En effet, devant l'enthousiasme exprimé par une partie de la population, et par une majorité des membres du conseil de Ville, la STO a inclus dans sa planification la réalisation d'un train léger qui, à partir de l'extrémité Ouest du secteur Aylmer, se rendrait jusqu'au Pont Alexandra, croisant au passage le Pont Prince de Galles. On imagine quelques jonctions physiques possibles entre ce train léger gatinois et le transport sur rail de la Ville d'Ottawa.

Lorsque l'idée d'un train léger fut lancée, ou relancée, puisque la suggestion revenait de temps en temps dans l'actualité, les « pour » et les « contre » semblaient partagés au sein de la population. L'idée refaisait surface au moment où le gouvernement fédéral annonçait la création d'un fonds spécial dédié aux infrastructures. Pourquoi ne pas en profiter? Les élus fédéraux, provinciaux et municipaux de Gatineau et de sa périphérie formaient une belle unanimité.

MAIS, est-ce vraiment la bonne solution?

### **LA BONNE SOLUTION?**

On se souvient que lorsque l'idée du Rapibus fut lancée pour améliorer le transport en commun du côté Est de la Ville de Gatineau, on parlait d'un budget de 125-millions de dollars. Je me souviens qu'à l'époque certains ont critiqué l'idée d'un corridor hors-route, plutôt qu'une voie réservée à même la route, mentionnant que les coûts de construction seraient beaucoup plus élevés, au moins du double sinon plus. À ce jour, on n'a pas encore terminé le parcours prévu au départ, et la durée des trajets n'est guère plus rapide.

Par contre, de 125-millions, le projet est passé à 150-millions, puis à 175-millions, puis à 225-millions, et on n'a pas encore terminé le projet annoncé au départ. Aujourd'hui on annonce un nouveau report jusqu'en 2022.

De plus, il n'est pas dit que la rapidité du trajet amènerait plus de passagers à utiliser le transport en commun, car le principal facteur, pour la majorité des usagers du transport en commun, ce n'est pas la rapidité du service, mais les coûts prohibitifs de posséder ou d'utiliser au quotidien un véhicule personnel pour se rendre au travail et assumer les frais de stationnement.

### **TRAIN LÉGER- EN AVONS-NOUS LES MOYENS?**

On peut comprendre que face à notre voisin Ottawa qui se dote présentement d'un train léger sur rail, les gens de Gatineau et les politiciens de l'Outaouais québécois se soient dits : « Pourquoi pas nous »? Mais à la réflexion, en avons-nous vraiment les moyens? Le train d'Ottawa a maintenant un an de retard dans sa mise en opération et les dépassements de coûts sont prévisibles à l'horizon .

Alors, on peut penser que le train léger sur rail entre Aylmer et le centre-ville du secteur Hull coûtera possiblement le double des 2.5 milliards de dollars prévus en ce moment. On peut se poser la question bien honnêtement; « Est-ce que le train léger sur rail pour l'Ouest de Gatineau est une option raisonnable? » « Aurons-nous les moyens de payer 5-milliards de dollars non seulement pour sa mise en place mais pour tous les coûts additionnels qui seront nécessaires pour s'arrimer avec le train d'Ottawa? » « Si on souhaite une connexion avec le train d'Ottawa, est-ce qu'on devra adopter le même système et la même technologie alors qu'on a une population trois fois moindre pour en assumer les coûts ? » « Est-ce que les jonctions entre le train de Gatineau et le train d'Ottawa se feront à Ottawa ou à Gatineau? » « Comment est-ce que le trajet du train de Gatineau pourra éviter ou grimper l'élévation du terrain au niveau du campus de l'Université du Québec ? »

### **SUBJUGUÉ PAR LA VILLE D'OTTAWA**

Pour arrimer le train léger de Gatineau avec le train léger d'Ottawa, devons-nous acquérir la même technologie, les mêmes trains, les mêmes voies ferrées? Est-ce que la Ville d'Ottawa va dicter à la Ville de Gatineau le genre de transport en commun ou de train léger qu'il faut acheter. Gatineau n'a pas la même quantité d'usagers, on n'a pas la même capacité financière de payer. N'y a-t-il pas d'autres moyens d'améliorer la qualité et l'efficacité du transport en commun dans le secteur Ouest de la ville de Gatineau que la

mise en place d'un train léger? La population qu'on se propose de desservir est de seulement 100 000 personnes. De ce nombre, combien utiliseront le transport en commun?

### **TRAIN ÉLECTRIQUE SANS RAIL**

Il existe déjà des trains électriques sans rail qui sont modulaires (on peut ajouter ou retrancher des wagons selon l'achalandage) qui roulent sur des roues pneumatiques, peuvent grimper facilement les pentes et peuvent changer de parcours selon les besoins. Ce train sans rail pourrait tout autant être utilisé sur le parcours du Rapibus vers l'Est de Gatineau que dans un corridor réservé vers l'Ouest de Gatineau. Le coût d'un tel train électrique sur route serait sans doute moins coûteux au niveau des infrastructures que le train fixé sur ses rails. (Voir la documentation en annexe I )

### **AUTOBUS-NAVETTES AUTONOMES**

Un projet pilote dans la Ville de Candiac, au Québec, laisse déjà anticiper que la technologie de navettes et autobus autonomes, 100% électriques, sera une réalité dans quelques années et pourrait rendre désuet un train léger sur rail. En effet, plusieurs petits autobus apportent une flexibilité incomparable pour répondre aux besoins de transport en commun dans les heures de pointe et dans les périodes plus tranquilles.

La Ville de Montréal vient de lancer un appel d'offres pour faire l'acquisition de tels véhicules autonomes pour ajouter à ses autres moyens de transport en commun, y voyant dans ces véhicules une solution d'avenir non polluante et très flexible pour répondre à la variation des besoins. (Voir annexe III à ce sujet.)

### **SOYONS RÉALISTES**

Évidemment, on mise sur le transport en commun, comme principale solution. Mais on se doit d'être réaliste et de reconnaître que même en doublant le nombre de places dans les transports en commun, on ne parviendra pas à réduire de façon importante la congestion automobile parce que les distances à franchir depuis le lieu de résidence jusqu'au lieu de travail sont très grandes, que la flexibilité limitée du transport en commun ne répondra jamais à tous les besoins, et que le temps requis pour aller du domicile au lieu de travail de la plupart de ceux qui continuent de prendre leur voiture, au lieu du transport en commun, est directement lié au temps double ou même triple qui est requis pour s'y rendre, même avec les routes congestionnées, la voiture est plus rapide. Par ailleurs, les coûts encourus

pour le développement du transport en commun pourraient devenir trop lourds pour la capacité de payer des contribuables. La Ville de Gatineau n'a pas accès à la même base financière que la Ville d'Ottawa. Il faut éviter d'être la grenouille qui veut devenir aussi grosse que le bœuf. Gatineau, Ville en tutelle ce n'est pas une option.

### **VIVRE SELON NOS MOYENS :**

Un arrimage avec le train léger d'Ottawa peut se faire sans se doter d'un train léger à Gatineau. La population d'Ottawa est de trois (3) fois supérieure à celle de Gatineau et peut plus facilement assumer les coûts reliés à la construction et à l'opération d'un train léger. Il serait donc possible que ce soit le train léger d'Ottawa qui ajoute une ou deux extensions de ses rails jusqu'à Gatineau, par les ponts Prince de Galles et Alexandra où deux stations du service d'autobus de la STO pourraient accueillir le train léger d'Ottawa. Ainsi les passagers des autobus de Gatineau pourraient transférer dans les wagons du train léger d'Ottawa. Dans la mesure où une grande proportion des passagers du transport en commun de Gatineau sont des employés du Gouvernement du Canada n'est-il pas normal que ce soit l'employeur qui facilite à ses employés l'accès à leur lieu de travail? Ainsi les coûts de l'arrimage ne devraient pas être assumés par la Ville de Gatineau.

### **AUTOBUS ÉLECTRIQUES**

Autre alternative, encore moins coûteuse, grâce à sa flexibilité, c'est l'autobus électrique dont les capacités peuvent varier de 20 à 50 passagers et ces autobus peuvent se suivre à plusieurs lors des heures de pointes et permettre l'utilisation de modèles à 20 passagers en dehors des heures de pointes, les fins d'avant-midi et débuts d'après-midi ainsi qu'en soirée et les fins de semaines et les jours fériés. Autant de réduction de gaz à effets de serre, autant de réduction dans la consommation d'énergie par des autobus plus petits en dehors des heures de pointes. Je suis un des nombreux témoins de dizaines d'autobus qui circulent à chaque jour dans le secteur Aylmer entre 9h30 le matin et 14h30 l'après-midi, (cinq heures durant) sans aucun, je dis bien aucun passager à bord. Un scénario semblable se répète en soirée. Ces autobus fonctionnent au pétrole ou diésel extrêmement polluant. Ils offrent une cinquantaine de places alors que des autobus de 20 passagers seraient pleinement adéquats en dehors des heures de pointe. Il serait tellement plus raisonnable d'utiliser de plus petits autobus, en dehors

des heures de pointe et d'utiliser uniquement des autobus hybrides jusqu'à ce qu'une nouvelle flotte entièrement électrique puisse être acquise. En utilisant ces petits autobus de façon modulaire, on en ajoute à la file, selon les besoins, aux heures de plus grand achalandage. Le transport scolaire fonctionne sur ce principe des horaires et de l'achalandage flexible.

### **SITUATION ACTUELLE DÉPLORABLE**

Actuellement, ce sont des autobus de 50 passagers et des autobus articulés de 90 passagers qui circulent avec moins de 5 passagers en dehors des heures de pointe dans le secteur Ouest de Gatineau. Non seulement ils polluent et contribuent aux GES, mais ils coûtent beaucoup plus cher à opérer que des autobus électriques de 20 places qui suffiraient à la demande en dehors des heures de pointes. Les autobus électriques de 50 places seraient utilisés en file aux heures de pointe. Il existe de tels autobus fabriqués au Québec. Ces autobus ont de plus l'avantage de s'abaisser et de pouvoir recevoir, en plus des passagers réguliers, soit 2, soit 4, soit 6 personnes en chaises roulantes, selon l'aménagement variable configuré dans l'autobus, ce qui permet aux personnes à mobilité réduite d'accéder au transport régulier plutôt que de faire appel au transport adapté.

### **ÉLÉMENTS DE SOLUTION**

Il faudrait faire une étude de marché avant de se lancer dans de nouveaux développements de transport en commun dans l'Ouest de la Ville de Gatineau. Qui sont les utilisateurs actuels du transport en commun dans l'Ouest de la Ville de Gatineau? Qui seront les utilisateurs d'un nouveau mode de transport en commun? A-t-on besoin d'un train ou de plus d'autobus aux heures de pointe?

**Un sondage sommaire** : Où vont les automobilistes qui encombrant les routes et les rues de Gatineau aux heures de pointe? Quel est leur trajet depuis leur domicile jusqu'à leur lieu de travail? Est-ce que nos trajets de transport en commun répondent à leurs besoins? Que faudrait-il faire pour que ces gens abandonnent leur voiture solo pour prendre le transport en commun? Que faire pour réduire la congestion? Pour réduire la pollution et les GES? Que faire pour accroître le nombre d'utilisateurs?

**Le covoiturage** : Pourquoi ne pas encourager le covoiturage à deux occupants plutôt que trois? Plusieurs parents doivent conduire leur enfant à la garderie, à la maternelle, à l'école; plusieurs couples utilisent un seul véhicule. Deux voisins roulent ensemble dans la même voiture. Des permis

de covoiturage à deux occupants pourraient être vendus à paiement mensuel. Le covoiturage à deux réduirait certainement une partie de la congestion automobile et du même coup les Gaz à Effets de Serre.

**Stationnements réservés :** De plus, la Ville de Gatineau devrait considérer sérieusement de mettre de l'avant des mesures incitatives pour encourager les automobilistes à remplacer leurs véhicules polluants par des véhicules électriques. (Il se vend plus de véhicules haut de gamme et de camions légers polluants qui sont plus dispendieux que les voitures électriques et qui se retrouvent dans les bouchons de circulation à chaque jour) Pourquoi ne pas limiter les stationnements au Centre-ville et/ou à certains endroits stratégiques uniquement aux voitures électriques? Ou pourquoi ne pas permettre deux heures de stationnement gratuit aux voitures 100% électriques? Pourquoi ne pas donner accès aux voies réservées aux voitures 100% électriques en vendant une vignette bonne pour une période d'essai de 5 ans? C'est une autre façon de réduire la congestion et les Gaz à Effets de Serre.

**Autobus 100% électriques :** Au lieu d'un train léger fixé sur des rails, pourquoi ne pas favoriser l'achat d'autobus 100% électrique à un coût moindre et offrant une plus grande flexibilité de modification de parcours selon les besoins de trajets?

**Plus petits autobus 100% électriques :** Actuellement, en dehors des heures de pointes, les autobus de la Ville (STO) sont à 80% sinon 90% vides de passagers. J'ai fait l'exercice de surveiller le passage des autobus entre 9h30 le matin et 14h30 l'après-midi, les jours de semaine, au coin du Boulevard Wilfrid Lavigne et de la rue Principale et de constater que dans le tiers des cas l'autobus était entièrement vide; non seulement entièrement vide une fois sur trois, mais dans les deux autres tiers il n'y avait qu'un, parfois deux, rarement trois passagers. Plus troublant encore, ce sont des autobus articulés une fois sur trois, dont la capacité de personnes assises est d'environ 80 passagers (sinon plus) alors qu'il n'y en a qu'un ou parfois deux ou trois. Dans les autres cas ce sont des autobus dont la capacité est d'environ 50 passagers et ils sont vides ou comme mentionné précédemment, ne contiennent pas plus de trois passagers. On peut facilement comprendre à quel point des autobus plus petits, non polluants de surcroît, pourraient faire l'affaire entre 9h30 le matin et 14h30 l'après-midi, et en soirée à partir de 19 heures et les fins de semaines et jours fériés. Ils auraient de plus l'avantage de faire monter à bord des circuits réguliers des

passagers en chaise roulante, ce qui faciliterait la vie de ceux qui doivent en ce moment faire appel au transport adapté alors qu'ils pourraient utiliser les autobus de circuits réguliers dans un bon nombre de cas. On peut même imaginer que la configuration intérieure pourrait être modifiée pour accueillir quatre (4) ou jusqu'à six (6) passagers en chaise roulante tout en accueillant une douzaine de passagers réguliers, en dehors des heures de pointes.

Ces mêmes petits autobus 100% électriques pourraient, en circulant par groupe de deux ou trois à la suite l'un de l'autre, remplacer les plus gros autobus polluants et répondre aux besoins plus élevés aux heures de pointe en multipliant leur nombre. Une flexibilité que le train léger ne pourra pas offrir. De plus ces petits autobus peuvent s'abaisser et recevoir les personnes en chaise roulante, ce qui facilite la vie de ces personnes qui peuvent profiter des circuits réguliers pour se rendre à destination sans attendre le service du transport adapté.

### **FABRIQUÉS AU QUÉBEC**

Des entreprises québécoises produisent déjà de tels véhicules à dimensions variables et mus entièrement à l'électricité.

**Autobus LION M** : Entièrement électrique, fabriqué au Québec par la Compagnie Électrique Lion, une entreprise innovante œuvrant dans le domaine des transports à énergie propre. Depuis sa fondation en 2008, Lion a pour mission de développer des solutions durables et intégrées, tout en améliorant son empreinte environnementale. Toujours à l'affût des nouvelles technologies, les véhicules Lion possèdent des caractéristiques uniques et adaptées à la réalité de ses utilisateurs. Pour Lion, l'électrification des transports est un catalyseur majeur pour l'amélioration de notre société, de notre environnement et surtout de notre qualité de vie. En plus de son autobus scolaire de type C 100% électrique, l'entreprise produit aussi un midi/minibus 100% électrique qui répond aux besoins du transport adapté, scolaire et collectif.

(Voir l'information sur les autobus de la compagnie LION M en annexe II)

### **UN PROJET PILOTE À AYLMEY**

La Ville de Gatineau pourrait dès les prochains mois, par l'entremise de la Société de Transport de l'Outaouais, faire l'essai d'un de ces autobus de la compagnie Lion M dans le Carré Patrimonial du secteur du Vieux Aylmer.

Le test de commodité et de fiabilité d'un tel véhicule 100% électrique pourrait se faire sur la rue principale à Aylmer à l'intérieur du projet de l'Association des Professionnels, Industriels et Commerçants d'Aylmer (APICA) de visites touristiques avec guide à bord de l'autobus ou avec un enregistrement vocal que le chauffeur ferait jouer sous forme de CD qui décrirait les lieux et bâtiments historiques le long du parcours.

Ce parcours s'étend depuis le Monastère d'Aylmer jusqu'au Musée de l'Auberge Symmes et retour. La configuration modulaire permettrait d'accueillir des visiteurs à mobilité réduite soit en chaise roulante soit avec un déambulateur.

J'ose espérer que le présent mémoire saura contribuer à une réflexion sur le transport en commun et son développement dans l'Ouest de Gatineau et dans l'ensemble de la Ville.

Respectueusement soumis à la Ville de Gatineau le 26 février 2019.

(Révisé le 3 juin 2019-suite à l'annonce de consultation du public)

Antoine L. Normand,  
Résidence Le Monastère  
290-161, rue Principale,  
GATINEAU QC J9H 7H4  
819-664-0875

[antoinenormand@hotmail.com](mailto:antoinenormand@hotmail.com)

## ANNEXES

### ( Annexe I) **Pas de rails, recharge en 30s aux stations ou en 10 mn en fin de ligne**

Les innovations ferroviaires développées par sa maison-mère, le géant chinois CRRC, lui ont permis de transformer ce qui aurait pu n'être qu'un simple autobus en un nouveau véhicule qui allie les

avantages du tramway léger sur rail à ceux des véhicules routiers autonomes.

Long de 35 mètres, l'ART peut transporter 300 passagers à une vitesse de 70 km/h. Et une version pour transporter 500 passagers est prévue. Son guidage optique, qui fait appel aux technologies GPS et Lidar, lui permet de se déplacer au millimètre près le long d'un marquage au sol invisible



[Copier cette adresse pour voir le test du train léger sans rails :](https://www.youtube.com/watch?time_continue=141&v=krl_5vI76TI)

[https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=141&v=krl\\_5vI76TI](https://www.youtube.com/watch?time_continue=141&v=krl_5vI76TI)

## **Pensé pour la ville**

Conçu en 2013, le premier tramway autonome chinois a quitté la chaîne de production de l'usine de CRRC Times Electric à Qingdao, dans la province du Shandong, le 28 juillet 2017.

Le 8 mai 2018, la phase de test a débuté à Zhuzhou, au sud du pays, dans une version pilotée par l'homme, et sur une ligne de 12 kilomètres.

Pensé pour la ville, l'ART offre aux municipalités une solution « zéro bruit, zéro pollution » grâce à ses batteries lithium - titanate

qui se rechargent en 30 secondes dans les stations ou 10 minutes en bout de ligne.

Au-delà des économies permises en phase d'exploitation par le fait de se passer de conducteur, l'ART possède un autre atout financier : il promet aux gestionnaires de réseaux de transport d'énormes économies sur les infrastructures

Tramway sans rails, il peut en effet être installé sur un réseau routier en un week-end et, pour ce faire, ne coûtera aux responsables des finances de la ville ou de l'agglomération que 5 à 7 millions d'euros du kilomètre. Par comparaison, en France, le coût moyen pour 1 kilomètre de tramway classique est de 24 millions d'euros. Un argument massue pour inciter les élus à remplacer les rails par des marquages au sol. Voyez en plus :

<https://www.youtube.com/watch?v=RnGyaPgrGKQ>

Produit par une filiale du géant CRRC, l'ART est un tramway autonome, hybride, sans conducteur ni rails. Ce qui permet de créer un réseau de transport urbain à des prix défiant toute concurrence.

Ce n'est ni un tramway ni un bus, bien qu'il soit équipé de roues en caoutchouc et circule dans les rues sans conducteur, de façon autonome. Baptisé « ART » (pour Autonomous Rail Rapid Transit), ce nouveau véhicule « intelligent » est en phase de test à Harbin, dans le nord-est de la Chine, où il affronte des températures de -20 °C. Avec son système de guidage optique autonome, ses bogies de type train à double essieu, son circuit hydraulique et ses pneumatiques spéciaux, ce véhicule hybride proposé par CRRC Times Electric vient enrichir la gamme des matériels roulants de transport urbain.

(Jean-Michel Gradt)

(Annexe II)

**FABRIQUÉS AU QUÉBEC -LION M et NOVA BUS**



**UNE NOUVEAUTÉ CHEZ LION** Conçu et entièrement fabriqué au Québec par un manufacturier d'origine, le LION M répond aux besoins du transport adapté et/ou collectif tout en diminuant l'empreinte écologique. **DIMENSIONS DU VÉHICULE ET PARTICULARITÉS** Pensé et dessiné pour le marché du transport adapté, le LION M est spacieux et doté de caractéristiques uniques, procurant une meilleure accessibilité et sécurité pour ses usagers

Embarquement rapide et efficace – Embarquement en quelques secondes grâce à l'intégration d'une rampe d'accès Bi-Fold et du système d'agenouillement du véhicule (kneeling) – Possibilité d'embarquement dans le véhicule sans déployer la rampe d'accès  
Largeur intérieure de 2290 cmm (90 po.) – Design optimisé pour le transport adapté – Plancher bas

**ADAPTÉ AUX BESOINS DES UTILISATEURS** Le LION M est, sans aucun doute, la solution la plus accessible, la plus adaptée et assurément la plus éco-énergétique pour le transport adapté et/ou collectif.

**EXEMPLES DE CONFIGURATION** Le LION M offre des configurations multiples et flexibles qui optimisent l'espace intérieur et qui permettent une transition simple et rapide entre les configurations de sièges.

– 10 sièges strapontins doubles – 6 espaces pour les fauteuils roulants – 2 bancs simples fixes

Batteries LG Chem - Lithium-ion (NMC) performantes et sécuritaires – Même technologie de batteries que celle utilisée dans l'industrie automobile – Option d'autonomie : • 120 km ou 240 km (1 ou 2 batteries de 80 kWh)\*

\* La distance peut varier sous certaines conditions.

**MOTORISATION ET BATTERIES** Grâce à son moteur électrique innovateur, le LION M se démarque par sa puissance et son efficacité.

Motorisation 100% électrique – Moteur électrique pouvant offrir jusqu'à 149 kW (200 CV) – Performance équivalente ou supérieure aux véhicules de même catégorie utilisant des moteurs à combustion

**PERMUTATION DES BATTERIES ET RECHARGE** Des options pour rendre l'expérience du LION M encore plus exceptionnelle.

Permutation rapide des batteries – La technologie unique du système permet l'échange des batteries en quelques minutes – La permutation des batteries permet une opération optimisée et une gestion efficace d'une flotte de véhicules et des infrastructures de recharge

Système de recharge – Le LION M est équipé d'un chargeur embarqué de 19.2 kW utilisant le protocole standard J1772 pour sa recharge – L'option de recharge rapide DC (SAE-Combo) accélère la recharge et est disponible en option

**CHÂSSIS MONOCOQUE UNIQUE** Le LION M est fabriqué avec des matériaux innovants et de qualité pour améliorer sa performance et sa durabilité.

Design du châssis spécialement conçu pour un véhicule 100% électrique – La structure équilibrée entre l'aluminium et l'acier assure une qualité structurale maximale tout en allégeant le véhicule – Les matériaux utilisés diminuent les risques de corrosion et augmentent significativement la durée de vie du véhicule – L'utilisation de l'aluminium allège le véhicule et prolonge son autonomie

Suspension adaptative innovante – Permet un agenouillement (kneeling) de 82,55 mm (3,25 po.) afin de faciliter l'embarquement des passagers – Offre une conduite stable et agréable pour le conducteur – Transport plus confortable pour les passagers

**VÉHICULE LÉGER UTILISATION OPTIMALE DE L'ALUMINIUM**

**SUSPENSION ADAPTATIVE AUX QUATRE ROUES**

Poste de conduite ergonomique – Le confort et la visibilité du conducteur sont maximisés pour offrir des conditions de travail idéales – Le poste de conduite offre plusieurs ajustements pour une conduite ergonomique – L'accès aux différentes commandes a été optimisé afin de simplifier l'opération du véhicule

## CONFORT ET LIBERTÉ D'ESPRIT POUR LE CONDUCTEUR Le LION

M vous permet de comprendre et d'améliorer l'éco-conduite tout en ayant la meilleure ergonomie possible.

Centre d'information conçu pour un véhicule 100% électrique – L'écran d'affichage, combiné avec des cadrans analogiques standards, affiche un éventail d'options et d'outils de gestion afin de voir en temps réels les paramètres suivants : • l'autonomie restante du véhicule • l'état de charge des batteries – Un système de télémétrie embarqué permet un accès à distance au véhicule et facilite le diagnostic – L'accès à des renseignements supplémentaires, tel qu'un indicateur de performance, est offert sur l'écran tactile optionnel.



**SAINT-EUSTACHE, QC, 20 NOVEMBRE, 2018** – L'entreprise manufacturière d'autobus, Nova Bus, est heureuse d'annoncer qu'une livraison de 55 de ses véhicules hybrides destinés à la Toronto Transit Commission (TTC) est en cours actuellement. L'annonce a été effectuée aujourd'hui par la TTC, la Ville de Toronto et le Gouvernement du Canada, en présence du député fédéral de Spadina-Fort York, Adam Vaughan, et du maire de Toronto, John Tory. Cette livraison fait partie d'une commande de 325 autobus attribuée à Nova Bus par la TTC après une intense période de d'évaluation.

Ces autobus électriques hybrides de nouvelle génération fonctionnent à l'aide de moteurs électriques alimentés par un système de batterie intégré, tous deux produits par BAE Systems. Cette technologie permet une meilleure économie de carburant et la réduction des coûts de maintenance et les émissions. Par ailleurs, tous les systèmes intégrés tels que les portes, les systèmes de chauffage, ventilation et climatisation (CVC) et la direction assistée sont entièrement électriques.

Nova Bus est l'un des plus importants fournisseurs de solutions durables en transport collectif d'Amérique du Nord, notamment grâce à sa gamme d'autobus hybrides électriques, de véhicules à grande capacité et de systèmes intégrés de transport intelligents. Avec sa stratégie d'Électro Mobilité<sup>MC</sup>, Nova Bus va de l'avant dans l'électrification de ses composants clés afin de réduire la consommation de carburant et les émissions.

## **Plus gros autobus 100% électriques :**

**CHRONIQUE / Pour le Salon commercial EV2019VÉ, Mobilité électrique Canada (MEC) a choisi le Québec ainsi que sa capitale. Ce rendez-vous attirera des membres de l'industrie de l'électromobilité venant de partout au monde durant quatre jours.**

**Du 6 au 9 mai 2019**, des essais routiers, des conférences,

des tables rondes et des kiosques d'exposition seront proposés à l'hôtel Le Concorde, à Québec, aux délégués provenant de partout au Canada, mais aussi des États-Unis et de l'Europe.

«Les délégués participeront à EV2019VÉ pour des échanges commerciaux, du réseautage et pour apprendre», confie Catherine Kargas, présidente du conseil d'administration de MEC au *Soleil*.

L'an dernier, le Salon EV2018VÉ s'était tenu à Ottawa où plus de 500 délégués y étaient présents. «Nous en attendons plus cette année à Québec, mais nous aurons le même nombre d'exposants cette année, soit de 20 à 25», ajoute M<sup>me</sup> Kargas.

L'événement commencera le lundi 6 mai, à 11h, par des essais routiers d'autos et d'autres véhicules comme des vélos et des trottinettes, offerts aux délégués de EV2019VÉ, mais aussi ouverts au grand public. Ces séances d'essai auront lieu tout près du Concorde et sur les plaines d'Abraham. Des formations auront lieu la même journée pour les délégués inscrits.

Par la suite, les 7 et 8 mai, une exposition se tiendra en même temps que des panels, des tables rondes et des séances plénières. Durant la

journée du 7 mai, les délégués pourront aussi essayer des taxis et des navettes électriques.

L'événement se conclura le jeudi 9 mai avec des ateliers et des tables rondes.

## Expertise québécoise



Le choix de tenir le Salon EV2019VÉ au Québec cette année s'imposait, selon MEC. «À cause de l'expertise qui se trouve ici au Québec. La province est un centre important du développement de l'électromobilité. Et ça continue à exploser», explique M<sup>me</sup> Kargas.

«Je peux vous dire qu'aujourd'hui, au Québec, cette industrie représente des milliers d'emplois et qu'avec les expertises québécoises et la croissance mondiale de l'électromobilité, nous avons une opportunité significative pour créer une industrie beaucoup plus importante avec des retombées économiques énormes», ajoute-t-elle.

Les occasions de faire des affaires et de faire du réseautage ne seront pas réservées uniquement aux entreprises déjà établies. «Nous offrons aussi aux jeunes pousses [*startups*] dans le domaine une opportunité de visibilité en leur proposant des forfaits intéressants pour tenir un kiosque à EV2019VÉ», de dire la présidente du C. A.

Cette 10<sup>e</sup> présentation du salon commercial de MEC coïncide avec le 10<sup>e</sup> anniversaire du fabricant de bornes de recharge AddÉnergie, dont le siège social est situé à Québec et son usine de fabrication à Shawinigan. «Nous soulignerons cet anniversaire le 8 mai lors de la soirée FLO», conclut M<sup>me</sup> Kargas.

# Dans les villes américaines – que des autobus électriques seulement (2040)

*Cet article n'est disponible qu'en anglais, mais il vaut la peine d'être lu :*

Bas du formulaire

Buses

California to transition to 100 percent electric buses by 2040

California adopted a plan to convert all city buses in the state to electric power by 2040, and hopes to beat that deadline by five years.

In terms of cleaning up air quality and improving health, buses can deliver a lot quicker bang for the buck than electric cars. The California Air Resources Board says converting the state's 12,000 buses to electric power will deliver benefits equivalent to converting 4 million cars.

Buses follow prescribed, usually low-speed, urban routes, and the diesels they replace are particularly dirty and inefficient. As an added benefit, buses are used most in disadvantaged communities where pollution is often worse, and cleaning up buses on the streets can make significant improvements.

They also have dedicated depots where high-powered chargers can be installed, so they can charge overnight and in between schedules throughout the day.

CARB passed the Innovative Clean Transit Regulation on Dec. 14, that requires the state's 200 public transit agencies to submit proposals to CARB for how they plan to turn over their fleets to electric power by 2040.

Eight of the state's 10 largest transit agencies already use electric buses. Several companies, including California-based Proterra and China's BYD already build electric city buses.

By 2029, CARB expects all new buses purchased in the state to be electric. By 2020, the effort is expected to increase the number of electric buses on state roads from 153 today to more than 1,000.

The law is also expected to eliminate more than 7,000 tons of harmful diesel emissions and 19 million tons of carbon-dioxide from the atmosphere by 2050.

"A zero-emission public bus fleet means cleaner air for all of us," said CARB chairwoman Mary Nichols in a statement. "It dramatically reduces tailpipe pollution from buses in low-income communities and provides multiple benefits especially for transit-dependent riders."

## Shuttle buses too

In a separate action, CARB is considering a regulation that will require airport, rental-car, and parking shuttles at the state's 13 largest airports to be electric. That regulation is scheduled for a public hearing Monday, and would require all new airport shuttles by 2026 to be electric or fuel cells.

If the measure is enacted, the state hopes to retire all non-electric airport shuttles by 2035. That measure is expected to reduce toxic emissions by nearly 140 tons and eliminate a half million tons of carbon dioxide from the atmosphere by 2040.

Densely populated cities should consider switching to all-electric truck and bus fleets, elected officials and business leaders agreed this week at the Global Climate Action Summit in San Francisco.

The political and manufacturing leaders joined in the "Global Commercial Vehicle Drive to Zero" pledge to focus on electrifying commonly used commercial vehicles including city buses, and heavy and light-duty trucks.

The pledge aims to make electric trucks and buses commercially successful by 2025 and widely used by 2040 in the targeted areas.

Transportation consultant Calstart is coordinating the pledge and providing data on where efforts should be focused.

New York and Los Angeles have agreed to move to all-electric city bus fleets, along with regional transit authorities including Foothill Transit,

which operates between San Bernadino and L.A. The pledges from New York and L.A. also include municipal truck fleets.

The mayors of Sacramento and Stockton, California, and Oslo, Norway, also have agreed to potentially convert all of their municipal truck fleets to electricity.

Manufacturers who signed on to support the pledge include electric bus makers BYD, Proterra, and New Flyer; Mitsubishi-Fuso, which builds electric, hybrid, and conventional trucks; and truck-rental company Ryder.

The pact also includes Workhorse, Motiv Power, and Zenith, which build electric, plug-in hybrid, and fuel-cell conversions of conventional trucks and vans, along with many companies that build electric-vehicle components.

“By working across national and state boundaries, through this new focused effort, we can accelerate progress and help bring these important clean technologies to market years earlier,” Richard Corey, executive officer of the California Air Resources Board, said in a statement.

"By showing the demand for these vehicles, and focusing on the most viable markets, we can accelerate their adoption, improve air quality and reduce emissions," John Boesel, president and CEO of Calstart, said in a statement.

“Once we achieve commercial viability in these areas, we can work to reach economies of scale, bring costs down and increase adoption throughout the entire medium- and heavy-duty vehicle industry,” he added.



Proterra Catalyst electric bus

The laws of physics tend to be immutable, at least until you get into esoteric disciplines like quantum science.

In the case of electric vehicles, one law provides that higher energy capacity in a battery allows a vehicle to travel further.

That's the principle electric-bus maker Proterra has used to set a new world record for distance traveled by an electric transit bus on a single battery charge.

The company said today that on September 4, a 40-foot Proterra transit bus traveled 1,101 miles at the low speed of 15 miles per hour on the energy contained in its 660-kilowatt-hour battery.

The test took place at the Navistar Proving Grounds in New Carlisle, Indiana, which confirmed the record.

For context, the battery in the record-setting Proterra Catalyst E2 Max bus held 11 times the energy capacity contained in the 60-kwh battery of a 2017 Chevrolet Bolt EV electric car.

A recent report by think tank Carbon Tracker predicted that average battery prices will drop to \$100 per kilowatt-hour by 2020, down from \$268 per kwh today.

Besides a potential price advantage, electric buses are also less affected by charging and range issues than electric cars.

Because buses operate on predictable routes, at scheduled times, and within predefined areas, coordinating the installation of charging infrastructure is somewhat easier compared to passenger cars.

Electric buses' near-silent operation and lack of exhaust fumes may also be a bigger selling point in the crowded urban areas where they operate.

(Annexe III)

CANDIAC, QC, le 10 août 2018 /CNW Telbec/ - Keolis Canada et la Ville de Candiac, avec le constructeur NAVYA, l'appui financier du gouvernement du Québec, la collaboration de Propulsion Québec, la grappe des transports électriques et intelligents et le Technopôle IVÉO, sont heureux d'annoncer officiellement le premier projet de démonstration longue durée de navette autonome 100% électrique sur voie publique en sol canadien. La navette autonome NAVYA, qui cohabitera avec la circulation habituelle, est un premier pas qui permettra à terme d'intégrer les navettes autonomes aux solutions de transport collectif en plus de venir compléter l'offre actuelle. Le projet-pilote débutera à l'été 2018 pour une période de 12 mois, dont 8 mois au service des citoyens. Pendant la période hivernale, un

projet de recherche et développement sur la capacité de la navette à s'adapter aux hivers québécois aura lieu sans passager à bord.

### **À propos de NAVYA**

NAVYA est un leader français reconnu du marché des véhicules autonomes et des solutions de mobilité partagée intelligente. Avec plus de 200 employés en France (Paris et Lyon) et aux États-Unis (Michigan), NAVYA développe, fabrique et commercialise des véhicules autonomes, sans conducteur et électriques qui combinent des technologies robotiques, numériques et de conduite au plus haut niveau.

Depuis 2015, NAVYA est le premier à commercialiser et à mettre en service des solutions de mobilité autonome, navettes et taxis. NAVYA propose une gamme de deux véhicules autonomes : l'AUTONOM® SHUTTLE, lancé en septembre 2015, dont plus de 100 exemplaires ont déjà été produits à ce jour et 89 vendus dans 17 pays au 30 juin 2018, notamment aux États-Unis, en France, en Allemagne, en Suisse, au Japon et en Australie, ainsi que l'AUTONOM® CAB, dévoilé en novembre 2017 et dont les premiers essais sur route commenceront sous peu.

Créée en 2014 par Christophe Sapet et Robolution Capital (fonds géré par 360 Capital Partners), son actionnaire de référence, NAVYA a également à son capital les fonds d'investissement Gravitation et Paris Region Venture Fund (Région Île-de-France) géré par Cap Decisif Management, ainsi que les groupes Valeo et Keolis.

### **À propos de Propulsion Québec**

La grappe des transports électriques et intelligents du Québec mobilise tous les acteurs de la filière autour de projets concertés ayant pour objectif de positionner le Québec parmi les leaders du développement et de l'implantation des modes de transport terrestre favorisant les transports électriques et intelligents. Créé en 2017, Propulsion Québec compte aujourd'hui 98 membres de différents secteurs et déploie ses ressources selon sept chantiers distincts visant à développer et soutenir des projets innovants. La grappe bénéficie de l'appui financier du gouvernement du Québec, du gouvernement du Canada et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

## **À propos du Technopôle IVÉO**

IVÉO est un organisme sans but lucratif dont la mission est d'accompagner les petites et moyennes villes dans le déploiement de solutions innovantes de mobilité sur leur territoire. IVÉO se spécialise dans le montage de projets de démonstration qui rendront le transport des biens ou des personnes plus fluide, plus vert et plus sécuritaire. À ce jour, IVÉO compte dans son réseau près de 15 villes partenaires et de nombreuses entreprises innovantes.

### **PLANIFICATION ET OPÉRATION DE NAVETTES AUTOMATISÉES EN MILIEU URBAIN**

## ***Nouvel appel d'offres de la Ville de Montréal***

### PAR PROPULSION QUÉBEC

La Ville de Montréal a récemment publié un appel d'offres public visant la planification et l'opération de navettes automatisées pour un projet pilote sur voie publique sur le territoire de Montréal. Cette initiative est possible grâce à la subvention de 5M\$ du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec que la Ville a reçu dans le cadre de la Politique de mobilité durable du Québec. L'objectif de la Ville avec ce projet est d'évaluer l'intégration de ce nouveau service dans l'offre de transport sur son territoire.

Propulsion Québec salue le dynamisme et la volonté de la Ville de Montréal de mettre en place des projets pilotes sur son territoire. C'est grâce à la réalisation de ce type d'initiative un peu partout à travers la province que le Québec peut démontrer son leadership sur la scène internationale en matière de transports intelligents. Ces projets sont notamment rendus possibles grâce à la mise à jour du Code de la sécurité routière effectué par le gouvernement du Québec en avril 2018. Rappelons que Propulsion Québec avait pris part aux consultations et aux discussions menant à l'adoption de ces dispositions législatives.

La Ville de Montréal souhaite ainsi tenir un projet pilote de navettes automatisées en milieu urbain et sur voie publique en 2019-2020. En complément à ce projet pilote, la Ville souhaite faire des tests en milieu fermé pour tester la navette « hors de sa zone de confort ». Le parcours

sera d'une longueur de 2 à 6 km et sera choisi après l'adjudication du contrat. Il est à noter que les soumissionnaires n'ont pas à déposer de proposition de parcours dans leur offre de services. La Ville sera responsable de définir le ou les parcours qui seront empruntés par les navettes et assumera également les coûts liés aux ajustements de ses infrastructures pour pouvoir y faire circuler les navettes.

Cet appel d'offres s'adresse aux opérateurs, aux fournisseurs de navette ou à tout autre organisme pouvant acheter ou louer sur une longue période (12 mois et plus) des navettes automatisées. L'organisme d'essais sélectionné devra offrir un service de mobilité, transportant les passagers gratuitement durant la durée du projet pilote. Les conditions minimales de services et les caractéristiques obligatoires des navettes sont définies dans le devis technique de l'appel d'offres.

La date limite de soumission est **le 28 février 2019, à 13h30**. Toutes les informations et les documents officiels de l'appel d'offres (en français seulement) sont disponibles sur le site de SEAO (système électronique d'appels d'offres du gouvernement du Québec)

*Self-driving electric shuttle pilot project (August 10, 2018) Propulsion Québec*



On August 10, Keolis Canada and the City of Candiac, with financial support from the Government of Quebec and in cooperation with Propulsion Québec and Technopôle IVÉO, kicked off the NAVYA self-driving electric shuttle pilot project. This is officially the first ever long-term demonstration of a fully electric autonomous shuttle on a public road in Canada.

The pilot project will last twelve months and serve residents for free during eight of those months. The shuttle can hold fifteen passengers (eleven seated and four standing). The NAVYA shuttle will follow a route that has been strategically designed to help residents cover the first and last kilometers of their commutes. For example, the shuttle will carry people working in the area from the last bus stop to their place of work. The trip lasts approximately six to eight minutes with a maximum speed of 25 km/h. An operator will be on board the shuttle at all times for the duration of the pilot project to educate riders about this new transportation method and act as a reassuring presence. While it is not necessary to have an operator on board to ensure the safety of the vehicle, the operator has the ability to intervene at any time.

Respectueusement soumis à La Ville de Gatineau le 26 février 2019.

(Révisé le 3 juin 2019-suite à l'annonce de consultation du public)

**Antoine L. Normand**  
**Résidence Le Monastère**  
**290-161, rue Principale,**  
**GATINEAU QC J9H 7H4**  
**819-664-0875**

**[antoinenormand@hotmail.com](mailto:antoinenormand@hotmail.com)**

Provenance : [Courrier](#) pour Windows 10

**Annexe 3b**

**Mémoire de M. Robert Moreau**

Le 2 juin 2019

Madame Myriam Nadeau, présidente  
Société de transport de l'Outaouais  
111, Jean-Proulx, Gatineau QC  
J8Z 1T4

**OBJET : Transport en commun.**

Bonjour madame Nadeau,

Depuis longtemps j'entends parler du transport en commun dans toute la région de l'Outaouais. J'ai lu les documents de consultation mais je n'ai point lu sur l'idée que je propose.

Je vous le dis tout de suite, je ne suis pas un usager de la Société des transports de l'Outaouais. Étant retraité et pouvant conduire ma voiture, je peux me déplacer à des heures autres que celles des heures de pointe. Cependant, ayant été livreur de courrier pour la compagnie Les Messageries Horizon de 2007 à 2018, j'ai été très conscient des heures de pointe le matin et en fin de journée et de tout ce que cela comporte mais aussi de la circulation en dehors des heures de pointe et du transport scolaire.

Je connais de multiples personnes qui sont aux prises avec ce problème de transport en commun et ce, dans tous les secteurs de notre grande ville. Peut-être que ce serait une bonne idée d'inclure un chauffeur de taxi ou un livreur d'une compagnie comme celle pour laquelle je travaillais à votre comité de consultation.

Je vous décris mes idées dans les pages suivantes. Vous excuserez mes dessins artisanaux, faits à l'œil, mais je pense que vous saisirez bien ce que je propose.

Je suis disponible pour en discuter avec les spécialistes de la STO s'ils le jugent à propos.

Robert Moreau  
17 Croissant Chapel  
Gatineau (QC)  
J9H 1H8  
Tél : 819-682-2628  
Courriel : robert.moreau@videotron.ca

## **SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN POUR L'OUTAOUAIS QUÉBÉCOIS.**

Mon service de transport en commun est composé de six éléments :

- Le transport par train rapide, électrique sur arches
- Le transport en commun par autobus
- Le transport en commun par navette
- L'utilisation de l'automobile
- Le vélo
- Le piéton.

Je suis d'avis que ce que je propose diminuera l'utilisation de l'automobile, augmentera l'utilisation du transport en commun, la rapidité et du transport en commun et du transport "régulier", augmentant la satisfaction de la clientèle et à des coûts qui s'inscrivent à l'intérieur du budget de 2,1 milliards \$ prévu pour le projet actuel. Ce que je propose tient compte de développements futurs.

Il favorisera le transport en vélo et augmentera la sécurité des piétons.

Je suis d'avis que l'automobile utilisant l'essence disparaîtra d'ici les 25 prochaines années. Cependant, celle-ci sera remplacée par les voitures hybrides, fonctionnant à l'électricité, au gaz propane ou par d'autres moyens. Alors, nous aurons encore besoin de rues, de boulevards et d'avenues afin de permette cette circulation pour les prochaines 50 années. Je me demande même quand finira l'utilisation de la voiture.

La voiture permet les rendez-vous au travail, à l'école, à l'épicerie, chez le médecin et ailleurs de même qu'aux centres commerciaux se construisant à un rythme effarant. Les territoires d'Ottawa et de Gatineau grandissent à vue d'œil avec le développement domiciliaire et commercial actuel et à venir, développements que les dirigeants de ces deux villes n'arriveront pas à freiner. Ces développements devront se faire de plus en plus en tenant compte de la circulation locale, régionale et interrégionale.

Alors je crois que mon idée peut très bien s'inscrire dans ces développements, résoudre une bonne partie des problèmes de circulation actuels et de ceux à venir que ce soit des secteurs Aylmer, Gatineau, Cantley, Val-des-Monts et Chelsea.

## **DESSIN # 1**

### **CENTRE VILLE HULL ET OTTAWA ET RETOUR.**

Mes couleurs : **Bleue** : Circulation actuelle et arches au-dessus de Maisonneuve.

En **rouge**, le tracé du train rapide électrique vers Ottawa et retour.

J'ai pris l'exemple du transport sur le boulevard Maisonneuve soit vers Ottawa ou vers Gatineau.

Mon projet consiste à élever des arches au-dessus de Maisonneuve permettant la circulation d'un train actionné par l'électricité pouvant transporter 400 ou 500 personnes à la fois dans l'une ou l'autre des directions, avec des arrêts à Place du Portage pour se diriger vers Queen ou Bayview ou le Centre Rideau.

Le temps requis, selon moi : de Buckingham à Ottawa avec les temps d'arrêt à certains débarcadères, peut-être 20 à 30 minutes.

Donc de 06 h 00 à 10 h 00, transport de 3 à 4 000 personnes.

10 \$ par jour, aller-retour : 40,000 \$ X 5 jours X 52 semaines : Revenus possible de 10,4 millions \$ par année simplement pour ce service.

Possibilité d'augmenter le nombre de voyageurs ? Pourquoi pas.

Les stationnements à Ottawa coûtent entre 200 et 300 \$ par mois. Notre usager déverserait 50 \$ par semaine et pas besoin de trouver un stationnement ?  
Avantage usager!

Il y a un coût pour le stationnement incitatif mais, malgré cela, l'avantage pour l'usager demeure.

Ce train léger circulerait entre les heures de 06 h 00 10 h 00 pour l'aller en AM et de 15 h 30 à 18 h 30 pour le retour.

Les autobus réguliers circuleraient aux mêmes heures de pointe selon leur horaire habituel et il pourrait y avoir un service de navette dans les secteur habités, navette qui transporterait les usagers vers les points de départ des autobus ou du train rapide. Les terrains de stationnement incitatifs demeurent et il faudrait en bâtir d'autres. Mais avec la circulation des autobus et navettes circulant dans les rues de chaque secteur, ces usagers prendront ces autobus au lieu de se rendre au terrain de stationnement.

À cet effet, je vois beaucoup plus de personnes utiliser le transport en commun plutôt que leur voiture. Ce faisant, mon projet facilite aussi le transport scolaire.

Cela dégagerait les points de congestion du Pont des Draveurs, du boulevard Fournier, du boulevard Maisonneuve, les ponts du Portage, Alexandria, Cartier-Macdonald et la rue King Edward. Cela aura des effets partout, dans toute la région. Et ce serait un arrimage intelligent avec ce qui se passe avec le Service de transport d'Ottawa (*Là aussi, cela fait STO*)

Nous n'aurions pas à installer des rails sur les chemins et routes actuelles ni rétrécir certaines rues, avenues et boulevards. Des coûts de construction moindre puisque le train électrique rapide voyagerait dans les airs. L'hiver, pas de déblaiement à prévoir à moins de tempête de 30 ou 50 centimètres. Lors des journées de pluie, moins de danger de glissement.

Enfin, un moins grand stress chez les usagers et des arrivées au bureau ou ailleurs aux heures prévues.

Cela demanderait la construction d'arches dans les airs (rien ne nous empêcherait d'avoir différents styles d'arche et de les construire harmonieusement avec le décor de la nature dans certains secteurs.) Arches permettant la circulation aller et retour. Donc deux trains rapides circuleraient en même temps.

Il y aurait besoin de construire des débarcadères en hauteur à certains endroits. Il y a peut-être la construction d'arche comme celle au-dessus du pont du Portage qui représenterai des difficultés supplémentaires.

En diminuant la quantité d'automobiles, les autobus "réguliers" pourraient circuler plus rapidement et efficacement sur leur tracé habituel ou autre de même que les navettes, les cyclistes et les piétons. J'ajoute : moins d'accrochages et accidents.

Mon idée n'est pas nouvelle : visiter Chicago, Los Angeles, Tokyo et autres grandes villes et vous serez en mesure de constater que ce que je propose peut se faire. Évidemment, ce sont de grandes villes me direz-vous mais celles-ci se sont ajustées au fur et à mesure de l'accroissement de leur population et avec une vision de l'avenir. Je sais que la STO veut investir pour au moins les 50 prochaines années et c'est pour cela que j'approuve la concertation entre la Ville de Gatineau et la Société des transports de l'Outaouais de même qu'avec la Ville d'Ottawa et de son propre service de transport.

Le coût du billet pourrait effaroucher certains utilisateurs mais entre payer 200 et 300 \$ pour le stationnement à Ottawa par mois, en diminuant le temps de transport pour les allers et retours et la diminution du stress, je suis d'opinion que le consommateur en ressortirait grand gagnant.

Pour moi, c'est évident que ce train rapide transporterait la clientèle originaire d'Ottawa se dirigeant vers Hull. Je pense aux fonctionnaires travaillant à Place



## **DESSINS 2 ET 3**

### **SECTEUR OUEST : AYLNER ET PLATEAU.**

Les arches proposées commenceraient au stationnement du Parc Lattion du secteur Aylmer pour se diriger vers le chemin Vanier. Elles passeraient au-dessus de la 50 ouest. Faciles arrêts aux intersections des Grives et la 50. Il pourrait y avoir bifurcation plus vers le nord s'il y a lieu.

Les mêmes avantages que je décris au Plan 1 se manifestent ici encore et je dirais de façon encore plus valable car ces deux secteurs sont appelés à se développer rapidement.

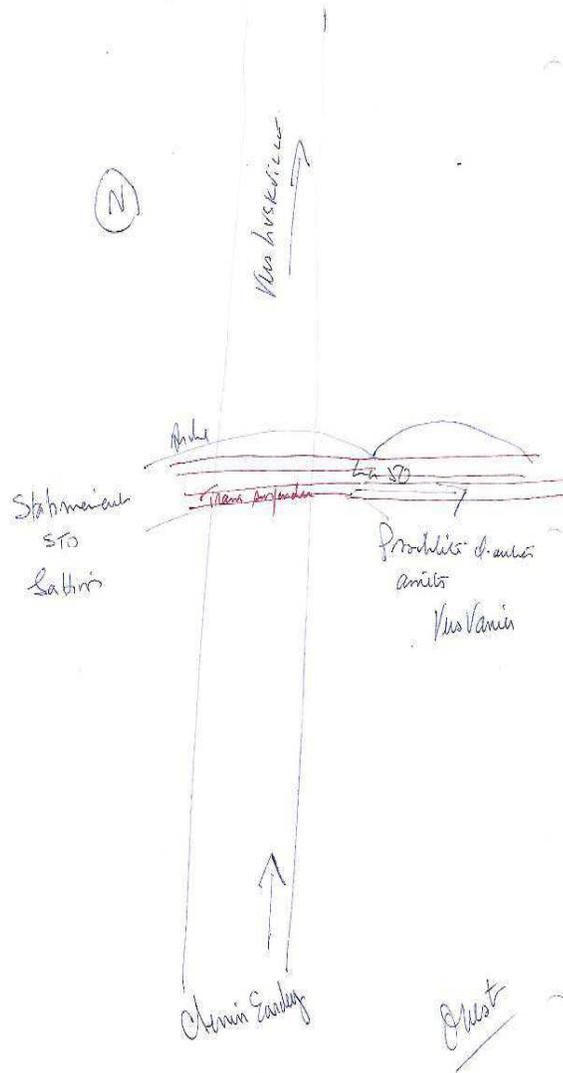
Je pense que vous voyez très bien la disparition du nombre de voitures sur la 50 Ouest se dirigeant vers Hull et Ottawa.

Ce train rapide, sur arches, desservirait tout ce secteur à la satisfaction de la clientèle. Encore là, les autobus réguliers pourraient suivre des cheminements différents de ceux d'aujourd'hui afin de conduire les usagers au débarcadère ou au quai d'embarquement.

Il faudrait construire des quais d'embarquement et débarcadère aux endroits appropriés. Un à partir de Lattion, un autre près du centre commercial du Plateau et un autre près du Club de golf Le Kingsway.

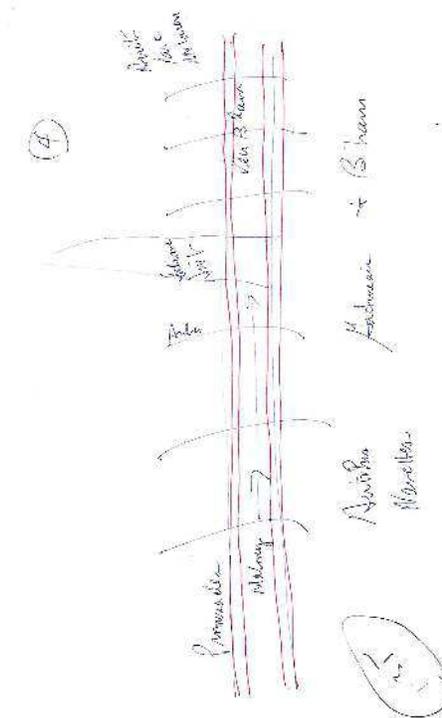
Le train léger de l'ouest continue vers le centre-ville (Maisonnette) et vers Ottawa pour revenir sur ses pas ou rails.

Plan 2





## Plan 4 – Secteur est



Pour moi, tout part de Maloney ouest et est.

Avec ce que je propose, je tente de diminuer la circulation intense sur Maloney.

Dans les deux sens je bâtirais des arches au-dessus du trajet d'autobus actuel, ce qui éliminerait tous les arrêts aux différentes intersections et diminueraient le nombre d'accidents (collision autobus-voiture) à ces même interseptions.

Nous pourrions utiliser les quais d'embarquement actuels et il y aurait peut-être d'autres quais à bâtir. Je pense au secteur Labrosse et au secteur Buckingham. Je sais que le tracé devra être revu mais cela se fait. Actuellement, le dernier arrêt se fait à Buckingham par des autobus réguliers. Imaginez la satisfaction de la clientèle de ce secteur envers de genre de transport. En entrevoyant d'autres développement vers Thurso comme exemple, il y aura possibilité d'étendre ce service vers cette ville lorsque le développement immobilier l'exigera.

Là aussi, je vois une grande diminution de l'utilisation de la voiture allégeant la circulation automobile actuelle, une plus grande fluidité de la circulation automobile, en vélo et une plus grande sécurité des piétons.

Je me dis que si une ville comme Montréal, avec son nouveau projet de transport régional nord et sud, des villes comme Chicago et autres mentionnées **peuvent transporter des millions de passagers par jour, soit sous terre, sur terre et dans les airs, nous pouvons le faire nous aussi.**

Robert Moreau

**Annexe 3c**

**Mémoire de M. Frédéric Pouyot  
GPEKS**

Frédéric Pouyot

GPEKS

399 Boulevard Alexandre Taché, Gatineau QC J9A 2N5

Tel 819-023-2760      fpouyot@gpeks.com

## Mémoire au sujet de la consultation pour un système structurant dans l'ouest de la ville

Le but de ce mémoire est de d'aider la STO à d'évaluer plus en détail l'option ferroviaire. En l'état des choses, seul un tramway traditionnel est considéré pour cette option. Notre souci est que dans ce contexte, il est possible que l'option ferroviaire soit rejetée (par rapport aux options bus) de façon trop préliminaire en bout de ligne pour des questions de coûts, complexité et temps requis pour sa mise en place par rapport aux autres options. Ce mémoire va introduire une option ferroviaire moderne de type Tram Surélevé (TS) du genre SkyWay tel que mis en œuvre en Europe (Biélorussie) ou cTrain.



SkyWay - Structure rail rigide 1



SkyWay - Station Surélevée 1



cTrain - Concept gagnant MIT 1

Critères actuels de la STO:

1. Desservir le plus grand nombre de résidence et lieu d'activité (Technique)
2. Améliorer la performance du réseau de transport en commun (Technique)
3. Améliorer la qualité de vie des citoyens (Environnemental)
4. Préserver un environnement naturel et sain (Environnemental)
5. Constituer l'investissement le plus avantageux pour les contribuables par rapport au service offert (Économique).

Gestion de projet. Trois aspects, et critères actuels de la STO

I Fonctionnalité : 1,2,3,4

II Temps

III Coûts: 5

Pour qu'un projet soit bien géré, il faut considérer le facteur **temps** (qui n'est pas un critère mentionné ici). D'autre part, pour être réaliste, il faut que les **coûts** soient bien compris. Par ailleurs, trop souvent, seuls les coûts initiaux sont pris en compte. Il est critique de comprendre les coûts initiaux et coûts d'exploitation. En boit de ligne, il faut évaluer pour chaque option les risques dans différents domaines pour chaque option. Il faut aussi considérer le risque de ne rien faire.

Notre société GPEKS a développé une expertise et longue expérience dans la faisabilité de projets. Nous suggérons une approche holistique qui considère les facteurs suivants pour évaluer les options ferroviaires :

A Technique

B Technologique

C Règlementaire et institutionnels

D Environnementaux

E Économique

D Organisationnels

E Risques globaux versus opportunités

Dans les critères actuels, les deux seules options technologies du plan actuel sont les bus versus les tramways. Cette limitation ne permet pas de faire une comparaison juste des options notamment au niveau économique car les tramways sont au moins deux fois moins économique à implémenter qu'un système de type SW

Dans le cadre d'un projet ferroviaire, voici en quels aspects évaluer

A Technique

Un système idéal doit répondre aux besoins les plus importants dans des conditions économiques faisables.

- Territoire géographique et population à desservir
- Facilité de mise en place sur le tracé du parcours
- Impact sur le réseau actuel (nombre de voies) et possibilité d'impact de congestion sur les autres voies
- Modification nécessaire (excavation et autre travaux de génie civil nécessaire)
- Temps requis pour développer le projet
- Capacité de s'adapter aux besoins futurs du secteur
- Expropriations nécessaires
- Résilience par rapport aux conditions climatiques (neige, glace, inondations)
- Vitesse de la traversée
- Capacité: nombre de personnes à transporter par heure
- Modularité du système : capacité d'étendre ce genre de système a d'autres quartiers d'une façon abordable
- Impact auditif, visuel et pratique pour les résidents

## B Technologique

Si nous nous concentrons sur l'aspect ferroviaire, voici quelques considérations

- Coût de mise en place et d'opération pour chaque option
- Performance économique de chaque technologie par rapport aux aspects techniques (présents et future)

## C Règlementaire et institutionnels

- Quelles sont les contraintes règlementaires au niveau de la sécurité
- Est-ce que ces options technologiques dépendent des subventions d'un parti au pouvoir au niveau Fédéral et Provincial. Par exemple, est-ce que des gouvernements conservateurs subventionneraient la technologie considérée
- Niveau de complexité de la technologie et risques qui y sont reliés
- Niveau de maturité de la technologie. Certaines technologies sont prouvées mais dépassées, d'autres moins prouvées mais leur potentiel peut justifier leur mise en place d'ici 5 à 10 ans. Par exemple, de nouveaux véhicules électriques sont moins matures mais présentent un potentiel plus favorable que des technologies prouvées mais désuètes.

## D Environnementaux

- Ampleur de la modification des infrastructures existantes : excavation nécessaire pour la pose des rails, montant de béton, asphalte et autres matériaux
- Consommation d'énergie pour le transport des matériaux nécessaire.
- Coût environnemental pour la construction des types de véhicules roulants. Quel est le poids de matériel roulant par type de tram (et donc le montant des matériaux nécessaire). Plus le poids est faible, plus le système est environnemental.
- Bruit et dérangement durant la construction et durant les opérations pour chaque technologie
- Aspect visuel et son importance relative dans le processus décisionnel
- Consommation énergétique comparative (kWh par km parcouru à vide et à pleine charge)
- Consommation d'énergie pour la maintenance du système : par exemple, un système au sol a besoin de déneigement, donc de véhicules, matériaux polluants (sel), et énergies pour cette maintenance

## E Économique

Ceci est probablement un des facteurs ayant le plus de poids en bout de ligne.

- Quel est le coût comparatif estimé des infrastructures nécessaire hors matériel roulant par km, incluant le coût des rails et stations. Par exemple, le coût de base d'un tram régulier au Canada est peut-être de l'ordre de 5, 10 millions CAD par km ou bien au-delà, alors que pour des systèmes du genre SkyWay String Rail, on parle de 3 à 5 millions
- Quel est le coût estimé du matériel roulant par passager, à pleine capacité. Par exemple, pour du matériel roulant de type SkyWay, le coût est environ de 10,000 CAD par passager, mais avec des économies d'échelles, ces coûts peuvent baisser de façon significative.
- Quel est le coût énergétique par km (\$ par km parcouru). Idéalement, ce coût devrait être estimé à vide et à pleine capacité. Plus le véhicule roulant est lourd, plus la consommation par passager est importante, et plus la consommation en heure creuse est onéreuses.
- Quel est le coût annuel de maintenance pour chaque option (déneigement...)

## D Organisationnel

S'engager dans une voie sans avoir assez de certitude que cette option est faisable n'est pas réaliste.

- Est-ce qu'il existe des ressources physiques (financières et humaines) suffisantes pour satisfaire aux besoins de chaque option technologique : par exemple, si le Provincial est en mesure de financer 50% du coût d'un système de tram, et que le Fédéral ne fournit aucun financement, qu'est-ce qui se passe? Est-ce que la STO considérerait un train de type SkyWay coûtant la moitié du budget nécessaire pour un tram traditionnel?
- Est-ce que Gatineau pourrait trouver le financement nécessaire si le gouvernement Fédéral ne suivait pas. Par exemple, existe-il une rentabilité économique suffisante pour que les deux options ferroviaires soient financées en partenariat privé public à partir des frais d'utilisateurs.
- Y a-t-il des problèmes pour trouver la main d'œuvre qualifiée (ressources humaines nécessaires) au niveau gestion, firme d'engineering assez qualifié) pour chacune des options considérées.

## E Risques Globaux versus opportunités

Il y a de nombreuses raisons qui expliquent que les tramways qui existaient au Canada ont été mis hors commission et que de nos jours, des systèmes installés à Vancouver, Edmonton, Calgary, Saskatoon, Regina, Montréal, Québec, Kitchener, Hamilton, Kingston, London, Windsor, Peterborough et Ottawa... et de nos jours, il ne reste que deux systèmes de trams au Canada dont celui de Toronto et celui de Vancouver (qui est un vieux système restauré essentiellement pour les touristes). Gatineau est soumis à des hivers bien plus rigoureux que Toronto ou Vancouver. La neige et surtout les accumulations de glace (et sel) ne sont pas les amis des rails de tramways urbains. Ceci est un problème bien connu qui ne peut être résolu sans augmenter de façon significative les coûts d'exploitation (faire rouler les trains la nuit, chauffer les rails...)

Il est à noter aussi que le système ferroviaire urbain d'Ottawa n'est ni un tram, ni électrique. Le système de LRT d'Ottawa est basé sur des lignes dédiées non partagées avec des axes routiers automobiles pour la plupart (voies ferrées dédiées). Les locomotives roulent au diesel et il n'y a pas de système de lignes de contact aériennes.

Voici quelques uns des risques qui expliquent la disparition des trams

- L'ouverture de nouveaux systèmes de tramway et de train léger s'est parfois accompagnée d'une nette augmentation des accidents de voiture, du fait de la méconnaissance des conducteurs vis-à-vis de la physique et de la géométrie des tramways.
- Bien que les conflits à long terme entre les automobilistes et les exploitants de tramway peuvent être atténués en séparant leurs droits de passage respectifs et en installant des systèmes de signalisation et d'alerte appropriés, cette mesure peut résulter en risque de congestion des autres voies, surtout avec une population urbaine grandissante.
- Les pistes de tram peuvent être dangereuses pour les cyclistes, car les vélos, en particulier ceux dont les pneus sont étroits, risquent de se coincer les roues dans les rainures. Il est possible de fermer les rainures des pistes sur les sections critiques à l'aide de profilés en caoutchouc qui sont pressés par les ailes du tramway qui passe mais qui ne peuvent pas être abaissés sous le poids d'un cycliste. Si elles ne sont pas bien entretenues, elles perdent leur efficacité avec le temps.
- Une fois mouillés, les voies de tramway ont tendance à devenir glissantes et donc dangereuses pour les vélos et les motos, en particulier dans les embouteillages, et dans certains cas, même les voitures peuvent être affectées.

- Ce genre de transport ferroviaire peut exposer les populations voisines à des bruits de basse fréquence, même si les planificateurs des transports peuvent utiliser des stratégies d'atténuation du bruit pour minimiser ces effets.

Un des risques majeur de miser seulement sur une solution tram pour ce qui est de l'option ferroviaire est de donner l'impression que l'option rail n'est ni techniquement ni économiquement acceptable.

Il y a aussi le risque que le projet ferroviaire de Québec siphonne les financements disponible pour un projet similaire à Gatineau. Pour des raisons politiques, si le gouvernement du Québec doit faire un choix, il est probable que la préférence aille à la capitale du Québec plutôt que Gatineau.

Il existe aussi le risque perçu que vu les évolutions technologiques et la réduction du prix des batteries pour autobus électrique dans les 5 ans qui viennent, le gouvernement penche pour garder tout projet ferroviaire dans les tiroirs.

Ce serait dommage car même une solution ferroviaire sera toujours globalement plus confortable, sécuritaire, plus économique à exploiter et plus les versions moderne tel que SkyWay sont prometteuse pour Gatineau et le Québec.

Il est vrai que des systèmes tel que celui de SkyWay sont encore à un stade de développement moins développé, mais il opèrent déjà en Europe et on peut s'attendre à un développement rapide avec un nouveau système signé pour le Moyen-Orient (Dubai) et une certain nombre de projets sur le point de se concrétiser (Australie, Bresil...)

Il est temps de considérer une troisième dimension pour le développement ferroviaire, la dimension verticale.

**Annexe 3d**

**Mémoire de M. Bill Clennett**

Mémoire présenté dans le cadre de la consultation de la Société de transport de l'Outaouais  
concernant l'Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif  
structurant dans l'ouest de la Ville de Gatineau

Bill Clennett

24 juin, 2019

La présente Étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant dans l'ouest de la Ville de Gatineau fait partie d'un ensemble d'initiatives de planification en matière de transport entreprises au cours de la présente décennie. Les visions derrière ces initiatives ne sont pas identiques et force est de constater qu'il existe parfois des contradictions entre les conclusions et les recommandations. Par exemple de pont Alexandra est tantôt un élément du tracé pour le train léger, tantôt une possibilité pour un développement futur du train léger, tantôt un pont qui sera remplacé et tantôt sans rapport avec un train léger dans la mesure que le choix final serait un système d'autobus.

#### Planification récente

- Premier rapport d'étape de l'étude de faisabilité de voies réservées en site propre pour le transport collectif rapide dans la partie ouest de la ville de Gatineau. (Roche Genivar Mai 2012)
- Rapport final de l'étude sur le transport collectif entre les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau (McCormick Rankin, AECOM, Pace Avril 2013)
- Étude des besoins et étude des solutions pour un système de transport collectif rapide dans la partie ouest de la Ville de Gatineau (Roche Genivar Mars 2017)
- Étude des solutions pour un système de transport collectif rapide dans la partie ouest de la Ville de Gatineau – Rapport d'étape (Roche Genivar Septembre 2017)
- Entente historique sur le transport collectif entre Gatineau et Ottawa (Villes d'Ottawa et de Gatineau 26 mai 2017)
- Projet préliminaire de système sur rails pour l'ouest de Gatineau (Ville de Gatineau Juin 2018)
- Décision de remplacer le pont Interprovincial dans 5 à 10 ans et de construire un 6e pont entre Ottawa et Gatineau (Gouvernement fédéral Mars 2019)

Au mois de mars 2018 la STO a préparé un appel d'offre « en vue d'attribuer un contrat de services professionnels pour une étude complémentaire pour la planification d'un système de transport collectif structurant dans l'ouest de la Ville de Gatineau »<sup>1</sup>. Le 24 août 2018 la STO a octroyé un contrat à la firme WSP de 1 054 575\$ pour la réalisation de cette étude.<sup>2</sup> La semaine suivante la STO a annoncé son

---

<sup>1</sup> Procès-verbal de l'assemblée ordinaire de la Société de transport de l'Outaouais tenue au siège social de la Société, le jeudi, 29 mars 2018

<sup>2</sup> Procès-verbal de l'assemblée ordinaire de la Société de transport de l'Outaouais tenue au siège social de la Société, le jeudi, 24 août 2018

intention de créer un bureau d'étude pour la réalisation de cette étude et de « retenir les services de professionnels de plusieurs spécialités pour œuvrer au sein de ce bureau d'études ». <sup>3</sup>

Les délais de réalisation de cette étude sont très courts de sorte que la présente consultation arrive moins d'un an après l'embauche de la firme de consultants alors que les deux premières étapes sont à peine terminées.

#### Étapes de l'étude complémentaire

- Étape 1 : Besoins et contraintes (WSP- Échéance : Hiver 2019)
- Étape 2 : Étude des solutions (WSP- Échéance : Printemps 2019)
- Étape 3 : Évaluation comparative des solutions (WSP - En cours)
- Étape 4 : Raffinement de la solution retenue (WSP – Hiver 2020)

La STO a organisé une série de soirées d'information de type portes ouvertes dans le cadre du volet informatif de cette consultation. C'était une participation à la rencontre du 6 juin à l'Agora de la Maison du Citoyen qui est à l'origine du présent mémoire. Une relecture de la documentation en ligne concernant cette initiative et une recherche documentaire plus large n'ont pas permis de répondre à certaines questions soulevées par cette consultation.

Afin de trouver des réponses à ces questions, un courriel a été envoyé aux autorités (voir en annexe). La réponse de la STO (également en annexe) est arrivée à la fin de la période de consultation et avec une absence de réponses sur certaines questions importantes.

Par exemple, la non disponibilité des rapports finaux de l'étape 1 sur les « Besoins et contraintes » et de l'étape 2 sur « L'étude des solutions » limite la capacité de comprendre et d'apprécier les propositions soumises à la population. De plus l'absence d'explications sur la manière que le nouveau système de transport collectif en site propre traversera les carrefours giratoires n'aide pas à faire un choix éclairé entre les options proposées.

À la lumière des délais trop courts et des informations manquantes ce mémoire se limitera à un appui au train léger comme choix technologique pour le système de transport collectif structurant dans l'ouest de la Ville de Gatineau et une recommandation de relier son trajet au tracé du Rapibus qui devrait être remplacé par un train léger. Ainsi la Ville de Gatineau aurait un système de transport collectif structurant de l'est à l'ouest en site propre avec une connexion à Ottawa.

Un tel système sera serait un atout, non pas seulement pour répondre aux besoins de la clientèle actuelle, mais aussi pour orienter l'aménagement du territoire afin d'accroître l'utilisation du transport en commun. Depuis le début des années 1990 il existe une volonté populaire dans la région d'aller dans

---

<sup>3</sup> Procès-verbal de l'assemblée ordinaire de la Société de transport de l'Outaouais tenue au siège social de la Société, le jeudi, 30 août 2018

cette direction. (voir articles de presse en annexe). Cela étant dit, il y a beaucoup de questions importantes auxquelles il faut répondre avant de mettre en place un projet de train léger.

- Quel est le plan pour un système intégré de transport visant le développement de l'ensemble du territoire de la Ville de Gatineau, non pas comme une banlieue d'Ottawa, mais comme une métropole voisine?
- Quel est le plan pour intégrer dans le respect mutuel des deux systèmes de transport en commun de Gatineau et d'Ottawa?
- Est-ce que les prévisions d'achalandage justifient deux infrastructures dédiées dans l'ouest de la ville?
- Est-ce que la capacité résiduelle en direction est de la ligne de la Confédération est suffisante pour accommoder l'achalandage prévue en provenance de l'ouest et de l'est de la Ville de Gatineau?
- Si le tracé du train léger sur des Allumettières était adopté, quel est le plan pour traverser les carrefours giratoires?

Cette consultation offre des perspectives prometteuses pour l'avenir du transport en commun dans la Ville de Gatineau. Malheureusement elle ne réunit pas les conditions pour permettre une participation citoyenne à la hauteur des attentes.

## Annexe

### Courriel à la STO

----- message -----

De : **Bill Clennett** <bill.clennett@gmail.com>

Date: mar. 11 juin 2019 à 10:49

Objet: Quelques questions

À: <etudedelouest@sto.ca>

Bonjour,

Voici quelques questions en lien avec la consultation en cours:

1- Selon l'information disponible en ligne, les deux premières étapes de l'étude complémentaire sur les besoins et contraintes et sur l'étude des solutions sont finalisées. Où est cette information?

2- Le Rapibus est essentiellement une infrastructure de transport en commun en site propre. Est-ce que les deux options sous étude, le tramway et le système rapide par bus, sont également en site propre? Si c'est seulement en partie le cas, quelles sont les sections qui sont en site propre et quelles sont les sections qui sont en voies réservées? Qu'est-ce que ça veut dire pour les scénarios hybrides où le tramway et le système rapide par bus passent sur les ronds points du boulevard des Allumettières?

3- Quelles sont les prévisions concernant le nombre de places disponibles dans chaque direction à l'heure de pointe sur le O-train à la station Lyon?

4- Selon votre cadre de référence, quel est le seuil de densité requis pour justifier l'implantation d'un tramway?

5- Selon votre cadre de référence, quel est le seuil de densité requis pour justifier l'implantation d'un système rapide par bus?

6- Quel est le rôle de la Ville d'Ottawa dans cette étude complémentaire?

7- Quel est le lien entre la présente étude et la Stratégie interprovinciale de transport collectif afin de mieux intégrer le transport entre les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau de 2013?

Merci et bonne journée

bill clennett

## Réponse de la STO

Nous vous remercions pour votre message qui a retenu toute notre attention.

Voici une réponse à chacune de vos questions :

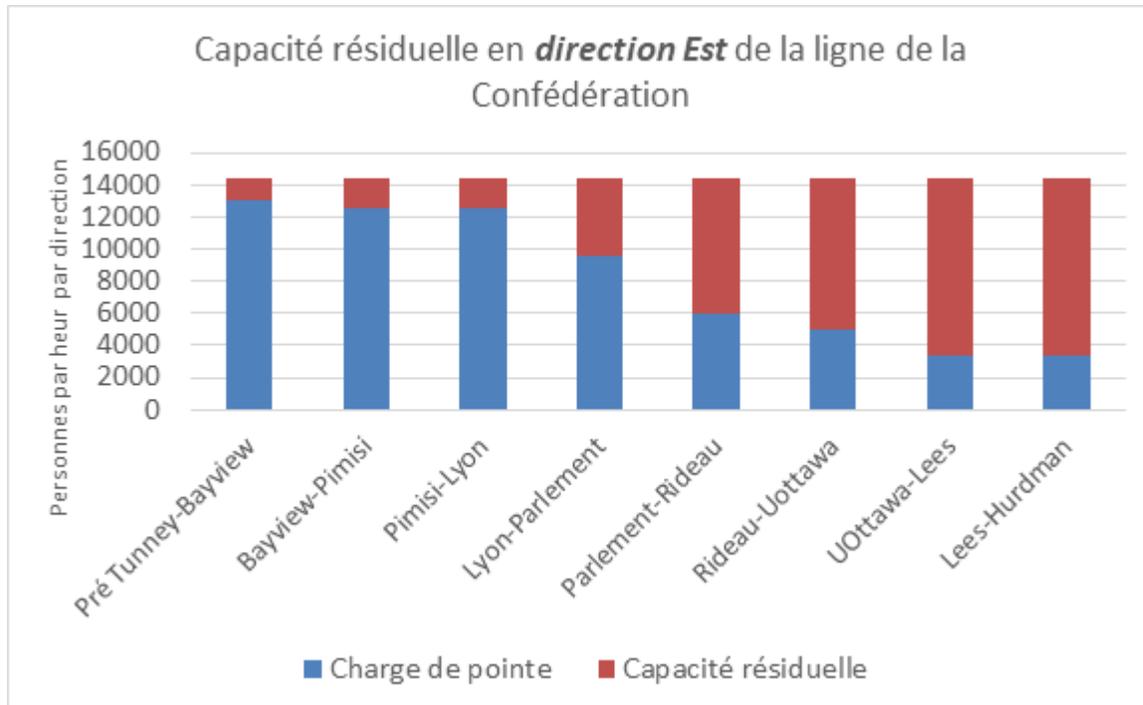
1 – En effet, les deux premières étapes de l'étude sont complétées, à savoir « Besoins et contraintes » et « Études des solutions. »

Les 2 rapports finaux seront disponibles très prochainement sur notre site internet en bas de [cette page](#). Dans cette attente, vous trouverez un résumé de ces 2 rapports [ici](#).

2 – Les deux modes de transport à l'étude, soit le tramway et le système rapide par bus, seraient opérés totalement en site propre, sans exception.

Une solution technique sera étudiée ultérieurement afin de permettre l'implantation du système structurant sur les axes qui comportent des carrefours giratoires, comme le Boulevard du Plateau ou le Boulevard des Allumettières.

3 - La figure ci-dessous illustre la charge et la capacité résiduelle prévues en direction est du SLR d'Ottawa en période de pointe. La capacité en direction ouest n'est pas présentée car elle ne représente pas un enjeu (la capacité est largement suffisante).



4 et 5 – Pour chaque scénario, le consultant de l'étude compare la densité de population par kilomètre de réseau structurant à l'horizon 2031, l'objectif étant de couvrir le plus de population par kilomètre de réseau structurant avec moins de kilomètres d'infrastructures à construire.

Cela dit, il n'y a pas de seuil minimum de densité requis pour justifier l'implantation d'un tramway ou d'un système rapide par bus. En effet, le long d'un tracé, on alterne généralement entre moyenne/basse/haute/très haute densité selon les secteurs traversés. Le consultant étudiera plutôt l'achalandage afin de voir si la capacité du système peut répondre à la demande en fonction de la capacité des véhicules et de la fréquence proposée.

6 - Un comité technique, composé de membres de la STO et de ses partenaires, veille à l'objectivité de l'étude. La Ville d'Ottawa fait évidemment partie des partenaires de l'étude, au même titre que la Ville de Gatineau, le Ministère des Transports du Québec (MTQ) ou la Commission de la capitale nationale (CCN).

7 – La présente étude tient compte de tous les documents stratégiques récents et en vigueur, en matière de planification du territoire. Nous avons relevé dans tous ces documents, les enjeux, objectifs, orientations et autres aspects pertinents à prendre en compte, notamment en termes de contraintes et d'opportunités, dans le cadre de la réalisation d'un système de transport collectif structurant desservant l'ouest de la ville de Gatineau. Les éléments identifiés concernent plus spécifiquement la gestion de l'urbanisation, l'aménagement du territoire, les transports et la mobilité durable. Parmi tous ces documents stratégiques, la Stratégie interprovinciale de transport collectif, publiée en 2013, est le fruit d'un effort concerté impliquant les partenaires de cette étude. Elle reflète l'engagement des partenaires sur la base d'une vision partagée en matière de mobilité durable et de transport écologique, et ce, dans le but d'améliorer le transport en commun interprovincial, d'augmenter son achalandage et de réduire l'auto-solo.

Nous vous remercions à nouveau de nous avoir contactés et nous vous prions de recevoir nos sincères salutations.

### **L'équipe Étude de l'Ouest**

Société de transport de l'Outaouais

Tél : 819 770-3242

111, rue Jean-Proulx, Gatineau (Québec) J8Z 1T4

Le Régional 23 janvier 1991

## Une solution au transport urbain

La Coalition pour l'amélioration du transport urbain propose à la population et aux organismes en place, une solution au transport urbain, soit le transport léger sur rails (TLR).

«Dans l'Outaouais métropolitain, le transport en commun est en perte de vitesse. Entre 1985 et 1989, la CTCRO a perdu près d'un million de passagers. Depuis dix ans, la contribution des municipalités au budget du transport en commun diminue et les tarifs des usagers sont parmi les plus élevés en Amérique du nord», indique la Coalition.

La ville de Hull prend une orientation favorisant l'utilisation du transport urbain en travaillant à l'élaboration d'une politique de stationnement au centre-ville et en manifestant son désir d'acquiescer l'emprise de la voie ferrée entre Hull et Aylmer.

La Coalition pour l'amélioration du transport urbain endosse les prises de position de la ville de Hull et propose que la nouvelle Société de transport de l'Outaouais (STO) inclut, dans le cadre de son étude de planification, une analyse de faisabilité d'un TLR entre Aylmer et Hull.

Au cours des prochains mois, la Coalition pour l'amélioration du transport urbain entend mener une campagne de promotion concernant sa proposition d'un système de TLR pour le corridor Aylmer-Hull auprès des autorités politiques, des groupes institutionnels et communautaires et de la population en général. Elle va faire valoir son projet TLR afin qu'il passe sur le chemin de l'avenir.

La Coalition pour le transport en commun est formée de: Transport 2000, CREDDO (Conseil régional de l'environnement et de développement durable dans l'Outaouais, Comité pour l'intégrité de la ville de Hull et du Parc de la Gatineau, Conseil des résidents et résidentes de l'Île de Hull, Logemen'occupe, Cage-Do, et Association des biologistes, région de l'Outaouais.

Bonjour Dimanche 4 avril 1993

Au lieu de l'autoroute McConnell-Laramée

## La CATU propose un train léger sur rails

(C.M.) HULL.- La Coalition pour l'amélioration du transport urbain (CATU) considère que la réalisation d'un train léger sur rails dans l'Outaouais serait moins dommageable pour l'environnement que la construction de l'autoroute McConnell-Laramée.

Ce train pourrait relier les municipalités de la région. Il s'agit d'une solution

comportant bien moins d'impacts sur l'environnement, selon Harry

Gow, porte-parole de la CATU et membre de Transport 2000.

Un consultant d'Ottawa, Darrell Richard, a d'ailleurs été engagé pour étudier cette formule. Les résultats de l'étude devaient être dévoilés lors d'une conférence de pres-

se qui aurait lieu dans trois semaines.

En attendant, la CATU veut signifier son opposition à l'autoroute auprès de la Société de transport de l'Outaouais et au ministère des Transports du Québec, que l'autoroute McConnell/Laramée. L'intervention de l'organisme s'inscrit à un moment stratégique, puisque la STO et le MTQ préparent actuellement leur planification routière. La

STO mijote un plan intégré du réseau routier et du transport en commun et le MTQ, un plan de transport pour l'Outaouais.

Mardi dernier, l'organisme a tenu une conférence de presse pour souligner son opposition à l'autoroute et vanter à la place les mérites du transport en commun. Un expert, Victor Lambert, représentant de la Corporation des urbanistes du Québec, était sur

place pour offrir son opinion.

"M. Lambert a appuyé nos dires, mais avec une nuance. Il recommande, lui, l'aménagement d'un boulevard urbain en surface, à la place de l'autoroute. À ses yeux, ce serait plus avantageux pour les quartiers résidentiels des alentours. M. Lambert croit que nous devons prendre le virage des valeurs des années '90 et oublier la notion de 'vivre

en polluant'. Il considère que la stratégie routière adoptée par Hull n'a pas évolué et n'a pas donné grand chose à cette ville", de dire M. Gow.

Selon le porte-parole, la CATU n'est pas opposée à un boulevard urbain en soi. "J'aime mieux la solution pure et dure du transport en commun. Cependant, un boulevard urbain, c'est mieux qu'une autoroute", de dire M. Gow.

## ACTUALITÉS

## CERTAINS CONSEILLERS NE VEULENT PAS RATER LE TRAIN...

Pascal Laplante

L'atmosphère était lourde à la fin de la rencontre du dernier comité plénier de la ville de Hull, à la maison du Citoyen. Les conseillers Marc Bureau et Louise Poirier ont demandé au président de la Société de transport de l'Outaouais (STO), Claude Bonhomme, de discuter le plus rapidement possible de la question du train léger en Outaouais.

Le conseiller du quartier Wright, Marc Bureau, évoque le fait que le maire Bob Chiarelli, de la ville d'Ottawa, ait déjà un plan d'établissement pour le train léger et qu'il est temps d'en discuter. Il explique que le gouvernement fédéral est prêt à investir dans le projet entre l'aéroport d'Ottawa et la promenade du Portage, via South Keys et les plaines Le Breton.

«Le fédéral est prêt à investir 600 millions de dollars dans les trains légers», explique M. Bureau. Je pense que c'est d'actualité de parler du sujet et ce serait manquer toute une opportunité pour l'Outaouais.

Le conseiller et président de la STO, Claude Bonhomme, répond qu'il ne faut pas brûler les étapes. L'organisme attend un rapport sur l'avenir du transport en commun qui suggérera des mesures à prendre.

«Peut-être que le train léger sera la solution du rapport, mais vaut mieux attendre et suivre la séquence logique pour ne pas se tromper», commente M. Bonhomme. Je sais que de l'autre côté (Ottawa), ils ont un projet qui irait même jusqu'aux édifices fédéraux de Hull.

«Moi je dis : qu'on respecte les décisions qui seront prises du côté de l'Outaouais», ajoute-t-il. Nous sommes raisonnables de vouloir attendre et qu'on ne nous force pas la main.

La conseillère des Hautes-Plaines, Louise Poirier appuie la demande de Marc Bureau. Elle croit qu'il ne faut pas rester là, à regarder la ville d'Ottawa damer le pion à la nouvelle ville de l'Outaouais.

Louise Poirier a aussi demandé à M. Bonhomme de tenir au moins une séance pour informer les quatre «nouveaux conseillers» élus en 1999 : «Je crois que j'ai droit, en tant que décideur (sic), d'avoir de l'information à la source et non de tout apprendre dans les journaux.»

Le conseiller Pierre Phillon ne voit pas la nécessité de tenir un tel exercice et qu'il serait mieux d'attendre d'avoir l'étude en main. «S'il y a des réunions, je peux vous dire que je n'y participerai pas».

«Moins on est informé, plus on a de chances d'être perdant dans cette histoire», déplore Mme Poirier. Il ne faut pas manquer le train! Nous avons les rails déjà en place sur le territoire, ce moyen de transport est rapide et ne dégage aucun gaz.

## Une date, et au plus vite!

Marc Bureau et Louise Poirier demandent aussi une date pour qu'on discute du rapport qui sera déposé. Le maire Yves Ducharme a demandé à Claude Bonhomme si c'était possible de fixer une date la semaine prochaine, mais ce dernier n'a pu arrêter une journée précise, en mentionnant que ça

n'irait pas avant mars 2001.

Le conseiller du Parc-de-la-Montagne, Georges Castagne, qui fait partie des «nouveaux» dont parlait Mme Poirier, penche également du côté de Claude Bonhomme et croit qu'il faut attendre que le rapport soit déposé afin qu'une décision éclairée soit prise en temps et lieux.

Le président de la STO a réaffirmé qu'il fallait attendre la déposition de la

fameuse étude : «Vous savez, la STO a augmenté sa clientèle de 30% en 5 ans, ce qui veut dire que 18% de la population utilise ce moyen de transport. Il faut prendre l'augmentation des usagers en considération».

«Vous savez, les gens qui font ce rapport n'ont pas de politique à faire. Ils vont rendre une décision et puis là, nous pourrions poser des questions intelligentes. Ça coûte cher quand on brûle des étapes».

## Pas de discussions, mais une rencontre

Yannick Boursier

Les conseillers qui demandaient que le conseil discute dès maintenant de la possibilité d'avoir le train léger à Hull n'ont pas obtenu gain de cause lors de la réunion qui a suivi le conseil de ville.

«Le conseil a convenu d'attendre les résultats de l'étude commandée par la STO et Oc Transpo qui devraient être connus au mois de mars», a confié le maire Yves Ducharme. Les conseillers ont cependant eu gain de cause sur la question de la présentation du projet.

«Ceux qui n'ont pas eu la présentation vont se rendre à Ottawa pour l'avoir», a affirmé la conseillère Louise Poirier. Ça serait intéressant que tout le monde ait la présentation parce qu'il y a eu des changements depuis 14 mois».

Déçu de la décision du conseil d'attendre avant d'ouvrir la discussion, la conseillère croit que ce sont les citoyens qui paieront pour ce retard. «Les échos que j'ai c'est que les gens sont ouverts au train léger», a-t-elle expliqué. Je fais des liens entre le manque de stationnement et le train léger.»

Louise Poirier comprend toutefois un peu la réaction des membres du conseil qui ne connaissent pas autant le dossier. «Marc Bureau et moi, en tant que membres du comité de l'environnement, nous voulons plus parce que nous connaissons plus le dossier.»

Il faudra toutefois attendre au mois de mars avant que des discussions soient entreprises sur ce sujet. Entre temps, le maire Yves Ducharme a affirmé qu'il tentait d'obtenir une rencontre avec le maire d'Ottawa Bob Chiarelli pour les nouveaux conseillers.

Bonjour Dimanche 13 novembre 2004

## ACTUALITÉS

## LA CATU PROPOSE UN TRAIN LÉGER POUR GATINEAU

Yannick Boursier

boursier@transcontinental.ca

Selon la Coalition pour l'amélioration du transport urbain (CATU), l'amélioration du transport à Gatineau passerait par la construction d'un train léger entre Aylmer et Hull et la construction de gares intermodales.

L'organisme a lancé ce projet pour tenter de trouver des solutions durables au problème de transport

dans la ville de Gatineau. «C'est une réaction à la faible vision dans la mise à jour du plan de transport dans le cadre du schéma d'aménagement», souligne Marc Sarault de Transport 2000. C'est un plan qui n'est pas à jour et qui présente peu d'alternatives qui reflètent les besoins actuels.»

Le projet de train léger serait l'alternative idéale pour répondre aux besoins actuels selon la Coalition. Deux trains seraient nécessaires selon la CATU soit un reliant les secteurs

Aylmer et Hull et un autre reliant le secteur Hull au train léger d'Ottawa. «Pour 62 millions \$, il est possible d'améliorer le transport en commun avec un train léger entre Aylmer, Hull et Ottawa», souligne Harry Gow du CREDDO.

Ce projet, ajoute M. Gow, ne serait pas incompatible avec le projet de Rapibus de la Société de transport de l'Outaouais. «Pour Ottawa, il est plus simple de prolonger vers le Nord le projet de train léger et de l'amarrer au rapibus à Hull, au Casino ou au boulevard Taché par exemple», explique-t-il.

Cette solution aurait aussi l'avantage de désengorger les rues du secteur Hull et d'Ottawa qui sont déjà prises d'assaut par les autobus. L'ajout de nouveaux autobus avec le projet de rapibus causerait encore plus d'embouteillage.

## Gares intermodales

En plus du train léger, la CATU propose la construction de trois gares intermodales, soit une au nord (Wakefield), à l'ouest (Pontiac) et à l'est (limite de Gatineau). Ces gares seraient principalement pour les camionneurs.

Le but de ces gares est de diminuer la circulation de camions sur le territoire de Gatineau en éliminant ceux qui sont en transit dans la ville, mais qui n'amènent pas de retombées pour Gatineau.

Des nouvelles d'ici au quotidien

### Visite guidée du O-train

Au lendemain de l'offre d'acquisition du pont Prince de Galles par la ville d'Ottawa, la Coalition pour l'amélioration du transport urbain (CATU) a organisé une visite guidée du O-train et a présenté son projet de train léger pour Gatineau vendredi dernier. La CATU a dévoilé les détails d'un projet d'extension du train léger à Gatineau avec d'une part une ligne entre la station Bayview d'Ottawa et le Casino du Lac Leamy via le pont Prince de Galles, ainsi qu'une ligne qui relierait les secteurs Hull et Aylmer. Le projet, estimé à 75,3 millions \$, contribuerait, selon la CATU, à réduire les problèmes de circulation dans l'Outaouais tout en réduisant la production de gaz à effets de serre et en offrant un service rapide, agréable et fiable aux usagers. Pierre Laliberté, porte-parole de la CATU, a indiqué que «le projet d'un train léger constitue une alternative viable et pratique pour transporter de façon rapide et à meilleur coût des milliers de gens dans l'Outaouais. Alors que nous attendons la énième étude de faisabilité d'un nouveau pont dans la région, le pont ferroviaire Prince de Galles n'attend qu'à être utilisé.»

Bonjour Dimanche 29 janvier 2005

## Le O-Train n'est pas une solution pour la STO

### *Le Rapibus reste le moyen préconisé pour répondre aux besoins de Gatineau*

Yannick Boursier

boursieri@transcontinental.ca

La Société de transport de l'Outaouais (STO) ne veut rien savoir d'un projet qui amènerait le O-Train d'Ottawa sur le territoire de Gatineau, malgré les propositions de groupes communautaires comme Transport 2000.

Le directeur général de la STO, Georges O. Gratton, a souligné mercredi matin en point de presse que cette solution avait déjà été écartée lors du processus qui a amené le choix de l'autobus comme moyen privilégié en Outaouais par l'entremise du projet de Rapibus.

Une proposition de Transport 2000 parle d'un lien entre le Casino et Ottawa par train. «S'il y avait un projet pour amener le O-Train sur le territoire de Gatineau, ce ne serait pas la

première volonté de la STO, a indiqué M. Gratton. Notre budget ne nous donne aucune marge de manoeuvre pour se payer le luxe de faire traverser le train.»

Quand au choix du O-Train de préférence au Rapibus pour desservir le territoire, il ne satisfait pas plus les dirigeants de la STO. «Le train léger a un achalandage de 600 passagers par heure par direction, affirme Georges O. Gratton. Nous, nous avons des besoins pour 7500 passagers par heure en direction de Gatineau et 2200 par heure en direction du secteur Aylmer. Ça ne nous conviendrait pas.»

Le prix est un autre facteur qui a un impact important dans la décision. «Pour obtenir un débit comparable avec le train léger, le coût serait sept fois plus élevé. On a déjà de la difficulté à faire financer notre projet.»

D'autres facteurs sont pris en con-

sidération par la STO dans leur décision, notamment l'obligation de correspondance avec un train léger pour les gens venant de l'intérieur des quartiers et le temps d'attente plus long qu'avec le Rapibus entre deux passages.

#### Boucle technologique

Cette décision ne veut toutefois pas dire qu'on ne retrouvera jamais de train léger sur le territoire de Gatineau. Lors de la présentation du projet de Rapibus, la STO prévoyait aussi une boucle technologique qui desservirait l'île de Hull et le centre-ville d'Ottawa.

Or, cette boucle est toujours à l'étude par les deux villes et la CCN qui auront à décider le type de technologie qui sera utilisée. Le train léger pourrait donc être la solution envisagée par le comité tripartite.

**Annexe 3e**

**Mémoire de M. Stéphane Vigneault**

## Consultation publique sur le système structurant dans l'ouest de Gatineau **Le cas de Val-Tétreau : faire d'une pierre plusieurs coups**

Mémoire déposé à titre individuel par Stéphane Vigneault  
18 juin 2019

---

*Bonjour,*

*J'aimerais vous soumettre ce mémoire dans le cadre des consultations publiques sur le système structurant dans l'ouest de Gatineau.*

*En toute transparence, je dois dire que j'ai travaillé quelques mois comme attaché politique pour le conseiller Gilles Carpentier à l'époque où il présidait la STO. Aucune des informations dont j'ai pu avoir connaissance à cette époque n'est utilisée dans le présent mémoire.*

*Merci de votre attention et bonne lecture,*

*Stéphane Vigneault*

*[stephane.vigneault@hec.ca](mailto:stephane.vigneault@hec.ca)*

### **Contexte**

La STO souhaite développer le transport en commun de l'ouest vers le centre de la ville. Ce développement pourrait passer par un train léger ou un tramway. Ces options auront toutes deux des conséquences importantes sur les quartiers traversés en vertu de l'infrastructure lourde qui devra être déployée. Rails, stations, expropriations, nouveaux tracés : **Val-Tétreau, point de passage obligatoire des nouvelles infrastructures, sera probablement le quartier le plus touché.**

Ce mémoire propose de faire d'une pierre plusieurs coups, c'est-à-dire de profiter de la construction des nouvelles infrastructures pour redonner un nouveau souffle au quartier de Val-Tétreau. Dit autrement, **le projet de la STO nous offre une occasion unique de régler le problème d'urbanisme principal de Val-Tétreau, soit la configuration du boulevard Taché.** À nous de saisir cette occasion.

### **La situation de Val-Tétreau**

Val-Tétreau a tous les atouts pour devenir un quartier phare au Québec : parc de la Gatineau au nord, rivière des Outaouais au sud, trame urbaine historique dense, bon service de transport en commun, forte mixité socioéconomique. Pourtant, le quartier stagne, surtout commercialement. Les services quittent (bureau de poste, guichet automatique) et à part quelques exceptions comme le restaurant Edgar, peu de nouveaux commerces ouvrent et prospèrent.

La configuration du boulevard Taché est en grande partie à blâmer pour cet état de fait. **Le boulevard Taché est dangereux et laid; c'est une véritable cicatrice pour Val-Tétreau.**

Danger : La vitesse, notamment le matin dans la voie réservée (devant l'école primaire) est un fléau. Comme tous les parents de jeunes enfants, je crains pour leur sécurité quand ils doivent traverser cette artère. Simplement attendre en ligne chez Dairy Queen est périlleux.

Laideur : Avec ses nids de poule, l'absence de végétation, ses commerces qui ne prennent pas soin de leur apparence, et ses infrastructures médiocres (trottoirs étroits, nombreuses « boîtes » d'Hydro-Québec, stationnement incitatif de la STO, maison de Bell, ruisseau Moore entourée de clôture Frost et de ciment, absence de trottoir à partir du motel, etc.), le boulevard Taché agit comme un repoussoir.

## Solutions

Il faut changer la mentalité de la municipalité à l'égard de Val-Tétreau. Tout a toujours été fait pour faire passer le plus de voitures possible sur Taché. Les études de circulation qui se sont succédé au fil des années allaient invariablement dans ce sens. Aucune n'a proposé de donner plus de places aux piétons et cyclistes. **Il faut cesser de voir Val-Tétreau comme une zone de transit. Ces voitures traversent *notre quartier* : ce n'est pas nous qui sommes dans leur chemin.**

La solution de base est simple : il faut réduire à **une seule voie dans chaque sens** le boulevard Taché. Je propose que ce soit le cas de St-Dominique à l'UQO.



*La nouvelle rue  
Principale d'Aylmer*

La vitesse sera instantanément réduite et l'espace gagné pourra être consacré à de plus grands trottoirs, une piste cyclable et des végétaux.

Certaines zones seront propices au stationnement sur rue (devant l'école et le Conservatoire par exemple). Ailleurs, les trottoirs agrandis permettront aux (futurs) commerces d'ouvrir des terrasses.



*Terrasse sur le trottoir devant la microbrasserie Dieu du Ciel!, Montréal*

C'est le passage du tram/train léger qui offre l'occasion de réaliser ce chantier.

Pour compléter cette réduction de l'espace consacré à la voiture, le tracé du tram/train léger arrivant de l'ouest pourra être envoyé sur Lucerne à partir de St-Dominique. Le tracé pourra ensuite continuer derrière l'UQO et déboucher sur Taché face au Rapibus.

(Autrement, le tracé pourrait aussi continuer et utiliser le pont Prince-de-Galles pour aller se connecter à la station O-Train de Bayview.)

De plus, Lucerne serait accessible seulement aux voitures en covoiturage, aux bus, aux taxis, aux vélos et aux voitures électriques. L'ancienne emprise du train qui existe sur Lucerne facilitera la construction des stations/arrêts. C'est donc **une véritable voie verte qui serait créée sur Lucerne.**

Il est à prévoir que la réduction de voies, malgré l'amélioration du transport en commun que représentera le tram/train léger, mènera au statu quo en ce qui concerne les bouchons sur Taché à l'heure de pointe. Il faut voir ces bouchons comme une incitation de plus à utiliser le transport en commun. Si nous sommes sérieux dans nos efforts de réduction des GES, il faudra assumer que la politique du tout à l'auto est derrière nous.



*Les boulevards Lucerne et Taché, Val-Tétreau*

## Autres initiatives urbanistiques essentielles

En plus de la réduction de voies et du développement de la voie verte Lucerne, **d'autres chantiers de la ville doivent compléter cet effort pour que Val-Tétreau donne tout son potentiel.**

### *Design urbain et verdissement*

La laideur est reine sur les boulevards Taché et Lucerne. Les commerces ne feront des efforts que si la ville pose le premier geste. La densification et la hausse de valeur des propriétés et terrains feront le reste. Mais la ville doit agir en construisant de nouvelles infrastructures de qualité supérieure et en verdissant le domaine public. Un concept d'aménagement pourra être déployé tout le long des boulevards Taché et Lucerne et contribuera au sentiment d'appartenance au quartier. L'art public pourrait aussi y jouer un rôle important.

### *Les abords de l'école Jean-de-Brébeuf*

C'est également l'occasion de revoir la configuration des arrivées/départs de l'école. Le stationnement de l'école est laid, trop profond et dangereux. Les stationnements illégaux, mais tolérés dans l'ancienne emprise du train sur Lucerne rendent cet endroit particulièrement dangereux pour les enfants. Il faut repenser les débarcadères des autobus scolaires et des parents. La rue Boudrias pourrait également être piétonnisée. Un meilleur accès à l'école pourra faire profiter les résidents des infrastructures de l'école (son gymnase et ses terrains de base-ball et de soccer, immanquablement vides en soirée). Le stationnement du parc Moussette, juste en face, est parfait pour servir de stationnement au personnel de l'école. Un système de vignette pourra être développé. L'espace gagné sur le stationnement de l'école pourrait être construit. Jean-de-Brébeuf déborde; de nombreux enfants du quartier sont rejetés ailleurs en ville par la CSPO faute de place. C'est le temps de construire pour accueillir tout le monde.

### *Les commerces à l'ouest du parc-école*

Les commerces à l'ouest du parc-école sont, pour rester poli, peu intéressants pour les résidents. Un concessionnaire de voitures usagées, un motel de passe, un bâtiment de Bell, etc. Tout est laid et assez peu fréquenté. On dit que cet îlot (terrain allant du parc-école au Quickie) appartenait à la ville et que les commerces sont locataires. Si c'est le cas, la ville doit rapidement mettre fin au bail, raser les bâtiments et lancer un appel d'offres pour redévelopper l'îlot en se basant sur l'exemple de la rénovation de la rue Morin. Si la ville n'est pas déjà propriétaire, elle peut exproprier les propriétaires.

Les nouveaux bâtiments doivent contenir des commerces au rez-de-chaussée, et des bureaux, commerces, ou logement pour les étages subséquents. Avec comme maximum de hauteur RDC + 5 étages (règle reconnue pour des villes à taille humaine), on pourrait avoir là des lieux très convoités dont les taxes foncières rembourseront en quelques années la Ville pour les investissements qui auront été requis. On a là un endroit avec vue sur le parc Moussette et la rivière. Tout est en place pour développer une véritable destination commerciale, économique et résidentielle.

### *Le ruisseau, la maison de Bell et le stationnement incitatif*

- La maison de Bell de toute évidence n'apporte rien au quartier. Tous ces équipements peuvent être maintenant enfouis.
- Le ruisseau Moore qu'on peut entrapercevoir du boulevard est traité comme une sorte d'égout à ciel ouvert. Un design urbain imaginatif pourra le mettre en valeur grâce à un microparc et apporter de la fraîcheur à un site pour l'instant entièrement bétonné.
- Le parc-o-bus de la STO sera inutile avec un bon service à l'ouest. La STO devrait le vendre pour permettre un développement complémentaire avec ce qui se construira entre l'école et le Quickie. Les investissements de la ville permettront à la STO de capter la valeur foncière ajoutée de ce terrain.

## Conclusion

Les idées présentées dans ce mémoire montrent que le projet de transport de l'ouest peut être très structurant pour la ville. La STO et la ville doivent absolument travailler ensemble dans ce dossier et comprendre que **le projet de transport à l'ouest est une occasion de création de richesses et de développement urbain qui ne repassera pas de sitôt**. Il y a là un projet emballant pour les citoyens actuels et futurs de Val-Tétreau. J'espère vous en avoir convaincu. Je demeure disponible pour répondre à vos questions.

---

### En résumé

- Réduire Taché à une voie dans chaque sens / élargissement des trottoirs / piste cyclable
- Passage du tram/train léger sur Lucerne à partir de St-Dominique jusqu'au Rapibus.
- Voie verte Lucerne : tram/train léger, bus, taxis, covoiturage, vélos.
- Concept d'aménagement pour tout le boulevard Taché et Lucerne
- Politique proactive de la ville pour reconstruire l'îlot allant de la cour d'école au stationnement incitatif.
- Plan spécifique pour les déplacements autour de l'école Jean-de-Brébeuf.

### Avantages de la proposition

- Sécurité accrue
  - Développement commercial
  - Sentiment d'appartenance
  - Encouragement au transport collectif et actif
  - Qualité de vie
  - Captation de la valeur foncière ajoutée à moyen et long terme par la ville et la STO
  - Développement économique
  - Baisse des GES
-

## **Annexe 3f**

# **Mémoire du comité d'urbanisme de l'Association des résidents des Jardins-Taché (ARJT)**

Mémoire du comité d'urbanisme de l'Association des résidents des Jardins Taché (ARJT)  
Consultation sur le système de transport structurant de l'ouest de Gatineau

À la présidente de la Société de transport de l'Outaouais,

Depuis des années, l'ARJT défend le dossier de la sécurité sur Alexandre-Taché compte tenu des dangers importants auxquels sont confrontés quotidiennement les usagers du transport en commun, les piétons, les cyclistes et les automobilistes. La situation ne s'améliore pas puisque la Ville se contente de modifications légères à l'infrastructure urbaine depuis des années.

Les pressions accrues sur Alexandre-Taché sont liées au développement urbain de l'ouest de la ville – Aylmer et le Plateau, l'augmentation du nombre d'automobiles résultant d'une croissance de la population et du nombre de voitures par famille, le transport collectif insuffisant et la fermeture de la rue Gamelin en 2012, sans aménagement pour atténuer ce transfert. Par ailleurs, vous n'êtes pas sans savoir que l'UQO planifie recevoir près de 10 000 étudiants d'ici 10 ans, avec tout le personnel et les équipements nécessaires : pavillons, stationnements, résidences et autres.

Nous sommes persuadés que le Plan de développement urbain, économique, socioculturel durable du quartier Val-Tétreau (voir document ci-joint) est une excellente solution à l'insécurité du quartier et que l'arrivée du train léger est l'une des conditions essentielles au redéploiement de ce secteur dans une perspective durable.

Au cœur de notre plan de développement se trouve un quartier *Transit Oriented Development* (TOD) pour Val-Tétreau, un plan qui prône la densification résidentielle et commerciale d'A.-Taché autour de l'axe de transport du train léger. Un quartier inclusif, mixte et agréable à vivre. 75% des 71 résidents du territoire de Val-Tétreau rencontrés lors des deux consultations publiques que nous avons organisées appuient le quartier-TOD et le train léger sur A.-Taché. Pour eux, le train est une solution efficace pour régler la congestion et à améliorer la sécurité du quartier. Toutefois, nous notons que pour plusieurs citoyens, le train léger est source de méconnaissance et d'inquiétudes, y compris lors de la phase de construction. Si vous décidez d'aller de l'avant avec cette option, nous vous recommandons de planifier de manière adéquate vos stratégies de communication afin que cette option soit accueillie avec sérénité par la population.

Nous nous opposons fermement au déploiement d'un service rapide par bus, qui ne pourrait rencontrer la nouvelle affluence de résidents, d'étudiants et de travailleurs des prochaines années. La mise en œuvre d'un système de transport structurant est suffisamment perturbante pour ne pas vouloir recommencer l'exercice dans 10-15 ans. Qui plus est, une emprise de type Rapibus serait désastreuse pour la communauté de Val-Tétreau, puisqu'elle couperait le quartier en deux zones étanches. Finalement, nous tenons à rappeler l'importance d'un tracé structurant et cohérent qui favoriserait une connexion entre les communautés situées au nord et au sud du tracé sélectionné.

Merci de prêter attention à notre mémoire et de nous contacter au besoin; le quartier Val-Tétreau est l'endroit idéal pour le développement d'un projet pilote permettant la création d'un quartier TOD. Nous soutenons activement un train léger ou un tramway pour l'avenir proche et dans une perspective durable et environnementale pour le quartier et la ville.

Le comité urbanisme de l'Association des résidents des Jardins Taché : Sophie Lamothe, Olivier Côté et Sylvie Turcotte

16 Juin 2019

# *PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE*



## **VAL-TÉTREAU**



**JARDINS TACHÉ**

ASSOCIATION DES RÉSIDENTS

***Plan de développement durable  
pour Val-Tétreau***

***Document de consultation - PRÉLIMINAIRE***

**Comité d'Urbanisme  
Association des résidents des Jardins Taché (ARJT)**

**@JardinsTache**

**Juin 2019**

## Table des matières

Sommaire exécutif .....	1
1. Démarche .....	4
2. Présentation du quartier .....	7
3. Enjeux du quartier.....	13
4. Présentation et explication du <i>Plan de développement</i> .....	16
. 1 <i>Quartier-rivière</i> :.....	16
. 2 <i>Quartier TOD</i> : .....	18
. 3 <i>Cité universitaire</i> :.....	19
5. Axes de développement .....	21
6. Conclusion .....	35
Annexe I : Commerces et services du quartier .....	36
Annexe II : Définitions .....	38
Annexe III : Proposition visuelle de design urbain .....	43
Annexe VI : Satisfaction des participants.....	58

## Sommaire exécutif

---

Le présent *plan de développement* a été rédigé par des membres du comité d'*Urbanisme* de l'Association des résidents des Jardins Taché (ARJT). Il est le fruit de nombreuses consultations et recherches menées depuis 2006 pour identifier les forces et les faiblesses du quartier Val-Tétreau.

Le plan propose un développement en trois axes, soit **urbain**, **économique** et **social**. Ces trois axes s'inscrivent dans un contexte d'augmentation de la population à Gatineau, du nécessaire redéploiement résidentiel qui en découle dans le respect d'un développement durable, et aussi de l'arrivée prévue d'un train léger.

Les actions proposées dans ce plan visent à répondre aux objectifs suivants :

- un redéploiement résidentiel et une diversification de l'offre commerciale sur le boulevard Taché ;
- un meilleur accès à la rivière des Outaouais par les résidents, ainsi qu'une plus grande valorisation visuelle de cet atout majeur ; et
- un déploiement d'une offre touristique et de loisir bonifiée au parc Moussette.

NOTE : Le nom de la baie Squaw est contesté par des citoyens pour son caractère dérogatoire/offensant. Des démarches ont été entreprises pour en changer le nom. Par respect pour les peuples autochtones, nous nous abstiendrons de nommer la baie autrement que par le nom générique de « Baie ».

### Axe urbain

---

Les nombreux changements urbanistiques qu'a connus le quartier jusqu'à ce jour ont principalement visé à assurer la fluidité automobile. D'ailleurs, plusieurs projets porteurs, qui auraient pu bonifier la qualité de vie des résidents au fil des ans, ont avorté (Via Bus, fin des années 1990 ; concept de village urbain, 2004 ; amélioration de la sécurité sur Alexandre-Taché, 2009).

Dans ce plan, trois concepts de développement urbain sont mis de l'avant pour le redéploiement d'un quartier plus convivial, *durable*, et où il fait bon vivre :

1. **Quartier-rivière** : appropriation de la rivière par la population et valorisation de la plage urbaine
2. **TOD** : un aménagement urbain axé sur l'offre renouvelée de transports collectifs ;
3. **Cité universitaire** : positionnant l'UQO comme un acteur clé du quartier.

Certains moyens et pistes sont évoqués pour la réalisation de ces propositions :

- la valorisation de terrains vacants sur Taché et Lucerne pour densifier et augmenter l'offre commerciale sur ces rues principales ;

- la valorisation de l'entrée du Parc de la Gatineau ;
- l'ajout de percées visuelles vers la rivière des Outaouais et faciliter l'accès piétonnier à la rive.
- un meilleur arrimage urbanistique entre les boulevards Taché, Lucerne et le parc Moussette (station-rivière 1) grâce à une piétonnisation partielle ou totale du boulevard Lucerne ;
- l'ajout d'un accès piétonnier vers la rivière dans le secteur de l'UQO (station-rivière 2) ;
- le redéploiement de certaines parcelles des terrains d'Hydro-Québec pour consolider la trame urbaine du secteur est de Tétreauville ;
- prolongement de la rue Belleau vers la rive pour faciliter l'accès à la rivière, et ajout d'un quai ou belvédère pour rehausser l'expérience riveraine.

---

### **Axe économique**

---

Une très faible proportion de l'argent dépensé en biens et services par les résidents de Val-Tétreau reste dans le quartier. Pour remédier à cette situation, le volet économique du présent plan propose une série d'actions nécessaires à la bonification de l'offre commerciale. L'atteinte de cette bonification passe par la reconnaissance de la vocation mixte du boulevard Taché et de la rue Bégin (notamment en matière de *Zonage*) et par l'ajout de commerces et de services de proximité utiles à la population locale (dont une épicerie de taille moyenne). La refonte complète du boulevard en vue d'une plus grande valorisation des transports actifs (vélo, marche), ainsi que l'ajout d'un design attrayant et l'aménagement de lieux de rencontre et d'aires de repos pourraient, quant à eux, contribuer à l'appropriation de ce boulevard par la population locale et celle de passage. La formation d'une association de commerçants et la mise en place d'un comité de développement du quartier font également partie de la solution.

---

### **Axe social et culturel**

---

Parmi les préoccupations sociales des résidents, notons l'importance de préserver la mixité sociale des logements, et un meilleur accès aux ressources institutionnelles existantes (piscine de l'UQO, salle de spectacles du Conservatoire, gymnase de l'école, Centre communautaire Tétreau).

Aujourd'hui, il nous est impossible d'ignorer les effets sur la santé de la congestion quotidienne aux heures de pointe et des gaz à effet de serre. Nous sommes préoccupés en particulier pour les jeunes qui passent beaucoup de temps dehors et les personnes âgées plus sensibles aux polluants.

S'il fait bon vivre à Val-Tétreau aujourd'hui, force est de constater que les loisirs organisés et la culture sont absents de l'offre actuelle. Notre patrimoine historique et culturel est à peine dévoilé. Nous proposons que la population soit consultée tout au long du processus menant à l'ajout du train léger ainsi qu'à toute transformation du quartier, et la création d'associations communautaires, en

loisirs, en culture, qui soutiendront d'autres actions à incidence sociale (dont l'ajout de logements abordables).

Ce *plan de développement* ne sera possible qu'avec le leadership assumé de la Ville de Gatineau en matière d'*Urbanisme* et de *développement durable* ; une coordination soutenue entre les acteurs principaux ; ainsi qu'une mobilisation des résidants, travailleurs, commerçants et propriétaires du quartier.

## 1. Démarche

L'Association des résidants des Jardins Taché (ARJT) est dédiée à assurer le bien-être et à veiller aux intérêts de ses citoyens. Outre les activités sociales et communautaires, les dossiers de sécurité, de transport, de services de proximité, de *Zonage*, de consultation, et d'élections sont au cœur de ses activités. L'Association citoyenne de Val-Tétreau (ACVT) vient, depuis 2017, couvrir le reste du territoire de Val-Tétreau.

Au fil des années, de nombreuses consultations, rencontres et études ont été menées pour identifier les forces et les faiblesses du quartier. En 2006, l'ARJT a présenté à la Ville un document faisant état des problèmes de circulation et de sécurité vécus dans Val-Tétreau. Un concept de réaménagement routier préparé par la Ville en 2009, et soutenu par tous les partenaires, prévoyait entre autres la présence d'un trottoir sur les deux côtés de la rue et d'un éclairage plus constant. Ce document aura peu de suite<sup>1</sup>. En 2012, une enquête de la ville auprès de 15 participants du quartier de Val-Tétreau faisait état de l'absence de lieux de rencontres informelles dans le quartier, du peu d'*infrastructures* de loisirs pour les jeunes et d'un environnement physique qui ne favorise pas les déplacements à pied ou à vélo<sup>2</sup>.

En 2014, l'ARJT a par ailleurs conduit un sondage auprès de ses résidants. Constat : Le boulevard Alexandre-Taché est problématique. Il est périlleux de s'y déplacer à pied ou à vélo (surtout pour les enfants) ; il manque d'esthétisme ; et ne favorise pas la libre circulation entre les deux côtés de la rue.

En 2016, une session d'information et deux sessions de consultation ont eu lieu, fruit d'une collaboration entre l'ARJT, Actions Quartiers, le Service des loisirs de la Ville et le conseiller municipal, Jocelyn Blondin. Plus de 150 personnes y ont participé, regroupant résidants, commerçants, travailleurs et étudiants du quartier. Certains constats sont ressortis : la sécurité sur Taché est défailante, tandis que les *infrastructures* urbaines du quartier (trottoirs, traverses piétonnes, signalisation) ne servent pas adéquatement les résidants. Les citoyens ont aussi formulé certaines priorités, soit d'améliorer la sécurité routière, limiter l'embourgeoisement, attirer de nouveaux commerces et services de proximité et assurer une meilleure collaboration avec les différentes institutions en place<sup>3</sup>.

En revanche, les résidants apprécient énormément l'environnement du quartier : le Parc de la Gatineau, la rivière des Outaouais, la proximité des centres-villes,

---

<sup>1</sup> Concepts de réaménagements routiers – Val-Tétreau, CIMA pour Ville de Gatineau, projet no G001344, avril 2009.

<sup>2</sup> Ville de Gatineau, *Portrait des communautés de l'Outaouais (Communauté 69)*, Val-Tétreau, Village urbain du Parc, 2012, p. 17.

<sup>3</sup> Compte rendu de la consultation publique « Ensemble, imaginons Val-Tétreau dans 10 ans », tenue le 11 juin 2016 à l'invitation du comité organisateur.

ses services de transports en commun, et l'accès à des pistes cyclables. Ils aspirent à préserver la qualité de vie dans leur quartier.

Au cours des 30 dernières années, la Ville de Gatineau s'est transformée, alors que les *infrastructures*, les services et la vocation de Val-Tétreau ont stagné. Malgré sa situation géographique avantageuse, le quartier propose peu ou pas de commerces (cafés, terrasses, pubs) et de services sportifs, culturels et municipaux (bibliothèque, piscine, jeux d'eau, etc.) qui permettraient de dynamiser la vie sociale et de créer un véritable village urbain.

L'avenir semble prometteur pour les projets Zibi, le développement des Plaines Le Breton, et de la Fonderie. Une forte augmentation de la population aux abords du centre-ville en résultera. Qui plus est, des projections de l'Institut de la statistique du Québec indiquent que la région métropolitaine de recensement de Gatineau verra sa population s'accroître de 27 %, de 2011 à 2036<sup>4</sup>. Cet accroissement démographique exercera une pression certaine sur le redéploiement résidentiel alors que l'étalement urbain de Gatineau est déjà problématique par son ampleur et son coût. Les changements climatiques augmentent également la pression sur les centres urbains existants, ainsi l'*étalement urbain* doit être limité. Nous croyons qu'il est nécessaire, dans ce contexte, de bien préparer l'avenir de notre quartier en orientant adéquatement son développement et en réfléchissant, en amont, à son redéploiement résidentiel.

C'est pour remédier à l'absence d'un *plan de développement* pour l'avenir du quartier qu'un comité d'*Urbanisme* a été formé par l'ARJT en 2017. En octobre 2018, ce comité mandatait des étudiants de l'Université Laval en design urbain pour qu'ils imaginent à quoi pourrait ressembler Val-Tétreau dans 20, 30 ou 50 ans. Ces étudiants, bénévoles et enthousiastes, ont passé quatre jours dans Val-Tétreau, et l'ont analysé sous toutes ses coutures. Au bout du processus, ils ont proposé un projet urbanistique pour le quartier, qui s'inspire directement de notre *plan de développement*, et plus largement des principes du *développement durable*. S'appuyant sur la somme des réflexions rassemblées auprès des résidents et utilisateurs, le comité d'*Urbanisme* de l'ARJT vous propose ici un *plan de développement* urbain, économique et socioculturel.

Il s'agit d'une alternative réaliste, d'un plan d'avenir pour le *développement durable* de notre quartier. Un plan qui, nous l'espérons, saura mobiliser les forces vives du quartier et pourra mieux guider les choix de la Ville, dans le contexte, entre autres, du déploiement d'un train léger, et ce, pour les 50 prochaines années.

Ce projet de design urbain permet de visualiser l'évolution potentielle du quartier. L'objectif de l'ARJT est qu'il serve de base aux discussions avec les résidents. Il est appelé à être modifié et modulé en fonction des consultations qui seront menées. De fait, le comité urbanisme, avec l'aide de l'ARJT, a tenu au début 2019

---

<sup>4</sup> Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et de ses régions, 2011-2061*, 2014.

une soirée d'information pour présenter en détail le plan et répondre aux questions des citoyens et une soirée de consultation après la présentation sommaire du plan et du design urbain. Les discussions de groupe comprenaient aussi l'identification de priorités d'action pour mettre en œuvre le plan de développement. Ces rencontres sont très stimulantes pour les auteurs du rapport. Les citoyens sont en grande majorité heureux de voir que l'avenir du quartier est étudié et que des solutions et des vues d'avenir leur sont présentées pour discussion.

Après ces consultations, la priorité immédiate sera de demander à la Ville de Gatineau :

- a. d'adapter le *schéma d'aménagement* en fonction du *plan de développement durable* du quartier grâce à l'appui du Service d'urbanisme et du développement durable (SUDD) de la Ville de Gatineau. Singulièrement, de faire en sorte qu'un redéploiement résidentiel et la mixité d'usages soient possibles. À cet effet, il faudra augmenter l'objectif du nombre de logements par hectare (de 40,1 à ± 60).
- b. de désigner Val-Tétreau comme projet pilote pour un quartier TOD (aménagement axé sur le transport collectif) dans le cadre de la construction du train léger.

## 2. Présentation du quartier <sup>5</sup>



Figure 1 : Quartier de Tétreauville. Extrait d'une carte sur la Ville de Hull, 1908. BANQ.

Le quartier de Val-Tétreau se déploie des deux côtés du boulevard Alexandre-Taché, bordé au sud par la rivière des Outaouais et au nord par le Seuil du Parc de la Gatineau. Il s'étend d'est en ouest du cimetière Saint James (1820 ; site patrimonial classé), à la ferme Moore (1824). Historiquement, ce quartier s'est développé en trois secteurs :

- le secteur de Tétreauville (rebaptisé Val-Tétreau au début du 20<sup>e</sup> siècle), au sud du boulevard, dont les premières résidences, pour la plupart ouvrières, datent des années 1890-1910 et dont le développement coïncide avec l'installation du tramway Aylmer-Hull-Ottawa et la présence, plus à l'est, des bâtiments industriels de la E.B. Eddy (1875) et de la Canada Packers (1896) ;
- le secteur de l'université, au nord-est du boulevard, qui se déploie à partir des années 1930-1940, dans une première phase, et, dans une deuxième phase, dans la section des Jardins Mackenzie-King, dès 1950-1960 ;
- le secteur des Jardins Alexandre-Taché, au nord-ouest du boulevard, développé à partir de 1956.

<sup>5</sup> Une grande partie des informations qui se trouvent ici s'inspirent du livre de Manon Leroux, *L'Autre Outaouais : guide de découverte du patrimoine*, Pièce sur Pièce, 2012, p. 82-89. Elles ont été recoupées avec d'autres sources d'information, notamment en provenance du répertoire du Réseau du patrimoine de l'Outaouais (<https://www.reseau patrimoine.ca/>), le Répertoire du patrimoine culturel québécois (<http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/>), et un article de la revue sociale et politique « À babord ! » (<https://www.ababord.org/Le-patrimoine-industriel-du>). D'autres ouvrages ont aussi été consultés : Institut d'histoire et de recherche sur l'Outaouais, *Hull-Aylmer : Quelques éléments d'histoire et d'architecture*, 1984. 115 p. ; Diane Alfred, *Le Chemin d'Aylmer : une histoire illustrée*, 1993. 256 p. ; Institut d'histoire et de recherche de l'Outaouais, *Outaouais : Le Hull industriel 1900-1960*, 1986. 104 p. ; Pierre-Louis Lapointe, *Hull 1800-1975*, 1975.

Plusieurs institutions et paliers de gouvernements se partagent son territoire, ce qui a contribué à freiner toute velléité de développement concerté au fil de son histoire : le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de la Commission de la capitale nationale (Parc de la Gatineau, parc Brébeuf, une partie du boulevard Lucerne), le gouvernement du Québec (transports, santé et services sociaux, éducation, sécurité publique), Hydro-Québec et la Ville de Gatineau.

En 2004, Val-Tétreau fut intégré au village urbain Du Parc (définition municipale comprenant aussi le Manoir des Trembles, ne pas confondre avec le district électoral du Manoir des Trembles-Val-Tétreau qui inclut Jean-Bosco). Le concept de village urbain visait à constituer des unités territoriales « articulées autour de réseaux sociaux florissants, structurés le long d'un système de transport adapté aux besoins des utilisateurs (...) <sup>6</sup>». Dans les faits, ce concept n'a pas été mis en œuvre à ce jour dans le quartier, sauf dans les documents de planification et d'organisation du territoire des services de Gatineau.

---

### Les axes de transport

---

La rivière des Outaouais, principal axe de développement et de transport, cède la place entre 1896 à 1946, à trois voies ferrées situées sur l'actuel boulevard de Lucerne. Deux voies appartenaient à la Hull Electric, à l'usage du tramway. À partir de 1902, le tramway reliait Ottawa, du terminus sous l'hôtel du Château Laurier, à Aylmer, au terminus Queen's Park, en passant par le pont Alexandra et le centre-ville de Hull. La troisième voie servait au train du Canadien Pacifique, qui fit l'acquisition en 1882 du pont ferroviaire Prince-de-Galles, construit en 1880, et qui put ainsi relier le village d'Aylmer à la ville d'Ottawa. À partir de 1946, un système de transport en commun exclusivement par bus fut mis en place. Les voies ferrées furent donc abandonnées. Depuis ce temps, le boulevard a conservé son état d'antan sauf pour l'installation de dos d'âne aux abords de l'École Jean-de-Brébeuf et plus récemment près de Saint-Raymond. Aucune *requalification* n'a été amorcée. La Ville projette actuellement d'y implanter une piste cyclable et avait projeté, par le passé, d'y implanter des bus rapides (projet Via Bus). Tout récemment, un plan de sécurisation au pourtour de l'école primaire y a été appliqué (2017), sans changer de manière radicale la configuration du boulevard Lucerne.

---

<sup>6</sup> « Villages urbains de Gatineau », Wikipedia, [https://fr.wikipedia.org/wiki/Villages\\_urbains\\_de\\_Gatineau](https://fr.wikipedia.org/wiki/Villages_urbains_de_Gatineau), consulté le 25 août 2018.



Figure 2 : Autobus de la Compagnie Transport urbain de Hull, en 1966, sur le boulevard Taché, vis-à-vis du cimetière Saint James. Source : Peter Cox Collection (<https://home.cc.umanitoba.ca/~wyatt/alltime/hull-qc.html>).

Le boulevard Alexandre-Taché (1949 -...), anciennement Britannia, puis Aylmer, est un axe majeur de transport, depuis le 19<sup>e</sup> siècle, pour les voitures hippomobiles, puis les automobiles. Malgré la construction du boulevard des Allumettières, débuté à la fin des années 1970 et terminé en 2007, Taché demeure vital pour le transport des gens sur l'axe est-ouest. En 2007, on y dénombrait près de 7 500 voitures par jour et près de 500 véhicules lourds<sup>7</sup>. C'est à cette époque que le boulevard perdit son statut de route provinciale. Il était autrefois la route 148 et relevait du ministère des Transports du Québec. Toute demande de modification urbanistique devait être approuvée par le ministère et ne pas constituer une entrave à la circulation. À l'analyse des photos aériennes et satellites, le boulevard a connu peu de modifications urbanistiques majeures, de 1931 à 2017. Ces dernières années, les travaux qui ont été réalisés visaient surtout à assurer à la fluidité automobile. Notons, au passage, l'ajout d'une voie réservée pour autobus et le covoiturage en tout temps il y a une vingtaine d'années, et la réduction de la plage horaire de la voie réservée, entre 6 heures à 18 heures, du lundi au vendredi.

La promenade de la Gatineau, qui couvre l'axe nord-sud du quartier, date des années 1950, et permet d'avoir accès au parc du même nom. Le Seuil du Parc, soit la partie du Parc entre Taché et Gamelin, a subi de légères modifications, avec le retrait récent d'une sortie sur deux, ainsi que l'ajout de feux de circulation et d'une traverse piétonne. Aussi, en 2013, la rue Gamelin, plus au nord, a été fermée à la circulation automobile à la suite d'une décision de la CCN. Cette rue permettait auparavant un accès direct à l'Hôpital de Hull, à certaines institutions scolaires collégiales et secondaires, à certains commerces et services, ainsi qu'au quartier Wright. Le tronçon Taché-Gamelin enregistrait une circulation de 5 000 voitures par jour.

<sup>7</sup> Ville Gatineau, *Concepts de réaménagements routiers-Val-Tétreau*, CIMA, 2009, p. 12. C'est sans compter les 350 autobus dénombrés par jour en 2017. Source : Sylvie Turcotte.

## **Les institutions**

---

Le quartier compte son lot d'institutions d'envergure uniques en Outaouais : le Conservatoire de musique de l'Outaouais (1985 ; site patrimonial classé) ; l'ancienne maison en pierre de David Moore fils (1865) qui deviendra un club de nuit, le Olmstead Inn (aux environs de 1918 à 1928), et un orphelinat (1928-1972) ; l'école élémentaire Duhaut (ouverture en 1914), rue Bégin, qui fut remplacée par le Parc-école Jean-de-Brébeuf, sur Taché (1961 ou 1962) ; le Centre hospitalier Pierre-Janet, rue Pharand, autrefois le sanatorium Saint-Laurent (1935) ; le Centre de détention de Hull (1938), rue Saint-François ; l'Église Notre-Dame-de-Lorette (1957), rue Bégin ; l'Université du Québec en Outaouais (1981), boulevard Taché, qui occupe les anciens bâtiments de diverses écoles de formation des maîtres et du Cégep de Hull.

Des institutions plus contemporaines se sont aussi installées dans le quartier : le Centre jeunesse sur Taché (années 1970) et le Centre de réadaptation en dépendance de l'Outaouais, sur Saint-François.

## **Les parcs et les espaces verts**

---

Le quartier est bordé de toutes parts par des parcs et espaces verts qui possèdent une riche histoire. À l'ouest, la ferme Moore appartenait à l'origine à Philemon Wright (1824), le fondateur de la ville de Hull. Elle fut par la suite cédée à la famille Parker-Moore, en 1872, qui elle-même la céda à la CCN en 1973. On y trouvait jusqu'à récemment le Centre d'écologie et d'agriculture urbaine, qui proposait des jardins communautaires et diverses activités écologiques et culturelles. C'est beaucoup grâce à l'action de l'ARJT que les bâtiments qui s'y trouvent ont été restaurés et que fut empêchée la construction de maisons par les promoteurs immobiliers dans les années 1990.

Bordant toute la partie nord du quartier, le parc de la Gatineau a été créé en 1938 et s'étend aujourd'hui sur 179 kilomètres carrés. Les sentiers pédestres non officiels de la partie sud du parc, bordant les Jardins-Taché au nord, sont entretenus par les résidants du quartier en vertu d'une entente de partenariat.

L'actuel parc Moussette, au sud du boulevard Taché, a été constitué par la municipalité de Hull, en 1938, sur les anciennes bases du parc Luna (1928-1935). Ce parc d'attractions comptait un petit zoo, des pavillons de danse, des manèges, des kiosques de tir, ainsi que des pistes de patin à roulettes et d'automobiles. On s'y baignait et on faisait des marathons de danse.

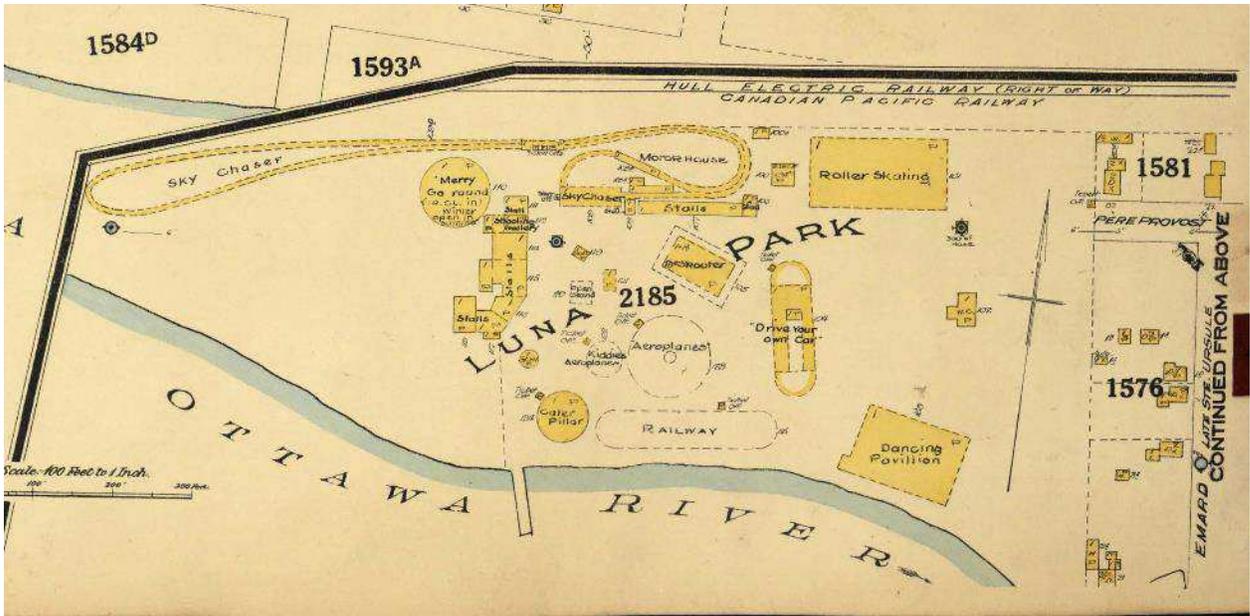


Figure 3 : Parc Luna. Extrait d'une carte sur la Ville de Hull, 1928.

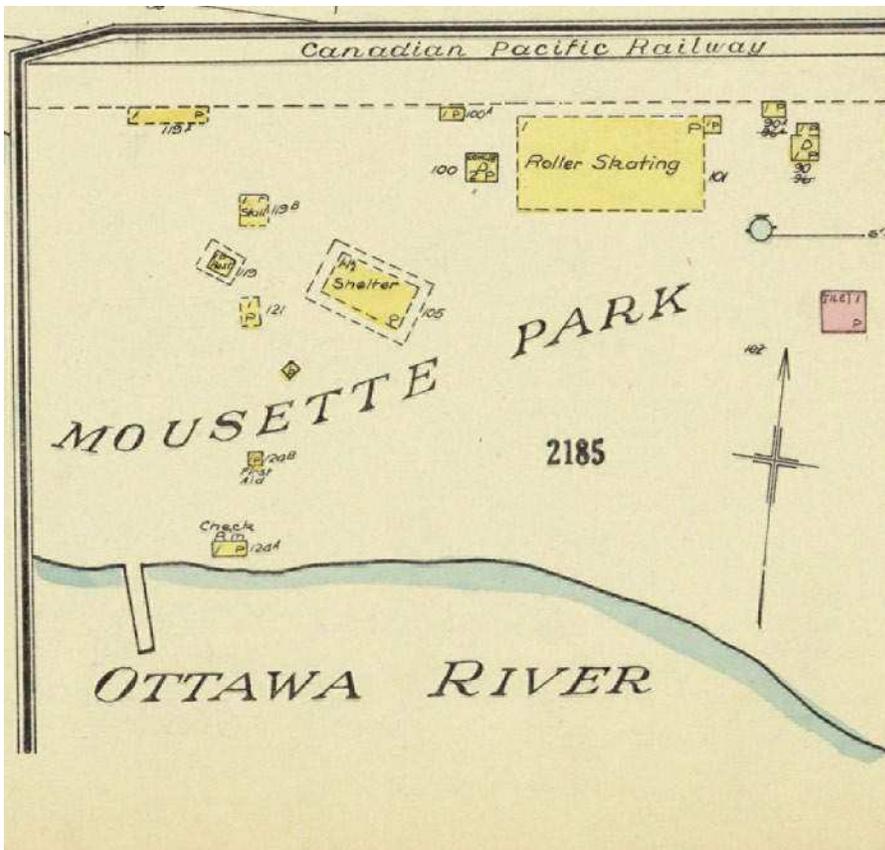


Figure 4 : Parc Moussette. Extrait d'une carte de la Ville de Hull, 1952.

La création du parc Sainte-Thérèse (années 1970), au cœur des Jardins Taché, est le fruit de l'action de l'ARJT, qui alla jusqu'en Cour suprême pour empêcher la construction de six tours d'habitation de 16 étages de la firme Dasken sur ces terrains.

On compte aussi le parc Saint-Dominique, au nord de la rue Gabriel-Lacasse. Ce parc compte une patinoire extérieure, gérée par l'ARJT. Le parc Pharand est un tout petit parc, faisant face au Centre hospitalier Pierre-Janet, comprenant essentiellement des jeux d'enfants.

Le parc Brébeuf, au sud de Tétreauville et à l'est du parc Moussette, fut créé lors du transfert du terrain à la CCN dans les années 1950. Un sentier traverse les parcs Brébeuf et Moussette et se poursuit, à l'est. Il porte le nom de Sentier des voyageurs, et sert bien les marcheurs et les cyclistes.

### 3. Enjeux du quartier

À Val-Tétreau, les caractéristiques physiques, économiques et sociales ont certes évoluées à travers l'histoire ; cependant, le présent semble figé.

Lorsque les citoyens s'interrogent sur les projets d'avenir pour le quartier, ils y trouvent : le projet de service d'autobus rapide sur Lucerne (Via Bus, fin des années 1990), l'idée de village urbain (2004) ou encore l'amélioration de la sécurité sur Alexandre-Taché (2009), tous des projets qui n'ont jamais été mis en œuvre.

Le *Schéma d'aménagement et de développement durable* (SAAD) de la Ville de Gatineau, approuvé en 2015, présente des cibles d'augmentation de *densité* pour les 23 quartiers urbains de Gatineau. Aucun changement n'est cependant prévu pour le village du Parc qui englobe Val-Tétreau et le Manoir des Trembles<sup>8</sup>. Pourtant, le village du Parc comptait environ 10 000 citoyens en 2011, ce qui représente 40 logements par hectare, une *densité* considérée comme faible à moyenne. En comparaison, le centre-ville observe une *densité* de 80 logements par hectare et les Hautes-Plaines 42 logements par hectare.

Comment une communauté peut-elle prospérer et vivre en conservant les mêmes objectifs de *densité* résidentielle, alors que les centres-villes voient leurs cibles augmenter ? Comment le quartier peut-il espérer prospérer, alors que sa population a décliné de 2001 à 2016 ?

#### Évolution de la population<sup>9</sup>

	2001	2006	2011	2016	2051 Prospective
<b>Val-Tétreau</b>	3 001	3 080	2 890	2 800	???
<b>Village du Parc</b>			9 960	9 865	???
<b>Gatineau</b>	226 696	242 125	261 670	281 040	343 370 (+ 28 %)

Le quartier de Val-Tétreau est d'ailleurs très bien localisé : à proximité non seulement du centre-ville de Gatineau (3 km), mais aussi celui d'Ottawa (6 km) qui peuvent facilement être joints à pied, à vélo, par bus ou en auto.

<sup>8</sup> *Schéma d'aménagement et de développement* (SAAD) révisé, Règlement numéro 2050-2016, Tableau 5 : Cibles de *densité* résidentielle des villages urbains, p. 4-49.

<sup>9</sup> Ville de Gatineau, *Schéma d'aménagement et de développement durable*, Tableau 2, page 46 et Portrait des communautés de l'Outaouais, page 6 ; Profil socio-démographique Village urbain (12) du Parc et ses communautés (MdT ; V-T ; J.Bosco)

Dans un avenir rapproché, certains projets de développement urbains sont en revanche susceptibles d'avoir un impact sur notre quartier. Pour n'en citer que deux, le projet Zibi, à l'est de Val-Tétreau (potentiel : 3 500 personnes pour 1 800 logements), et celui sur les plaines Lebreton (potentiel : 4 400 logements<sup>10</sup>) à Ottawa, pourrait amener une nouvelle clientèle dans Val-Tétreau.

Le quartier offre près de 2 000 emplois majoritairement institutionnels : université (environ 600), conservatoire, CH Pierre-Janet (environ 450), Centre de détention, école primaire, centres sociaux et centre Jeunesse, en plus des emplois dans l'industrie des services et des commerces.

La proximité des centres-villes et les avantages qui y sont reliés sont appréciés des résidants, mais également par les promoteurs immobiliers. Ces derniers ont récemment fait l'achat de plusieurs maisons, immeubles locatifs et autres bâtiments afin de les transformer le moment venu pour accueillir une clientèle plus nombreuse, mais aussi plus fortunée. Ce phénomène de remplacement est mal perçu dans la population qui craint de devoir quitter le quartier faute de budget, ou encore voir son quartier se densifier trop rapidement<sup>11</sup>.

La communauté de Val-Tétreau n'a plus la force qu'elle a déjà eue. Sa population stagne ou baisse lentement depuis quinze ans alors que celle de la Ville de Gatineau progresse rapidement (prévision d'une augmentation de 27 % en 25 ans pour la Ville). La construction de maisons ou de logements est presque impossible alors qu'il reste très peu de terrains vacants ou disponibles. Cela confère au quartier un bassin restreint pour augmenter sa population. Il reste très peu de groupes ou associations communautaires dans le quartier : deux associations de résidants, une antenne de la Société St-Vincent de Paul, et une présence religieuse très clairsemée. Notre communauté est inquiète. Pourquoi ? Il lui manque les moyens, tel un *plan de développement* concerté, pour canaliser les attentes des résidants du quartier.

Les *infrastructures* du boulevard Alexandre-Taché sont inadéquates et dangereuses depuis fort longtemps, malgré l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et quelques traverses et baies pour protéger les piétons. Le nombre de véhicules y circulant est très élevé (10 000 véhicules par jour, en plus de centaines d'autobus<sup>12</sup>).

Les commerces de Val-Tétreau, implantés sur le boulevard Alexandre-Taché depuis longtemps, n'ont pas l'espace suffisant pour offrir des places de

---

<sup>10</sup>Radio-Canada, <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/761786/devoilement-plaines-lebreton-ottawa-guy-laliberte-brigil>. Site consulté le 10 septembre 2018.

<sup>11</sup>Comité organisateur, Compte rendu de la consultation publique « Ensemble, imaginons Val-Tétreau dans 10 ans », 2016, p. 3.

<sup>12</sup>Selon une étude de la Ville de Gatineau, en 2009, on comptait de 1100 à 1300 véhicules à l'heure le matin, et de 900 à 1000 voitures à l'heure le soir. Ce nombre est sans doute supérieur aujourd'hui le nombre de voitures ayant doublé au Québec en 10 ans. Ville de Gatineau, *Concepts de réaménagements routiers – Val-Tétreau*, 2009, p.13.

stationnement aux clients. Cet enjeu est accentué par l'interdiction de stationner sur le boulevard Alexandre-Taché.

La plus grande source d'insécurité sur Alexandre-Taché reste les déplacements à pied. Les trottoirs sont étroits, mal conçus pour les marcheurs (surtout avec des enfants et des poussettes) et trop près de la circulation automobile. Il n'y a pas de place pour les cyclistes ! Pourtant, nos résidents sont très intéressés par ces types de déplacements actifs, mais il est peu sécuritaire de le faire. Certains résidents trouvent même que les traverses pour piétons sont périlleuses, surtout compte tenu de la vitesse élevée des véhicules. D'ailleurs, les relevés de vitesse réalisés en novembre 2006 indiquent que la vitesse pratiquée au 85<sup>e</sup> centile se situe entre 50 km/h et 66 km/h sur le boulevard Alexandre-Taché et à 55 km/h sur le boulevard Lucerne<sup>13</sup>. Malgré le travail et les pressions de plusieurs groupes au cours des 15 dernières années, le boulevard n'a pas connu d'améliorations importantes au fil des ans. Cette insécurité continue de diviser le quartier de Val-Tétreau en trois.

---

<sup>13</sup> Ville Gatineau, *Concepts de réaménagements routiers-Val-Tétreau*, CIMA, 2009, p. 13.

## 4. Présentation et explication du *Plan de développement*

Le quartier de Val-Tétreau a le potentiel de se positionner comme un milieu de vie enrichissant et une destination distinctive. Il est d'abord un lieu de résidences et un pôle d'emploi institutionnel. Nous avons vu précédemment qu'il est aussi un lieu de plein air et d'activités sportives (marche, vélo, plage), comme il est au centre de trois parcs majeurs (axe nord-sud). De plus, il est un quartier étudiant de premier plan, avec ses deux institutions d'études supérieures (Conservatoire de musique de l'Outaouais et l'Université du Québec en Outaouais). Finalement, il est un lieu de beauté, une beauté qui est encore malheureusement bien cachée.

### . 1 Quartier-rivière :

Tout le quartier de Val-Tétreau longe la rivière des Outaouais, mais malheureusement aucune percée visuelle ne met en valeur la rivière. Avec les bons investissements et des efforts concertés, Val-Tétreau pourrait cependant offrir un lieu de villégiature intéressant. Après avoir vu la représentation visuelle de design urbain du quartier, les participants aux deux rencontres se sont montrés très intéressés par cet aménagement permettant d'apercevoir la rivière de plusieurs endroits du quartier.

Comme référence, nous pouvons nous inspirer de la Promenade Samuel-de-Champlain à Québec. Cette promenade s'étend sur 4,3 kilomètres. Elle propose un parcours qui permet un plus grand accès aux berges, propose des œuvres d'art contemporain, et une offre alimentaire renouvelée.



Figure 5 : La promenade Samuel-de-Champlain, à Québec, à la hauteur du quai des Cageux.  
Source : <https://www.aapc-csla.ca/awards-atlas/la-promenade-samuel-de-champlain>

Toronto possède également un bon nombre de plages urbaines. Le quartier des « Beaches », à Toronto, allie commerces, services de proximité, entreprises saisonnières et plage.



Figure 6 : Le quartier des Beaches, à Toronto. Source : Narcity.com.

Il est vrai que Gatineau compte déjà 3 autres plages populaires (parc du Lac-Beauchamp, Lac-Leamy, parc des Cèdres), qui ont connu des investissements considérables, tandis qu'Ottawa propose la plage Westboro, sur le côté sud de la rivière. L'ambiance des autres plages mise davantage sur le plein air, l'ambiance d'une marina que sur l'urbanité du lieu. Pour preuve, dans les sites recensés, l'offre commerciale de proximité (à moins de 5 minutes à pied), et plus particulièrement alimentaire, est peu variée ou inexistante. Le déploiement du concept de *quartier-rivière* serait l'occasion rêvée de la mise à niveau du Parc Moussette et d'une meilleure intégration avec des commerces et des services de proximité.

De la mi-juin à la fête du Travail, dates approximatives d'ouverture de la plage du parc Moussette, pourraient se déployer des terrasses, des food trucks (camions de rue) et d'autres commerces éphémères. Avec le redéploiement du boulevard Taché, l'ajout de commerces de proximité (pharmacie, supermarché, banques ou guichets automatiques, bars et restaurants avec des terrasses), et le rehaussement des activités au Parc Moussette durant l'année (dont l'ajout d'activités nautiques, d'une agora offrant des spectacles), le quartier pourrait devenir une destination urbaine de choix, autant pour les Gatinois que les Ottavien et touristes de passage. Comme le boulevard Taché est déjà un axe particulièrement fréquenté, cette vie urbaine renouvelée pourrait attirer une nouvelle clientèle.

## . 2 Quartier TOD :

Qu'est-ce qui pourrait transformer Val-Tétreau, bouleverser son quotidien et l'entraîner vers un avenir plus *durable*? La plus grande opportunité est sans contredit l'arrivée du train léger Gatineau-Ottawa, dont le trajet préliminaire a été présenté par la Ville et la STO en mai 2018. Prévu depuis un an, le train léger est au cœur de la réflexion de notre groupe : aménagement de la voie ferrée, de la circulation automobile, pédestre et cycliste ainsi que deux stations de train léger stratégiquement localisées au cœur de Val-Tétreau, selon les désirs de la communauté, permettrait d'unifier le quartier, de lui donner un second souffle et véritablement améliorer sa qualité de vie. Le transport *durable* est la voie de l'avenir pour l'accès de tous les centres-villes, au Québec, en Amérique, partout dans le monde. Il est aussi une réponse pertinente aux changements climatiques qui imposent des changements de pratiques et de modes de vie, dont la fin de l'étalement urbain et la densification associée des quartiers existants. Le tramway, le train léger ou les bus électriques sont tous des modèles de sécurité pour les centres-villes, une grande partie de leurs opérations se feront en mode autonome dans le plus grand respect des règles de circulation.

Plusieurs villes, particulièrement en Amérique du Nord, ont mis en place des aires *TOD*, selon les principes qui ont été développés par Peter Calthorpe en 1993, afin de favoriser l'articulation de l'urbanisation et du transport en commun tout en améliorant la qualité de vie selon des critères axés sur l'environnement et le bien-être.

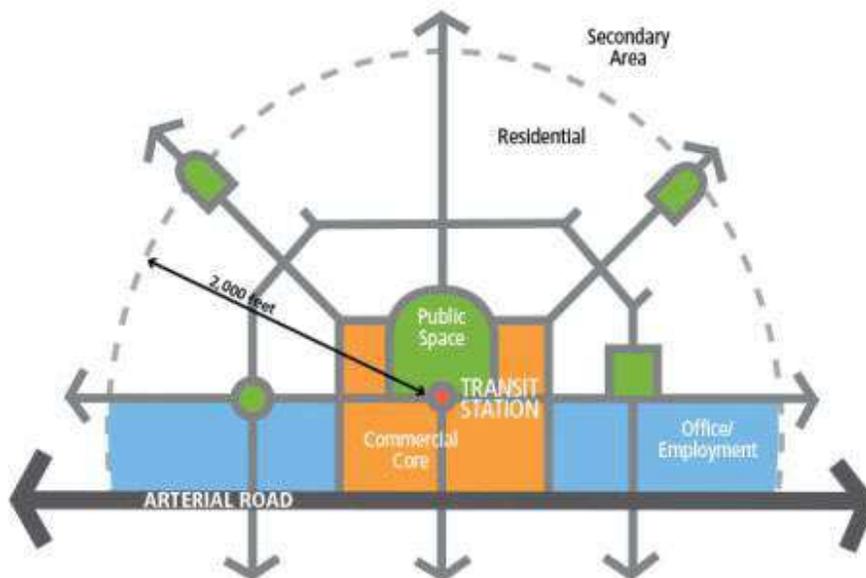


Figure 7 : Diagramme basé sur l'illustration de Peter Calthorpe sur le concept de TOD dans *The Next American Metropolis, Ecology, Community, and the American Dream* (1993). Source : <https://urb3.wordpress.com/mise-en-contexte/>

### **Composantes d'un aménagement *TOD* :**

- Cœur : Station de transport collectif ;
- 1<sup>ère</sup> couronne, jusqu'à 400 mètres de la station : Densité, bâtiments de 4 à 6 étages, moins de 5 minutes pour l'accès piétonnier ;
- 2<sup>e</sup> couronne, de 600 à 800 mètres : Zone résidentielle, bâtiments de 1 à 3 étages, de 10 à 15 minutes pour l'accès piétonnier.

Les principes d'aménagement selon le *TOD* proposent un développement de quartiers autour d'une station de transport en commun structurant (métro, train léger, service d'autobus en site propre, etc.), soit un transport en commun qui génère suffisamment d'attraction pour permettre de densifier les abords des stations tout en respectant les valeurs de la population en matière de *développement durable*. En mettant l'humain au centre des décisions de développement, l'aire *TOD* réduit la congestion routière, en offrant l'accès à différents types de déplacements *durables*. Elle favorise aussi l'optimisation du tissu urbain, soit le plein développement de chaque terrain selon une hiérarchie fondée sur la distance à la station de transport. Les terrains au cœur de l'aire *TOD*, entourant la station, sont très densément peuplés d'édifices multi logements, de commerces et de services sur un rayon de 5 minutes de marche (400 mètres, ± 1 500 pieds). La deuxième couronne est une zone résidentielle dense avec des maisons jumelées, en rangées, etc. alors que la dernière zone est à plus de 15 minutes de marche (de 600 à 800 mètres, ± 2 000 pieds) de la station. Elle est moins dense avec ses maisons unifamiliales. En regroupant les commerces et les services au centre, ainsi que l'école et les emplois, le quartier devient vite un milieu complet.

Grâce au leadership de la Ville de Gatineau, en matière d'*Urbanisme* et de *développement durable*, un ensemble résidentiel dense pourrait être envisagé dans la périphérie immédiate des stations de train léger à Val-Tétreau. Ce redéploiement résidentiel serait la bougie d'allumage pour la multiplication de commerces et de services, compris dans une aire *TOD*, tout en adoptant des principes de *développement durable*. La réduction des émissions de carbone, la construction *durable* (LEED et autres), les équipements *durables* (eau, égouts, parcs, compostage et autres), très populaires auprès des familles, seront des conséquences directes au redéploiement du quartier selon les principes du *TOD* et permettront d'améliorer la qualité de l'environnement.

### **. 3 Cité universitaire :**

L'UQO prévoit des projets susceptibles de transformer le quartier : la cité universitaire dans le quartier devrait prendre de l'expansion, avec le rapatriement des étudiants et du personnel du pavillon Lucien-Brault (faisant passer le nombre d'étudiants de 3 000 à 5 000) et la construction d'un nouvel édifice et de résidences. Ayant dans ses cartons un grand projet de développement, le recteur annonçait en février 2019 « être en mesure de développer un programme de grade

par année pendant dix ans »<sup>14</sup>. Avec un tel rythme de croissance, le recteur croit que l'UQO pourrait doubler son nombre d'étudiants en sol gatinois, pour atteindre 10 000 dans une décennie. Une excellente opportunité pour redéfinir la position de l'UQO dans le quartier.

Actuellement, l'UQO est inscrite dans le *Plan particulier d'urbanisme (PPU)* de l'île de Hull, même si le site de l'université est situé à Val-Tétreau. L'UQO doit devenir un acteur structurant pour son quartier, Val Tétreau, et être intégrée au *plan de développement* afin d'arrimer tous les objectifs et les intentions pour ainsi créer un milieu complet intégré. Les projets d'investissement prévus pour l'UQO auront une incidence déterminante sur la vie de quartier. Notre plan prévoit donc le développement d'un *PIIA* (programme d'intégration et d'implantation architecturale) pour Val-Tétreau qui permettra d'y rapatrier l'UQO pour arrimer toute la planification stratégique et le développement urbain et le transport de concert avec les citoyens du quartier, citoyens déjà incommodés par le stationnement sur rue des étudiants et du personnel de l'UQO.

---

<sup>14</sup> Justine Mercier, *Le Droit*, 15 février 2019.

## 5. Axes de développement

Il n'y a pas de vrais obstacles à rêver d'un quartier mieux déployé, plus convivial, plus communautaire et surtout plus *durable* ! Le présent plan vise donc à présenter les objectifs et les intentions de développement du quartier. Notre plan s'articule sur trois axes :

- le développement urbain ;
- le développement économique ;
- le développement social.

Bien que ces trois axes soient artificiellement divisés, ils sont interreliés et participent au succès futur du quartier.

### Axe de développement urbain

---



Figure 8 : Carte schématique montrant les intentions de développement de l'axe urbain, préparée par le Comité d'Urbanisme de l'ARJT (2018).

### Quartier TOD :

Le présent plan propose l'ajout d'une zone de mixité commerces/ services/ résidences sur le boulevard Taché, que l'on voit ici représentée en rose. Les quelques rares terrains vacants à Val-Tétreau sont ceux avoisinant les boulevards Lucerne et Taché. Ils appartiennent en grande partie à la CCN. Récemment, cette dernière s'est engagée à privilégier dans son aménagement futur les règles de quartiers complets, des quartiers où tout se trouve à DIX minutes de marche : commerces, école, transport rapide, culture, loisir, emplois, etc.

La qualité de vie de Val-Tétréau est tributaire de la présence du Seuil du Parc de la Gatineau, tant pour la qualité de vie, la santé physique des usagers des sentiers et de la forêt que pour la réduction des gaz à effet de serre, qui sont abondants (congestion quotidienne sur Taché et des Allumettières). L'entrée du Parc est somme toute anonyme et les automobilistes qui y circulent sont majoritairement des usagers du boulevard des Allumettières ; la circulation y est donc importante aux heures de pointe et elle est aussi dangereuse.

Le Seuil du Parc redessiné sur une bande de quelques mètres au sud pourrait offrir l'espace pour construire des immeubles permettant la mixité et la densification commerciale et résidentielle du quartier. Alors qu'une revalorisation plus complète (voir l'annexe 3 du plan) trace une nouvelle entrée, offrant une circulation plus sécuritaire, des voies pour relier les secteurs entre eux, un pavillon d'accueil des visiteurs du Parc, un parc minéral, etc., des immeubles de trois étages construits sur la bordure ouest du Parc, permettent d'augmenter le nombre de résidents/consommateurs dans le quartier. Cette idée audacieuse de nouveaux logements dans le Parc n'est pas sans causer des inquiétudes chez les résidents voisins du Parc. Les commentaires reçus et leur présence à la consultation indiquent que leur priorité numéro un est la préservation intégrale du Parc, quoique des aménagements puissent y être faits. Nous aurons amplement le temps d'en parler d'ici la venue du train et la cession de terrain par la CCN !

La densité est un élément central pour tout aménagement urbain durable et toute communauté viable. Cette densité, aussi appelée compacité, doit être faite à l'échelle humaine et en cohérence avec l'aménagement du quartier. Par exemple, les lieux denses ou compacts sont à prioriser à des endroits spécifiques tels qu'aux abords des stations de transport collectif, comme présenté dans la définition du *TOD* ; sur les axes urbains principaux, comme Alexandre-Taché ; et en bordure des espaces vagues comme le parc de la Gatineau et le site à requalifier de la station d'Hydro-Québec permettant ainsi d'augmenter le nombre de personnes bénéficiant de la vue.

Cette compacité est essentielle afin de : réduire l'étalement urbain et la dévitalisation des quartiers existants ; assurer la protection des terrains humides en périphérie des quartiers existants ; limiter les déplacements motorisés et réduire les émissions de GES ; ainsi qu'améliorer la qualité de vie et la santé des résidents tout en offrant un contexte viable pour les commerces de proximité.<sup>15</sup>

Toutes les aires *TOD* ne sont pas implantées en milieu vierge. Par exemple, la Communauté métropolitaine de Montréal identifie 155 sites dans son guide

---

<sup>15</sup> Écohabitation, *Aménagement et densité*, 2014. [<https://www.ecohabitation.com/guides/2935/amenagement-et-densite/>]

d'aménagement des aires *TOD* sur son territoire et la majorité est en milieu déjà bâti, situé autour de stations de métro, de trains régionaux, etc.<sup>16</sup>.

Val-Tétreau se prête parfaitement à un réaménagement en aire *TOD* : voyez sur la carte indiquant la localisation du train léger, sur le boulevard Taché (stations proposées du train au centre des cercles rouges). Avec l'ajout de percées visuelles proposées à proximité de la station ouest, cette localisation ouvrirait la vue des usagers du train sur la rivière, mais aussi favoriserait la construction d'édifices de 6 étages et moins sur le boulevard Taché, combinant les fonctions résidentielles et commerciales. Des pistes cyclables, des trottoirs larges et sécuritaires et un design permettant les rencontres au coin des rues (ajout de bancs publics, d'aires de rencontre) seront construits pour servir les piétons et cyclistes dans leurs déplacements quotidiens, au travail, à l'école, aux commerces et dans leurs loisirs. Un train léger circulant à une vitesse moyenne de 40 km/h permet aux usages de l'axe Taché de profiter des aménagements urbains et encourage la réduction de vitesse des autres véhicules. Les coûts du *transport collectif* et individuel en seront d'autant réduits pour la communauté et la Ville et respectent la vision de la Ville de Gatineau par rapport aux rues conviviales (aussi appelées complètes) favorisant un accès équitable pour tous les modes de transport.

Un train léger aménagé sur Lucerne est aussi envisageable, mais présente des avantages différents à une localisation sur le boulevard Taché. Un train sur Lucerne permettrait de dédier cet axe aux voies du train en séparant le train des voitures. Cependant, l'emplacement géographique de Lucerne au sud du quartier, comparativement à Taché situé au cœur du quartier, augmente la distance d'accès pour les piétons des maisons situées au nord du quartier. Pour cette raison, ce plan favorise l'aménagement du train léger sur le boulevard Taché.



Figure 9 Tramway de Bordeaux, Alstom, (2018) Source : <https://www.alstom.com/press-releases-news/2018/8/alstom-supply-5-extra-citadis-trams-bordeaux-metropole>



Figure 10 Tramway de Berlin, Transport Urbain, (2014) Source : <http://transporturbain.canalblog.com/pages/les-tramways-de-berlin-depuis-la-reunification/34957570.html>

<sup>16</sup> CMM, *Guide d'aménagement pour les aires de TOD*, AECOM, 2011.

Afin de libérer de l'espace pour les résidences, commerces et services, et préparer le redéploiement du quartier, le regroupement de certains stationnements relevant de différentes institutions pourrait être envisagé, ainsi que l'ajout de stationnements souterrains pour les nouvelles constructions ou celui de l'ajout d'espaces de stationnement sur rue. Un stationnement bien aménagé avec des arbres à large canopée et avec des surfaces perméables est une opportunité permettant la réduction des îlots de chaleur engendrés par les stationnements vagues.<sup>17</sup>

Les objectifs des aires *TOD* sont d'améliorer la qualité de vie urbaine, et d'organiser des déplacements plus efficaces, de réduire les coûts des transports, d'offrir des choix au niveau résidentiel, commercial, institutionnel, bureau, etc., de répondre à une diversité de besoins en matière de logement (prix, taille, localisation), de créer de la valeur et améliorer l'environnement<sup>18</sup>. De plus, les deux aires *TOD* de Val-Tétreau permettront le ralentissement de l'*étalement urbain* de Gatineau en accueillant des citoyens qui recherchent des logements et un milieu de vie *durable*.

Une vision intégrée du développement du quartier *TOD* est essentielle et pour y parvenir le plan proposé par notre équipe sollicite l'*appui* de la population et de l'ensemble des interlocuteurs : propriétaires d'immeubles, de terrains, de commerces, gestionnaires et administrateurs d'institutions publiques, ainsi que les employés de ces lieux de travail, sans oublier les étudiants et clients des services et commerces du quartier. Nous avons identifié que les institutions du quartier voient leur développement décidé par des instances très loin des préoccupations des résidents du quartier ce qui rend difficile la planification intégrée. Le plan présenté dans ce document est l'amorce du reste de la discussion à venir : serez-vous pour un quartier mieux déployé, qui offrira plus de commerces et services, qui reverra son aménagement pour être plus *durable* et surtout pour permettre une vie communautaire plus riche ? À notre avis, le statu quo n'est plus souhaitable.

### Quartier-rivière :

Le concept de *quartier-rivière* pourra se développer en complémentarité avec celui de l'aire *TOD*. Il s'agira d'assurer un bon arrimage entre la nécessité de centrer le déploiement du quartier autour d'un transport en commun structurant et celui de mieux mettre en valeur la rivière des Outaouais, d'en faciliter l'accès, autant visuel que physique. Le meilleur déploiement spatial du parc Moussette, la bonification de son offre culturelle et de loisirs, ainsi qu'un maillage facilité entre commerces/services sur l'axe Bégin/Taché et le parc font partie intégrante de cette approche. À cet effet, quelques pistes de développements urbains pourraient être envisagées :

---

<sup>17</sup> Écohabitation, *Mesure de luttés aux îlots de chaleur à Belœil* (2015), Source : <https://www.ecohabitation.com/guides/1249/mesures-de-lutte-aux-ilots-de-chaleur-urbains-a-beloil-une-collaboration-rafraichissante/>

<sup>18</sup> Réf : texte du cours de l'UQAM p.3

- ajout de passages piétons du nord de Taché vers le sud du boulevard ;
- ajouts de percées visuelles, d'accès piétonniers facilités, du sud de Taché au Parc Moussette, de l'usine de traitement des eaux à l'École Jean-de-Brébeuf ;
- plage horaire plus grande du centre communautaire Tétreau et réflexion sur ses nouveaux usages ;
- *requalification* du boulevard Lucerne, avec potentiellement des commerces avec des terrasses, un accès automobile plus restreint ou absent (possibilité de piétonnisation complète du boulevard) et une plus grande valorisation des transports actifs (piétons et vélos) ;
- prolongement du parc Moussette sur Lucerne et réaménagement de son stationnement pour lui donner une dimension plus restreinte, en plus de l'ajout d'arbres, de plates-bandes plus invitantes et d'espaces pour les food trucks (station-rivière 1) ;
- meilleure intégration du sentier des Voyageurs avec l'UQO ;
- en collaboration avec la CCN et l'UQO : meilleur accès à la rivière pour les résidents du quartier de l'université par l'aménagement d'un sentier officiel qui mène à la station-rivière 2 ;
- redéploiement de parcelles des terrains d'Hydro-Québec pour consolider la trame urbaine du secteur est de Tétreauville ;
- prolongement de la rue Belleau et ajout d'un quai ou belvédère pour un accès facilité à la rivière.

À la lumière du présent texte, un constat s'impose : la stratégie de développement urbain doit être menée par la Ville. Utilisant tous ses outils réglementaires, des incitatifs financiers et fiscaux, offrant son expertise et son soutien pour mettre en valeur nos terrains, nos résidences, nos commerces, nos parcs, la rivière, l'école, l'UQO et le Conservatoire, etc. selon les principes du nouvel *Urbanisme* et de concert avec les partenaires provinciaux et locaux.

Les participants aux soirées d'information et de consultation tenues début 2019 ont fortement apprécié la possibilité d'entendre les détails du plan de développement durable pour le quartier. Ils ont exprimé leur volonté d'être informé et de participer aux décisions à venir pour leur quartier. Ils se sont aussi fortement dit en faveur d'une amélioration importante des infrastructures du boulevard Taché. Ceci va de soi avec l'arrivée du train léger : les trottoirs seront plus larges, des pistes cyclables seront intégrées, et du mobilier urbain rendra le boulevard agréable et sécuritaire.

L'environnement et sa protection sont au cœur des préoccupations des citoyens aujourd'hui ; changements climatiques et inondations obligent. Ce plan de développement durable nomme fréquemment sa préoccupation d'environnement, mais elle est rarement décrite. Nous pourrions imaginer que les citoyens de Val-Tétreau soient les instigateurs de plusieurs initiatives afin de végétaliser le quartier, de récupérer l'eau de pluie, de faire un jardin, de garder des poules, d'économiser l'énergie, d'utiliser le transport en commun, etc. Beaucoup

d'initiatives individuelles pourraient être coordonnées dans le quartier, profitant du centre communautaire pour proposer des formations et des conseils, évaluant les progrès et suggérant de nouveaux secteurs d'intervention pour une communauté durable.

### **Axe de développement économique**

---

Comme nous l'avons vu, le quartier Val-Tétréau constitue un pôle majeur d'emploi ; aujourd'hui près de 2 000 et, dans 10 ans, peut-être 4 000 avec la croissance de l'UQO seulement. Pourtant, à l'analyse, l'offre commerciale est déficiente. Déjà en 2007, une étude de la Ville de Gatineau sur le commerce au détail du village du Parc posait le diagnostic de l'aspect limité de la structure commerciale du quartier et mettait de l'avant quelques nécessaires orientations :

- reconnaissance de la vocation mixte du boulevard Alexandre-Taché. Encore aujourd'hui, plusieurs sections du boulevard ne sont pas desservies par des commerces (secteur de l'université, côté nord du boulevard vis-à-vis de l'entrée du Parc de la Gatineau, zone de la coopérative d'habitation), à cause d'un *Zonage* qui leur est peu favorable. Le même constat s'impose pour la rue Bégin ;
- nécessité d'identifier les intersections les plus stratégiques pour la desserte des biens et services courants (micronoyaux commerciaux) ;
- pertinence de l'installation d'une épicerie de taille moyenne<sup>19</sup>.

Par ailleurs, les résidents du quartier y dépensent peu leur argent. On peut estimer à 30 000 \$ annuellement les dépenses en services et biens par ménage habitant Val-Tétréau. Or, il y a fort à parier qu'une infime partie de cet argent reste dans le quartier, et que, par conséquent, les fuites commerciales seraient de l'ordre de 40 millions \$ par an<sup>20</sup>. Une grande partie de cet argent est sans doute dépensé dans les mégacentres du Plateau, des Grives, dans l'axe Saint-Joseph et, plus loin, à Aylmer.

Selon le Centre d'écologie urbaine de Montréal<sup>21</sup>, cinq facteurs déterminent la vitalité d'une artère commerciale : sa localisation stratégique, sa diversité commerciale, son accessibilité, le plaisir et la convivialité qu'elle génère, la volonté et le dynamisme de ses acteurs politiques et économiques. Nous proposons ici d'évaluer la condition actuelle du boulevard Taché selon ces critères et de

---

<sup>19</sup> Ville de Gatineau, *Étude sur le commerce de détail – Partie 2 Stratégie de développement de la fonction commerciale Rapport d'étape 2*, 25 septembre 2007, pages 67-68.

<sup>20</sup> Le quartier Val-Tétréau comptait 1 395 ménages en 2011. Ceux-ci font des dépenses commerciales et de services de 30 000 \$, soit un total de 42 millions par an. 98 % de 42 millions = 40 millions. Voir Ville de Gatineau, *Étude sur le commerce de détail – Partie 2 Stratégie de développement de la fonction commerciale*, Rapport d'étape 2, 25 septembre 2007, pages 67-68 ; Statistique Canada, *Enquête sur les dépenses des ménages*, CANSIM, tableau 203-0021, février 2017 ; Ville de Gatineau, *Profil démographique et socioéconomique*, Recensement de 2011, Village urbain (12) du Parc et de ses communautés, volume 5, cahier 9, Portrait de Gatineau, 2012.

<sup>21</sup> Centre d'écologie urbaine de Montréal, *La composition commerciale idéale*, Fiche-conseil no 12.

proposer quelques pistes de développement. Beaucoup des éléments ici évoqués sont aussi applicables à la rue Bégin, qui constitue l'autre axe commercial du quartier.

### **A. Redéploiement stratégique :**

La zone commerciale doit être située à proximité des secteurs densément peuplés et des lieux de fréquentation (université, centre du quartier, transport structurant, pôle culturel, attrait touristique, pôles d'emploi, etc.). Cette zone peut ainsi bénéficier de l'achalandage piétonnier et cycliste environnant, qui statistiquement achètent plus que les automobilistes.

#### **Constats :**

Val-Tétreau n'est pas assez densément peuplé aujourd'hui pour soutenir une offre commerciale locale adéquate. Pourtant, il est un lieu de fréquentation majeure avec ses cinq institutions (Conservatoire, Pierre-Janet, UQO, Centre jeunesse, prison). De surcroît, Alexandre-Taché est un boulevard de transit important, donc une forte attractivité potentielle.

#### **Mesures proposées :**

- redéploiement résidentiel du quartier autour de Taché et des stations futures du train léger. Prévoir au maximum des bâtiments de 6 étages ;
- favoriser l'ajout d'immeubles comprenant des commerces au rez-de-chaussée et des condos/logements locatifs aux étages supérieurs ;
- ajouts d'espaces de stationnement souterrain lorsque possible, ou encore derrière les immeubles ou sur rue à certaines heures ;
- positionnement de Val-Tétreau comme *quartier-rivière* avec le déploiement d'une offre culturelle et récréotouristique accrue au parc Moussette ;
- meilleur arrimage entre le boulevard Alexandre-Taché et les parcs avoisinants (Moussette, Brébeuf).

### **B. Diversité commerciale :**

Le quartier doit avoir une composition commerciale diversifiée et équilibrée entre, d'une part, les commerces et les services et, d'autre part, les établissements visant les achats de types courants, semi-courants, réfléchis ou de restauration et de divertissement.

#### **Constats :**

Voici un aperçu de la composition des commerces et des services du quartier (voir annexe I pour une liste complète), tous situés sur les axes Taché/Bégin (état de situation, été 2018, et constats dans la colonne de droite) :

Typologie	Nb de places d'affaires	Diversité commerciale relative (%)	Diversité commerciale « idéale » par typologie	Constats
<b>Courant</b>	<b>5</b>	<b>14,3 %</b>	<b>Entre 10 et 15 %</b>	
Commerces	5	100 %	66 %	Manque pharmacie et un supermarché appartenant à une bannière de taille moyenne, boulangerie
Services	0	0 %	34 %	Manque banques, services financiers, optométristes, médecins, dentistes, diététistes, notaires, avocats, comptables, etc.
<b>Semi-courant</b>	<b>10</b>	<b>28,6 %</b>	<b>Entre 29 et 34 %</b>	
Commerces	1	10 %	65 %	Manque quincaillerie, autres boutiques de vêtements, librairies, papeterie, fleuristes, etc.
Services	9	90 %	35 %	Surreprésentation des salons de coiffure et d'esthétique. Peut s'expliquer par le faible nombre de commerces.
<b>Réfléchi</b>	<b>10</b>	<b>28,6 %</b>	<b>Entre 33 et 42 %</b>	
Commerces	3	30 %	35 %	Absence de galerie d'art, de boutique de décoration, de bijouteries, de magasins de meuble ou de matériel électronique/informatique
Services	7	70 %	65 %	Absence d'agence de voyages.
<b>Restauration et divertissement</b>	<b>10</b>	<b>28,6 %</b>	<b>Entre 16 et 21 %</b>	Surreprésentation des lieux d'hébergement et de restauration. Absence de micro-brasseries et de restaurants avec terrasses. Pourrait s'expliquer par le trop faible nombre de commerces.
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	

En somme, pour les sept classes d'offre d'achats, Val-Tétréau en compte cinq avec une offre faible : absence pour des achats réfléchis - commerces et services ; insuffisance pour les achats courants - biens et services, et insuffisance pour les achats semi-courant - commerces. Un bilan très médiocre pour l'achat chez nous et en conséquence, l'utilisation obligatoire de l'auto pour faire presque tous ses achats.

### Mesures proposées :

- création d'une identité forte pour le boulevard Alexandre-Taché et ajout des commerces de proximité (pharmacie, banque, supermarchés d'envergure, etc.) manquants par l'approche de locataires et de propriétaires potentiels ;
- canaliser cette nouvelle offre commerciale selon la composition suivante : de 10 à 15 % de commerces et services courants (épicerie, pharmacie, bureau de poste, banque), de 29 à 34 % de commerces et services semi-courants (quincaillerie, vêtements, tissus, coiffure, cordonnier, fleuriste), de 33 à 42 % de commerces et services réfléchis (animalerie, bijoux, accessoires automobiles, professionnels, matériel informatique et électronique) et de 16 à 21 % de commerces en restauration et divertissement (bistro, salle de spectacles, hôtel)<sup>22</sup> ;
- favoriser la présence, saisonnière, de terrasses éphémères et de food trucks en bordure du Parc Moussette ;
- privilégier certains types de commerce dans certaines zones (la Ville pourrait adopter la réglementation et le *Zonage*).

Les participants à la consultation de mars 2019 priorisent la densification commerciale et résidentielle, sur Alexandre-Taché, la rue Bégin, aux abords de l'UQO et de l'École Jean-de-Brébeuf, permettant à terme de générer un développement économique au quartier. Cependant ils recommandent que les changements vers la mixité des bâtiments et des usages doivent se faire graduellement, par exemple quand des terrains ou bâtisses se libèrent.

### C. Accessibilité :

Le quartier doit être aménagé de manière à privilégier l'accès par les modes de transport actifs et collectifs (larges trottoirs, apaisement de la circulation, voies cyclables et supports à vélos, desserte efficace en transport en commun sur la rue ou à proximité, abribus, accessibilité universelle).

### Constat :

Val-Tétréau bénéficie d'une large desserte en transport en commun. L'arrivée du train léger pourrait marquer une intensification du transport en commun. Pour les

---

<sup>22</sup> Rues principales, « La composition commerciale idéale », fiche no 12.

infrastructures tels trottoirs, abribus, accessibilité universelle, etc., il reste des améliorations à apporter.

#### Mesure proposée :

- refonte complète du boulevard Alexandre-Taché en vue d'une plus grande valorisation des transports actifs (vélo, marche) et un apaisement de la circulation. Par exemple, les trottoirs devant les commerces et bâtiments mixtes pourraient avoir une plus grande largeur, comme cela est proposé à Brossard dans les *TOD Panama et Quartier*<sup>23</sup>. Minimale, il faudrait que le trottoir du côté sud du boulevard, du dépanneur Quickie à l'École Jean-de-Brébeuf, soit complété.

#### D. Plaisir et convivialité :

Le quartier de Val-Tétreau possède une ambiance attrayante grâce au design (aires de repos, bancs, arbres, aménagement paysager, éclairage, mise en valeur de l'architecture, qualité des façades et des enseignes, art public, etc.) et à l'animation tout au long de l'année (activités ponctuelles, programmation d'événements, etc.).

#### Constat :

De nombreux bâtiments sur Alexandre-Taché sont en mauvais état et mal entretenus. Le cadre urbain (lampadaires, trottoirs, bancs publics) est de piètre qualité. Il y a absence de places publiques, peu d'arbres et les traverses piétonnes sont rares. Ce boulevard est essentiellement conçu pour assurer la fluidité automobile. L'environnement du quartier est dégradé par la congestion quotidienne sur Taché ; un aléa pour nos enfants qui passent plusieurs heures par jour dehors ou à proximité du boulevard.

#### Mesures proposées<sup>24</sup> :

- aménager des lieux de rencontre et des aires de repos (dont places publiques) ;
- enfouir les fils électriques ;

---

<sup>23</sup> SEED, *Guide d'aménagement et d'accompagnement des promoteurs et développeurs pour les aires TOD Panama et Quartier*, 72 pages.

<sup>24</sup> Certains exemples de réaménagement/redéploiement d'axes commerciaux similaires pourraient inspirer celui de l'axe Taché :

- boulevard Monk, avenue Van Horne et rue Masson (Montréal) ;
- rue Principale (Gatineau - Aylmer) ;
- rue Saint-Joseph (Québec) ;
- avenue Bourgogne (Chambly) ;
- rue King Est (Sherbrooke) (<http://www.rues-principales.co>) ;
- revitalisation du centre-ville de Drummondville ;
- revitalisation de la rue Saint-Charles (Longueuil).

- ajouter de bancs publics, de lampadaires uniformes et distinctifs, d'arbres et de fleurs ;
- ajouter de nouvelles traverses piétonnes ;
- mise en place d'un programme de subvention pour embellir le cadre bâti existant du boulevard ;
- soutien, par la Ville, aux promoteurs investissant dans des édifices denses et *durables* ;
- aider les entrepreneurs et les commerçants pour qu'ils s'établissent bien dans le quartier (développement et marketing) ;
- favoriser la mise en valeur des immeubles et des lieux patrimoniaux ;
- mise en place d'un cadre volontaire ou contraignant fixant les caractéristiques recherchées dans les façades et les enseignes ;
- mise en place d'un comité d'animation sociale de Taché qui organisera des activités ponctuelles et des événements pour favoriser l'attachement des citoyens vis-à-vis de ce boulevard, son appropriation comme espace public.

Les citoyens, en session d'information et de consultation, ont réitéré leur lassitude de vivre auprès d'un axe de transport majeur qui n'est pas sécuritaire. Les nombreuses démarches effectuées au cours des ans n'ont pas permis de régler la situation :

- rapport de consultants de la Ville, unanimement approuvé par toutes les parties prenantes en 2009 ;
- sondage auprès des résidents en 2014 : sécurité et laideur d'Alexandre-Taché sont au premier rang des améliorations réclamées ;
- consultation de 2016, la priorité des citoyens est d'améliorer la sécurité sur Taché.

Devant cet état de fait – blocage interminable à obtenir une artère sécuritaire – le comité d'urbanisme a préparé ce *plan de développement durable* qui prend largement avantage de l'arrivée du train léger et de l'entière réfection des infrastructures du boulevard. Toutes seront mises à niveau : trottoirs larges et pistes cyclables protégées des voitures ; voies centrales réservées au train léger ; réduction de voies pour les automobiles et espaces de stationnement sur rue près des commerces.

L'expérience de l'Europe, de l'Asie, des grandes villes du monde (comme Bordeaux et Berlin) montre qu'adopter le tramway, le train léger ou le métro permet de transporter efficacement et de façon sécuritaire les citoyens. On les voit circuler entre les piétons parce que ces trains respectent les limites de vitesse, ils sont électriques et donc propres, ils sont fiables et agréables pour les usagers. Les citoyens présents aux rencontres du Comité d'urbanisme apprécient l'arrivée du train et sa capacité d'offrir une vie commerciale plus importante et conviviale au quartier. Ils demandent que le caractère calme de Val-Tétreau soit préservé. Certaines craintes sont exprimées par rapport au chaos de la construction à venir et des expropriations prévues. C'est pourquoi l'implication des citoyens avec les promoteurs du projet est essentielle.

## E. Volonté et dynamisme des acteurs politiques et économiques :

Pour une cohésion du développement et des efforts déployés, les acteurs politiques et économiques du quartier doivent participer activement vers un même plan. Cependant, le quartier de Val-Tétréau n'est soumis à aucun plan particulier. Par ailleurs, l'UQO est inscrit dans le *PPU* de l'Île de Hull ce qui ne favorise pas la cohérence du développement de notre quartier.

### Constat :

Bien que certaines actions à court terme aient embelli et sécurisé notre quartier, celui-ci ne possède aucun plan particulier d'*Urbanisme*. Les interventions récentes de la Ville révèlent certaines incohérences. Le nouveau *schéma d'aménagement* de la Ville de Gatineau ne prévoit pas changer la donne. Il n'y a aucun objectif de redéploiement résidentiel pour le quartier. Les investissements prévus sont faibles.

### Mesures proposées :

- adoption et mise en place d'un *TOD* intégrant les aspects « accessibilité », « plaisir » et « convivialité », ainsi que des mesures pour préserver les terrains de la spéculation immobilière<sup>25</sup> ;
- favoriser la formation d'une association des commerçants/services du quartier, qui pourra représenter les intérêts de ce groupe auprès de la Ville de Gatineau et d'autres intervenants ;
- mise en place d'un comité de développement du quartier comprenant des commerçants (Association des commerçants locale, Chambre de commerce de Gatineau), le conseiller municipal, des représentants des institutions (CCN, UQO, Conservatoire), des fonctionnaires, des citoyens et des organismes communautaires. Précision : en vertu du modèle *TOD*, la Ville de Gatineau est le maître d'œuvre, tandis que les autres intervenants sont des partenaires ;
- promotion par la Ville et des associations communautaires de l'achat local ;
- création d'un *PIIA* pour le village urbain du Parc ;
- création d'un site Internet mobilisateur sur le modèle de celui de Sherbrooke (<http://www.rues-principales.co>).

---

<sup>25</sup> L'outil d'évaluation de projets de développement de la Ville de Brossard est particulièrement inspirant à cet égard. Elle a notamment adopté un système de pointage afin d'encadrer l'élaboration de projets de développement au sein des aires *TOD*. Des seuils à atteindre ont été établis afin de garantir un équilibre entre fonctions résidentielles et économiques. CMM, *Rapport d'activités des projets novateurs TOD 2015-2016*, septembre 2017, p. 24.

## Axe de développement social et culturel

---

Pour assurer un développement réussi, nous souhaitons l'implication de la population tout au long de la planification du quartier *TOD* et de toutes autres transformations majeures. Nous proposons aussi la création d'associations communautaires (en loisirs, culture, arts, logement, santé et autres) qui soutiendront d'autres actions à incidence sociale.

La consultation de l'ARJT de juin 2016 avait permis d'identifier les priorités suivantes en termes de développement social :

- la mixité des logements, dont la construction de résidences pour personnes âgées et de logements abordables ;
- la sécurisation des rues, qui permettra un resserrement de la communauté par le voisinage facilité, les commerces et services plus appropriés, les loisirs plus nombreux ;
- l'importance du partage de l'information entre commerçants, entreprises et citoyens pour un vivre-ensemble facilité ;
- l'obtention d'un transport public gratuit ou subventionné pour les personnes à faible revenu ou encore l'introduction de moyens alternatifs de transport, dont le covoiturage entre voisins ou entre travailleurs ;
- une vie de quartier plus riche avec un meilleur partage des ressources institutionnelles existantes (piscine de l'UQO, salle de spectacles du Conservatoire, gymnase de l'école, Centre communautaire Tétreau).

Les effets délétères de la congestion routière sur la santé s'additionnent à l'insécurité des résidents. En ces temps de réflexion sur les changements climatiques, la santé des résidents est au cœur de la redéfinition durable du quartier, que ce soit par le verdissement ou la réduction des îlots de chaleur, la réduction du nombre de véhicules par logement, l'économie des ressources, etc.

Val-Tétreau a, bien étrangement, un taux de mortalité plus faible que la moyenne. Serait-ce parce qu'aucune résidence spécialisée pour accueillir les personnes âgées n'est située dans notre quartier ? La mixité sociale comprend des ménages de toute taille, de tout âge, de toute origine, de tout revenu. Ceci est l'essence de notre quartier et nous voulons la préserver.

L'aspect culturel de notre quartier est peu développé. Il existe pourtant des opportunités, notamment avec le Conservatoire, pour faire entendre ses étudiants, pour offrir des rencontres avec les professeurs et pour former des classes d'aînés et autres. Il y a aussi le Centre communautaire Tétreau, qui pourrait accueillir des soirées culturelles, des vernissages, des activités sociales mixtes et ultimement développer un sentiment d'appartenance au quartier. Lors de la séance d'information de février 2019, un intervenant a fait mention des éléments marquants de l'histoire et du patrimoine de notre quartier et les aspects du paysage que nous n'avons pas inclus dans le présent plan de développement. Il nous a demandé « d'intégrer (...) l'aspect historique du quartier, et tout

particulièrement le trésor historique du deuxième portage », situé dans Val-Tétreau. Il s'agit d'un site historique national classé depuis les années 1950. Emprunté par tous les explorateurs depuis le début du 17<sup>e</sup> siècle, notamment par Champlain et Étienne Brûlé, c'est le seul de trois portages qui subsiste encore sur le territoire de Gatineau. C'est dire que les aspects culturels et historiques sont appelés à être bonifiés.

Le partage des ressources, c'est l'UQO qui offre des cours aux aînés, qui offre des salles de rencontres ou de travail à moindre coût. C'est aussi le Conservatoire qui ouvre ses portes et son grand parc au public, et le centre communautaire qui devient lieu de partage, de formation, de culture, de loisirs et autres, etc. La participation citoyenne ne se limite pas à la consultation et aux nombreuses rencontres que le développement d'un quartier TOD pourrait demander, elle consiste aussi, comme l'indique une citoyenne, à partager les connaissances et les ressources pour faire un quartier qui dialogue et apprend à prendre sa place dans la définition de son avenir.

## 6. Conclusion

Nous n'avons pas la prétention de pouvoir mettre en œuvre toutes les propositions ambitieuses de ce plan nous-mêmes.

Nous avons, dans un premier temps, consulté les résidents et d'autres intervenants du quartier. Un rapport synthèse sera remis à l'ARJT pour rendre compte des propositions et possibilités d'avenir, rendre compte des priorités, commentaires, questions et suggestions des citoyens. Une fois complété, ce *plan de développement* sera déposé à la Ville de Gatineau et servira de base afin de proposer des changements et améliorations au quartier.

Voici la mise en garde du groupe de recherche *URBATOD* de l'UQAM :

Pour passer d'une idée prometteuse à l'action, les projets de *TOD* ont besoin d'une assistance technique, d'une aide en recherche pour établir les objectifs, les critères, les indicateurs, les outils d'intervention, l'accès au capital, la définition de ces nouveaux produits et leur environnement (...) le *TOD* est un puissant outil d'aide à la construction de collectivités urbaines *durables*, dynamiques, viables, prospères, novatrices, intégratives. Il conduit à envisager des partenariats nouveaux entre les décideurs municipaux et gouvernementaux, les planificateurs en transport et *infrastructures* et leurs industries, les développeurs et les spécialistes conseillers, autant pour financer les projets que pour en assurer l'émergence et la réalisation, avec des solutions parfois peu coûteuses<sup>26</sup>.

Les citoyens de Val-Tétréau sont fiers de leur quartier. Ils veulent le garder sain et en meilleure santé en y greffant les ingrédients manquants, en enlevant les irritants et surtout en construisant un quartier qui fera l'envie de tous pour longtemps !

---

<sup>26</sup> Texte d'un cours de l'UQAM en *Urbanisme*, Transit Oriented Development.

## Annexe I : Commerces et services du quartier

Commerces	Typologies
Quickie Taché (dépanneur)	Courant – commerce
Pizza café taché	Restauration
Restaurant La Pie	Restauration et divertissement
Marché Tropical Soko	Courant – commerce
Motel Châteauguay	Restauration et divertissement
Service Magic auto (Mécanicien)	Réfléchi – service
Centre jeunesse	Établissement public
École Jean-de-Brébeuf	Établissement public
Conservatoire de musique	Établissement public
Fondation Jellinek	Établissement public
Prison	Établissement public
Câblage Paquette Sécurité (Magasin de matériel de surveillance)	Réfléchi – commerce
Dairy Queen (Marchand de glaces)	Restauration et divertissement
Café Cinq sens	Restauration et divertissement
Duguay Sports (Magasin d'articles de sports)	Réfléchi – (commerce)
Institut de beauté oriental	Semi-courant (service)
Boutique La Femme d'À Côté	Semi-courant (commerce)
Maison d'enfants Montessori	Établissement public
L'assiette de dessert	Courant (commerce)
Ongles Orchidées	Semi-courant (service)
Coiffure le Verseau	Semi-courant (service)
Station-service Esso	Courant (commerce)
Restaurant Subway	Restauration et divertissement
Moteurs des promenades (mécanicien)	Réfléchi (service)
Studio L'Éclipse (salon de coiffure)	Semi-courant (service)
Amiral (restaurant)	Restauration et divertissement
Motel du parc et taverne	Semi-courant (service)
Hôpital vétérinaire Taché	Semi-courant (service)
Palais du Vietnam	Restauration et divertissement
Coco Auto service (mécanicien)	Réfléchi (service)
UQO (dont Moka Loka et Centre sportif)	Établissement public
Clinique dentaire David Côté	Réfléchi (service)
Chez Edgar	Restauration et divertissement
Le Marché	Courant – commerce
Église de Notre-Dame-de-Lorette	Services publics
Prison de Hull	Services publics
Salon de couture chez Mme Michell	Semi-courant (service)
Physio Outaouais	Semi-courant (service)
BCI Immigration consulting	Réfléchi (service)
Cyclotek	Réfléchi (service)

Look pour chien	Réfléchi (service)
Autocrédit	Réfléchi (bien)
La Ferme Moore/restaurant/jardin communautaire/vente	Restauration et divertissement
Coiffure le Verseau	Semi-courant (service)

## Annexe II : Définitions

<p><i>Développement durable</i></p>	<p>« Le <i>développement durable</i> est le développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs » (Bruntland, 1987).</p> <p>Les trois axes du <i>développement durable</i> sont : le développement économique, l'équité sociale et la protection de l'environnement.</p>
<p><i>Densification/ Densité</i></p>	<p>La <i>densité</i> brute se rapporte au nombre de logements sur une superficie donnée, peu importe la forme et l'agencement des bâtiments et des espaces publics ou privés.</p> <p>La compacité, quant à elle, réfère au rapport entre les surfaces bâties et non bâties. Il s'agit d'une manière d'occuper le territoire, de façon à créer des liens (physiques et sociaux) en limitant les vides et les discontinuités.</p>
<p><i>Dévitalisé (quartier)</i></p>	<p>Quartier qui a perdu sa vitalité, son énergie. Ce sont souvent d'anciens quartiers centraux des municipalités, bien situés et dotés en <i>infrastructures</i>, mais qui ont été délaissés au fil des ans (par les résidents, les commerces, les emplois).</p>
<p><i>Étalement urbain</i></p>	<p>L'<i>étalement urbain</i> est un phénomène marqué par un éparpillement des activités et une suburbanisation résidentielle aux différentes échelles du territoire</p> <p>Les caractéristiques principales en sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la consommation abusive du sol ;</li> <li>• les <i>densités</i> faibles en moyenne, en comparaison avec les centres plus anciens ;</li> <li>• la dépendance de l'automobile ;</li> <li>• la séparation des usages en aires distinctes et isolées les unes des autres ;</li> <li>• les immeubles commerciaux sur un seul niveau, répétitifs, entourés d'hectares de stationnements.</li> </ul>
<p><i>Expropriation</i></p>	<p>Procédure administrative et judiciaire autorisant l'administration à déposséder un particulier de son bien pour l'incorporer au patrimoine d'une personne publique pour des raisons d'utilité publique : <i>Expropriation</i> pour cause d'utilité publique.</p>

<i>Gentrification/ Embourgeoisement</i>	La <i>gentrification</i> (anglicisme créé à partir de <i>gentry</i> , « petite noblesse »), ou <i>embourgeoisement</i> urbain, est un phénomène urbain par lequel des arrivants plus aisés s'approprient un espace initialement occupé par des habitants ou usagers moins favorisés, transformant ainsi le profil économique et social du quartier au profit exclusif d'une couche sociale supérieure
<i>Infrastructure urbaine</i>	Les municipalités du Québec fournissent un grand nombre de services essentiels aux citoyens : l'approvisionnement, le traitement et la distribution de l'eau potable, la collecte et le traitement des eaux usées, la collecte des eaux de ruissellement, l'entretien des routes, l'enlèvement de la neige, la collecte des déchets, etc., et les équipements pour offrir les services (bibliothèque, aréna, piscine, parcs, etc.)
<i>Plan de développement urbain, économique et social (PDUÉS)</i>	Une variante d'un <i>PPU</i> , développé par la ville de Montréal, il s'agit d'une planification détaillée, applicable à un territoire circonscrit et qui devient une composante du Plan d'Urbanisme par l'adoption d'un règlement modifiant celui-ci. Comme le <i>PPU</i> , le PDUÉS est entièrement élaboré par l'administration municipale.
<i>Quartier-rivière</i>	Appropriation de la rivière par les résidents du quartier et valorisation de la plage urbaine.
<i>Quartier complet</i>	Quartier qui offre tous les services de base requis, privés et publics, pour passer la majorité du temps dans son quartier. Quartier qui offre une proximité entre les résidences, les commerces et les services, à 10 minutes de tout.
<i>PPU et Plan d'Urbanisme</i>	Le programme particulier d' <i>Urbanisme (PPU)</i> est une composante du <i>plan d'Urbanisme</i> et réfère à la planification de l'ensemble du territoire municipal tandis que le <i>PPU</i> permet d'apporter plus de précisions quant à la planification de certains secteurs qui suscitent une attention toute particulière de la part du conseil municipal, par exemple, du développement d'un nouveau secteur résidentiel, industriel ou d'un centre-ville.
<i>PIIA</i>	L'identification, dans le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale ( <i>PIIA</i> ), de certains territoires ou de certaines catégories de projets devant faire l'objet d'une évaluation qualitative au moment d'une demande de permis ou de certificat, permet à la municipalité d'assurer la qualité de l'implantation et de

	<p>l'intégration architecturale tout en tenant compte des particularités de chaque situation.</p> <p>Cette approche plus souple d'évaluation des projets à partir de critères plutôt que de normes favorise la recherche de solutions novatrices dans un échange ouvert entre la municipalité et les promoteurs.</p>
<i>Requalification urbaine</i>	<p>La consolidation et la <i>requalification</i> urbaines sont deux modes d'urbanisation qui misent sur les opportunités de développement ou de redéveloppement à l'intérieur même des milieux urbanisés.</p> <p>La consolidation urbaine consiste à optimiser l'utilisation du territoire afin d'en assurer la rentabilité, de retenir ou d'y attirer de nouvelles activités et de tirer profit des qualités d'un milieu de vie déjà habité (commerces, transport en commun, arbres matures, etc.).</p> <p>La <i>requalification</i> urbaine consiste à modifier les qualités physiques d'un milieu afin de lui attribuer une nouvelle vocation. Généralement, elle s'accompagne de la consolidation du milieu visé, de la création de nouveaux espaces publics - incluant l'ouverture de nouvelles rues - et de projets de construction favorisant la diversification des activités.</p>
<i>Schéma d'aménagement</i>	<p>Le <i>schéma d'aménagement</i> et de développement (SAD) est le document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une municipalité régionale de comté (MRC). Il permet de coordonner les choix et les décisions qui touchent l'ensemble des municipalités concernées, le gouvernement, ses ministères et ses mandataires. Le schéma est, avant tout, un document d'intention formulé et conçu de manière à faire ressortir une vision régionale du <i>développement durable</i>.</p>
<i>Transport collectif et durable</i>	<p>Le transport en commun, ou <i>transport collectif</i>, consiste à transporter plusieurs personnes ensemble sur un même trajet. Il est généralement accessible en contrepartie d'un titre de transport.</p> <p>La définition du <i>transport durable</i> par l'OCDE est un « un transport qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes, respecte les besoins de mobilité tout en étant compatible avec une utilisation des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à leur régénération et une utilisation des ressources non renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à la</p>

	<p>mise au point de ressources renouvelables de remplacement. »</p>
<p><b>TOD (Transit Oriented Development)</b></p>	<p>Développé par Peter Calthorpe en 1993, le concept de Transit Oriented Development se veut une approche visant à favoriser l'articulation de l'urbanisation et du <i>transport collectif</i>.</p> <p>Le <i>TOD</i> propose l'établissement de collectivités dont les habitants peuvent facilement accéder à pied (c'est-à-dire dans un rayon approximatif de 600 mètres) à un noyau de services et de commerces, et à une station de <i>transport collectif</i>. Cette approche urbanistique a été mise en œuvre plus particulièrement en Amérique du Nord. L'influence de ces initiatives sur la modification des comportements de mobilité de la population varie en fonction du contexte local et de la prise en compte des principes à la base du concept de <i>TOD</i>.</p>
<p><b>Urbanisme</b></p>	<p>« <i>Ensemble des sciences, des techniques et des arts relatifs à l'organisation et à l'aménagement des espaces urbains, en vue d'assurer le bien-être de l'homme et d'améliorer les rapports sociaux en préservant l'environnement.</i> » - Société française des urbanistes</p> <p>Ses défis sont de faire face à la critique d'une croissance insoutenable, la lutte à l'<i>étalement urbain</i>, la problématique des grands ensembles et des cités, la régénération urbaine, l'urbanisme opérationnel, la requalification des friches, l'urbanisme de grands projets, le regain d'intérêt pour le <i>transport collectif</i>, la mobilité et le renouvellement urbain.</p>
<p><b>Zonage</b></p>	<p>Le règlement de <i>zonage</i> permet de diviser le territoire en zones, en vue de contrôler l'usage des terrains et des bâtiments, ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions.</p> <p>Le <i>zonage</i> permet au conseil municipal de découper le territoire en autant de zones et de secteurs de zones qu'il le juge nécessaire ; et de classer les usages et les constructions selon les critères qu'il juge appropriés, dont des critères environnementaux (nuisances, capacité portante), fonctionnels (localisation préférentielle), esthétiques (caractéristiques architecturales) et socio-économiques (incidences sur la population en place, rentabilité économique); de régir, dans chaque zone, l'occupation du</p>

	<p>sol, notamment en prohibant ou en autorisant les constructions et les usages.</p> <p>Le <i>zonage</i> constitue un des principaux moyens utilisés pour : développer le territoire de façon ordonnée au moyen du contrôle de l'utilisation du sol ; minimiser les inconvénients de voisinage, protéger l'intimité des gens, assurer la sécurité et la santé publique et le bien-être général ; protéger les caractéristiques d'un milieu significatif contre toute insertion disparate ; contrôler la qualité des bâtiments, des enseignes et de l'aménagement paysager ; tenir compte de la vocation naturelle des territoires ou de leurs caractéristiques physiques ; faire valoir l'intérêt public des multiples projets de développement individuels en tenant compte de la capacité financière de la municipalité et des répercussions des investissements sur le fardeau fiscal des contribuables ; garantir la valeur et la rentabilité des investissements déjà effectués en concentrant le développement dans les secteurs où sont situés les services ou les équipements municipaux.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Annexe III : Proposition visuelle de design urbain

En octobre 2018 et à l'invitation du comité d'urbanisme, un groupe de professionnels, quatre étudiants à la maîtrise en design urbain de l'Université Laval, Florian Burkhard, Julie Coulombel, Charles Gosselin-Giguère et Simon Parent, ont visité Val-Tétreau et tenu une charrette de conception pendant une semaine. Leur défi : dessiner une représentation visuelle du quartier dans 20 ou 30 ans.



À partir du plan conceptuel et du plan de développement durable que le comité d'urbanisme avait rédigé, une recherche historique et une marche exploratoire dans le quartier ont permis au groupe d'étudiants de réunir les informations nécessaires afin de bien comprendre les forces et les enjeux du quartier.

Les constats des citoyens et ceux de l'équipe de design s'arriment bien : principalement axés sur la sécurité, la mixité ainsi que les espaces publics.

L'équipe de concepteurs présente en détail dans ce document plusieurs éléments structurants pour revitaliser et consolider le quartier :

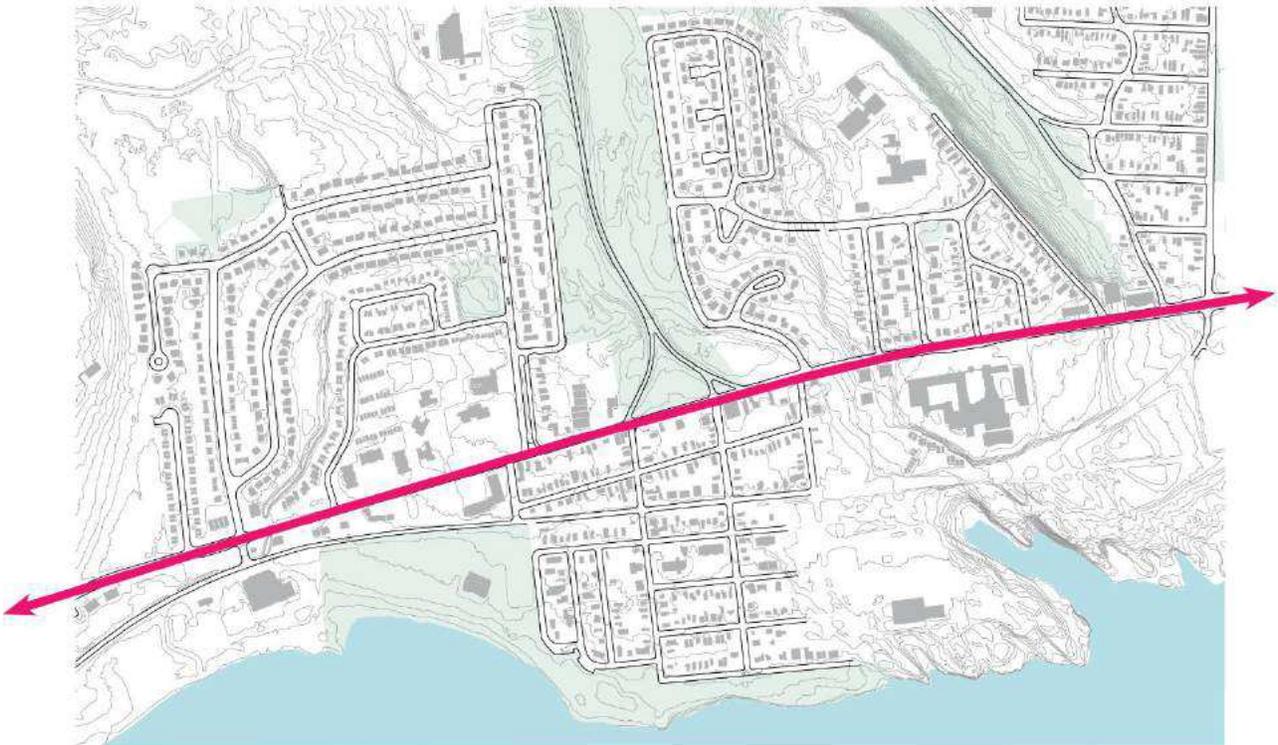
- A- l'arrivée du train léger et le réaménagement du boulevard Taché ;
- B- le remplacement et la restructuration du boulevard Taché ;
- C- la création de nouveaux liens (piétonniers, partagés et carrossables) ;
- D- la mixité des usages et des types d'immeubles ; et
- E- l'accès aux espaces publics.

Pour conclure la représentation visuelle, nous présentons trois sites stratégiques du quartier. Ils sont illustrés et accompagnés d'explications quant à leur interprétation du plan de développement durable. Une interprétation parmi plusieurs autres possibles ; les choix sont audacieux et résolument modernes, comme leurs créateurs !

### A. L'arrivée du train léger et le réaménagement du boulevard Taché :

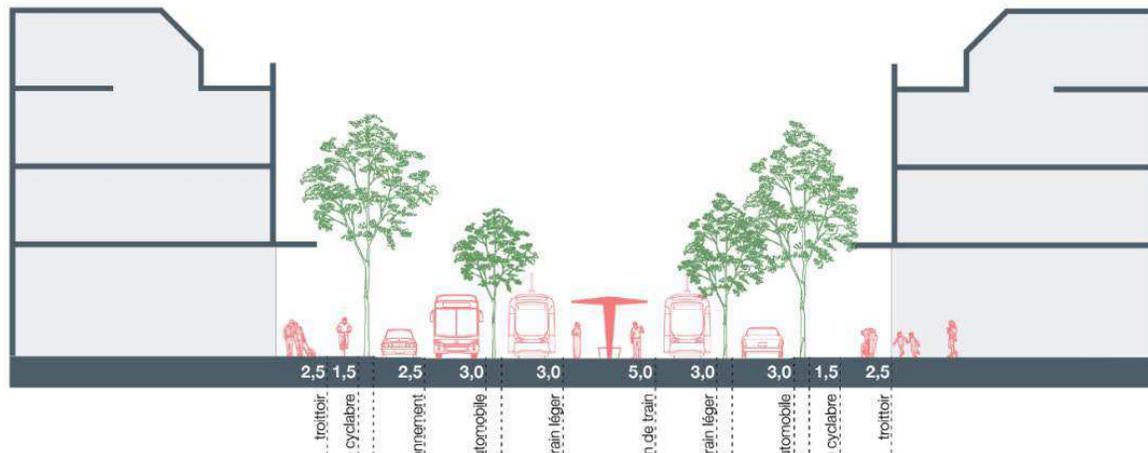
Les enjeux de sécurité concernant le boulevard Taché sont très nombreux et l'arrivée du train léger présente une excellente opportunité d'améliorer l'expérience urbaine du boulevard. En installant de grands trottoirs, on améliore sensiblement la sécurité et le plaisir de déambuler des piétons. En construisant les bâtiments plus près de la chaussée et faisant face au boulevard, cela permet de structurer le boulevard et sa trame.

L'arrivée du train léger est plus qu'un projet de mobilité urbaine, elle offre aussi la possibilité de créer un projet d'ensemble du quartier, de revoir l'ensemble du cadre bâti et les espaces publics à proximité du nouveau tracé. Pour Val-Tétreau, le passage du train léger est une occasion de modifier et de remplacer certaines infrastructures urbaines afin de rendre la vie plus agréable sur Alexandre-Taché tout en favorisant la mobilité, la sécurité.

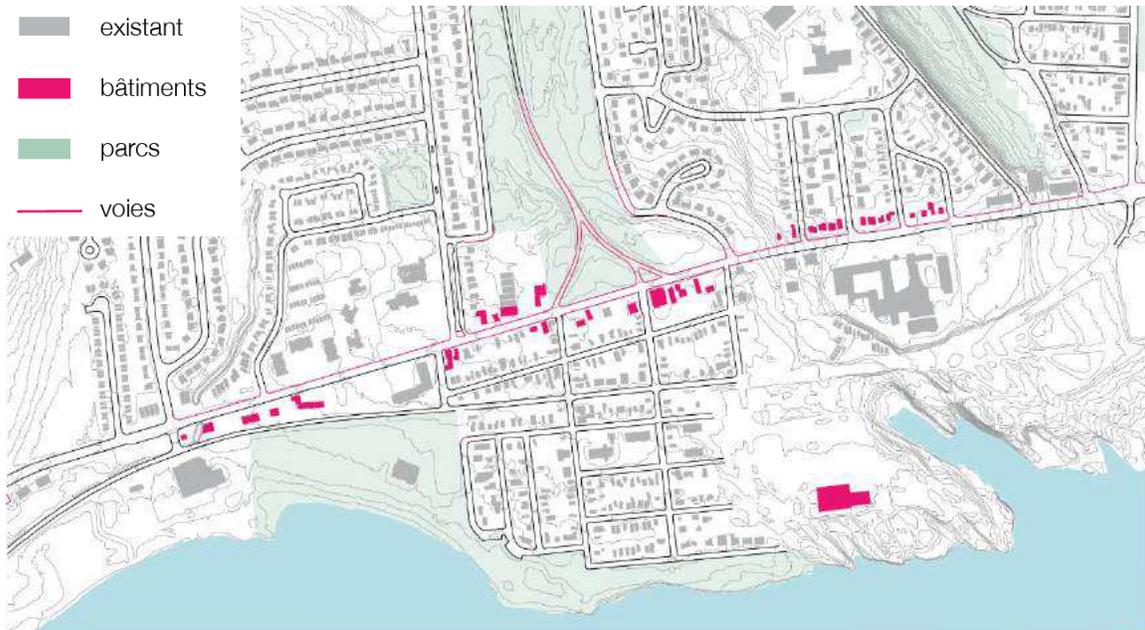


## B. Le remplacement et la restructuration du boulevard Taché :

L'équipe de design positionne l'emprise du train léger (illustrée ci-dessous) au centre du boulevard, avec deux voies pour le train et un terre-plein assez large pour les piétons et les stations du train. Une voie pour les autobus et deux voies pour les voitures avec un stationnement en alternance sont aussi prévues en marge des voies du train. Le tout est séparé par une bande végétale, un trottoir et une bande cyclable de chaque côté de la chaussée. Les nouveaux trottoirs seront plus larges, s'arrêtant directement au pied des bâtiments.



La nouvelle emprise proposée pour le boulevard est d'environ 31 mètres, comparativement à l'emprise actuelle d'environ 15 mètres. Ce nouvel aménagement implique une restructuration urbaine et le remplacement de quelques bâtiments (environ 45) en bordure du boulevard, sans compter tout ce qui concerne les infrastructures souterraines. Les interventions nécessaires seront effectuées sur une période de 20 à 30 ans. Il s'agit d'une vision à long terme du quartier. (Voir la carte ci-dessous)



**C. La création de nouveaux liens (piétonniers, partagés, carrossables) :**

L'étude des cartes historiques du quartier permet de comprendre l'évolution du territoire. La carte de 1908 (ci-dessous) révèle que la construction d'une trame était prévue pour Val-Tétreau, c.-à-d. un réseau de rues était dessiné. Des liens d'est en ouest permettaient ainsi de continuer les rues par-delà la baie, jusqu'au pont Prince de Galles.



En l'absence de plan directeur, le quartier s'est développé en trois éléments distincts, formant les limites des trois secteurs actuels : Vieux Tétreau, Jardins Mackenzie-King et Jardins Taché. Les trois parcelles sont isolées, alors que différents obstacles limitent la mobilité des piétons, des cyclistes et, dans certains cas, celle des voitures entre elles.

Les designers urbains (planche ci-après) suggèrent de créer de nouveaux liens entre les secteurs du quartier afin de résoudre les enjeux d'isolement et d'offrir des solutions à la sécurité, la perméabilité et la mobilité entre les secteurs du quartier pour :

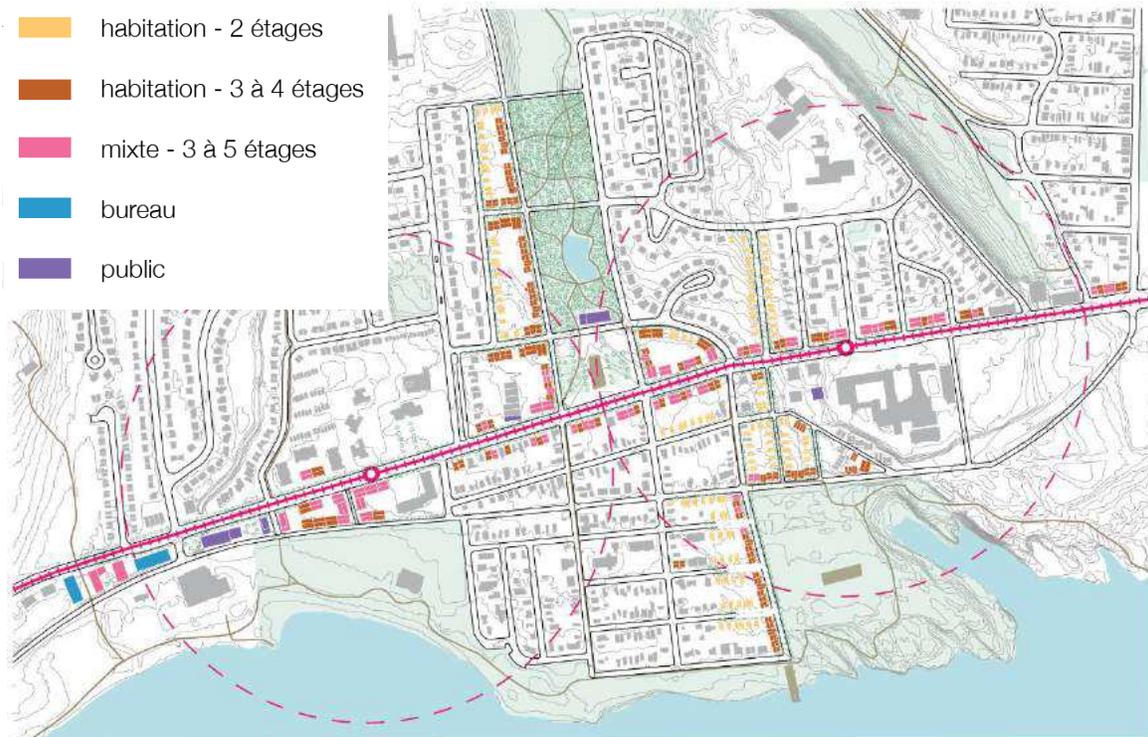
- traverser de façon sécuritaire le boulevard Taché, en ajoutant des liens piétonniers à proximité de la rue Sainte-Thérèse et de l'école primaire ;
- créer un lien entre les parties est et ouest du quartier, séparées par le Parc de la Gatineau, en créant des accès partagés (piétons et autos) à travers le seuil du parc ;
- créer un site exceptionnel pour le quartier et la Ville de Gatineau en prolongeant le lien entre l'UQO et la rivière, déplaçant la station d'Hydro-Québec plus au nord du quartier,
- donner accès au public à la baie directement, en permettant l'utilisation de la voie privée à l'est de l'UQO ;
- créer un autre lien avec la rivière, en continuant la rue Belleau jusqu'à la rue Bourget, comme illustré sur la carte de 1908.



## D. La mixité des usages et des types d'immeubles :

Toutes les mesures de remplacement de bâtiments, lors de la revitalisation du boulevard Taché et des terrains commerciaux adjacents, ainsi que le prolongement des rues à l'ouest du Parc de la Gatineau, en bordure de l'UQO et de la station d'Hydro-Québec, permettront d'augmenter sensiblement la population du quartier. La survie de nouveaux commerces, services et emplois est mieux assurée par un nombre plus important de clients, dont les nombreux étudiants prévus à l'UQO. L'augmentation de la population est également essentielle à la pérennité du nouveau train léger ou tout autre système de transport structurant de la Ville de Gatineau.

L'équipe de design urbain propose que les nouveaux bâtiments en bordure du boulevard Taché et des stations de transport en commun soient d'usages mixtes : commerces au rez-de-chaussée, bureaux aux étages 2 et 3, et logements aux étages supérieurs, des bâtiments de trois à six étages au maximum. La prochaine zone plus éloignée propose des immeubles à logements multiples et des condos de deux et trois étages et la dernière zone est constituée de quartiers résidentiels – bungalows, jumelés et maisons en rangée en majorité. Le tout à l'image d'un quartier TOD : la hauteur des bâtiments variera en fonction de leur éloignement aux stations du transport collectif.

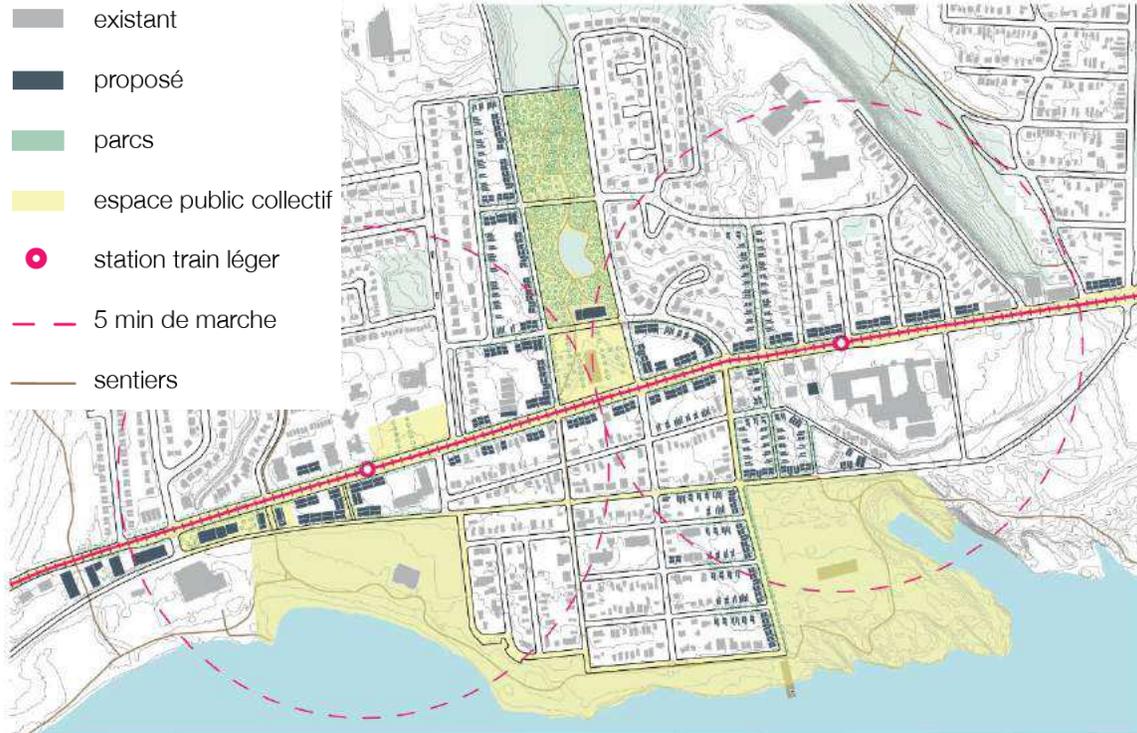


## E. L'accès aux espaces publics :

Grâce à la proximité du Parc de la Gatineau et à la rivière des Outaouais, le quartier Val-Tétréau bénéficie de plusieurs espaces verts et naturels. Cependant, ces espaces servent principalement de milieu de transit. Les accès y sont restreints, complexes et souvent peu sécuritaires. Ces inconvénients limitent l'appropriation du quartier par les résidants et leur mobilité à travers le quartier. Par exemple, à partir du boulevard Taché, il est difficile de savoir qu'une plage publique se situe à quelques pas de là. L'accès à la rivière est bloqué par la façade de l'UQO, la présence de la station d'Hydro-Québec ou l'École Jean-de-Brébeuf. De plus, l'entrée du Parc de la Gatineau se fait discrète et n'offre pas de lieu de pause à ses usagers cyclistes, piétons ou automobilistes.

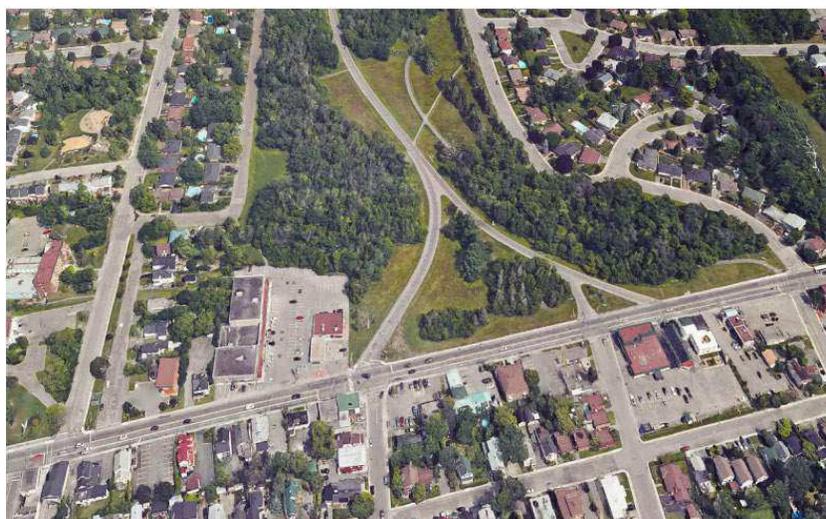
Le design urbain du plan de développement durable (voir la planche ci-après) propose un nouveau réseau d'espaces publics permettant de relier les espaces naturels entre eux tout en favorisant leurs accès :

- verdir le boulevard Taché sur toute sa longueur et à proximité de la rue Sainte-Thérèse dans le but de créer un seuil verdoyant pour le Parc Moussette ;
- piétonniser le boulevard Lucerne en bordure de l'école primaire et du Parc Moussette afin d'augmenter la sécurité des élèves de l'école et aux visiteurs du parc ;
- partager le grand parc vert devant le conservatoire avec les résidents ;
- prolonger la rue Belleau jusqu'à la rue Bourget et créer une jetée vers la rivière ainsi qu'un belvédère ;
- marquer l'entrée du Parc de la Gatineau grâce à un nouveau pavillon d'accueil ;
- transformer la voie privée à l'est de l'UQO en voie publique menant vers la baie.



### **Site stratégique 1 : Entrée du Parc de la Gatineau**

Le Parc de la Gatineau est un élément central pour la Ville de Gatineau, le début du parc sur Taché constitue une porte d'entrée pour plusieurs résidents et visiteurs. Actuellement (1<sup>ère</sup> photo ci-dessous), le parc est coincé entre un boulevard urbain occupé et une station-service. Cette situation peut sembler pratique pour pénétrer dans le parc, mais il n'y a pas d'incitation à s'arrêter et profiter du quartier.



Vue aérienne existante



Vue aérienne proposée

La reconfiguration de l'entrée (2<sup>e</sup> planche ci-dessus) propose de faire disparaître complètement l'embranchement en « Y » du côté Est et de créer trois places : une place minérale avec un bâtiment de trois à quatre étages incluant un rez-de-chaussée commercial propriété de la Ville pour ses services, un bâtiment central servant de pavillon d'accueil aux visiteurs du parc, propriété de la CCN, et une place publique plus végétale permettant des activités autant estivales qu'hivernales pour les résidents du quartier, les usagers du parc et les touristes.

La vue existante à l'intersection Bégin-Taché (planche ci-après), avec la station-service-dépanneur et le restaurant sont des éléments de faible densité et faible présence structurante. La vue proposée (2<sup>e</sup> planche ci-après) introduit des bâtiments en hauteur, encadrant mieux la rue et l'entrée du Parc, en continuité avec la rue Bégin, somme toute une meilleure intégration au tissu de la ville.



Vue existante



Vue proposée

## **Site stratégique 2 : Le Parc Moussette**

---

Le Parc Moussette est un lieu de rencontres, de loisirs, de sports, de baignades, de détente et de passages. Il constitue un espace naturel essentiel pour Val-Tétreau. On y retrouve, cependant, trop de cases de stationnement, asphaltées dans son centre et sur gazon en bordure de Lucerne (voir la photo ci-dessous) ; c.-à-d. îlots de chaleur, dangers pour les déplacements actifs, et obstacles à une utilisation quotidienne par les élèves de l'école. Le parc Moussette étant pratiquement invisible et peu accessible par le boulevard Taché, n'invite pas les visiteurs à le découvrir et les résidents à le fréquenter.

La restructuration des abords du parc Moussette et de Taché introduit le concept Quartier-rivière (voir la planche ci-après). Les bâtiments commerciaux existants sont remplacés par des bâtiments de taille moyenne, de 3 à 6 étages, intégrant par exemple des restaurants et terrasses, des logements, des bureaux, une bibliothèque, des commerces. En densifiant les abords du parc et en y ajoutant des liens visuels, en sécurisant les accès piétonniers et en transformant le boulevard Lucerne en rue partagée ou rue piétonnière, la parcelle participe vigoureusement à revitaliser le quartier.



Vue aérienne existante



Vue aérienne proposée

Impossible d'apercevoir la présence du Parc Moussette ou de la rivière à l'arrière du petit bâtiment commercial vacant (voir la photo vue existante ci-dessous) à l'intersection de la rue Sainte-Thérèse. Cette absence de liens, visuels ou autres, n'invite pas les résidents et les visiteurs vers le parc.

À l'opposé, le prolongement de Sainte-Thérèse vers Lucerne (voir la planche vue proposée ci-après) ouvre Taché vers la rivière. Les bâtiments assez hauts permettent de marquer une entrée vers le parc alors que la rue partagée favorise l'accès aux cyclistes et aux piétons, en dirigeant clairement les gens vers le parc.



Vue existante



Vue proposée

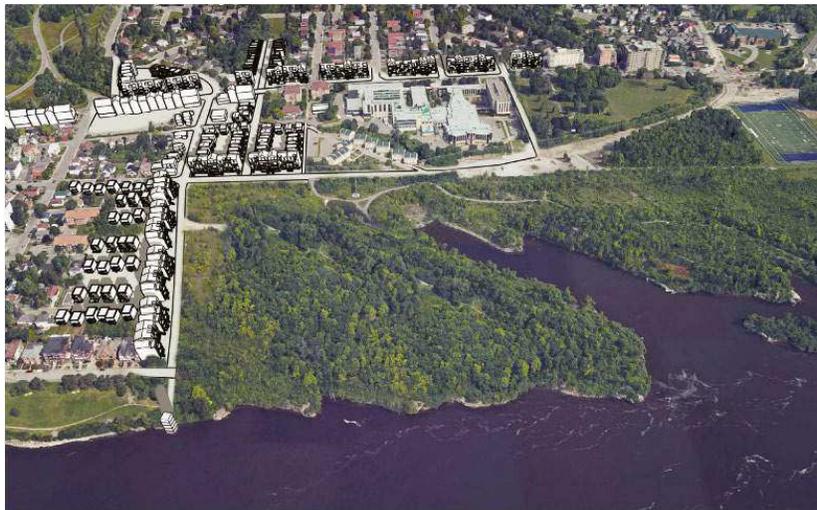
### **Site stratégique 3 : Site de la baie**

---

Le site stratégique de la baie comprend la cité universitaire, les îlots résidentiels adjacents, le site d'Hydro-Québec et la piste cyclable suivant le bord de la rivière sur des terrains appartenant à l'UQO, HQ, la CCN et la Ville (voir la photo de ci-dessous). L'espace résidentiel est réduit par la présence de stationnements, d'équipements de transport d'énergie, et de rues adjacentes terminant en culs-de-sac. Ces éléments bloquent l'accès à des attraits potentiels du quartier, soit la forêt et la rive de la baie, ainsi qu'un site historique, classé patrimonial par la province – le 2<sup>e</sup> portage de la rivière des Outaouais.



Vue aérienne existante



Vue aérienne proposée

Avec la venue du train léger et d'une deuxième station à l'UQO, les solutions proposées pour le boulevard Taché (voir la planche ci-dessus), incluent le remplacement de certains bâtiments afin d'augmenter la population aux abords de l'université. Les usages mixtes des bâtiments à proximité de l'UQO permettent l'installation de commerces au rez-de-chaussée et une offre de logements pour les étudiants.

Sur la rue Belleau (photo ci-dessous), la reconfiguration (planche ci-après) permettra d'accueillir des bâtiments de même gabarit que sur le boulevard Taché ; de compléter l'îlot résidentiel, face à l'immense parc verdoyant mis en valeur par la relocalisation de la station d'Hydro-Québec ; et d'introduire une autre rue complète où tous les usagers – cyclistes, piétons et automobilistes – sont sur un pied d'égalité. Une jetée et un belvédère à l'extrémité de la rue Belleau permettront de créer un point de repère visuel du quartier, visible des deux rives de la rivière.



Vue existante



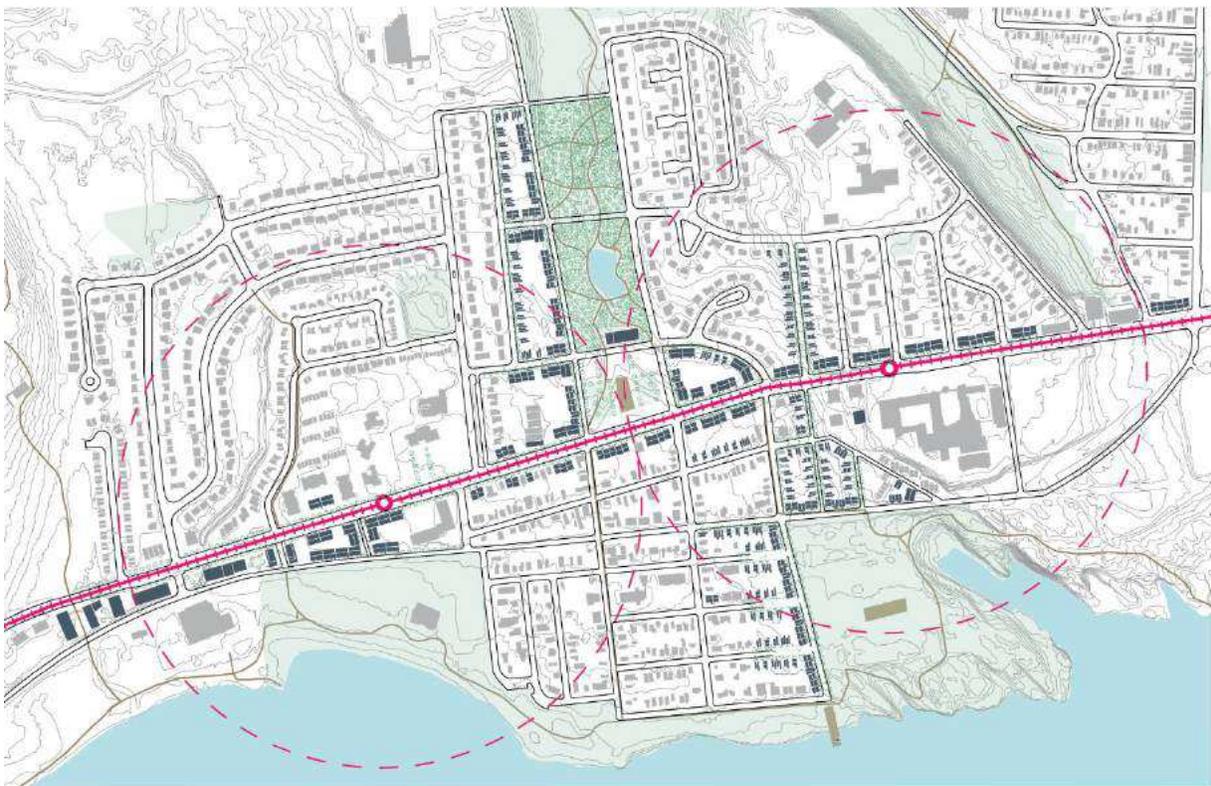
Vue proposée

## LA PRÉSENTATION EN BREF

La présentation de design urbain vient en soutien visuel et pratique au plan de développement durable.

- On y compte près de 320 nouveaux bâtiments sur le boulevard Taché, sans dénaturer le quartier existant, tout en préservant l'échelle humaine ;
- Ces nouveaux bâtiments pourront accueillir 950 nouveaux logements, soit environ 1 900 nouveaux résidents, et près de 45 nouveaux commerces ;
- Ce redéveloppement requiert le remplacement de 45 bâtiments existants ;
- La densité moyenne de Val-Tétreau sera de 60 logements par hectare, ce qui est suffisant pour l'implantation et la survie de nouveaux commerces-services et emplois.

*Et rappelons-le, tout ça sur les 20 à 30 prochaines années !*



## Annexe VI : Satisfaction des participants

Le comité d'urbanisme de l'ARJT, appuyé par l'ARJT, a effectué deux rencontres avec les résidents du quartier dans le cadre de l'élaboration du plan de développement durable :

1. Soirée d'information : février 2019
2. Soirée de consultation : mars 2019

Les deux soirées ont réuni près d'une centaine de personnes, nous avons recueilli leur satisfaction, leurs commentaires et les priorités choisies. Environ 25 participants ont discuté et choisi les priorités le soir de la consultation. Lors de la même soirée, il y avait une quarantaine de participants en tout.

**Tableau 1 : La participation des participants**

Items	Soirée d'information	Soirée de consultation	Notes
Présence aux soirées	<b>40</b>	<b>43</b>	Plusieurs bénévoles du quartier et d'autres quartiers étaient présents aux rencontres.
Origine des participants : - Jardins Taché - Val-Tétreau - Autres quartiers	<b>35%</b> <b>62%</b> <b>3%</b>	<b>37%</b> <b>37%</b> <b>26%</b>	Plusieurs invités spéciaux ont participé à la consultation.
Nb. de feuillets de satisfaction complétés	<b>23</b> <b>(58%)</b>	<b>11</b> <b>(26%)</b>	Consultation : 23 /43 personnes sont restées pour la discussion

**Tableau 2 : La satisfaction des participants**

<b>Soirée d'information</b>	% de répondants qui ont attribué <b>Très bien</b> ou <b>Bien</b> aux questions		<b>Soirée de consultation</b>
Comment jugez-vous la publicité de la session d'information?	<b>90%</b>	<b>91%</b>	Que pensez-vous de l'idée d'avoir un plan d'avenir pour Val-Tétreau?
Comment jugez-vous le choix de l'heure et de la journée?	<b>95%</b>	<b>100%</b>	Que pensez-vous d'être informé sur la vision du plan de développement?
Que pensez-vous de la salle, du son et de l'image?	<b>85%</b>	<b>91%</b>	Que pensez-vous de la possibilité offerte de vous prononcer sur le plan ?
Avez-vous aimé les présentations?	<b>87%</b>	<b>40%</b>	Est-ce que le design urbain de Val-Tétreau dans 20 ans vous a plu? Note : 40% Votes neutres
Avez-vous facilement compris le plan présenté?	<b>73%</b>	<b>86%</b>	Êtes-vous satisfaits des priorités identifiées par l'ensemble des tables de discussion?
Avez-vous reçu réponses à vos questions?	<b>61%</b>		Note – la question qui n'est pas répondu par la majorité des répondants
<b>Êtes-vous satisfait de la soirée ?</b>	<b>94%</b>	<b>91%</b>	<b>Êtes-vous satisfait de la soirée ?</b>
<b>Êtes-vous d'accord avec l'idée d'un Quartier-Rivière à Val-Tétreau?</b>	<b>95%</b>	<b>91%</b>	<b>Êtes-vous d'accord avec l'idée d'un Quartier-Rivière à Val-Tétreau?</b>
<b>Êtes-vous d'accord avec l'idée d'un quartier TOD (aménagement axé sur le transport collectif et durable)?</b>	<b>75%</b>	<b>82%</b>	<b>Êtes-vous d'accord avec l'idée d'un quartier TOD (aménagement axé sur le transport collectif et durable)?</b>
<b>Prévoyez-vous participer à la consultation le mois prochain?</b>	<b>100%</b>	<b>64%</b>	<b>Prévoyez-vous participer aux démarches citoyennes que la Ville pourrait tenir sur l'avenir du quartier?</b>



**Annexe 3g**

**Mémoire de Vivre en ville**



**VIVRE EN VILLE**

la voie des collectivités viables

Gatineau, le 24 juin 2019

Société de transport de l'Outaouais  
111, rue Jean-Proulx  
Gatineau (Québec) J8Z 1T4  
etudedelouest@sto.ca

## **OBJET : Consultations sur le réseau de transport en commun structurant dans l'ouest**

Au comité de l'étude du système structurant dans l'ouest,

Dans le cadre de sa mission de défense des droits collectifs, Vivre en Ville prend régulièrement position sur les enjeux de fond et d'actualité pour contribuer à faire évoluer les pratiques, les politiques publiques et les choix budgétaires vers un cadre plus favorable au développement de collectivités viables. Au cours de la dernière année, Vivre en Ville a ainsi présenté une dizaine de mémoires et avis auprès des divers paliers de gouvernement.

Alors que le gouvernement du Québec a récemment fait l'annonce du Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC) qui sera dévoilé en 2020, Vivre en Ville tient à souligner l'à-propos d'une réflexion en vue de l'implantation d'un réseau de transport en commun structurant pour améliorer la desserte dans l'ouest de la ville de Gatineau.

Un tel réseau (opéré via service rapide par bus ou rail) permettra de déplacer davantage d'individus de façon plus fiable, plus efficace, et plus confortable sur un axe automobile et de transport collectif désormais saturé. Les appuis et suggestions de Vivre en Ville tiennent pour l'essentiel en quatre points : l'arrimage avec l'aménagement du territoire, le besoin de prévoir deux axes tout aussi fiables et efficaces, l'électrification et la connexion transfrontalière.

## **FAÇONNER L'ESPACE URBAIN AU MOYEN DU TRANSPORT COLLECTIF : POUR DES COLLECTIVITÉS RÉSILIENTES ET PROSPÈRES À L'HEURE DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

L'identification d'un réseau structurant de transport en commun permet de planifier de manière conjointe l'organisation de la mobilité et l'aménagement du territoire. Lorsque les conditions sont réunies (autant réglementaires, politiques, économiques que sociales), le

[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org) | [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org) | [twitter.com/vivreenville](https://twitter.com/vivreenville) | [facebook.com/vivreenville](https://facebook.com/vivreenville)



### **■ QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT  
FRÉDÉRIC BACK  
870, avenue De Salaberry, bureau 311  
Québec (Québec) G1R 2T9  
T. 418.522.0011

### **■ MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480  
Montréal (Québec) H2X 3V4  
T. 514.394.1125

### **■ GATINEAU**

200A, boulevard Saint-Joseph  
Gatineau (Québec) J8Y 3W9  
T. 819.205.2053



transport en commun influence positivement l'organisation du territoire de différentes manières :

- ◆ en favorisant la densification résidentielle et commerciale;
- ◆ en devenant un déterminant de la localisation des activités et en permettant la concentration des activités structurantes;
- ◆ en modifiant la répartition modale et en permettant le réaménagement de l'espace public;
- ◆ en devenant un repère de l'environnement urbain et en influençant l'identité d'un secteur.

Un réseau structurant joue également un rôle important dans l'organisation de l'offre de transport collectif d'une région. Il en constitue le squelette et l'élément le plus lisible pour l'utilisateur. Il dicte également la hiérarchisation des autres parcours et ses stations constituent des pôles importants de rabattement et d'échanges intermodaux.

### **Les caractéristiques d'un réseau structurant**

Plus qu'une étiquette politique ou administrative, la possibilité qu'un réseau de transport collectif puisse jouer un rôle structurant repose sur certaines caractéristiques qui témoignent de son rôle clé dans une agglomération :

1. Son achalandage représente une part significative des déplacements effectués dans un corridor d'urbanisation, de sorte que l'opération de ce réseau s'avère essentielle au bon fonctionnement des activités urbaines qui y sont localisées.
2. Le service de transport en commun qui y est offert permet de remplir la majeure partie des besoins de mobilité de ses usagers grâce à une desserte à haut niveau de service :
  - des infrastructures importantes, confortables et durables (stations, voies, équipements intermodaux, dispositifs d'information aux usagers);
  - des mesures qui assurent sa fiabilité, en lui accordant la priorité sur les autres modes de transport;
  - une fréquence élevée (intervalle maximal de 15 minutes entre deux passages) ;
  - une capacité et une vitesse commerciale (la vitesse moyenne en comptant le temps passé à l'arrêt) élevées;
  - une grande amplitude de service, afin de répondre aux besoins des usagers tôt le matin jusqu'à tard le soir, voire la nuit, tant la semaine que la fin de semaine.

Ces attributs ne sont pas propres à un mode en particulier et peuvent s'appliquer, selon le contexte urbain, à un service d'autobus à haut niveau de service, à un train léger, ou encore à des modes lourds comme le métro ou le train (Vivre en Ville, 2013).

*Vivre en Ville (s.d.), « Réseau structurant de transport en commun », Collectivitesviables.org*

## **APPUIS ET PROPOSITIONS PRINCIPALES**

1. ASSURER UN ARRIMAGE CONCRET ET COMPLET AVEC L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.
2. RÉALISER LE PROJET SELON LES DEUX AXES PROPOSÉS (PLATEAU ET A.-TACHÉ/CHEMIN D'AYLMER).
3. PRIORISER L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS.
4. MAINTENIR ET RENFORCER DES CONNEXIONS EFFICACES AVEC LE CENTRE-VILLE D'OTTAWA.



## RECOMMANDATION CLÉ N° 1

Assurer un arrimage concret et complet avec l'aménagement du territoire.

Un réseau structurant ne l'est pas en lui-même. Considérer un mode de transport comme nécessairement structurant peut entraîner une déconnexion entre les objectifs d'aménagement du territoire poursuivis et les résultats observables sur le terrain.

Ainsi, l'articulation étroite entre planification de la mobilité et planification de l'aménagement du territoire est essentielle. Dans l'intérêt public, en ces temps de reconnaissance de l'urgence d'agir face aux changements climatiques, et dans l'intérêt des Gatinois.es, qui habitent et se déplacent sur le territoire, cette opportunité d'influencer la structure territoriale, afin de diriger la croissance et l'accueil des ménages vers des milieux de vie consolidés, est le meilleur gage afin de freiner l'étalement urbain et de réduire le bilan carbone des ménages.

En effet, le mode de développement urbain actuel s'apparente trop souvent à une catastrophe environnementale doublée d'un gouffre financier. Prendre le virage nécessaire pour développer des collectivités viables est toutefois plus complexe que de poursuivre le « *business as usual* »

L'exemple de la station de métro Bessarion à Toronto, très peu achalandée en raison de carences majeures dans la planification du secteur, illustre avec une malheureuse éloquence le résultat d'un développement urbain axé sur l'automobile, et ce, même en présence d'une infrastructure de transport collectif lourde.<sup>1</sup>

Les divers acteurs s'accordent sur le fait que pour changer de paradigme, c'est la consolidation urbaine qui est la voie à suivre. Malheureusement, elle peut parfois s'avérer plus coûteuse, à court terme, qu'un développement excentré en « *greenfield* ».

Pourtant, les interventions structurantes en aménagement du territoire et en urbanisme permettent notamment de :

- ◆ Répondre aux aspirations des familles en diversifiant l'offre en habitation et en transport;
- ◆ Optimiser les infrastructures;
- ◆ Réaliser la transition énergétique;
- ◆ Protéger les terres agricoles et les milieux naturels;
- ◆ Améliorer la santé des citoyens;
- ◆ Assainir les finances publiques et assurer la prospérité économique.

---

<sup>1</sup><https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/how-bessarion-one-of-toronto-s-least-used-subway-stations-offers-lessons-for-avoiding-bad-planning-1.5141013>



### Un mode n'est pas structurant en lui-même : l'arrimage essentiel avec l'aménagement du territoire

L'idée qu'une infrastructure de transport ait un pouvoir structurant peut éveiller le scepticisme (Offner, 1993). Il est effectivement difficile, à travers toutes les dynamiques à l'œuvre dans une transformation urbaine, d'isoler l'impact exclusif d'un réseau de transport.

Dans certains cas, l'effervescence d'un secteur précède l'implantation d'infrastructures performantes de transport en commun, qui ne vient que renforcer un processus déjà à l'œuvre. Parfois, le transport collectif joue un rôle de bougie d'allumage, comme dans le cas de la réurbanisation massive du corridor Rosslyn-Ballston (dans le comté d'Arlington en banlieue de Washington D.C.) dans la foulée de l'implantation du métro.

L'importance du soutien des gouvernements pour assurer la mutation des secteurs traversés, la vigueur du marché immobilier et la qualité de la desserte sont tous des déterminants importants de l'impact structurant d'un réseau de transport.

Des modes de transport en commun catégorisés comme "lourds" en raison de l'ampleur des infrastructures requises (comme le train et le métro) sont parfois étiquetés comme intrinsèquement structurants. Leur influence sur la structuration du territoire n'est toutefois pas automatique ni facilement mesurable à travers un lien de cause à effet. Considérer un mode de transport comme nécessairement structurant peut entraîner une déconnexion entre les objectifs d'aménagement du territoire poursuivis et les résultats observables sur le terrain.

À titre d'exemple, bien qu'il appartienne à la famille des modes lourds, un train de banlieue, offrant un service uniquement en pointe ne permet pas de remplir l'ensemble des besoins de mobilité des résidents d'un quartier desservi. Au regard de critères basés sur la qualité du service, il ne s'agit pas d'une offre de transport suffisante pour jouer un rôle déterminant dans la structuration du territoire ou la localisation des activités. La présence d'une station de train de banlieue, un mode lourd, n'est pas gage d'un secteur propice à l'articulation de l'urbanisation et du transport en commun (Vivre en Ville, 2013).

L'implantation d'une infrastructure de transport pour stimuler l'urbanisation d'un nouveau secteur ne garantit pas non plus, à elle seule, un effet structurant. Ce dernier repose sur un ensemble de mesures et s'inscrit dans une logique cohérente en matière de définition des grands corridors d'urbanisation au niveau régional.

*Vivre en Ville (s.d.), « Réseau structurant de transport en commun », Collectivitesviables.org*

### RECOMMANDATION N° 1.1

Traverser les milieux de vie et les relier entre eux.

La majorité du tracé proposé dans les scénarios B1, T1, H1 et H2 traverse et dessert plusieurs secteurs résidentiels, commerciaux et institutionnels. Ci-contre, la flèche orange indique un segment pour lequel il apparaît important de se questionner, puisqu'une section du tracé (près de 2 km) semble supposer un déplacement à portes fermées.



Figure 1 Scénario H1 - Scénario hybride tramway (bleu) et système rapide par bus (vert)



En effet, est-ce que le secteur desservi sur l'île de Hull grâce à cette déviation correspond à un nombre plus grand d'usagers qu'un tracé empruntant le boulevard Saint-Raymond (comme c'est le cas pour les scénarios B1 et H1)? Par ailleurs, est-ce que ce tracé est en mesure de permettre une correspondance aussi simple et efficace pour tous les usagers, tant avec le Rapibus qu'avec le réseau ottavien?

Vivre en Ville souligne l'importance de l'utilisation judicieuse des 5 thèmes sélectionnés par la Société de transport de l'Outaouais afin d'évaluer les tracés potentiels (et les variantes possibles en certains endroits), et rappelle dans ce cas-ci l'importance de considérer la desserte du plus grand nombre de résidences et de lieux d'activités actuels et à venir pour la détermination du tracé (et de chaque variante envisagée).

### **RECOMMANDATION N° 1.2**

Planifier les stations au cœur des milieux de vie

Les stations devront être bien localisées au cœur des milieux de vie, et également présenter une interface attrayante, conviviale et confortable pour les usagers, privilégiant une expérience à échelle humaine à la station et en ses abords (avec le piéton comme unité de mesure de l'expérience).

Le caractère des différents quartiers qui accueilleront une station pourra être mis en valeur via une planification fine des aménagements physiques à prévoir. Entre autres exemples, celui de Kitchener peut être pertinent à examiner, avec ses *Station area plans*<sup>2</sup> qui incluent des éléments en lien avec les connexions piétonnes et cyclistes, l'espace public et l'aménagement des rues dans les environs, ainsi que des mesures de gestion de la demande en transport, pour ne nommer que ceux-là.

### **RECOMMANDATION N° 1.3**

Assurer la proximité des activités (notamment des bureaux) au réseau structurant

Vivre en Ville estime qu'une activité structurante devrait être située à moins de 200 mètres d'un arrêt, par un parcours piétonnier direct, sécuritaire et sans obstacle. Au-delà de cette distance, la propension à utiliser le transport collectif tend à décroître chez des usagers dont une bonne partie ont déjà eu à marcher jusqu'à 10 minutes entre leur résidence et leur station d'embarquement sur le réseau.

### **RECOMMANDATION N° 1.4**

Considérer la possibilité de réduire la place allouée à l'automobile si l'efficacité du réseau structurant le requiert, notamment dans les secteurs névralgiques.

Le réseau structurant augmentera considérablement la capacité d'accueil du réseau routier l'ouest de la ville de Gatineau. Il contribuera à augmenter la part modale des transports viables et à réduire celle de la voiture. Il est donc envisageable de restreindre, en contrepartie, la place allouée à la voiture, si cela s'avère nécessaire à l'efficacité du réseau structurant, notamment dans les secteurs névralgiques.

---

<sup>2</sup> <https://www.kitchener.ca/en/city-services/planning-around-rapid-transit-parts.aspx>



## **RECOMMANDATION CLÉ N° 2**

Réaliser le projet selon les deux axes proposés (Plateau et A.-Taché/Chemin d'Aylmer).

Ce tracé à deux antennes permettant de desservir le Plateau et le secteur Aylmer assure au réseau des caractéristiques qui participent à son caractère structurant, compte tenu des bassins de population présents et des activités à proximité (rues et centres commerciaux, université, etc.).

Vivre en Ville salue le choix de présenter des tracés qui intègrent ces deux axes, idée qui était déjà importante pour Vivre en Ville dès les ateliers organisés autour du thème *Retisser la ville* en 2013 avec la Ville de Gatineau.

## **RECOMMANDATION N° 3**

Prioriser l'électrification des transports collectifs

Comme mentionné précédemment, le gouvernement du Québec a récemment annoncé le Plan d'électrification et de changements climatiques (PECC) qui sera dévoilé en 2020.

Il est particulièrement de mise de considérer l'électrification des transports comme stratégie complémentaire à des mesures de réduction des besoins de déplacements motorisés et au développement des transports collectifs. Ainsi, alors qu'il demeure crucial de prioriser de meilleures pratiques d'aménagement et d'urbanisme de même que le développement de l'offre en transports collectifs, électriques ou pas, ce sont les transports d'abord collectifs, et non individuels, qui doivent être visés par les efforts financiers du gouvernement en vue de l'électrification.

Les investissements en transport collectif permettent de créer des actifs publics de grande valeur à long terme. Le financement pour l'électrification des transports doit d'ailleurs provenir de sources additionnelles à celles prévues pour les infrastructures et le développement de l'offre de service, sans quoi le niveau de service attendu ne sera pas au rendez-vous.

## **RECOMMANDATION CLÉ N° 4**

Maintenir et renforcer des connexions efficaces avec le centre-ville d'Ottawa.

Gatineau et Ottawa partagent une situation transfrontalière particulière qui a une influence sur la mobilité des personnes. Ce territoire naturel de mobilité se doit d'être réfléchi dans son ensemble, et la connexion du réseau structurant de Gatineau avec le réseau ottavien est cruciale.

Dans le contexte actuel et en regard des annonces et des projections faites, il s'agit de limiter le nombre de véhicules qui circuleront et s'intégreront dans le réseau ottavien. Un tracé qui permet une insertion efficace des véhicules, limitant le nombre de correspondances pour l'usager, et offrant à ces derniers une expérience confortable selon des points d'origine et de destination diversifiés, est essentiel.



C'est également la meilleure solution pour atténuer la congestion dans la région. Une voie dédiée au transport collectif à haut niveau de service permet de déplacer jusqu'à 10 fois plus de personnes qu'une voie dédiée aux automobiles.<sup>3</sup>

## **DEUX POIDS, DEUX MESURES DANS LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

On ne peut passer sous silence, dans la perspective du développement d'un réseau structurant de transport collectif, la situation particulière en matière de financement des réseaux de transport qui prévaut au Québec.

Le financement intégral du réseau routier supérieur par l'État incite actuellement les municipalités à en faire la colonne vertébrale de leur développement. Elles évitent ainsi les frais de déploiement d'un réseau de transport collectif qui, à l'inverse, est en partie à leur charge. Comme le relève, en effet, l'Union des municipalités du Québec, « les municipalités assument la presque totalité des coûts d'opération en transport collectif, avec un manque à gagner de 400 millions de dollars annuellement ».

Ce biais structurel est lourd de conséquences sur les choix d'organisation des milieux de vie sur le territoire. Le deux poids deux mesures dans le financement des réseaux de transport stimule l'étalement urbain, et va à l'encontre des intentions, affirmées tant dans les orientations gouvernementales en aménagement que dans la Politique de mobilité durable, de favoriser un mode de développement urbain compact et axé sur les transports collectifs.

Le chantier sur le financement des réseaux de transports, dont la tenue a été confirmée par le ministre des Transports François Bonnardel dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique de mobilité durable, et dont les recommandations sont attendues pour le début 2020, devrait permettre de clarifier les écueils et les solutions à apporter à cette situation.

---

<sup>3</sup> [https://moodle.polymtl.ca/pluginfile.php/255428/mod\\_resource/content/1/civ6707\\_resume.pdf](https://moodle.polymtl.ca/pluginfile.php/255428/mod_resource/content/1/civ6707_resume.pdf)



**VIVRE EN VILLE**

la voie des collectivités viables

Vivre en Ville encourage la Société de transport de l'Outaouais et la Ville de Gatineau à oser en matière de transport en commun, et à prendre les décisions qu'il faut pour faire du réseau la colonne vertébrale du territoire, participant ainsi à faire de la région un ensemble connecté et vibrant, résilient et prêt pour les années à venir.

Mon équipe et moi serons heureux de poursuivre la discussion avec vous et votre équipe, notamment via notre participation aux comités et ateliers de réflexion.

Le directeur général,

Christian Savard

### **Vivre en Ville**

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, 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.

**Annexe 3h**

**Mémoire de M. Louis LePage**

## **Memoire en marge de la consultation STO - présenté par Louis LePage**

Bonjour,

La présente vise à formuler mes commentaires et ceux de ma famille dans le cadre de la consultation

Je suis citoyen du secteur Hull de la ville. Mes enfants, ma conjointe et moi sommes utilisateurs du service de transport en commun et contribuons, par le biais des taxes foncières, au budget de la STO.

### **Contexte**

Les 5 scénarios proposés reposent sur la vision que le transport en commun dans le secteur ouest doit faire l'objet d'améliorations structurelles importantes. Le secteur est vaste, peu densément peuplé, mais a connu un accroissement démographique important au cours des 20 dernières années. Avec un budget annuel de \$164M, la STO a assuré 20.3 millions de déplacements (un coût moyen de \$7 par déplacement). Les revenus du transport régulier et du transport adapté se chiffrent à \$54M, soit \$2.70 par passage. Moins de 35% des coûts sont défrayés par les usagers directs. En période de pointe, la STO assure 37000 déplacements avec 310 autobus.

### **Problématique**

Dans sa globalité, le service de transport en commun souffre de la congestion au centre-ville de Hull et pour la plupart des circuits menant au centre-ville d'Ottawa, à une forte variance dans les horaires, liée à la congestion des ponts et au centre-ville d'Ottawa. Les autobus de la STO eux-mêmes contribuent à cet engorgement avec un flux d'environ 130 autobus à l'heure dans les rues du centre-ville d'Ottawa en période de pointe.

### **Considérations**

A titre d'ingénieur ayant planifié et réalisé des réseaux de communications pour certaines des plus grandes entreprises d'Amérique, je souhaite offrir les commentaires suivants :

Dans la plupart des réseaux (électricité, aqueducs, télécommunications, transports ...), on distingue les réseaux de transport locaux de distribution/collection et les conduites maitresses de haute capacité/haute vitesse. L'autobus est généralement une solution efficace pour la déserte des zones à faible densité de population, sur de courts et moyens trajets. L'architecture du réseau de la STO accuse un retard criant pour un lien haute capacité avec des voies dédiées/indépendante du réseau routier, pour transporter les passagers au centre-ville de

Gatineau, au centre-ville d'Ottawa ainsi que vers les principales destinations à Ottawa (Université d'Ottawa, Tunney's Pasture, campus Carling de DND, pôle technologique à Kanata).

Avec des coûts de construction de \$80-\$100M au km pour des liens tramway-train léger, cette solution n'est économiquement réaliste que pour quelques corridors avec un fort achalandage. Ces conditions n'étaient pas rencontrées lors de la planification du RAPIBUS de l'est et NE LE SONT PAS PLUS pour la planification du réseau dans l'ouest de la ville. Avec le vieillissement de la population (réduction de la population active), le recours croissant au télétravail, l'achalandage envisagé aux cours des prochaines années pour l'utilisation du transport en commun sera stable, au plus avec un très faible taux de croissance. Ces conditions sont insuffisantes pour justifier ou financer la rentabilité d'infrastructures envisagées de plus de \$2 milliards dans le secteur ouest.

Une étude des HEC a déjà fait le constat que la Ville de Gatineau est l'une des plus étalées au Québec. La ville de Gatineau peine à assurer l'entretien et/ou la réfection de ses infrastructures (rues, égouts, ...). Son assiette fiscale limitée demande des choix stratégiques éclairés avant d'engager de grandes dépenses. Pour le financement de projets comme le REM de la région de Montréal, la Caisse de Dépôt visait un rendement de 8% sur son capital, en ajoutant la dépréciation et les frais d'entretien, une infrastructure de \$2B aurait des coûts annuels d'au moins \$250M par année, soit bien plus que le budget total de la STO. Un investissement de cette ampleur ne serait envisageable que s'il offrait une infrastructure qui présenterait une bénéfice important à une majorité de citoyens de la Ville de Gatineau.

### **Considérations – alternatives**

Pour 10000 à 15000 usagers par jour en provenance de l'ouest de la ville, cela représente une dépense de \$150,000 à \$200,000 par usager, sans considérer les frais de financement/d'opérations. A ce niveau de frais, on pourrait envisager de construire un campus de télétravail dans le secteur ouest pour les employés fédéraux, permettant ainsi de réduire l'achalandage sur les réseaux de transport existants. Ces arrangements de travail ('co-working') sont présentement à l'étude au sein de la fonction publique. Plusieurs espaces ont récemment été aménagés dans différents bâtiments. Ces installations offrent un encadrement, des installations, services administratifs, espaces de travail et réseaux sécurisés. Ils offrent une expérience de travail à mi-chemin entre le télé-travail à partir du domicile ou de la présence continue sur les lieux de l'employeur.

### **Recommandation**

Je suggère de réorienter complètement les efforts de planification de la STO, de la Ville de Gatineau et du maire de la ville pour les concentrer les efforts sur l'arrimage au réseau LRT d'Ottawa, l'extension du réseau LRT d'Ottawa avec au moins une brette assurant la desserte

du centre-ville de Gatineau(Hull) et une 'gare centrale' située sur les terrains de l'aréna Guertin ou sur les terrains au sud de la Fonderie (gare existante).

La réalisation d'une gare centrale, permettrait aux passagers des autobus en provenance de l'ouest ou par RAPIBUS de l'est d'embarquer à bord de trains au standard LRT de la ville d'Ottawa pour rallier le centre ville de Gatineau, d'Ottawa et au-delà.

En proposant l'élimination de centaines d'autobus STO par jour sur le territoire du centre-ville d'Ottawa, la STO pourrait négocier l'utilisation de trains de la STO sur le réseau LRT et les extensions prévues vers Orléans et Kanata. Pour les usagers de OC Transpo, cet arrangement améliorerait l'accès aux immeubles du centre-ville de Gatineau (environ 2000 passagers par jour). Pour les citoyens de Gatineau, cet arrangement permettrait un réel arrimage au réseau de transport d'Ottawa et des déplacements rapides bien au-delà des destinations actuelles du centre-ville d'Ottawa.

Une gare centrale bien située (terrains de l'aréna Guertin ou au sud de la Fonderie-coin Montcalm) agirait comme débarcadère pour les passagers en provenance des autobus de l'est, de l'ouest et ceux sur le territoire du secteur de Hull. Une 'gare centrale STO' aurait des quais autobus dans un grand bâtiment couvert, pour assurer une correspondance à l'abri des intempéries (pluie, neige) et des grands froids. Avec de plus courts circuits d'autobus, la flotte existante aurait de plus courts trajets, ce qui permettrait d'augmenter la fréquence des bus. De plus courts circuits permettrait d'envisager des bus électriques. De plus, en évitant de faire circuler les autobus sur des routes congestionnées, les retards associés à la congestion sur les ponts interprovinciaux et les embouteillages dans le centre-ville d'Ottawa seraient chose du passé. A partir de la 'Gare centrale STO', une bretelle LRT serait aménagée pour déposer les passagers au centre-ville de Gatineau, traverserait à Ottawa sans emprunter ou traverser les voies de circulation automobiles. Les trains en provenance de la 'gare centrale STO' gagneraient un accès direct aux rails de la ligne de la confédération par un embranchement aux environs des plaines Lebreton ou au nord du pré Tunney. (la planification des stations pour la phase 2 du train léger d'Ottawa est propice à des discussions avec la ville de Gatineau pour envisager cette option).

L'extension du réseau LRT pour rallier la 'gare centrale STO' aurait une longueur d'environ 4-5 kms (selon le tracé emprunté). L'extension LRT en sol Québécois pourrait également comporter une boucle de retour par le pont Prince de Galles ou par les îles situées à l'est de l'île Lemieux et retourner à la 'Gare centrale STO' en empruntant les terrains derrière l'UCO.

Des immeubles de haute densité et/ou un grand stationnement incitatif souterrain pourrait aussi être aménagé à proximité de la 'Gare Centrale STO' pour maximiser l'achalandage de la nouvelle infrastructure de transport LRT et revitaliser le centre-ville.

## Conclusion

Je vous invite à recentrer les efforts de planification pour réaliser un site d'agrégation des passagers (aréna Guertin ou au sud de la Fonderie-rue Montcalm) et un lien rail dédié de haute capacité interconnecté au réseau LRT d'Ottawa. Le coût du terrain de l'aréna Guertin, l'aménagement de quelques kms de voies dédiées au standard LRT, le raccordement au réseau LRT d'Ottawa, une 'Gare centrale SRT' et la réfection possible du pont Princes de Galle ou du pont des Chaudières aurait un cout total estimé de \$1B-\$1.5B. Ce projet éliminerait la pollution associée au transport par bus au centre-ville de Gatineau et d'Ottawa. Il permettrait aussi de réaliser des économies opérationnelles (plus courts trajets pour les autobus) et réduirait les retards occasionnés par la congestion pour les nombreux circuits d'autobus qui transitent présentement par Ottawa.

Le retrait d'une vaste partie du trafic d'autobus STO sur les ponts interprovinciaux et l'aménagement d'une voie LRT dédiée sur le pont des Chaudières, sur le pont Prince de Galles ou via les îles à l'ouest de l'île Lemieux permettrait d'accroître la capacité des ponts interprovinciaux existants, **avant** d'envisager la démolition du pont Prétoria et la construction de son remplacement.

Louis LePage

## **Annexe 3i**

**Mémoire de M. Mike Clemann  
Hôtel British**

# LRT - OLD AYLMEER HARBOR LINE

## TO THE ATTENTION OF STO AND THE WESTERN GATINEAU LRT PLANNERS

Today I wish to submit an indication letter regarding the orientation of the future LRT for West Gatineau to Old Aylmer.

At the STO presentation at the Basoche, I learned from you and your colleagues that there are two routes to be considered for this region. I was surprised that an option of having the LRT or Tram go to the Aylmer Harbor down rue Principale was not put forward. Therefore, I ask that you submit my alternative route down MAIN street to the Aylmer Harbor as a serious option.

For those who don't know, I am the owner of the British Hotel Corp. and have spent many years since 2006 restoring heritage buildings in Old Aylmer. Not only time but I have dedicated my life to adding value to this region; to include changing the face of many buildings on Main Street by spending millions to enhance the life and population in this region. I employ over 75 people and operate 5 businesses in this region. <http://thebritish.ca/>. We have gained two Heritage Awards from APA and one Ville de Gatineau award for the work we have done at the British Hotel.

## RE: LRT OLD AYLMEER

The British Hotel has existed on the MAIN STREET of Aylmer, Quebec since 1834. The King of England stayed at the British and many Canadian Prime Ministers have chosen to have a few gatherings and social fair at the British Hotel. Many many locals and visitors have stayed at the British Hotel or any of the hotels on main street over the years. Historically, main street in Aylmer was the guiding street to the regions only magical, environmentally stimulating springboard of the Aylmer Harbor. The regions Aylmer Harbor has hosted hotels, playgrounds, beaches, sailboats, sports, walking paths and steamship tours. Our forefathers and planners back in the 1800's utilized and created the opportunity for all of Outaouais and Eastern Ontario to explore and enjoy the Aylmer Harbor and Ottawa River. How did everyone in the region so easily get to this beautiful waterfront playground? A train!!!!

Old Aylmer is a hidden gem. Like in Europe, whether Switzerland, Germany or France this Old Aylmer Heritage Zone can have what these countries have created over the past hundred years; they connected the people to the water. Creating an ease of transportation to this zone will allow all citizens the opportunity to enjoy this area that boosts its charm and south facing sun coverage.

With Old Aylmer having over 18 locations for sale or rent shows that there is not enough traffic on the main street. It appears that the incline of the street makes the task of walking down and later up the street a decision that most residents and visitors opt out to do. From Wilfrid Lavigne to the Harbor we need economic growth and stimulation BUT mostly we need a transportation backbone.

### **TRAM or LRT to the AYLMEER HARBOR**

Having a tram or train go down the main street of Old Aylmer to the Aylmer Harbor will benefit so many people and have an enormous positive effect on the Ville de Gatineau and the region INCLUDING:

1. Transportation ease for families and the larger elderly population to the Aylmer Harbor
2. Connect Greater Gatineau Area to the water and its parks
3. Connecting Greater Ottawa Area to Old Aylmer + the Aylmer Harbor
4. Stimulate regional economic growth
5. Catalyze the private sector growth of shops, restaurants and galleries
6. Enhance heritage restoration
7. Increase tourism to the Old Aylmer and Ottawa River
8. Assist local residents for faster transportation
9. Generate socioeconomic growth
10. Enhance real estate value for the surrounding region
11. Support urban densification
12. Minimize automobile traffic
13. Minimize the carbon footprint
14. Become more environmentally responsible
15. Create and support municipal Tourism + regional GO TO "Happy Life" Zone

### **IN SUPPORT FOR THIS AYLMEER HARBOR LINE**

- A. The Ville de Gatineau + the Province of Quebec have sponsored:
  1. Centre Culturel du Vieux-Aylmer – Cabaret La Basoche
  2. Symmes Inn Museum
  3. Centre D'Exposition L'Imagier
  4. Aylmer Marina
  5. NEW Aylmer Marina Pavilion
  6. Lucy-Faris library renovation
  7. Aylmer Heritage Association
  
- B. The small businesses throughout Aylmer at large that rely on the ease of traffic, population and patronage

- C. The assisted living complexes in the region like l'initial (<https://www.residences-quebec.ca/en/retirement-home/residence-linitial/2520>), the Chartwell Monastere (<https://chartwell.com/retirement-residences/chartwell-monastere-daylmer-residence-pour-retraites-/overview>) and Le District (<https://ledistrictaylmer.com/?lang=en>)
- D. The New Plateau Region of residents North of Aylmer
- E. Students of all ages including the UQO, Western Quebec School Board and the Commission Scolaire des Portages-de-l'Outaouais Gatineau

The Old Aylmer Harbor Line is an opportunity to allow so many people to benefit from, not only today but for the future. In respecting the past, where our previous planners did construct a train line down Rue Principale, we now have the chance to make good again to our history and to our future. Around the world, transportation planners have taken water access as a serious reference point to assist residents and tourists to enjoy the beauty that water and sun deliver. Bringing all people to the serenity of our regions most treasured harbor should be of highest priority NOW that this planning and opportunity is being considered.

Finally, an LRT or tram to the Old Aylmer Harbor would enhance the quality of so many lives by not only making it easier for all to get to but allow so many access to one our region's most topographical gifts, fresh water, sun and parks.

### **Mike Clemann**

71, rue Principale  
Gatineau (Secteur Aylmer), Quebec J9H 3L6  
Office: (819) 682-3000  
Fax: (819) 684-6333  
<http://www.thebritish.ca/>



## **Annexe 3j**

### **Mémoire d'Action vélo Outaouais**



## **Système structurant de transport collectif dans l'ouest de Gatineau**

### **Mémoire d'Action vélo Outaouais**

**Juin 2019**

#### **Mise en contexte et introduction**

Action vélo Outaouais (AVO) a analysé avec grand intérêt le projet de mise en place d'un système structurant de transport collectif dans l'ouest de Gatineau. À cet effet, et après avoir pris connaissance des documents disponibles jusqu'à maintenant, AVO souhaite partager ses observations et ses recommandations auprès de la Société de transport de l'Outaouais (STO). Ce mémoire a non seulement pour objectifs d'y apporter des éléments de bonification, mais également d'identifier des considérations que nous jugeons essentielles à l'atteinte des buts du projet.

Tout d'abord, AVO tient à souligner son accord avec le principe voulant qu'il soit impératif de prévoir dès maintenant la mise en place d'un système de transport collectif pour le secteur ouest. Ce secteur de la Ville de Gatineau est évidemment appelé à connaître une croissance démographique importante au cours des prochaines années et décennies. AVO tient également à saluer la STO et la Ville de Gatineau pour cette démarche de consultation en cours ainsi que sur les divers scénarios envisagés qui ont forcément été réfléchis en considérant plusieurs aspects et défis significatifs.

Notre mémoire est composé d'observations des scénarios proposés ainsi que de recommandations d'améliorations que nous jugeons impératives du point des cyclistes en général et plus précisément pour les cyclistes navetteurs. Pour ce faire, nous structurons notre mémoire comme suit :

- Déplacements vélo du domicile des cyclistes vers les stations et les corridors proposés
- Déplacements vélo à même les corridors proposés
- Déplacements vélo en complémentarité avec les types de service proposés (tramway ou autobus) soit en y transportant son vélo à même les véhicules ou soit en y laissant son vélo à des endroits sécurisés aux stations.
- Traverse des ponts vers Ottawa

## **Observations et recommandations**

### ***Déplacements vélo du domicile des cyclistes vers les stations et les corridors proposés***

En premier lieu, nous jugeons primordial d'assurer des voies d'accès sécuritaires à vélo entre le domicile des cyclistes et les stations, de même que les corridors du système de transport collectif. À cet effet, nous ne pouvons qu'insister sur l'arrimage et l'harmonisation des différents scénarios proposés avec les liens cyclables identifiés et priorisés dans le Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Gatineau adopté en décembre 2018. Selon nos lectures des documents mis de l'avant par la STO, nous constatons un intérêt manifeste d'y intégrer les cyclistes. Toutefois, nous regrettons l'absence de mention d'arrimages et d'harmonisation entre le réseau cyclable proposé par la Ville de Gatineau et les différents scénarios de station et de corridors de transport collectif. Nous sommes conscients que les scénarios de localisation des stations et des corridors sont préliminaires et que plus de détails seront fournis en temps et lieu. Ce faisant, nous croyons qu'il est néanmoins primordial de prendre en considération, dès maintenant, ces différents liens qui seront aménagés d'ici 2025 avec le tracé proposé par la STO. Ne pas considérer sérieusement ces aspects viendrait, selon nous, miner considérablement les retombées du système de transport collectif puisque ce dernier exige un rabattement de divers modes de transport (piétons, vélo, automobile) vers les stations du réseau.

### ***Déplacements vélo à même les corridors proposés***

Considérant que bon nombre de cyclistes souhaiteraient poursuivre leur trajet domicile-travail (ou vers les études) à vélo sur les corridors choisis, nous croyons important d'insister sur des considérations techniques qui répondent aux meilleures pratiques en matière d'aménagement de voies cyclables. Nous profitons de l'occasion pour souligner que l'aménagement de la voie cyclable du Rapibus a contribué énormément au développement du vélo dans les secteurs Gatineau et Hull. Bien que certaines embûches demeurent, il va de soi que plusieurs cyclistes en provenance du secteur Gatineau ont bénéficié d'une voie cyclable sécuritaire, jusqu'à lors quasi inexistante, dans le cadre de leurs déplacements utilitaires et récréatifs.

Il apparaît malgré tout important de rappeler que les voies cyclables qui seront aménagées devront offrir un niveau très élevé de confort et de sécurité pour les cyclistes. Sauf exception, les aménagements cyclables unidirectionnels et séparés de la chaussée sont à privilégier. Dans certains cas, des aménagements cyclables bidirectionnels peuvent être envisagés, mais uniquement en fonction de critères de sécurité très élevés. Malheureusement, souvent ce type d'aménagement est à proscrire étant donné les nombreuses entrées charretières qui augmentent les risques de collisions entre vélos et véhicules motorisés. Également, nous tenons à mentionner que tout lien manquant dans l'axe cyclable devra nécessairement être évité afin de ne pas compromettre son utilisation.

Les aménagements cyclables devront nécessairement inclure un volet d'entretien saisonnier et périodique. De plus, l'utilisation en hiver est également essentielle à l'utilisation optimale du réseau cyclable. À cet effet, un programme d'entretien hivernal en conformité avec les orientations de réseau blanc de la Ville de Gatineau devra être intégré au projet.

Enfin, nous invitons les éventuels concepteurs des aménagements cyclables à suivre les différents guides existants et reconnus en la matière de même qu'à consulter les organismes vélos comme le nôtre en vue de s'assurer que les investissements soient utilisés à bon escient.

***Déplacements vélo en complémentarité avec les types de service proposés (soit tramway ou autobus) soit en y transportant son vélo à même les véhicules ou en y laissant son vélo dans des endroits sécurisés aux stations.***

Conscients que plusieurs cyclistes navetteurs se rendront à leur milieu de travail ou d'études en complémentarité avec le système de transport collectif, nous souhaitons attirer l'attention de la STO au fait que ces déplacements intermodaux pourraient soit prendre deux formes. D'une part la combinaison « vélo personnel – transport collectif – marche (ou autre mode de transport actif) » ou « vélo personnel – transport collectif – vélo personnel ». Les configurations des stations devraient dans les deux assurer un niveau de sécurité élevé pour les cyclistes et autres usagers du transport collectif notamment les piétons afin de minimiser les risques de conflits.

Pour la première forme d'intermodalité, nous tenons à souligner l'importance de la présence aux stations de supports à vélos de qualité, en nombre suffisant, bien localisés, avec abri contre les intempéries, de même que des caméras de sécurité et un éclairage adéquat. Nous aimerions que la STO explore la possibilité d'aménager les enclos fermés avec serrures activées via une carte PRESTO. Ajoutons que la présence de bornes de réparation de vélo viendrait compléter l'offre prévue aux cyclistes.

Pour la deuxième forme d'intermodalité, nous jugeons essentiel que tous les véhicules choisis (tramway et autobus) devraient inclure la possibilité d'y transporter son vélo personnel. Les wagons de tramways devront prévoir une section dédiée spécifiquement aux vélos de sorte que ceux-ci soient stationnés de façon sécuritaire et conviviale. Pour ce qui est des autobus, nous invitons bien évidemment la STO à étendre son offre de support à vélos à l'avant des autobus.

### ***Traverse des ponts vers Ottawa***

Pour bon nombre de citoyens, la traverse de la rivière des Outaouais est une réalité quotidienne. Comme pour les usagers du transport en commun, ces passages vers Ottawa comportent parfois des défis considérables. Bien conscients du fait que le système structurant de transport collectif en provenance de l'ouest devra emprunter le pont du Portage. Nous tenons à mettre en lumière quelques considérations tant pour la cohabitation vélo-autobus/tramway-automobile sur ce pont que des alternatives pour les cyclistes navetteurs.

Des travaux de réfection du pont du Portage ont été effectués en juin 2019. Des aménagements cyclables ont été intégrés au concept afin de sécuriser les cyclistes et d'en améliorer le confort lors de la traverse, notamment par l'ajout d'une barrière physique et l'aménagement d'un accotement. Nous souhaitons bien évidemment que tout projet d'aménagement d'un système structurant de transport collectif viendrait maintenir les mêmes standards d'aménagements cyclables.

Nous profitons aussi pour mentionner que les cyclistes navetteurs de l'ouest de Gatineau ont également différentes options de traverses avec les ponts Champlain et Union (Chaudière). Ajoutons à ces ponts, la possibilité d'ajout d'une voie cyclable sur le pont Prince-de-Galles permettant ainsi de joindre l'important pôle de travail que constitue le secteur Pré Tunney. Nous invitons ainsi la STO à favoriser ces connexions par l'aménagement de stations à proximité des corridors d'accès vers ces ponts.

### **Conclusion**

Action vélo Outaouais accueille très favorablement les divers scénarios proposés pour le système structurant de transport collectif pour l'ouest de la Ville de Gatineau. Nous partageons bien sûr un but commun à savoir la réduction de la part modale de l'auto-solo. Ce projet bénéficiera non seulement aux usagers du transport en collectif, mais aussi aux milliers de cyclistes navetteurs qui pourront bénéficier de différentes façons de cette infrastructure d'envergure. L'ouverture de la STO aux considérations des cyclistes est de bon augure pour la communauté vélo de Gatineau et en continuité aux diverses collaborations que nous avons connues au cours des quelque 15 dernières années. Action vélo Outaouais sera encore une fois très heureux de poursuivre ces collaborations.

**Annexe 3k**

**Mémoire de MOBI-O**

À qui de droit

**Société de transport de l’Outaouais**

111, rue Jean-Proulx

Gatineau (Québec) J8Z 1T4

[etudedelouest@sto.ca](mailto:etudedelouest@sto.ca)

Gatineau, le 31 juillet 2019

## **OBJET : Consultations sur le réseau de transport en commun structurant dans l’ouest**

Mesdames et messieurs du comité de l’étude du système structurant dans l’ouest,

MOBI-O, le Centre de gestion des déplacements de Gatineau et sa région, œuvre depuis 2012 sur le territoire pour favoriser le développement, la mise en œuvre et la promotion de solutions en matière de mobilité durable. Dans les dernières années, MOBI-O a émis plusieurs avis et suggestions visant à optimiser la mobilité durable sur notre territoire, notamment en préconisant des solutions optimisant un transfert modal depuis l’autosolo vers des modes de transport actifs et collectifs lors de diverses activités consultatives sur des projets d’aménagement de mobilité à Gatineau.

Depuis plusieurs années, la Société de transport de l’Outaouais (STO) et la Ville de Gatineau étudient la possibilité de déployer un réseau de transport en commun structurant afin de répondre aux enjeux de mobilité à l’ouest de la ville de Gatineau. C’est dans le cadre des consultations publiques à ce sujet que MOBI-O souhaite non seulement appuyer cette initiative, mais également émettre des suggestions pour assurer l’optimisation du réseau projeté.

### **AVANT PROPOS : CLÉS D’UN RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN**

Tel qu’il est défini par Vivre en ville sur [collectivitesviables.org](http://collectivitesviables.org) « La notion de réseau structurant de transport en commun est utilisée pour décrire un, ou un ensemble de parcours offrant un niveau de service suffisant pour influencer l’organisation du territoire – en favorisant par exemple la densification des villes. Ce réseau joue également un rôle déterminant dans l’organisation de l’ensemble des transports collectifs d’une région. **Un mode de transport n’est pas structurant en lui-même, cette caractéristique découle plutôt de la qualité de l’offre de service et de l’articulation étroite entre la planification de la mobilité et l’aménagement du territoire.** »

Les modes préconisés pour ce type de système sont variés, allant du service rapide par bus (SRB) au service lourd sur rails (métro, *SkyTrain*, etc). Peu importe le mode utilisé, le système de transport structurant doit offrir un service fréquent, fiable, ponctuel, à amplitude d'horaire élevée, rapide, confortable, accessible et lisible, soit posséder une image de marque attrayante. Ainsi, le réseau de transport structurant n'est pas qu'une simple infrastructure performante de transport en commun, mais s'inscrit dans un projet urbanistique complet et intégré.

Au-delà d'améliorer la desserte en transport en commun dans l'ouest de la ville de Gatineau, il est primordial de considérer que le déploiement d'un tel réseau structurant sera un projet de grande envergure pour le territoire, car son implantation aura des impacts considérables sur le développement des collectivités visées, tant à court terme qu'à long terme.

Ainsi, MOBI-O souligne l'importance qu'un tel réseau structurant soit déployé de manière intégrée à un ensemble d'éléments clés qui permettront d'assurer avec succès le développement du projet. Cette lettre a donc pour objectif de présenter cinq éléments considérés prioritaires.

### **PROPOSITIONS PRINCIPALES**

1. Assurer la planification et le développement du réseau structurant de manière intégrée à l'aménagement du territoire actuel et projeté
2. Favoriser l'intégration de l'ensemble des modes de transports durables par le développement de milieux de vie complets et de qualité aux différentes stations du réseau
3. Optimiser les connexions du réseau avec les différents centres urbains autour des axes
4. Maintenir l'acceptabilité sociale du projet grâce à un processus de consultations optimisé
5. Préserver l'intégrité des déplacements des usagers les plus vulnérables lors des périodes de travaux

## **1. Assurer la planification et le développement du réseau structurant de manière intégrée à l'aménagement du territoire actuel et projeté**

Le secteur ouest de la ville de Gatineau doit composer avec plusieurs enjeux, notamment d'améliorer sa densification résidentielle, de diversifier ses activités et de soutenir les besoins en déplacements des résidents, tout en préservant un environnement urbain sain, convivial à l'image de l'identité du quartier.

La croissance soutenue de la population dans ces secteurs exerce une pression sur le développement urbain à laquelle il est essentiel de répondre de manière adéquate, tout en intégrant, entre autres, les enjeux suivants :

- Le vieillissement de la population, dont les besoins en mobilité doivent notamment être adressés par une amélioration de l'accessibilité des commerces et des services et une sécurité des déplacements actifs ;
- L'augmentation des besoins et des distances à parcourir, qui accroît la nécessité de développer un réseau de transport en commun traversant des milieux de vie de façon intégrée.

Quel qu'il soit, le développement d'un réseau de transport en commun dans l'ouest de la ville de Gatineau aura donc certainement des impacts significatifs sur les quartiers touchés. Afin d'assurer le développement viable de ces collectivités, il apparaît primordial que le projet de la STO soit arrimé de manière concrète avec l'aménagement du territoire.

MOBI-O souligne ainsi l'importance que la STO et la Ville de Gatineau se dotent de stratégies en matière de développement du territoire arrimées et intégrées afin d'assurer un réel réseau structurant de transport en commun dans l'ouest du territoire, notamment en misant sur le développement urbain de proximité, l'accessibilité et la convivialité.

## **2. Favoriser l'intégration de l'ensemble des modes de transports durables par le développement de milieux de vie complets et de qualité aux différentes stations du réseau**

### **INTERMODALITÉ**

Cette approche est basée sur l'utilisation de plusieurs modes de transport à l'occasion de déplacements utilitaires, dans une même journée par exemple. L'intermodalité permet ainsi de répondre aux besoins en mobilité des différents usagers tout en s'adaptant au contexte urbain dans lesquels les déplacements s'effectuent. Cela permet d'accroître l'usage des modes de transport durable en offrant une flexibilité et une offre accrût.

De par la croissance urbaine énoncée précédemment, l'augmentation induite du parc automobile impacte le développement urbain réalisé au détriment du confort et de la sécurité des usagers des modes de transport actif et collectif. En plus de porter atteinte à l'accessibilité et à la qualité des déplacements des résidents, ce phénomène implique également une augmentation des émissions de gaz à effet de serre ainsi que des surfaces imperméabilisées, nuisant à la capacité de résilience de nos communautés face aux changements climatiques.

Ainsi, le développement d'un réseau en commun structurant doit apparaître comme une opportunité de soutenir les mobilités douces, notamment grâce à l'intermodalité.

Bien qu'il soit nécessaire de débiter les réflexions sur le système structurant selon les caractéristiques intrinsèques d'un mode sur rail ou d'un mode rapide par bus ainsi que sur le tracé, la planification des correspondances et l'aménagement des stations demeurent des composantes essentielles pour assurer l'utilisation optimale du réseau, été comme hiver, et répondre aux enjeux énoncés ci-dessus.

### **2.1 Correspondances, une cohérence avec les lignes locales essentielle**

Tout d'abord, que le choix final se tourne vers un système entièrement par tramway, par bus ou hybride, l'enjeu d'assurer des correspondances efficaces demeure un élément de première importance pour optimiser le réseau de transport en commun. En effet, l'efficacité des correspondances ne dépend pas uniquement des liaisons entre les lignes, mais également du

maintien de la fréquence de passage élevé des lignes locales desservant le réseau structurant. Autrement, bien que le tramway ou le service rapide par bus (SRB) circule aux 10 minutes, si l'offre de bus correspondante circule aux 60 minutes, la correspondance ne sera pas améliorée.

## **2.2 Assurer une localisation optimale des stations**

Dans l'optique de maximiser les services offerts par la STO, il est tout aussi important de considérer les déplacements des usagers à même le réseau de transport en commun que leurs déplacements pour se rendre aux stations de celui-ci.

MOBI-O considère que l'approche du « Premier et dernier kilomètre » est un élément à ne pas manquer. En effet, s'assurer que les personnes aient accès aux stations par des modes de transport actif est de première nécessité. Pour ce faire, la STO devra porter une attention particulière à la localisation spécifique des stations à travers les milieux de vie visés.

Ces choix devront se faire non seulement en fonction de la localisation des activités sur le territoire, mais également en fonction des réseaux de transport durable déjà existants, notamment en considération les projets de développement du réseau piétonnier et du réseau cyclable afin de favoriser des tracés assurant une meilleure connectivité entre la desserte de transport en commun et les réseaux actifs.

## **2.3 Favoriser l'accessibilité des stations par des aménagements conviviaux et de qualité pour des modes de transport durables**

Pour compléter la localisation optimale des stations et leur connectivité avec les réseaux actifs existant et projeté, la STO doit veiller à assurer l'accessibilité des stations par des aménagements conviviaux, sécuritaires et adaptées aux usagers les plus vulnérables :

- Stationnements vélo à l'abri du vol et des intempéries, en quantité suffisante, et localisé le plus proche possible des stations du réseau de transport en commun ;
- Connectivité continue des liens piétonniers et cyclables jusqu'aux stations, notamment grâce à l'aménagement de bandes cyclables et trottoirs, du marquage au sol, des panneaux de signalisation indiquant la localisation des accès et des stationnements vélos ;
- Mobiliers urbains optimisant la convivialité et la sécurité des lieux (poubelles, bancs, espaces à l'abri des intempéries, végétation, éclairage, etc.)

### **3. Optimiser les connexions du réseau avec les différents centres urbains concernés**

Le territoire de la ville de Gatineau est non seulement composé de plusieurs centres urbains, mais il fait également partie de la région de la capitale nationale. La place du Portage étant un secteur d'emploi majeur pour la région, la proximité de Gatineau avec Ottawa ajoute un autre secteur d'emploi de première importance pour l'Outaouais. Ainsi, d'importants déplacements interurbains et interprovinciaux sont effectués quotidiennement par les citoyens de l'Outaouais et d'Ottawa.

Dans ce contexte, l'enjeu est bien d'optimiser les connexions avec les différents centres urbains, aussi bien régionaux, municipaux qu'ottaviens. Les tracés sélectionnés devront donc favoriser les connexions entre les différents réseaux de transport collectif, tout en minimisant les correspondances à réaliser ainsi que les temps d'attente.

### **4. Maintenir l'acceptabilité sociale du projet grâce à un processus de consultations optimisé**

Il est indéniable que l'acceptabilité sociale est un élément central dans le développement d'un projet d'une telle envergure. La participation publique doit être un élément central du processus de réflexion sur le système structurant de transport en commun. Il faut, non seulement informer et consulter les citoyens en amont et aval du processus, mais il faut également entretenir une interaction avec eux pendant tout le processus. Les porteurs du projet se doivent d'informer la population de l'avancée des études et de rendre des comptes aux citoyens qu'ils représentent.

Jusqu'à présent, la STO s'est dotée de plusieurs comités de partenaires et d'experts dans le but de soutenir et d'optimiser la planification du réseau structurant. Également, en plus des informations mises à disposition du grand public sur le site internet de la STO, les citoyens ont assisté à une séance d'information et se sont exprimés grâce à un questionnaire en ligne et un atelier de réflexion.

Actuellement, le projet semble être plutôt bien accueilli par la population gatinoise. Il est important que la STO entretienne cette propension en s'assurant d'offrir davantage d'opportunités aux citoyens de s'exprimer librement et en assurant tout au long des études une transparence dans les résultats et les arguments apportés.

Également, la représentativité de la population est une notion clé dans ce type de consultation. Il est important que la STO s'assure que le plus possible de citoyens soient entendu à ce sujet avant

d'aller de l'avant. Assurer une promotion d'envergure des activités de consultation, être accompagné par une firme spécialisée en sont des exemples.

#### **5. Préserver la capacité des déplacements des usagers les plus vulnérables lors des périodes de travaux**

Quel que soit le scénario retenu, un projet de cette ampleur prévoit de nombreux travaux, sur plusieurs années. Il apparaît essentiel que pendant la durée de ceux-ci, la sécurité et le maximum de convivialité soient maintenus, notamment pour les usagers les plus vulnérables. Ainsi, il sera nécessaire que les parties prenantes du projet s'assurent des modalités de construction avec les différents fournisseurs pour que plusieurs critères soient respectés à cet effet : favoriser le maintien des liens piétonniers et cyclables lors de chacune des phases des travaux, assurer une connectivité des liens actifs, préserver la sécurité des usagers vulnérables par des aménagements physiques temporaires, mettre en place une signalisation visible, adéquate et durable.

En somme, MOBI-O appuie la volonté de la Société de transport de l'Outaouais et de la Ville de Gatineau d'en finir avec le statu quo dans le secteur ouest de la ville en matière de transport en commun et d'investir dans un projet de réseau structurant. Il nous fera plaisir de poursuivre notre implication dans le développement du projet, notamment par notre participation au comité et aux activités menées dans le cadre de l'étude.



Marion Maurin, directrice générale

#### **MOBI-O, Centre de gestion des déplacements de l'Outaouais**

MOBI-O a pour mission de favoriser le développement, la mise en œuvre et la promotion de solutions en matière de mobilité durable. Pour réaliser sa mission, MOBI-O propose deux gammes de services complémentaires aux clientèles d'affaires, institutionnelles et citoyennes ainsi qu'à tous les autres générateurs de déplacements de son territoire : un service d'expertise-conseil et d'accompagnement en gestion des déplacements ainsi qu'un service de coordination en matière de projets de sensibilisation et promotion en mobilité durable.