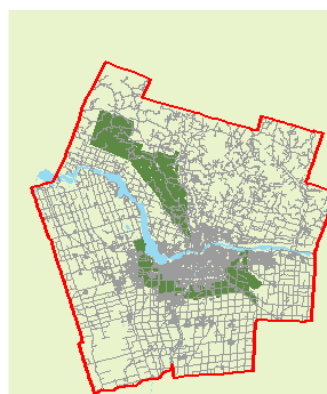


## Un plan d'action détaillé

2013

2031

Pilier	Court terme	Moyen terme	Long terme
Des communautés orientées sur le transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Élaborer des plans d'ensemble autour des stations de transport en commun rapide</li> <li>* Élaborer des plans de revitalisation des rues</li> <li>* Élaborer des stratégies d'implication du public</li> <li>* Donner la priorité aux piétons</li> <li>* Favoriser les activités accessibles à tous</li> <li>* Intégrer le concept de durabilité dans tous les aspects de la conception</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Établir une stratégie de gestion du stationnement</li> <li>* Aménagement axé sur le transport en commun (TOD)</li> <li>* Coordonner les stratégies cyclables entre Ottawa et Gatineau</li> <li>* Harmoniser tous les plans pertinents à l'échelle de la RCN</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Créer une stratégie coordonnée du domaine public qui appuie le réaménagement du paysage urbain</li> <li>* Donner à chaque destination une identité qui lui est propre</li> </ul>
Priorité à l'utilisateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Coordonner l'information aux usagers du transport en commun</li> <li>* Améliorer le service à la clientèle</li> <li>* Améliorer la signalétique et les places assises</li> <li>* Politiques et normes en matière d'accessibilité</li> <li>* Image de marque interprovinciale unique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Tarifs et billettique</li> <li>* Mesures préférentielles pour le transport en commun</li> <li>* Normes et systèmes (arrêts de transport en commun, accessibilité et billettique)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Faire du réseau de transport en commun un réseau totalement intégré</li> <li>* Élaborer un modèle régional de gestion de la mobilité</li> </ul>
Exploitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Évaluer les services de transport en commun interprovincial</li> <li>* Élaborer un plan pour améliorer la coordination des services</li> <li>* Élaborer un plan pour le renforcement de la fiabilité</li> <li>* Voies réservées au transport en commun dans les centres-villes</li> <li>* Nouveau Connecteur des centres-villes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Augmenter la capacité du transport en commun de surface dans les centres-villes</li> <li>* Réviser les normes de service et les politiques de tarification</li> <li>* Élaborer un plan qui élimine les autres obstacles à l'exploitation conjointe</li> <li>* Utilisation accrue du pont Champlain par le transport en commun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Instaurer une ligne de transport en commun desservant les principales stations de transport en commun rapide par le pont prévu à l'est</li> <li>* Réaliser un examen complet du réseau</li> </ul>
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Analyse de la capacité pour les futures technologies et lignes de SLR</li> <li>* Mise en service du Rapibus</li> <li>* Points de correspondance / Pôles d'échanges multimodaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Prolongement de l'O-Train jusqu'à Gatineau via le pont Prince de Galles</li> <li>* 1re phase : Système léger sur rail d'Ottawa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Convertir l'O-Train en SLR</li> <li>* Convertir le Rapibus en SLR</li> </ul>
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Mettre en place un organisme de planification tripartite chargé de la coordination</li> <li>* Mettre en place un conseil consultatif et de suivi conjoint</li> <li>* Élaborer des protocoles de collaboration en matière d'exploitation</li> <li>* Organisme chargé de la supervision de l'exploitation du Connecteur des centres-villes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Mise en application du protocole de collaboration sur tous les plans de l'exploitation</li> <li>* Mise en place de dispositifs conjoints d'orientation et de planification</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Développer un modèle de planification collaboratif</li> </ul>



Principales questions auxquelles la Stratégie tente d'apporter des réponses :

- ◆ L'augmentation de la demande en matière de mobilité interprovinciale en raison de la croissance démographique et de la croissance de l'emploi
- ◆ La forte activité en journée :
  - \* Les déplacements d'affaires
  - \* Les déplacements privés pour le magasinage
  - \* Les déplacements des touristes entre les sites touristiques
- ◆ Une forte circulation en heure de pointe
- ◆ Stationnement rare et cher dans les centres-villes
- ◆ Impacts négatifs sur les résidents, les propriétaires et l'ambiance générale dans les centres-villes
- ◆ Des aspects du service peu pratiques pour les navetteurs
- ◆ Une promotion insuffisante des mesures de mobilité durable



Janvier 2013

## Deux communautés qui s'unissent

### Une Stratégie interprovinciale de transport collectif

#### La Stratégie interprovinciale de transport collectif — De quoi s'agit-il?

Les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa forment une communauté, une économie et un environnement fortement liés. Les politiques et les décideurs, à tous les échelons du gouvernement, collaborent de plus en plus afin de mieux coordonner la planification de la région.

La Stratégie interprovinciale de transport collectif constitue une œuvre collaborative menée par la Commission de la capitale nationale, la Société de transport de l'Outaouais (STO) et la Ville d'Ottawa, avec la participation de la Ville de Gatineau. Ensemble, ces partenaires visent à faire de la Région de la capitale nationale (RCN) un lieu animé et attractif, moins dépendant de l'automobile, où il fait bon vivre.

La zone urbaine de la RCN est bien desservie par le transport en commun, OC Transpo et la STO offrant toutes deux des dessertes étendues. Toutefois, pour relever les défis qui s'annoncent, la coordination de la planification est cruciale.

La Stratégie dresse un portrait de l'avenir où le transport en commun desservant les villes d'Ottawa et de Gatineau est plus fluide et mieux intégré, tout en mettant l'accent sur la mobilité durable et le transport écologique. Elle propose toute une gamme de solutions visionnaires qui visent à répondre aux besoins des résidents, des commerces et des touristes de la capitale

du Canada à l'horizon 2031.

Elle est le fruit d'un vaste programme d'implication du public ainsi que d'une recherche sur les meilleures pratiques dans le monde et propose des améliorations aussi bien sur le plan des politiques, de l'exploitation que des infrastructures. Les solutions proposées vont de mesures de renforcement de la collaboration pouvant être mises en œuvre très rapidement à des mesures en matière d'infrastructures et de technologie plus complexes qui nécessitent une étude plus approfondie.

Dans son ensemble, la Stratégie constituera un véritable guide pour les responsables régionaux quant aux façons de relever les défis posés par la croissance tout en optimisant les possibilités actuelles et futures qu'elle offre. Elle guidera également la planification et le développement de la région au cours des décennies à venir et aboutira à des mesures qui réduiront les impacts sur l'environnement, tout en permettant le développement des fonctions vitales que sont l'emploi, le commerce, la culture et l'éducation.

\*\*\*

Pour l'accompagner sur cette voie, la CCN a retenu les services de MRC, d'AECOM et de PACE Public Affairs and Community Engagement.

#### Défis contemporains du transport en commun dans la Région de la capitale nationale

Le cœur de la RCN constitue un pôle majeur d'activités économiques, sociales et touristiques. Les liens qui la parcourent se densifient au fur et à mesure que les déplacements, les possibilités d'emploi et les activités s'y multiplient. Comptant plus d'un million d'habitants et plus de 600 000 emplois, la RCN poursuit sa croissance. À mesure que le nombre de personnes qui y habitent, y travaillent et s'y déplacent augmente, une pression croissante se fera sentir sur les infrastructures et le milieu urbain, nuisant à la qualité de vie et à la mobilité.

C'est dans ce contexte que la Stratégie tente de définir des solutions intégrées de transport collectif qui seront déterminantes dans la concrétisation de la vision de mobilité durable et de transport écologique. Ces solutions s'appuient sur les nombreuses mesures en cours dans la Région pour répondre aux défis actuels posés par le transport en commun.

**Qualité du milieu urbain:** la prédominance actuelle des véhicules personnels sur le réseau routier restreint le choix des moyens de transport dans la RCN. Ceci, conjugué au manque d'aménagements à usages mixtes et aux lacunes dans la conception des stations de transport en commun, a un impact négatif sur le milieu urbain.

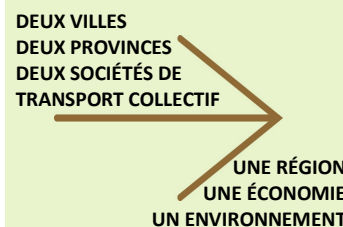
**Défis en matière d'exploitation:** le transport en commun interprovincial est caractérisé par un grand nombre de problématiques sur le plan de l'exploitation, incluant une desserte principalement axée sur les centres-villes, des volumes importants d'autobus, des lacunes dans l'efficacité des itinéraires d'autobus et des dessertes peu fréquentes entre les heures de pointe.

**Gestion de la congestion routière dans les centres-villes:** les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau font l'objet d'une forte congestion et le stationnement y est rare et coûteux, ce qui rend les déplacements en voiture de moins en moins intéressants. Par conséquent, le transport en commun est plus sollicité, ce qui exige l'exploitation d'autobus à plus grande capacité et en plus grand nombre. Les impacts sont particulièrement importants sur certaines rues, telles que les rues Albert et Slater à Ottawa, et la rue Laurier et le boulevard Maisonneuve à Gatineau.

**Planification des infrastructures:** dans la RCN, la planification régionale des infrastructures de transport en commun est une démarche complexe. Les juridictions y sont nombreuses et chacune d'entre elle a sa propre vision de l'aménagement du territoire et de la planification des transports. Par ailleurs, divers mécanismes de financement et de gouvernance sont appliqués dans la région et sont avant tout dédiés aux questions locales, et non régionales.

#### La vision de la Stratégie:

- ◆ Créer un modèle d'aménagement du territoire pour la RCN qui soit bien planifié, intégré, basé sur le transport collectif et qui contribue à l'image positive de la région de la capitale.
- ◆ Faire en sorte que le transport collectif interprovincial contribue à la vitalité économique de Gatineau et d'Ottawa et qu'il rende la région plus attrayante aux yeux des visiteurs.
- ◆ Développer un système de transport en commun interprovincial continu, facile d'utilisation, accessible et intégré.
- ◆ Planifier et construire des infrastructures modernes et écologiques qui contribuent à augmenter l'achalandage du transport en commun et qui répondent à la demande en transport en commun sur le long terme.
- ◆ Renforcer le partenariat entre les organismes de façon à faciliter le transport collectif interprovincial et la construction de ses infrastructures.



#### Documents d'appui :

- ◆ Rapport sur les conditions et les problèmes de transport actuels
- ◆ Rapports de consultation:
  - \* Consultation - 1ère phase
  - \* Atelier de travail international
  - \* Consultation - 2e phase
  - \* Consultation - 3e phase
  - \* Consultation - 4e phase
- ◆ Rapport sur les critères et le processus d'évaluation
- ◆ Rapports sur les cinq piliers
  - \* Des communautés orientées sur le transport en commun
  - \* Priorité à l'utilisateur
  - \* Exploitation
  - \* Infrastructures
  - \* Gouvernance
- ◆ Rapport de modélisation

## Une vision pour relier les communautés

La Stratégie présente un ensemble de solutions qui, appliquées collectivement, apporteront un changement favorable et conforme à la vision de l'avenir de la RCN. Ces solutions s'attacheront à améliorer l'environnement et la qualité de la vie de la région tout en favorisant l'intégration de son économie.

L'application de ces solutions fera de la région un espace plus vivant, plus attractif et moins dépendant de l'automobile, où il fait bon vivre. À l'avenir, la région sera planifiée comme une seule entité, grâce à un effort de coordination soutenu. L'emplacement des nouveaux aménagements devra leur permettre d'être facilement, rapidement et efficacement desservis par le transport collectif, ce qui permettra aux citoyens de choisir entre plusieurs modes de transport : la voiture, le transport collectif, la marche, le vélo ou toute combinaison de ces modes. Les nouvelles infrastructures de transport en commun attireront quant à elles des projets d'aménagements de grande valeur, caractérisés par des densités élevées et une mixité des usages, ce qui favorisera également l'utilisation du transport en commun et les alternatives à l'automobile.

Les usagers du transport en commun interprovincial bénéficieront d'un service pratique, axé sur l'utilisateur et facile d'utilisation. Les horaires seront également mieux coordonnés. Le service sera par ailleurs caractérisé par une image de marque, un site Web, un centre d'appels, un système de billetterie et un centre de ventes communs. Divers services, tels que l'information à la clientèle, entre autres, seront uniformisés à l'échelle de la RCN et l'achat de titres de transport sera facilité, grâce à l'utilisation d'Internet, des téléphones cellulaires et des cartes intelligentes. Les stations seront embellies par l'intégration d'art public qui viendra renforcer le sentiment d'appartenance et la mise en valeur des traits particuliers à la région.

Les dessertes seront modifiées de façon à ce que les usagers qui ne se rendent pas au centre-ville n'aient pas à le traverser, notamment grâce à une utilisation accrue

## Les cinq piliers de la Stratégie

La Stratégie repose sur cinq piliers qui ont été élaborés et analysés avec la contribution du public, des principales parties prenantes et d'un groupe international d'experts en transport collectif. Tout en se complétant, les cinq piliers contribuent chacun à décrire d'un point de vue particulier la vision qui sert de fondement à la Stratégie.

Ces piliers sont les suivants :

- ◆ Des communautés orientées sur le transport en commun
- ◆ Priorité à l'utilisateur
- ◆ Exploitation
- ◆ Infrastructures
- ◆ Gouvernance

La Stratégie lie les principes et les politiques de gestion de la mobilité à des solutions spécifiques qui ont été élaborées à partir de l'apport du public et d'une analyse technique détaillée. Les propositions et les recommandations présentées dans chaque pilier participeront ensemble à rapprocher davantage la RCN

du pont Champlain et la mise à profit du futur pont de l'est.

Un nouveau « Connecteur des centres-villes » encouragera les travailleurs, les visiteurs et les résidents qui se déplacent d'un centre-ville à l'autre en dehors des heures de pointe à prendre le transport en commun. Il s'agit d'une ligne qui circulera en boucle d'une rive à l'autre de la rivière des Outaouais et qui reliera les bâtiments du gouvernement et les principales destinations touristiques.

De nouvelles infrastructures seront par ailleurs aménagées d'ici 2031. À court terme, la STO mettra en service le Rapibus en 2013. Celui-ci fonctionnera selon un système constitué d'une ligne principale alimentée par des lignes de rabattement, ce qui réduira le nombre de véhicules de transport en commun qui circulent dans le centre-ville d'Ottawa. La mise en service d'autobus articulés sur les lignes Rapibus réduira encore davantage ce nombre. À moyen terme, l'O-Train de la Ville d'Ottawa sera prolongé jusqu'à Gatineau via le pont Prince de Galles, offrant des possibilités supplémentaires pour les déplacements hors centres-villes. Ce pont pourrait être équipé d'une plateforme en porte-à-faux pour les piétons et les cyclistes.

D'ici 2018, le système léger sur rail de la Ville d'Ottawa et le tunnel du centre-ville seront en service, ce qui réduira le nombre d'autobus en circulation sur les rues Albert et Slater au centre-ville.

À terme, la capacité du Rapibus arrivera à saturation, ce qui nécessitera sa conversion en système sur rail. Les systèmes sur rail d'Ottawa et de Gatineau devront être coordonnés afin de répondre aux besoins des usagers et d'assurer des liens continus vers les deux centres-villes.

La Stratégie propose des mécanismes efficaces à tous les paliers du gouvernement pour mettre à profit les relations de coopération existantes dans la mise en œuvre des solutions proposées.

de sa vision de mobilité durable intégrée.

Le **pilier Des communautés orientées sur le transport en commun** définit les politiques et les principes directeurs qui permettront d'optimiser la planification du transport collectif et de faire ainsi de la RCN un espace dynamique où il fait bon vivre.

Le **pilier Priorité à l'utilisateur** présente les éléments à améliorer pour favoriser un transport en commun interprovincial facile d'utilisation, intégré et continu, donnant la priorité aux besoins des usagers.

Le **pilier Exploitation** précise les manières de modifier et d'exploiter le service de transport en commun sans nouvelles infrastructures et la manière dont les deux réseaux peuvent renforcer leur collaboration et leur intégration au fil du temps.

Le **pilier Infrastructures** définit les projets à mettre en œuvre pour faire du transport en commun un système moderne et totalement intégré.

Le **pilier Gouvernance** décrit les diverses dispositions envisageables en matière de gouvernance pour appliquer la Stratégie de manière optimale dans le cadre juridique et politique complexe de la RCN.

## Réseau de transport en commun rapide recommandé pour 2031

La carte schématique ci-dessous présente le réseau de transport recommandé pour 2031. Elle englobe aussi bien les infrastructures prévues que les modifications au service proposées pour améliorer le transport collectif interprovincial.



D'ici 2021, les éléments suivants du réseau de transport en commun devraient être mis en place:

- ◆ Le service du Rapibus à Gatineau;
- ◆ La phase I du SLR d'Ottawa (de Blair au pré Tunney);
- ◆ Le prolongement de l'O-Train jusqu'à Gatineau;
- ◆ Le « Connecteur des centres-villes » proposé;
- ◆ Davantage de voies réservées au transport en commun dans les centres-villes;
- ◆ Une utilisation accrue du pont Champlain;
- ◆ Le développement de pôles d'échanges multimodaux (O-Train/SLR/Rapibus/Bus/Vélopartage/Autopartage).

D'ici 2031, le réseau de transport en commun devrait comporter les éléments additionnels suivants:

- ◆ La phase II du SLR d'Ottawa (du pré Tunney à Baseline et le SLR nord-sud);
- ◆ La conversion du Rapibus en système sur rail avec un service coordonné vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa;
- ◆ Un service de transport en commun sur le nouveau pont de l'est.

## Implication du public

Le programme d'implication du public a été mis en place pour faire participer concrètement un grand nombre de citoyens et de parties prenantes au débat sur la façon optimale d'améliorer le transport collectif entre les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau. Les idées, les opinions et les besoins qui ont été exprimés dans le cadre de ce programme sont pris en compte dans les solutions proposées dans le rapport de la Stratégie.

Des efforts considérables ont été déployés pour faire participer les citoyens qui ne sont pas portés d'habitude à participer aux activités de consultation. Leur apport, ainsi que celui des autres participants, est inestimable.

Le programme de consultation était divisé en quatre phases, d'avril 2009 à août 2010. Toute une gamme d'activités a été organisée pour favoriser des échanges productifs, notamment :

- ◆ Des journées portes ouvertes;
- ◆ Des « cafés urbains »;
- ◆ Des sondages en ligne;
- ◆ Un site web pour le projet;
- ◆ Des groupes de réflexion impliquant les parties prenantes;
- ◆ De nombreuses autres possibilités pour exprimer des commentaires.

Tous les commentaires reçus au cours du processus de consultation ont été pris en compte et ont beaucoup aidé l'équipe de consultants dans l'élaboration des solutions proposées par la Stratégie interprovinciale de transport collectif. Globalement, le souhait le plus récurrent consiste à faire du transport en commun interprovincial un service fiable, fréquent, continu et facile d'utilisation.

#### De la théorie à la pratique

- ◆ Il est important que les partenaires et les parties prenantes appuient et s'approprient la Stratégie et ses mesures.
- ◆ Il sera important de bien informer le public sur la Stratégie et la progression de la mise en œuvre de ses mesures.
- ◆ Un programme de suivi officiel approuvé par les partenaires devrait être développé, notamment pour traiter des mécanismes de gouvernance et de mise en œuvre ainsi que des échéanciers définis par le plan d'action.
- ◆ Si ce suivi révèle que les objectifs généraux de la Stratégie ne sont pas atteints, les partenaires devront prendre des mesures de gestion afin de remédier à la situation.
- ◆ Les partenaires devront prioriser les actions nécessaires en fonction des objectifs communs et des ressources disponibles.
- ◆ Les obstacles qui pourraient entraver l'application des mesures du plan d'action devraient être compris et gérés.

#### Partenaires:



#### Consultants:

