

Plan du cœur de la capitale Rapport technique complémentaire sur la mobilité

Avril 2025



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada

TABLE DES MATIÈRES

1	Contexte	4
1.1	Le secteur du cœur de la capitale	4
1.2	Rôle de la CCN	4
2	Conditions actuelles dans le secteur du cœur de la capitale	5
2.1	Profil démographique et socioéconomique	5
2.2	Infrastructures de mobilité existantes	7
2.3	Habitudes de déplacement	11
2.4	Commentaires entendus	13
3	Conditions futures dans le secteur du cœur de la capitale	14
3.1	Cadre stratégique	14
3.2	Améliorations prévues des infrastructures	16
4	Description et évaluation des solutions de mobilité futures	17
4.1	Cadre d'évaluation	17
4.2	Évaluation des interventions et innovations futures	19
5	Recommandations stratégiques	26
5.1	Domaine piétonnier	26
5.2	Réseau de mobilité active	26
5.3	Services de transport en commun et de mobilité partagée	27
5.4	Liens régionaux et transport de marchandises	27
5.5	Gestion de la demande de transport	28
5.6	Stationnement et accès	28
5.7	Information et orientation multimodale	29
6	Conclusion	29



Résumé

Le secteur du cœur de la capitale, qui s'étend de part et d'autre de la rivière des Outaouais, est le centre des activités économiques, culturelles et politiques de la région de la capitale nationale. Il s'agit d'une destination importante pour les personnes qui visitent la région et celles qui y résident, et en tant que plaque tournante du réseau de transport régional comprenant cinq des six ponts interprovinciaux, il connaît des volumes élevés de déplacements de navetage et de déplacements interprovinciaux de camions qui sont à destination du secteur du cœur de la capitale ou qui le traversent. Les volumes de circulation élevés et les vastes stationnements de surface répartis dans le secteur du cœur de la capitale sont deux défis de taille qui nuisent actuellement à la qualité de vie et à l'expérience des personnes en visite. Une attention accrue portée aux transports actifs et publics contribuerait à rehausser l'attrait, le dynamisme et l'image du secteur du cœur de la capitale.

De plus, dans le cadre de l'engagement visant à atteindre la carboneutralité d'ici 2050, les plans fédéraux, provinciaux et municipaux définissent des objectifs ambitieux en vue d'accélérer la transition vers des modes de transport plus durables. D'importants projets de transport en commun sont actuellement prévus des deux côtés de la rivière pour atteindre ces objectifs, notamment les prolongements de l'O-Train vers l'est et l'ouest, le projet de tramway Gatineau-Ottawa et le prolongement du corridor Rapibus vers l'est. En outre, les deux villes et la CCN prévoient d'étendre leurs réseaux cyclables.

Le présent rapport sur la mobilité envisage diverses interventions futures liées aux transports à l'horizon 2050 à travers le prisme de neuf objectifs de planification communautaire à long terme. Les scénarios comprennent des améliorations des transports en commun et des transports actifs, ainsi que des tendances émergentes telles que la micromobilité, la gestion de la logistique et la priorisation en matière de mobilité et de stationnement qui généreraient des résultats positifs pour le secteur du cœur de la capitale.

D'importants investissements dans les infrastructures sont également envisagés, tels que des liens interprovinciaux supplémentaires ou un tunnel routier au centre-ville d'Ottawa, ainsi que des innovations en matière de mobilité comme les véhicules électriques et autonomes ainsi que les services de covoiturage commercial. Si ces scénarios d'avenir ont le potentiel d'améliorer la mobilité dans le secteur du cœur de la capitale, ils nécessitent également une combinaison de mesures politiques et d'incitatifs pour veiller à ce qu'ils contribuent aux objectifs de planification de la mobilité de la région.

La planification du transport interprovincial devrait donc se concentrer sur l'amélioration de la connectivité et de la capacité de déplacement des personnes de part et d'autre de la rivière des Outaouais, tout en maintenant l'efficacité, la résilience et la sécurité du réseau. La capacité devrait être augmentée en réaffectant les voies véhiculaires au transport collectif structurant ou à la mobilité active.

Étant donné que le secteur du cœur de la capitale subit des pressions croissantes en raison de la demande de déplacements régionaux provenant de l'extérieur de ses limites, des mesures doivent également être mises en œuvre pour créer des quartiers compacts et multimodaux dans l'ensemble de la région afin de réduire



la dépendance à l'automobile. Il s'agit notamment de construire plus de logements dans le secteur du cœur de la capitale pour permettre à un plus grand nombre de personnes de vivre, travailler et se divertir localement afin de réduire davantage l'empreinte des transports dans la région.

La capitale doit offrir plusieurs options de transport sécuritaires et équitables afin de garantir une expérience de mobilité agréable aux personnes qui y vivent et qui la visitent, tout en assurant des liaisons harmonieuses entre les différents secteurs de la région.

- 1. Domaine piétonnier :** Le cœur de la capitale doit offrir un domaine public sécuritaire, accessible universellement, agréable et de grande qualité qui encourage les gens à se promener et s'attarder à leur guise.
- 2. Réseau de mobilité active :** Le cœur de la capitale doit donner la priorité aux transports actifs en reliant les trottoirs, les pistes cyclables, les sentiers et les intersections en un réseau sécuritaire, inclusif et intégré qui facilite l'accès au cœur de la capitale et les déplacements à l'intérieur de celui-ci.
- 3. Services de transport en commun et de mobilité partagés :** Le cœur de la capitale doit encourager une offre intégrée de transports collectifs structurants, ainsi que des lignes d'autobus efficaces, des navettes, des bateaux-taxis et des services de mobilité partagée permettant d'accéder à des destinations à l'intérieur et à l'extérieur du secteur du cœur de la capitale.
- 4. Liens régionaux et transport de marchandises :** Le cœur de la capitale doit viser à établir un réseau de transport holistique et intégré qui permet la circulation des personnes, des biens et des services, tout en atténuant les volumes de camions et leurs effets.
- 5. Gestion de la demande de transport :** Le cœur de la capitale doit privilégier et promouvoir l'utilisation de solutions de rechange aux véhicules privés par les personnes qui résident dans la capitale, celles qui y travaillent et celles qui la visitent.
- 6. Stationnement et accès :** Le cœur de la capitale doit envisager des solutions pour répondre aux besoins opérationnels des institutions et organismes fédéraux tout en cherchant à réduire le nombre total de places de stationnement. Ces solutions comprennent le réaménagement des stationnements et des voies de circulation afin de reconverter les lieux à des usages plus bénéfiques et d'améliorer l'accès du public aux berges.
- 7. Information et orientation multimodale :** Le cœur de la capitale vise à faciliter la planification des déplacements multimodaux et à fournir une signalisation normalisée adaptée aux différents besoins de la population, y compris les gens à pied et à vélo, afin de les aider à se déplacer en toute sécurité et de manière fluide.



1 Contexte

1.1 Le secteur du cœur de la capitale

Le secteur du cœur de la capitale est l'épicentre de la capitale du Canada. Composante à la fois petite et essentielle d'un paysage urbain et régional beaucoup plus vaste, il couvre une superficie de 12 km² au centre-ville d'Ottawa et de Gatineau, de part et d'autre de la rivière des Outaouais.

Le secteur du cœur de la capitale est au centre de la vie économique, culturelle et gouvernementale de la région de la capitale nationale. En son centre, le boulevard de la Confédération, parcours d'honneur et de découverte de la capitale, accueille les institutions politiques et culturelles les plus importantes du Canada. Le cœur de la capitale concentre la plupart des bureaux des effectifs du gouvernement fédéral de la région de la capitale nationale et constitue une destination prisée pour le public.

À ce titre, il est un pilier de la demande régionale en matière de déplacements et se trouve également au carrefour du réseau de transport de la région, des milliers de déplacements convergeant quotidiennement vers le cœur de la capitale et le traversant.

1.2 Rôle de la CCN

Le secteur du cœur de la capitale chevauche deux municipalités et deux provinces. La Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau sont chacune responsables de leurs compétences municipales en vertu de leurs cadres de planification provinciaux respectifs et disposent de réseaux de transport en commun distincts.

Le mandat de planification de la Commission de la capitale nationale (CCN) pour la région de la capitale nationale comprend la planification du transport interprovincial et la facilitation des projets de transport. La CCN a dirigé le Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux et a mis en place un bureau du transport en commun interprovincial afin de continuer à faciliter la collaboration avec les partenaires du gouvernement et les parties prenantes sur des projets comme le tramway Gatineau-Ottawa et d'autres initiatives à venir en matière de transport.

Grâce à une étroite collaboration avec ses partenaires de la région, la CCN travaille à l'amélioration du transport interprovincial, conformément à son objectif de bâtir une capitale dotée d'un centre urbain prospère qui permet la circulation efficace des personnes et des marchandises, en équilibrant les aspects pratique et symbolique.

2 Conditions actuelles dans le secteur du cœur de la capitale

La présente section décrit les conditions actuelles liées à la mobilité dans le secteur du cœur de la capitale, notamment les caractéristiques socioéconomiques, les infrastructures de transport et les habitudes de déplacement.

2.1 Profil démographique et socioéconomique

En 2021, la région de la capitale nationale est la quatrième plus grande région métropolitaine du Canada, le secteur du cœur étant son centre économique et culturel (voir la figure 1). Le secteur du cœur de la capitale compte la plus grande concentration d'emplois et se trouve au centre d'un solide réseau de transport multimodal.

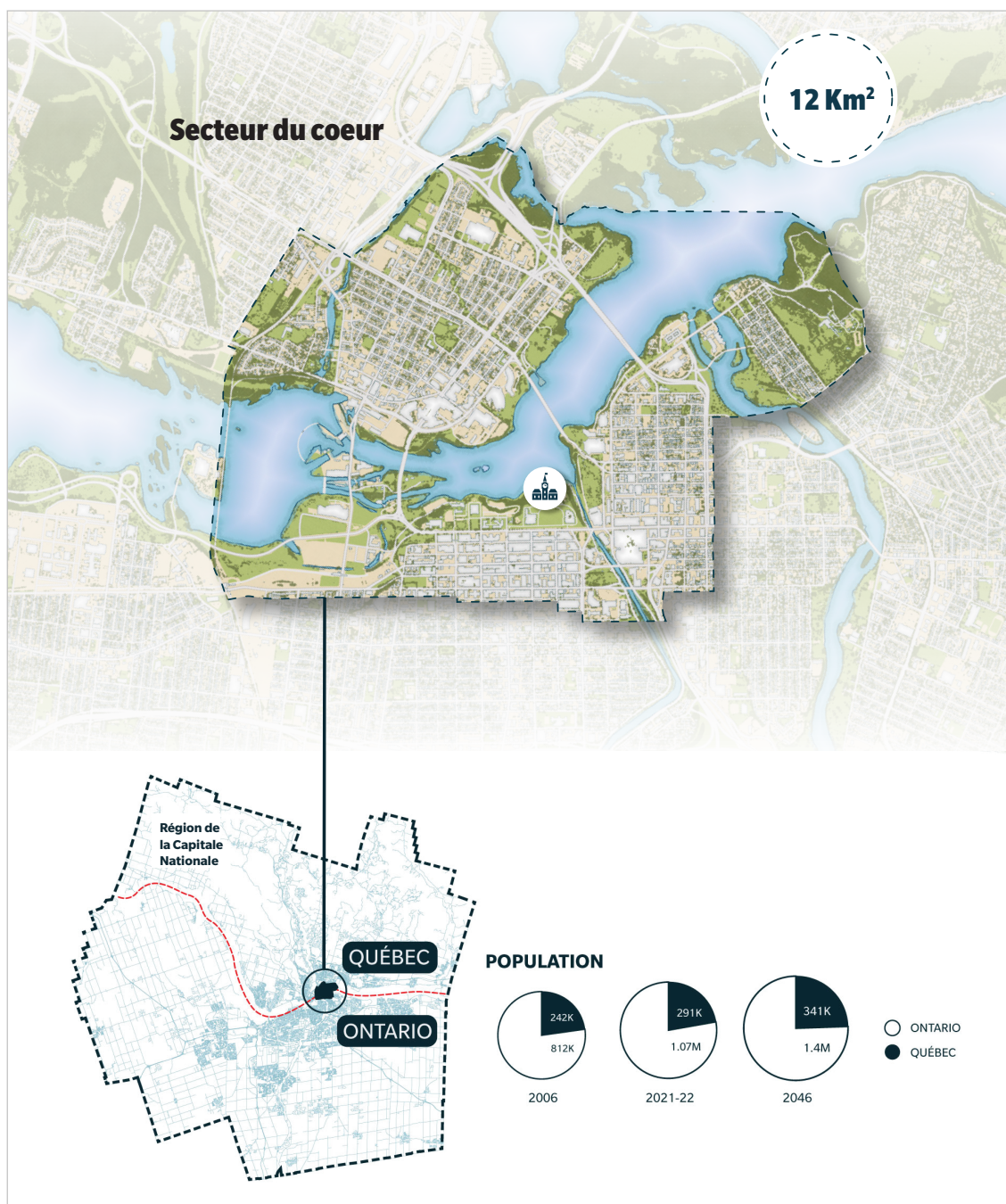


Figure 1 – Le secteur du cœur dans le contexte plus vaste de la région de la capitale nationale



Le secteur du cœur dans le contexte plus vaste de la région de la capitale

Entre 2011 et 2022, le secteur du cœur de la capitale a connu une croissance de la population, du nombre de ménages, d'emplois et de véhicules.

Alors que la population totale de la région de la capitale nationale a augmenté de 10,6 % pour atteindre 1,37 million de personnes au cours de la période, la population du secteur du cœur de la capitale a augmenté de 12,6 %, passant de 24 000 personnes en 2011 à 28 000 personnes en 2022. L'augmentation du nombre de personnes résidant au centre-ville a été plus prononcée du côté québécois du secteur du cœur de la capitale (une hausse de 22 %) que du côté ontarien (une hausse de 13 %).

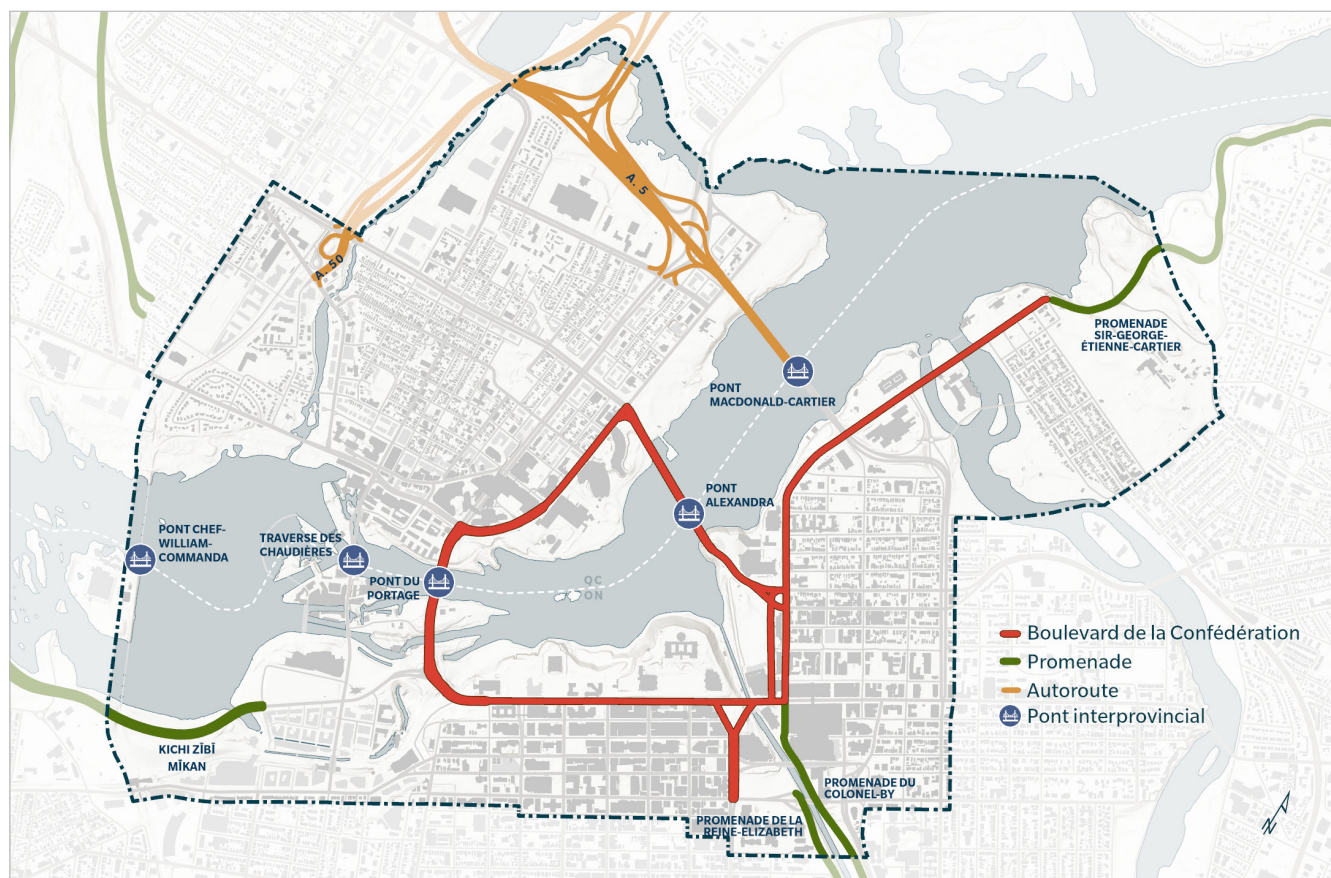
Le nombre de ménages dans le secteur du cœur de la capitale a augmenté de 19 %, mais leur taille moyenne a diminué.

Le nombre de véhicules privés dans le secteur du cœur de la capitale a augmenté plus rapidement que la population, passant d'environ 9 200 véhicules en 2011 à 11 400 en 2022 (une hausse de 24 %). Bien que le nombre de véhicules par ménage soit demeuré stable au centre d'Ottawa (0,62 véhicule par ménage), il a augmenté au centre de Gatineau, passant de 0,69 à 0,78 véhicule par ménage.

En 2022, 18,5 % des emplois offerts dans la région de la capitale nationale se trouvaient dans le secteur du cœur de la capitale, soit une légère baisse par rapport aux 21 % enregistrés en 2011. Le nombre d'emplois a augmenté plus rapidement au centre de Gatineau (une hausse de 7,5 %) qu'au centre d'Ottawa (une hausse de 5,6 %).

Par le passé, dans la région de la capitale nationale, Ottawa a été une importatrice nette de déplacements pour le travail, comptant plus d'emplois que de population active. En revanche, la région métropolitaine de recensement (RMR) de Gatineau a été une exportatrice nette de déplacements pour le travail, comptant plus de travailleuses et travailleurs que d'emplois. L'écart de la RMR de Gatineau s'est réduit à 0,90 emploi par personne active en 2022, comparativement à 0,74 emploi par personne active en 2011. Cette situation s'est accompagnée d'une légère baisse des emplois par personne active à Ottawa, qui sont passés de 1,30 en 2011 à 1,22.

Figure 2 Ponts, autoroutes et promenades dans le secteur du cœur de la capitale



2.2 Infrastructures de mobilité existantes

2.2.1 Routes et ponts

Cinq des six ponts interprovinciaux de la région de la capitale nationale sont situés dans le secteur du cœur de la capitale, notamment le pont Chef-William-Commanda, qui a rouvert au transport actif en septembre 2022, la traversée des Chaudières, le pont du Portage, le pont Alexandra et le pont Macdonald-Cartier (voir la figure 2). Le pont Alexandra a atteint la fin de sa durée de vie utile et doit être remplacé. Le processus est en cours, et la construction devrait commencer en 2028.

Alors que l'autoroute 417 de l'Ontario se trouve au sud du secteur du cœur de la capitale, l'autoroute 5 du Québec a son point de départ sur le pont Macdonald-Cartier et l'autoroute 50 y est reliée à la hauteur de la rue Montcalm.

Le secteur du cœur de la capitale comprend également des artères majeures, dont la rue Laurier, le boulevard des Allumettières et le boulevard Maisonneuve à Gatineau, ainsi que l'avenue King Edward, les rues Wellington, Rideau, Albert et Slater, et l'avenue Laurier à Ottawa.

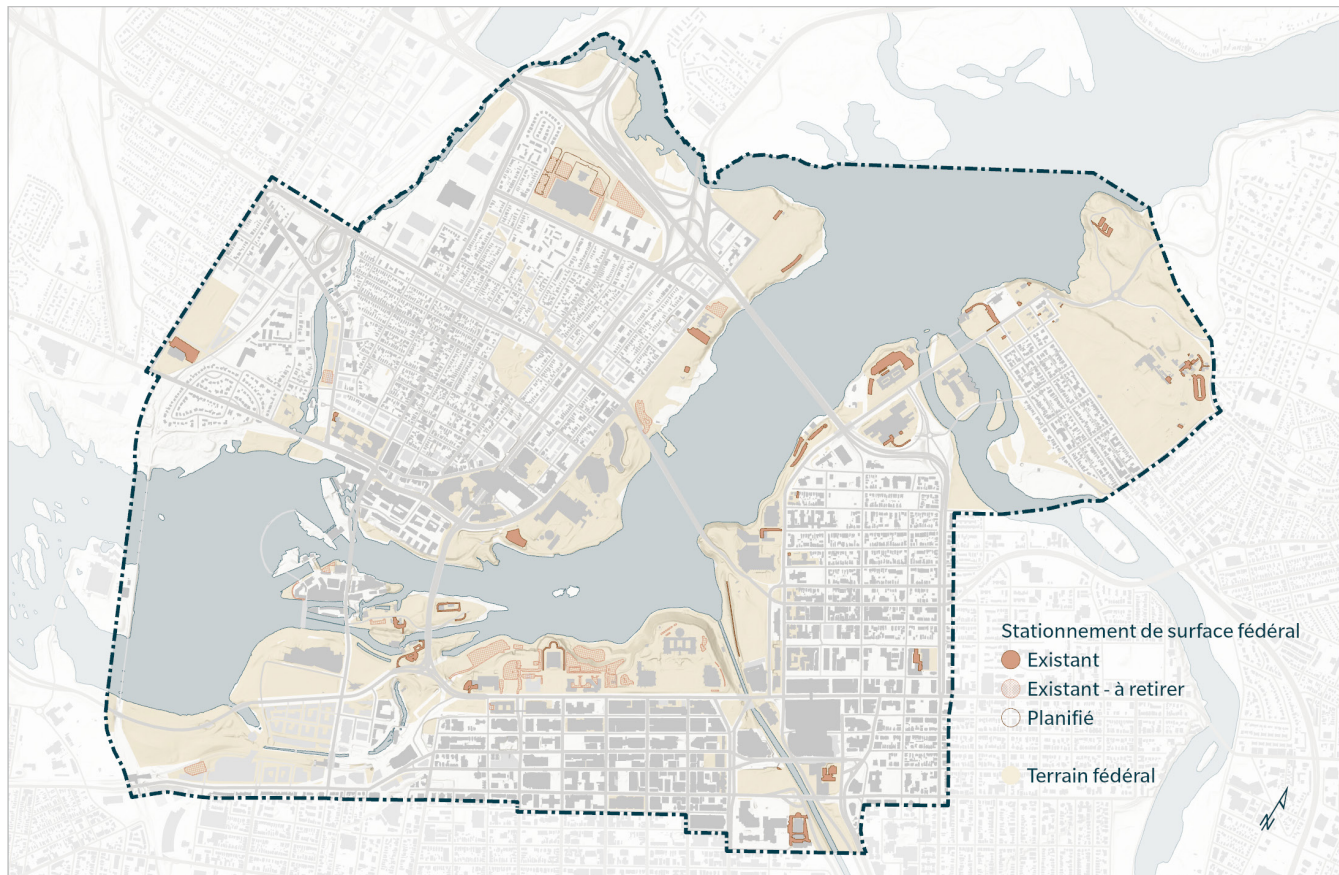
Le boulevard de la Confédération est un élément essentiel du secteur du cœur de la capitale. Il s'agit d'un parcours d'honneur et de découverte qui comporte trois composantes fondamentales. Tout d'abord, la boucle relie Ottawa et Gatineau. Elle est formée par la rue Wellington, le pont du Portage, la rue Laurier, le pont Alexandra, l'avenue Mackenzie et la promenade Sussex. La rue Elgin offre une magnifique perspective de l'avenue Laurier jusqu'au Monument commémoratif de guerre du Canada, tandis que la promenade Sussex relie le Monument au maintien de la paix à Rideau Hall.

2.2.2 Stationnement

Le secteur du cœur de la capitale compte de vastes stationnements. En excluant les stationnements sur rue et les stationnements réservés à la clientèle des hôtels ou aux membres du personnel, on compte plus de 20 000 places de stationnement dans les stationnements souterrains, les stationnements étagés et les terrains de stationnement en surface du cœur de la capitale. Un inventaire réalisé en septembre 2024 fait état de plus de 15 000 places de stationnement à Ottawa et de plus de 6 000 à Gatineau.

De plus, il existe plusieurs grands stationnements pour les effectifs du gouvernement fédéral, dont 1 700 places dans le garage de stationnement souterrain Laurier-Taché de la Place du Portage, et de nombreux stationnements de surface aux alentours de la Cité parlementaire et de la Cité judiciaire.

Figure 3 – Parcs de stationnement de surface fédéraux dans le secteur du cœur de la capitale



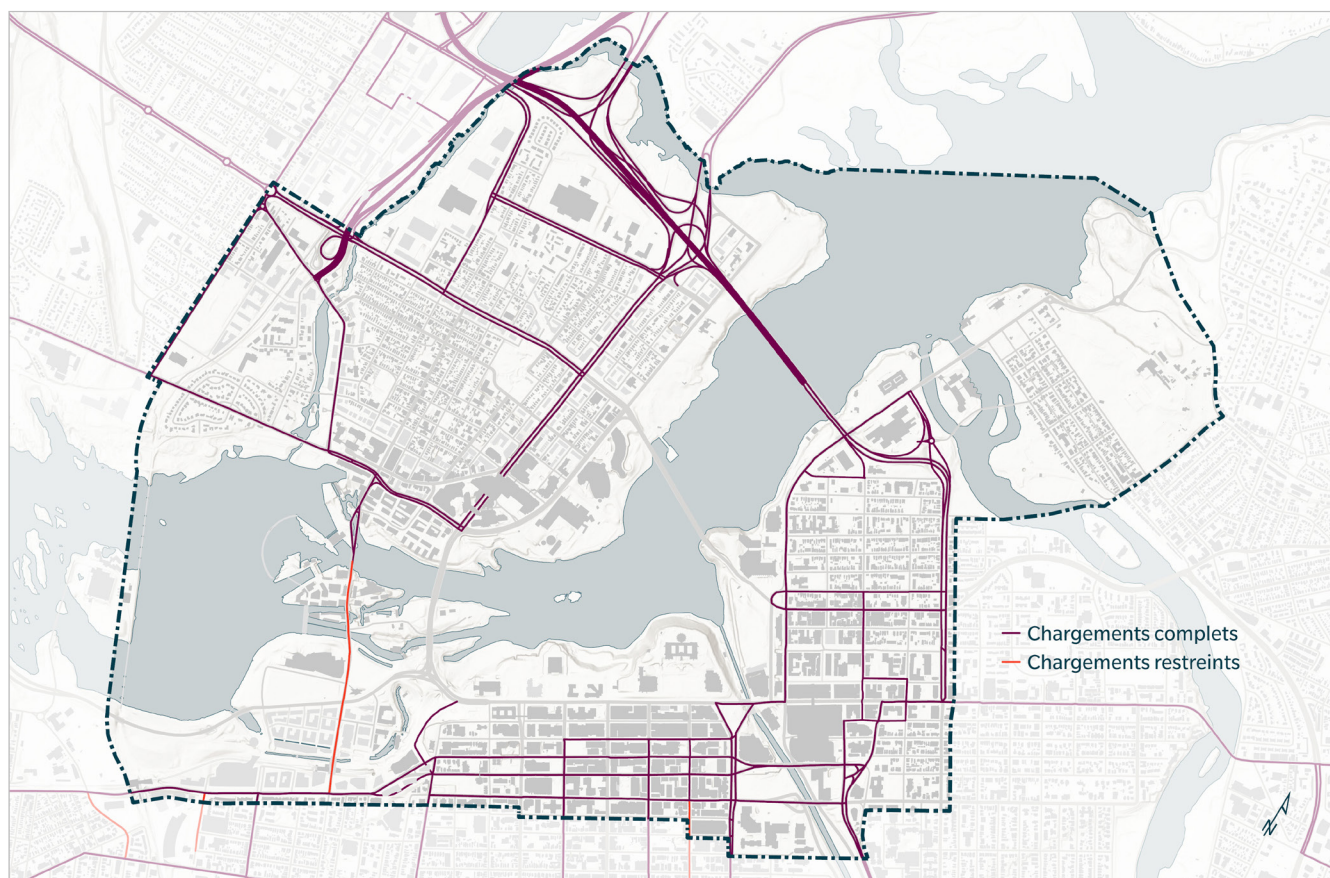
2.2.3 Itinéraires des camions

Les véhicules utilitaires jouent un rôle important dans l'activité économique de la région. Les itinéraires des camions, illustrés à la figure 4, constituent le sous-ensemble du réseau routier sur lequel les camions sont autorisés à circuler avec ou sans restrictions partielles.

Par le passé, deux liens interprovinciaux faisaient partie du réseau de routes pour camions, soit le pont Macdonald-Cartier et la traverse des Chaudières.

Parmi les itinéraires des camions du secteur du cœur de la capitale, le couloir King Edward-Rideau-Waller-Nicholas est digne de mention. Il s'agit d'un itinéraire municipal à Ottawa qui traverse le secteur du cœur de la capitale nationale et relie l'autoroute 417 du côté d'Ottawa à l'autoroute 5 du côté de Gatineau. Le volume de camions empruntant ce couloir est généralement deux à quatre fois plus élevé que celui de nombreuses autres artères de la région. Le volume de camions empruntant l'autoroute 5 n'est généralement pas considéré comme un problème, car la route a été

Figure 4 – Itinéraires des camions dans le secteur du cœur de la capitale



conçue pour accueillir un trafic important et est séparée des collectivités voisines. Cependant, aucune route de même importance n’a été construite à Ottawa, ce qui crée un environnement où un trafic important de camions circule le long de l’avenue King Edward et traverse le centre d’Ottawa, une zone commerciale et résidentielle dense où les personnes se déplaçant à pied et à vélo abondent.

2.2.4 Transport en commun

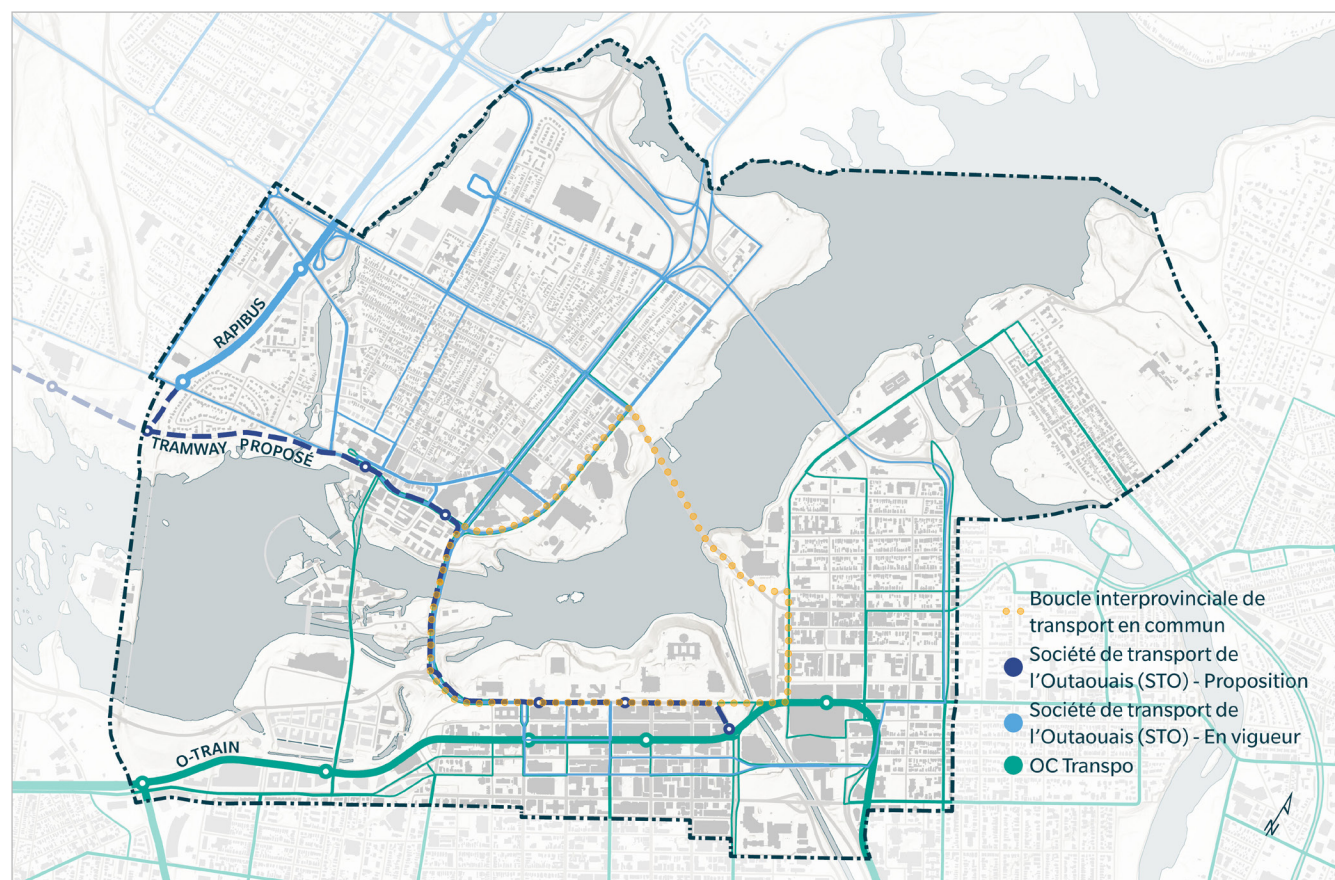
Dans la région de la capitale nationale, les transports en commun sont très utilisés pour se rendre au secteur du cœur de la capitale, en particulier aux heures de pointe. C’est pourquoi des projets d’infrastructure de transport en commun ont été élaborés pour répondre aux besoins d’un grand nombre de navetteuses et navetteurs des banlieues.

Le corridor du Rapibus, un service rapide par bus reliant le secteur Gatineau (qui s’étend maintenant jusqu’à la station Lorrain) au centre-ville, a été inauguré en 2013. Le corridor comprend deux stations dans le secteur du cœur de la capitale, à savoir les stations Montcalm et Taché-UQO. Depuis ces stations, les autobus circulent sur des voies réservées ou en circulation mixte dans le secteur du cœur de la capitale. La plupart des lignes de la STO empruntent le pont du Portage pour se rendre à Ottawa et en revenir. Les lignes régulières empruntent les rues Albert et Slater jusqu’au pont Mackenzie-King, tandis que les lignes de pointe circulent sur deux boucles différentes entre les rues Lyon et Bank.

La Ligne 1 de l’O-Train (Ligne de la Confédération) a été inaugurée en septembre 2019 et comprend un tunnel de 2,5 km passant sous la rue Queen et comprenant trois stations souterraines (Lyon, Parlement et Rideau). Le secteur du cœur de la capitale comprend également la station Pimisi, sur les plaines LeBreton, et la station Bayview, qui relie la Ligne 1 à la Ligne 2 (nord-sud), laquelle a rouvert en 2025 et s’étend maintenant vers le sud jusqu’à la station Limebank et rejoint la Ligne 4 jusqu’à l’aéroport international Macdonald-Cartier d’Ottawa.

Les réseaux d’autobus de la STO et d’OC Transpo s’ajoutent aux systèmes du Rapibus et de l’O-Train. Les principales plaques tournantes pour les autobus dans le secteur du cœur de la capitale sont Les Terrasses de la Chaudière, la Place d’Accueil, la station Parlement et le Centre Rideau.

Figure 5 – Réseaux de transport en commun existants et proposés dans le secteur du cœur de la capitale



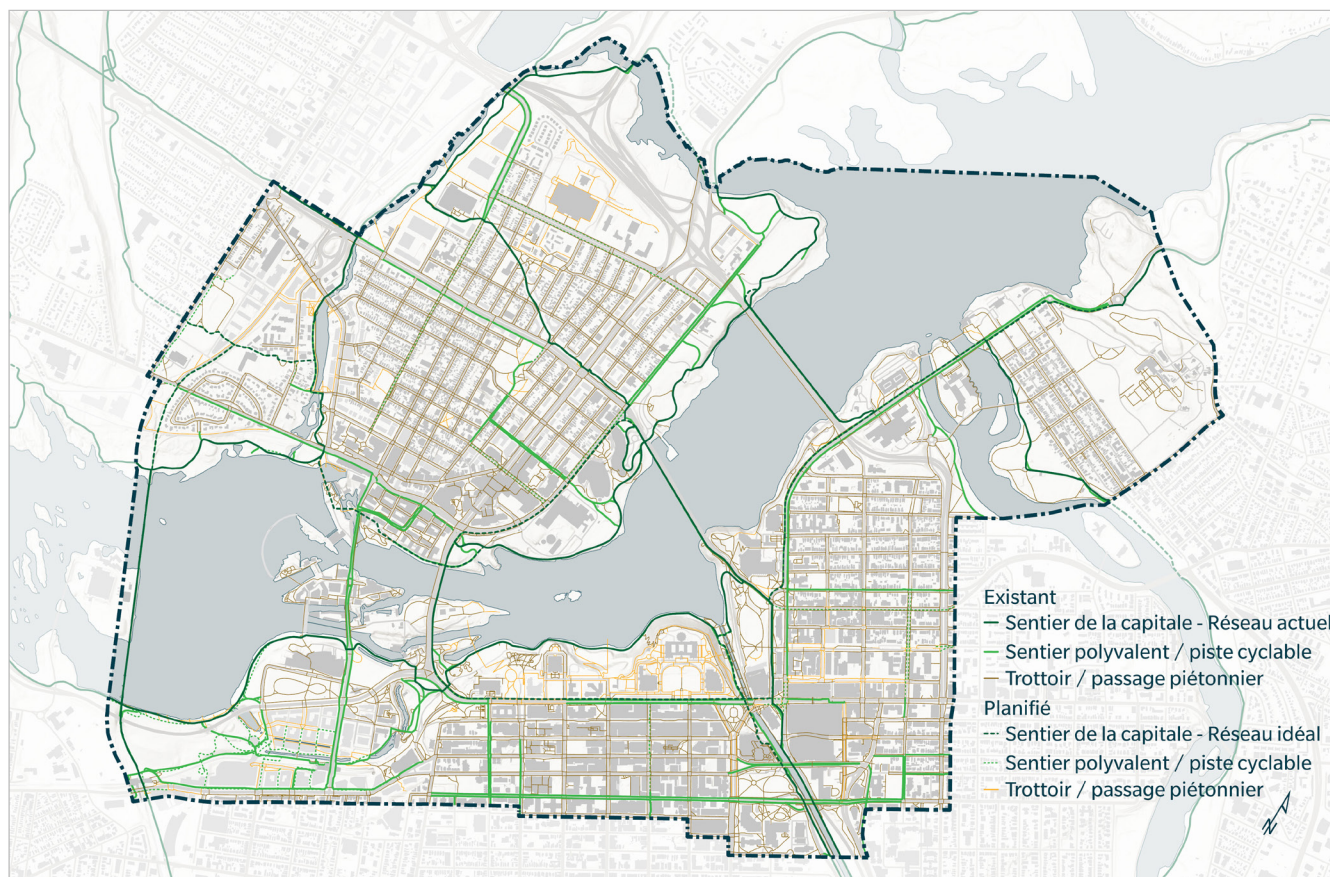
2.2.5 Transport actif

La région de la capitale nationale est connue pour le Sentier de la capitale, un réseau de sentiers polyvalents hors route aménagé par la CCN au cours des 50 dernières années. Les sentiers des Voyageurs, du Ruisseau-de-la-Brasserie, de l'Île, de la Rivière-des-Outaouais et du Canal-Rideau sont très utilisés dans le secteur du cœur de la capitale pour les loisirs et le transport.

Les ponts interprovinciaux sont tous adaptés au transport actif, notamment grâce à une piste cyclable bidirectionnelle sur le pont du Portage, une promenade multifonctionnelle sur le pont Alexandra et des trottoirs destinés au transport actif des deux côtés du pont Macdonald-Cartier. La traverse des Chaudières est en cours de réfection et sera dotée de voies cyclables protégées continues dans les deux sens et pourvue d'un trottoir plus large. Le pont Chef-William-Commanda a rouvert en septembre 2023 après avoir été réaménagé pour le transport actif.

La Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau ont toutes deux réalisé des investissements importants dans les infrastructures cyclables au cours des dernières années. Il existe quelques pistes cyclables séparées dans le centre-ville, notamment sur l'avenue Laurier, la rue Bay, la rue O'Connor et l'avenue Mackenzie, à Ottawa, ainsi que sur un court tronçon de la rue Laurier, à Gatineau. Des voies cyclables sont également aménagées sur plusieurs rues de la ville, notamment sur la rue Wellington et le boulevard Sussex (voir la figure 6).

Figure 6 – Réseau cyclable existant dans le secteur du cœur de la capitale



2.3 Habitudes de déplacement

2.3.1 Enquête origine-destination de 2022

Une enquête origine-destination a été menée dans la région de la capitale nationale à l'automne 2022. À cette date, les effets les plus significatifs de la pandémie sur les activités de la population et les changements associés en termes de déplacements s'étaient atténués. Cependant, certains comportements et certaines habitudes de mobilité étaient encore en évolution, notamment l'environnement de travail hybride, et ont changé depuis.

Les déplacements vers le secteur du cœur de la capitale pendant la période de pointe matinale (de 6 h 30 à 9 h) ont diminué de 46 %, passant de près de 97 000 en 2011 à 52 000 en 2022. La baisse a été plus marquée dans le centre de Gatineau (une baisse de 53 %) que dans celui d'Ottawa (une baisse de 43 %). La moitié de ces déplacements ont été effectués en voiture en 2022, comparativement à 44 % en 2011, tandis que la part modale du transport en commun a diminué de 15 points pour s'établir à 33 %. Les déplacements actifs ont augmenté de 8 points de pourcentage pour atteindre 17 %.

Les déplacements interprovinciaux effectués en traversant le cœur de la capitale (déplacements dont le point de départ et la destination se trouvent à l'extérieur du secteur du cœur de la capitale, mais qui franchissent celui-ci en empruntant l'un des ponts interprovinciaux) ont diminué de 19 %, pour s'établir à près de 24 000 déplacements pendant la période de pointe matinale. L'utilisation de la voiture a augmenté, passant de 80 % à 85 % des déplacements, au détriment du transport en commun. Les modes de transport actifs sont marginaux pour ce type de déplacements et sont demeurés stables à 3 %.

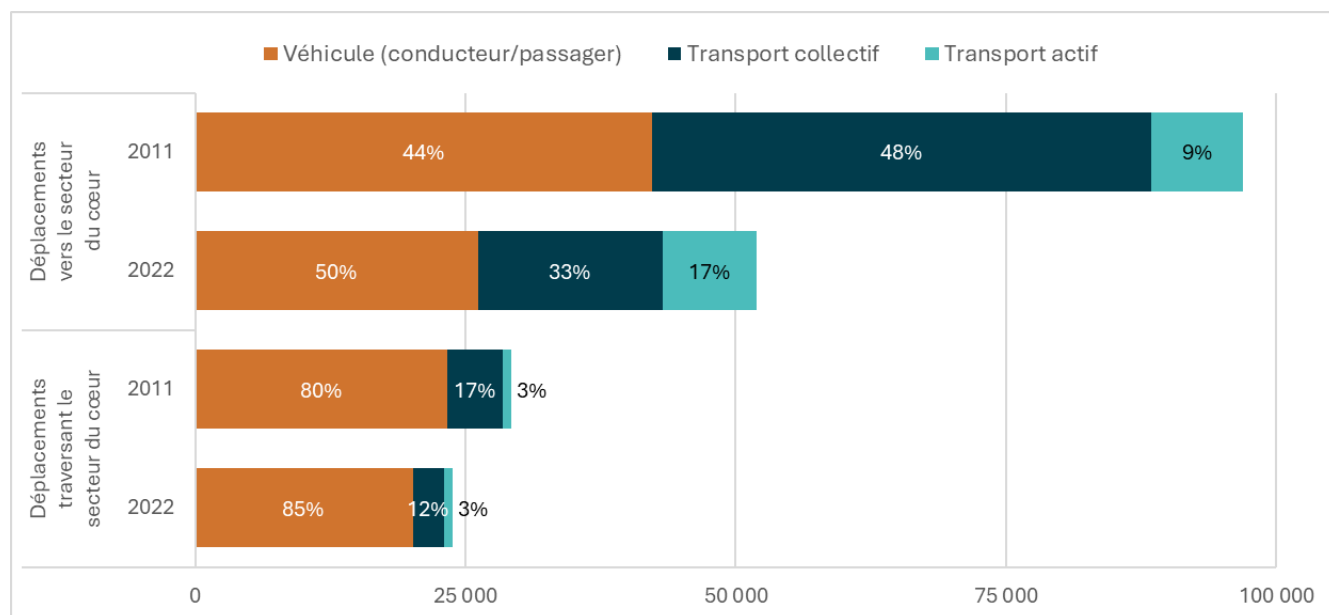


Figure 7 – Déplacements effectués à destination du cœur de la capitale et transitant par celui-ci pendant les heures de pointe matinales en 2011 et 2022

Les déplacements dans le cœur de la capitale ont diminué, passant de 7 300 à 5 300 pendant la période de pointe matinale, soit une baisse de 27 %. Ils ont continué d’être principalement effectués à pied et à vélo, les modes de transport actifs gagnant en popularité, passant de 59 % en 2011 à 78 % en 2022. Alors que les transports en commun ont connu une forte baisse, passant de 19 % à 6 % des déplacements, en 2022, 84 % des déplacements dans le cœur de la capitale ont été effectués au moyen de modes de transport durables, en hausse par rapport à 77 % en 2011.

Le nombre de déplacements en provenance du cœur de la capitale a augmenté de 6 % entre 2011 et 2022, pour atteindre 7 500 déplacements. La part modale des transports en commun est demeurée stable à 25 %, tandis que celle de la marche et du vélo est passée de 10 % à 17 %.

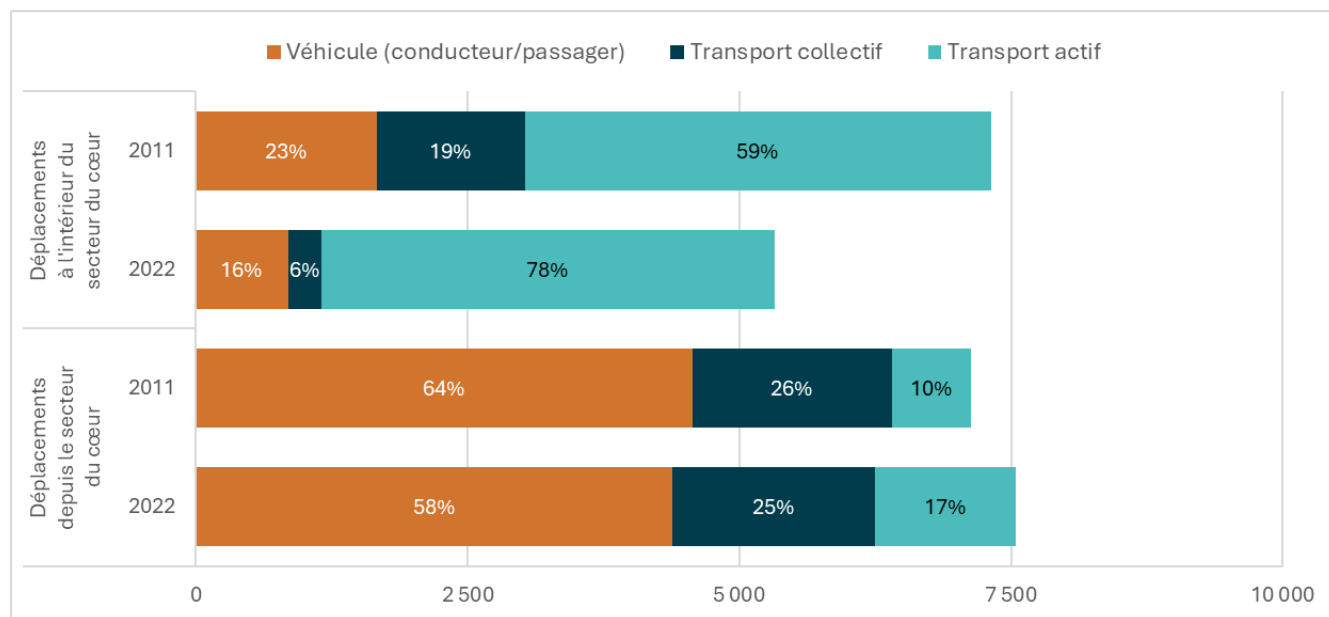


Figure 8 – Déplacements effectués à l’intérieur et à partir du cœur de la capitale pendant les heures de pointe matinales en 2011 et 2022

2.3.2 Tendances récentes

En 2022, lorsque l'enquête a été menée, les habitudes et les comportements en matière de déplacement continuaient d'évoluer vers une nouvelle normalité à la suite des répercussions de la pandémie de COVID-19. Par exemple, le mandat du gouvernement fédéral exigeant que ses effectifs reprennent le travail au bureau deux ou trois jours par semaine n'a été pleinement mis en œuvre qu'à la fin du mois de mars 2023.

À l'heure actuelle, les fonctionnaires de l'administration publique centrale qui peuvent bénéficier d'un régime de travail hybride ont l'obligation de travailler sur place au moins trois jours par semaine, les cadres supérieures et cadres supérieurs devant travailler sur place au moins quatre jours par semaine.

Les données préliminaires pour septembre 2024 montrent une augmentation importante de l'achalandage du transport en commun depuis 2022. OC Transpo s'attend à ce que l'achalandage atteigne environ 78 % des niveaux d'avant la pandémie. La prochaine enquête origine-destination pour la région de la capitale nationale est prévue pour 2026 et devrait éclairer davantage l'évolution de ces tendances.

2.3.3 Données relatives à la mobilité des camions

Selon le rapport sur la collecte de données sur les déplacements interprovinciaux par camion de juin 2024, environ 3 500 déplacements interprovinciaux sont effectués par des camions dans la région de la capitale nationale lors d'une journée normale de semaine, ce qui représente 2 % de l'ensemble de la circulation interprovinciale.

Quatre-vingt-cinq pour cent (85 %) des déplacements interprovinciaux effectués par des camions ont été observés entre 6 h et 18 h.

Seulement 6 % des déplacements interprovinciaux par camion constituent de la circulation de transit. La majorité (65 %) représente des déplacements locaux dans la région de la capitale nationale.

Cependant, 67 % des camions empruntant le couloir King Edward-Rideau-Waller-Nicholas n'avaient ni origine ni destination dans la région immédiate. La plupart des déplacements locaux étaient effectués par des camions non articulés plus petits, tandis que 87 % des camions articulés ont emprunté le couloir sans s'arrêter.

2.4 Commentaires entendus

Dans le cadre de la mise à jour du Plan du cœur de la capitale, la CCN a mené des activités de participation citoyenne de juin à décembre 2023, notamment des ateliers publics, des kiosques éphémères et une consultation publique sur PlaceSpeak.

Les personnes qui ont participé ont exprimé leurs préoccupations quant au fait que le secteur du cœur de la capitale soit orienté vers le tout-à-l'auto, ce qui n'est pas viable sur le plan pratique et environnemental. Beaucoup d'entre elles ont fait remarquer que la circulation des camions pose des problèmes aux personnes qui résident dans la région et décourage celles qui la visitent de se déplacer dans le secteur du cœur de la capitale. Les personnes participantes ont largement convenu de la nécessité de réduire la circulation des véhicules personnels dans le secteur du cœur de la capitale en réaffectant l'espace routier aux personnes plutôt qu'aux voitures. Ces dernières ont souvent suggéré de créer des zones sans autos qui privilégient la mobilité piétonne, accessible et axée sur les gens qui se déplacent à pied.

Cependant, les personnes qui ont participé ont compris que cela pourrait s'avérer difficile étant donné la priorité historique et culturelle accordée aux voitures dans la région, le manque de coordination perçu entre les principaux organismes interprovinciaux et les problèmes liés à l'état actuel des réseaux de transport en commun régionaux. Elles ont largement convenu qu'il était nécessaire de passer à une mobilité durable, principalement en donnant la priorité aux transports en commun, ainsi qu'aux modes actifs comme la marche et le vélo.

De plus, les parties prenantes et les membres du public ont été invités à commenter le plan d'accessibilité 2023-2026 de la CCN au moyen d'un sondage en ligne et d'une série de réunions virtuelles. Les personnes qui ont participé ont déterminé un niveau d'accessibilité physique généralement acceptable pour les infrastructures des sentiers dans le secteur du cœur de la capitale, mais ont souligné la nécessité de mettre en place des systèmes d'orientation plus clairs et plus visibles. L'amélioration de l'éclairage et l'élargissement des trottoirs contribueraient également la mobilité et la connectivité. Certaines personnes ont signalé que les sentiers polyvalents et d'autres infrastructures pouvaient constituer des obstacles pour les personnes handicapées.

Le rapport sommaire publié en mars 2024 est accessible sur le site Web de la CCN.

3 Conditions futures dans le secteur du cœur de la capitale

3.1 Cadre stratégique

La présente section passe en revue les documents stratégiques et de planification fédéraux, provinciaux et municipaux pertinents pour la mobilité dans le secteur du cœur de la capitale.

3.1.1 Plans du gouvernement fédéral et de la CCN

Gouvernement fédéral

Le gouvernement du Canada s'est engagé à atteindre la carboneutralité d'ici 2050, avec un objectif intermédiaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 40 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030.

Le **Plan de réduction des émissions pour 2030** indique que le secteur canadien du transport est le deuxième contributeur en importance aux émissions globales de GES. Selon les données du plus récent Rapport d'inventaire national (2021), le transport représentait 25 % des émissions totales au Canada. À l'heure actuelle, la majorité des émissions proviennent de véhicules légers à passagers (p. ex. les voitures, les VUS et les camionnettes) et de véhicules routiers de marchandises (p. ex. les véhicules lourds).

La **Stratégie fédérale de développement durable de 2022 à 2026** fixe comme objectif que, d'ici 2030, 22 % des personnes utilisent le transport en commun ou les modes de transport actif pour leurs déplacements vers le travail, comparativement à 19 % en 2016.

De plus, la **Stratégie pour un gouvernement vert** s'engage à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Les engagements englobent toutes les activités du gouvernement du Canada, notamment la mobilité (c.-à-d. les parcs de véhicules, les voyages d'affaires et le navetage). La stratégie stipule que le gouvernement encourage les employés à utiliser des modes de transport à faibles émissions de carbone pour réduire les émissions provenant des déplacements quotidiens et fait un suivi de ces émissions. Le gouvernement donnera la priorité aux options zéro émission pour tous les nouveaux achats de véhicules et d'équipements mobiles lorsque des options appropriées sont disponibles et tiendra compte de la faisabilité opérationnelle. À compter de 2025, 100 % des nouveaux véhicules légers achetés seront des véhicules zéro émission (VZE), afin que le parc de véhicules légers du gouvernement soit composé à 100 % de VZE d'ici 2030. D'ici 2030, au moins 40 % des nouveaux véhicules commerciaux moyens et lourds achetés seront des VZE.

Commission de la capitale nationale

Le **Plan de la capitale du Canada 2017** de la CCN définit une vision globale et une orientation stratégique pour l'ensemble de la région de la capitale sur une période de 50 ans.

Dans le cadre de l'objectif visant à créer une « capitale dynamique et branchée », le Plan de la capitale du Canada indique que la CCN encouragera activement les politiques de transport favorisant la durabilité environnementale et que les investissements de la CCN dans le domaine des transports au cours des prochaines décennies devraient soutenir la création de lieux d'intérêt, en plus d'améliorer l'expérience de la capitale. La participation du gouvernement fédéral au transport régional devrait alors se concentrer sur l'investissement dans des actifs qui servent d'assise à un réseau de mobilité durable distinctif et attrayant.

Le Plan de la capitale du Canada reconnaît que l'amélioration de la connectivité interprovinciale demeure un aspect important de la contribution du gouvernement fédéral à la mobilité régionale et que les liens interprovinciaux actuels sont essentiels à la vitalité et à la croissance économiques de la région. Il reconnaît que l'intégration harmonieuse des liens interprovinciaux aux réseaux de transport municipaux et provinciaux adjacents est essentielle à la prospérité et la durabilité de la région.

Le Plan de la capitale du Canada définit une série de 17 projets marquants qui doivent être mis en œuvre par les organismes fédéraux entre 2017 et 2067. Le projet marquant 6 consiste à renouveler la rue Wellington afin d'améliorer le domaine piétonnier, la sécurité et l'accès au transport collectif, d'offrir des installations cyclables séparées et de maintenir la fonction symbolique et cérémonielle première du boulevard de la Confédération. Le projet marquant 17 porte sur la nécessité de poursuivre l'expansion des liaisons multimodales et interprovinciales et de mieux intégrer le transport en commun.

De plus, la **Stratégie de développement durable 2023-2027** de la CCN énumère les mesures suivantes :

- Soutenir l'amélioration de l'infrastructure nécessaire au transport durable dans la région de la capitale nationale en élaborant des plans et des lignes directrices pour le transport.
- Améliorer les chances d'adopter la mobilité active toute l'année dans la région de la capitale nationale, notamment :
 - ▶ en réservant des routes à la mobilité active;
 - ▶ en entretenant les pistes de ski de fond et de raquette;
 - ▶ en entretenant toute l'année les escaliers extérieurs, les pistes cyclables et les sentiers;
 - ▶ en offrant la location de bicyclettes (y compris les modèles assistés).

3.1.2 Plans provinciaux

Gouvernement de l'Ontario

En avril 2022, le ministère des Transports de l'Ontario a publié **Relier l'Est : Ébauche d'un plan de transport pour l'Est de l'Ontario**. Le plan s'articule autour de cinq objectifs visant à améliorer les transports dans l'Est de l'Ontario et comprend plus de 50 mesures destinées « à relier les collectivités locales, à lutter contre les embouteillages et à les garder sûres et fiables, et à accroître le transport en commun et le transport actif ».

Les principaux projets pour la Ville d'Ottawa comprennent l'élargissement de l'autoroute 417, l'étude de la possibilité de construire une route de contournement et la collaboration avec les parties prenantes municipales et fédérales sur la possibilité de créer un nouveau lien interprovincial.

Gouvernement du Québec

En 2018, le *ministère des Transports et de la Mobilité durable* du Québec a adopté la **Politique de mobilité durable – 2030**. Celle-ci définit dix cibles organisées en fonction de trois grandes orientations calquées sur les trois sphères du développement durable, soit les plans social, environnemental et économique. Les deux premières grandes orientations et leurs cibles connexes sont les plus pertinentes et sont présentées ci-dessous :

- Mobilité au service des citoyens :
 - ▶ 70 % de la population québécoise a accès à au moins quatre services de mobilité durable;
 - ▶ réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail;
 - ▶ réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves.
- Mobilité à plus faible empreinte carbone :
 - ▶ diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale;
 - ▶ réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013;
 - ▶ Réduction de 37,5 des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990.

3.1.3 Plans municipaux

Ville d'Ottawa

Le **nouveau Plan officiel** de la ville d'Ottawa, approuvé en 2022, propose cinq grandes orientations stratégiques comme pierres d'assise pour faire d'Ottawa la ville de taille moyenne la plus agréable où vivre en Amérique du Nord dans le prochain siècle. Le deuxième « grand changement dans le cadre des politiques » indique que « d'ici 2046, la majorité des déplacements sur le territoire de la Ville d'Ottawa se feront par modes de transport durable », comme les déplacements à pied, à vélo, dans les transports en commun ou en covoiturage ». Il est étroitement lié au premier changement dans le cadre des politiques, qui prévoit que la majorité des nouveaux logements seront construits grâce à la densification d'ici 2046.

Le Plan directeur sur les changements climatiques d'Ottawa a fixé des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 100 % d'ici 2050 pour l'ensemble de la Ville et de 100 % d'ici 2040 pour la municipalité. Étant donné que le secteur des transports contribue à 44 % des émissions totales de GES d'Ottawa, la mise en place de mesures importantes est nécessaire pour encourager l'utilisation de modes de transport et de véhicules plus durables si l'on veut atteindre ces objectifs.

Le nouveau **Plan directeur des transports (PDT)** d'Ottawa a adopté la vision suivante : « En 2046, le réseau de transport d'Ottawa sera souple, fiable et économique, en permettant de s'adapter à l'évolution des besoins des résidents et des entreprises sur tout le territoire de la Ville, tout en offrant à cette dernière les moyens d'atteindre ses objectifs dans la lutte contre le changement climatique. Le réseau offrira des options pour les déplacements des usagers, sans égard à leur revenu, à leur identité ou à leurs capacités. Le réseau offrira des options pour les déplacements des usagers, sans égard à leur revenu, à leur identité ou à leurs capacités. »

Le PDT stipule qu'« en 2016, 74 % des déplacements effectués à Ottawa dans une période de 24 heures l'ont été en voiture, alors que seulement 26 % l'ont été à pied, à vélo et dans les transports en commun. Malgré l'adoption massive des véhicules électriques, les déplacements en voiture devront baisser pour s'établir à 58 % du total journalier d'ici 2030 afin d'atteindre les cibles de la Ville dans la réduction des émissions de GES, d'après la modélisation mise au point grâce à la stratégie de l'Évolution énergétique de la Ville. »

De plus, la CCN a participé activement au programme « **Une capitale vivante : Programme d'action pour le centre-ville d'Ottawa** » de la Chambre de commerce d'Ottawa, et les objectifs de ce plan visant à accroître la population du centre-ville d'Ottawa d'au moins 40 000 personnes, à créer au moins 50 000 emplois dans le centre-ville et à investir au moins 500 millions de dollars dans divers projets liés au domaine public et à d'autres efforts de revitalisation sont conformes aux objectifs actuels et nouveaux de la CCN dans le cadre du Plan du cœur de la capitale.

Ville de Gatineau

L'augmentation de la part des déplacements effectués à l'aide de modes de transport durables est également un objectif de longue date pour la Ville de Gatineau. Le **Plan de déplacements durables de 2013** comprenait les objectifs suivants pour la période de pointe du matin : augmenter la part des déplacements à pied de 8 % en 2011 à 11 % d'ici 2031; doubler la part modale des déplacements à vélo, passant de 2 % à 4 %; accroître la part des déplacements en transport en commun de 18 % à 24 %. Les déplacements effectués en automobile passeraient de 72 % à 61 % du total des déplacements.

La mobilité durable a joué un rôle déterminant dans le **plan particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville** de 2009. Sa vision était de créer « un milieu de vie sécuritaire et convivial où les piétons et les cyclistes ont accès aux points d'intérêt, aux parcs et à de nombreux services ». Sa première orientation stratégique concernait le transport durable et visait à « améliorer l'accessibilité et les déplacements au centre-ville, principalement pour les piétons, les cyclistes et les utilisateurs du transport en commun ». Un PPU révisé sera adopté en 2025.

Dans son récent Plan climat, adopté en 2021, la Ville de Gatineau vise la carboneutralité d'ici 2050, avec des cibles intermédiaires pour 2030 visant à réduire de 35 % les émissions de GES de la collectivité et de 50 % celles liées aux activités municipales. Le secteur des transports représentant 44 % des émissions en 2015, la transition vers des modes de transport durables est essentielle pour atteindre ces cibles.

3.2 Améliorations prévues des infrastructures

D'importantes améliorations des infrastructures et des services de transport en commun rapide sont prévues d'ici 2050, notamment la construction d'une nouvelle infrastructure de transport en commun rapide enjambant la rivière des Outaouais. Les projets de transport en commun prévus s'étendront également aux banlieues situées de part et d'autre de la rivière. De même, les améliorations prévues d'ici 2050 au réseau de transport actif (vélo et marche) à Ottawa et à Gatineau amélioreront la connectivité entre les deux villes et rendront les déplacements interprovinciaux de courte distance plus attrayants.

Les principaux changements apportés au réseau de transport dans le cadre de la planification à l'horizon 2050 pour la région de la capitale nationale devraient comprendre les éléments suivants :

- les améliorations à apporter à Gatineau d'ici 2051 comprises dans le **Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR)** de la Ville de Gatineau (en vigueur depuis 2015);
- le réseau cyclable de Gatineau visé par le **Plan directeur du réseau cyclable**;
- les améliorations à apporter au réseau routier et de transport en commun d'Ottawa, conformément au **Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa** (approuvé en 2013);
- un tramway Gatineau-Ottawa (TramGO) reliant l'ouest de Gatineau et le terminus Rapibus de la STO au centre-ville d'Ottawa;
- un service de transport collectif fédéral circulant sur le boulevard de la Confédération, connu sous le nom de boucle interprovincial 5.2e de transport en commun, qui relie les institutions fédérales et les points d'intérêt du secteur du cœur de la capitale;
- un nouveau pont multimodal interprovincial dans le corridor de la Montée Paiement et de la promenade de l'Aviation.

4 Description et évaluation des solutions de mobilité futures

L'évolution rapide du secteur de la mobilité présente à la fois des défis et des occasions pour le cœur de la capitale. En vue de l'avenir, les solutions de transport doivent être en adéquation avec les objectifs de planification à long terme. La présente section propose un cadre d'évaluation global servant à analyser diverses interventions en matière de mobilité.

4.1 Cadre d'évaluation

Les initiatives en matière de mobilité doivent tenir compte des répercussions sur la communauté ainsi que des objectifs de planification à long terme. Le cadre d'évaluation présenté ci-après intègre des données quantitatives et qualitatives afin de permettre une compréhension des impacts sur les usagers, les communautés et les entreprises. Le tableau 1 présente neuf facteurs et leur champ d'application.

Tableau 1 – Cadre d'évaluation

Critère	Rapidité des déplacements et coûts liés au temps de déplacement	Circulation des biens et des services	Économies et abordabilité pour les usagers	Coûts des infrastructures publiques
Définition	Ce facteur tient compte des changements dans la rapidité des déplacements, mesurée de porte à porte, ainsi que des modifications du coût unitaire du temps de déplacement, en considérant la possibilité qu'un mode permet aux gens d'être plus productifs pendant leurs déplacements. Par conséquent, la qualité de vie et la productivité sont améliorées.	Ce facteur évalue les répercussions du transport, de la distribution et de la livraison des biens et des services, dont les avantages économiques vont de la réduction des coûts d'exploitation (et de la consommation de carburant et des émissions) à la fiabilité accrue des chaînes d'approvisionnement.	Ce facteur concerne le coût global du transport pour les ménages et examine la possibilité de générer des économies substantielles, permettant ainsi de consacrer une plus grande part du revenu disponible à d'autres besoins.	Les coûts des infrastructures publiques englobent l'ensemble des dépenses liées aux installations publiques, aux services de transport en commun et aux espaces de stationnement appartenant au gouvernement ou relevant de son autorité, en fonction de la population desservie.
Champ d'application	Les interventions visant à accroître l'efficacité et la fiabilité du transport en commun, à réduire les temps d'attente ou à concevoir des itinéraires sûrs et directs pour les modes de transport actif sont jugées favorables. Sont également jugées favorables les interventions qui réduisent les coûts liés au temps de déplacement en améliorant le confort (p. ex. pour le transport en commun ou le vélo) ou qui permettent d'augmenter en augmentant la productivité des usagers durant le trajet, comme dans le cas du transport en commun ou des véhicules autonomes. À l'inverse, la construction de nouvelles routes ou de nouveaux ponts entraîne un effet de demande induite et n'accroît pas nécessairement la vitesse/rapidité des déplacements, sauf pour les usagers des modes de transport actif et du transport en commun qui pourraient bénéficier d'itinéraires plus courts. Les véhicules électriques et autonomes peuvent accroître le volume total de déplacements en automobile et aggraver la congestion.	Les interventions favorisant un transfert vers des modes durables sont considérées comme ayant un effet positif sur la circulation des biens et des services, en libérant de l'espace routier à ces fins. Les répercussions des interventions susceptibles d'accroître les déplacements en automobile dépendront de leur mise en œuvre (p. ex. les mesures de gestion de la demande en transport).	Les améliorations apportées aux modes de transport actif et au transport en commun, de même que le partage de véhicules ou de vélos/systèmes d'autopartage et de vélopartage, peuvent générer des économies importantes pour les usagers, surtout si elles font en sorte que les ménages possèdent moins de véhicules, voire aucun. Les véhicules électriques et autonomes offrent peu d'avantages sur le plan de l'abordabilité, sauf s'ils sont utilisés en mode partagé. Les projets d'infrastructure routière sont peu susceptibles de permettre des économies pour les usagers, en particulier pour les personnes à faible revenu.	Les grands projets d'infrastructure sont généralement coûteux. Toutefois, les projets de transport en commun se révèlent habituellement moins coûteux que l'aménagement d'infrastructures routières et de stationnements nécessaires pour desservir un nombre équivalent/même nombre de personnes.



Tableau 1 – Cadre d'évaluation

Critère					
	Congestion dans le cœur de la capitale	Répercussions sur l'équité sociale	Santé et sécurité publiques	Conservation des ressources et réduction des émissions	Objectifs de planification stratégique
Définition	Les coûts liés à la congestion tiennent compte de l'espace routier requis par passager-kilomètre et, par conséquent, du niveau de congestion que chaque usager impose aux autres usagers de la route dans le cœur de la capitale. Ils peuvent également tenir compte des retards que des routes élargies ou l'augmentation de la circulation automobile peuvent imposer aux modes de transport actif.	Ce facteur porte sur l'incidence des interventions sur la mobilité des populations vulnérables, notamment les personnes handicapées ou à faible revenu. Un système de transport plus équitable favorise une participation accrue à la vie économique et sociale.	Ce facteur englobe les impacts sur le niveau d'activité physique de la population, les émissions de bruit et de pollution atmosphérique, ainsi que les changements dans les risques pour la sécurité, ce qui a une incidence sur les dépenses de santé et le bien-être collectif.	Ce facteur concerne les répercussions sur la consommation d'énergie et d'autres ressources, en tenant compte des effets sur l'ensemble du cycle de vie, des impacts environnementaux et des émissions de gaz à effet de serre, qui influent sur la résilience économique à long terme.	Ce facteur fait référence aux objectifs de la communauté à long terme, tels que le changement de mode de déplacement et des schémas d'aménagement plus denses, report modal et un aménagement urbain plus compact (voir la section 3.1.2), qui permettent de réduire les coûts des infrastructures et d'accroître la durabilité.
Champ d'application	Une voie réservée à la circulation automobile permet de déplacer entre 600 et 1 600 personnes à l'heure, alors que les corridors de transport en commun peuvent en déplacer de 4 000 à 10 000 à l'heure. Les modes de transport actif nécessitent peu d'espace par personne. Par exemple, une piste cyclable protégée à double sens peut permettre le déplacement de jusqu'à 7 500 personnes à l'heure. Les projets routiers, les services de covoiturage commercial et les véhicules autonomes risquent d'accroître le volume total de déplacements en véhicule et la congestion au centre-ville, sauf si des mesures de gestion de la demande en transport ou d'autres restrictions sont mises en place.	Les améliorations apportées aux modes de transport actif et au transport en commun contribuent à atténuer les impacts sur l'équité sociale en augmentant la mobilité des personnes trop jeunes, trop âgées, incapables de conduire ou ne disposant pas des ressources financières nécessaires pour posséder un véhicule. Les répercussions des projets routiers dépendront de leur capacité à améliorer les conditions pour les modes de transport alternatif ou, au contraire, à accroître les impacts sur la circulation dans les quartiers environnants, qui peuvent déjà être vulnérables.	Les interventions qui favorisent l'activité physique et la condition physiques, réduisent les risques d'accident et la pollution, ou améliorent l'accès aux services de santé sont jugées favorables. Les interventions qui augmentent le volume et la vitesse des véhicules peuvent accroître le bruit, la pollution et les accidents.	Les interventions qui réduisent ou optimisent l'utilisation des ressources, accroissent la résilience ou limitent les impacts environnementaux, comme l'effet d'îlot de chaleur, et diminuent les émissions de gaz à effet de serre sont jugées favorables. Bien que les projets d'infrastructure produisent une importante quantité d'émissions intrinsèques, ils peuvent avoir un effet positif net s'ils permettent une réduction significative des émissions au cours de leur cycle de vie. Certaines innovations en matière de mobilité peuvent avoir une incidence positive ou négative selon qu'elles sont utilisées en mode partagé ou de façon individuelle.	Les interventions qui réduisent la possession et l'utilisation de voitures et qui favorisent l'aménagement de quartiers plus denses et multimodaux contribuent à l'atteinte des objectifs de planification stratégique. À l'inverse, les interventions qui encouragent l'étalement urbain sont considérées comme préjudiciables à ces objectifs.



4.2 Évaluation des interventions et innovations futures

Conformément au cadre d'évaluation présenté dans la section précédente, la présente section décrit en détail les trois catégories d'interventions suivantes :

- Investissements majeurs dans les infrastructures
- Interventions mineures et amélioration des services
- Innovations en matière de mobilité

4.2.1 Investissements majeurs dans les infrastructures

Les projets d'infrastructure prévus sont décrits en détail à la section 3.2 ci-dessus. Nous évaluons également d'autres investissements importants qui font actuellement l'objet de discussions et qui auraient une incidence sur le cœur de la capitale.

Prolongements de l'O-Train

L'O-Train est le système de train léger sur rail de la Ville d'Ottawa. Ce réseau comprend actuellement trois lignes : la Ligne 1, qui relie l'est à l'ouest de la ville; la Ligne 2, qui assure la liaison nord-sud entre les stations Bayview et Limebank; et la Ligne 4, qui fait le lien entre les stations South Keys et Airport. L'étape 2 du projet de train léger sur rail a permis de prolonger la Ligne 2 vers le sud et d'ouvrir la Ligne 4 jusqu'à l'aéroport international Macdonald-Cartier. Elle prévoit également le prolongement de la Ligne 1 vers l'est jusqu'à la station Trim et vers l'ouest jusqu'à la station Algonquin, ainsi que la création de la Ligne 3 afin de prolonger le service vers l'ouest jusqu'à la station Moodie. Grâce à ces prolongements, 77 % des résidents se trouveront à moins de 5 km d'une station de train léger sur rail. L'achèvement des travaux de construction des Lignes 1 et 3 est prévu d'ici 2027-2028. L'étape 3 prévoit l'extension de l'infrastructure de train léger sur rail vers certains des secteurs de la ville connaissant la plus forte croissance démographique, notamment Kanata, Stittsville et Barrhaven.

En accroissant la part modale du transport en commun pour les déplacements vers le cœur de la capitale, ces prolongements devraient générer de nombreux avantages, tels qu'une mobilité et une abordabilité accrues, l'amélioration de la santé publique, une réduction de l'empreinte carbone, et encourager le développement de quartiers du quart d'heure sur l'ensemble du territoire de la ville.

Tramway Gatineau-Ottawa (TramGO)

Les études menées par la Société de transport de l'Outaouais (STO) démontrent que les besoins de mobilité du secteur ouest de Gatineau seraient mieux comblés par la mise en place d'un tramway à deux antennes. La première desservirait les secteurs Vanier, Plateau et Saint-Raymond au nord, tandis que la seconde s'étendrait le long du boulevard des Allumettières, du boulevard Wilfrid-Lavigne et du chemin d'Aylmer au sud. Ces deux axes convergeraient ensuite sur les boulevards Alexandre-Taché et Lucerne ainsi que sur la rue Laurier, avant de traverser la rivière des Outaouais par le pont du Portage. La CCN a recommandé que le tramway emprunte la rue Wellington à Ottawa pour terminer son parcours à l'intersection de la rue Elgin.

Ce projet vise à accroître la fiabilité du transport en commun, à améliorer la rapidité des déplacements et à réduire à la fois les coûts liés au temps et les coûts généraux liés aux déplacements. Il permettrait également de faciliter la mobilité et l'accessibilité pour les personnes ne pouvant conduire un véhicule. Bien que d'importants investissements en infrastructures et des ressources considérables seraient nécessaires, le tramway pourrait accueillir un nombre élevé de passagers (300 par véhicule), contribuant ainsi à diminuer l'espace routier requis par passager-kilomètre et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, le tramway aurait un impact positif sur la santé et la sécurité publiques. La mise en service du tramway entraînerait une diminution notable du nombre d'autobus de la STO dans le cœur de la capitale. Elle favoriserait également l'atteinte des objectifs de planification stratégique, notamment en soutenant l'aménagement de quartiers plus denses et multimodaux.

Prolongement du Rapibus

La STO prévoit prolonger son système rapide par bus, le Rapibus. Le corridor a récemment été prolongé jusqu'à la station Lorrain et pourrait, dans un premier temps, être étendu jusqu'à l'aéroport de Gatineau, puis éventuellement jusqu'à Buckingham.

Bien que ce projet ne prévoient pas de modifications dans le cœur de la capitale, il permettrait de générer plusieurs des avantages déjà mentionnés, notamment par la densification des quartiers situés à proximité des stations de transport en commun et par l'offre d'une meilleure solution de rechange à l'automobile dans l'est de Gatineau. Ce projet présente ainsi un potentiel de réduction de la congestion routière et de la pollution dans le cœur de la capitale.

Boucle interprovinciale de transport en commun

La Stratégie interprovinciale de transport collectif de 2013 prévoyait la mise en place d'une boucle de transport en commun desservant les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa, le long du boulevard de la Confédération, desservant notamment les lieux de travail, le secteur de la Cité parlementaire et de la Cité judiciaire, les musées ainsi que diverses attractions touristiques. Bien que la boucle interprovinciale de transport en commun viendrait en complément du tramway de la STO, la réalisation d'un système indépendant, reposant sur des véhicules non-ferroviaires plus petits, en faciliterait la mise en œuvre.

La boucle interprovinciale de transport en commun favoriserait l'utilisation du transport en commun en dehors des heures de pointe par les travailleurs, les visiteurs et les résidents qui se déplacent entre les centres urbains, tout en améliorant la connectivité et la performance du réseau. Ce projet contribuerait ainsi à l'atteinte de plusieurs objectifs de la communauté, dont l'amélioration de l'attractivité, de l'accessibilité et de la santé publique dans le cœur de la capitale.

Autres liens interprovinciaux

De nombreuses études ont été menées en vue de la construction d'un nouveau lien interprovincial dans l'est de la région, entre Ottawa et Gatineau. Toutes ces analyses ont conclu à la nécessité d'un nouveau pont afin d'améliorer le transport interprovincial; une évaluation des corridors potentiels a ainsi été réalisée. En décembre 2024, par l'intermédiaire de son Énoncé économique de l'automne, le gouvernement du Canada a autorisé la poursuite d'études portant sur le corridor Montée Paiement-promenade de l'Aviation. Ce corridor soutiendrait la croissance régionale et diminuerait la circulation de camion dans le secteur du cœur de la capitale. Le corridor offrirait également des voies complémentaires pour le transport en commun et les modes de transport actif.

D'autres liens destinés aux véhicules ou aux piétons pourraient être envisagés ultérieurement.

Bien qu'un tout nouveau lien serait vraisemblablement situé à l'extérieur du cœur de la capitale, le lien pourrait avoir une incidence positive ou négative sur la circulation dans ce secteur. Tout lien destiné aux véhicules motorisés est susceptible d'avoir une incidence sur l'utilisation des terrains, les habitudes de déplacement et d'augmenter le volume de circulation en proposant aux résidents d'autres voies pour accéder au centre-ville. Toutefois, il pourrait également contribuer à la fluidité du trafic dans le cœur de la capitale en offrant un itinéraire plus direct entre les secteurs en périphérie de Gatineau et d'Ottawa, ce qui aurait pour effet de diminuer le nombre de déplacements interprovinciaux traversant le cœur de la capitale.

Un nouveau lien devrait être conçu et accompagné de mesures de sorte qu'il favorise la connectivité pour le transport en commun et les modes de transport actif, réduise les distances parcourues et atténue les impacts sur la circulation dans le cœur de la capitale afin de contribuer à l'atteinte des objectifs de planification stratégique.

Tunnel au centre-ville d'Ottawa

La circulation de camions dans le corridor King Edward-Rideau-Waller-Nicholas (KERWN) demeure un enjeu majeur. Ce corridor constitue l'axe principal de transit des camions reliant les réseaux autoroutiers de l'Ontario et du Québec. En 2016, une étude de faisabilité portant sur la construction d'un tunnel reliant le pont Macdonald-Cartier à l'autoroute 417 a été réalisée. Selon les estimations, cette infrastructure pourrait accueillir quotidiennement environ 25 000 automobiles et 1 700 camions lourds articulés, ce qui représenterait les deux tiers du trafic de camions observé dans ce corridor.

La réalisation d'un tel tunnel exigerait des ressources et des efforts considérables. Toutefois, le tunnel permettrait d'améliorer considérablement la santé et la sécurité publiques dans le cœur de la capitale, en particulier le long de l'avenue King Edward. Le tunnel pourrait également contribuer à l'atteinte d'autres objectifs de la communauté si sa construction s'accompagne de mesures complémentaires visant à réduire le volume global de circulation dans le cœur de la capitale (par exemple par une réaffectation des voies ou un système de tarification de la mobilité).

D'autoroutes à boulevards / réaffectation des voies

Le *PPU du centre-ville* de Gatineau, adopté en 2009, recommandait la consolidation du secteur Carrière/de la Brasserie, situé au sud du boulevard Montclair, ainsi que l'amélioration de la qualité et de l'accessibilité de ce secteur. Le document recommandait la transformation de l'autoroute 50 en boulevard urbain afin de mettre en valeur les berges et la création d'une zone récréotouristique en continuité avec les installations du casino. Cette proposition a suscité un appui croissant de la population au cours des dernières années.

Par ailleurs, des réductions supplémentaires du nombre de voies destinées aux véhicules ont été envisagées pour l'avenue King Edward à Ottawa et le boulevard Maisonneuve à Gatineau.

En rendant les modes de transport actif plus sécuritaires et attrayants, la réaffectation des voies peut contribuer à l'amélioration de la santé publique et de l'équité sociale, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'atteinte des objectifs de planification stratégique. Il convient de noter que la réaffectation des voies n'entraîne pas nécessairement une augmentation de la congestion; lorsque l'espace routier est réaménagé pour accueillir les cyclistes ou le transport en commun, la capacité globale du corridor en est accrue.

4.2.2 Interventions mineures et amélioration des services

D'autres interventions mineures et améliorations de services visant à optimiser la mobilité dans le cœur de la capitale comprennent les mesures suivantes :

Mesures préférentielles pour le transport en commun

Les mesures préférentielles pour le transport en commun visent à réduire les retards accusés par les autobus sur les voies congestionnées, et peuvent généralement être mises en œuvre rapidement. Ces mesures englobent notamment l'aménagement de voies réservées aux autobus ou aux véhicules multioccupants, des systèmes de priorisation aux feux pour le transport en commun ainsi que des voies d'évitement de file d'attente. Ces interventions sont particulièrement efficaces le long des corridors de transport à forte demande, tels que ceux situés dans le cœur de la capitale. Parmi les principaux corridors de transport collectif dans ce secteur figurent le boulevard Alexandre-Taché, la rue Laurier, la rue Montcalm, la rue Queen, la rue Bank, la rue Rideau et la rue Elgin.

Les mesures préférentielles pour le transport en commun permettent de réduire les temps de déplacement et d'accroître la fiabilité du service. Elles permettent aux sociétés de transport d'augmenter la fréquence des passages sans nécessiter de ressources additionnelles. Par conséquent, elles renforcent l'attractivité du transport en commun et favorisent une hausse de l'achalandage. Ces mesures contribuent à offrir de meilleures options de déplacement à l'ensemble de la population, en particulier aux personnes qui ne peuvent pas conduire ou qui n'ont pas les moyens de posséder une automobile, rendant ainsi la mobilité plus abordable et équitable. En favorisant un report modal des véhicules privés vers le transport en commun, les mesures préférentielles permettent de réduire la congestion, de faciliter la circulation des biens et des services, et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au transport. Enfin, les corridors de transport en commun peuvent également avoir une incidence sur l'aménagement urbain, en encourageant le développement immobilier et en favorisant la création de quartiers plus denses et mixtes.

Augmentation de la fréquence des services d'autobus

Des études ont démontré que des services d'autobus offrant la même fréquence et la même fiabilité que les services sur rail attirent un nombre comparable d'usagers. Les investissements dans l'exploitation du transport en commun, en particulier dans les services d'autobus, revêtent donc une importance équivalente à celle des investissements dans l'infrastructure ferroviaire.

Comme il a été mentionné précédemment, l'augmentation de la fréquence des services d'autobus favorisera un report modal vers le transport en commun et pourrait contribuer à réduire la circulation dans le cœur de la capitale. L'amélioration du service procure également des avantages à la collectivité, notamment en ce qui concerne la rapidité des déplacements (grâce aux temps d'attente réduits), l'abordabilité, l'équité, la réduction de la congestion et des émissions, ainsi que la facilitation de circulation des marchandises.

Infrastructures de transport actif

Les aménagements pour le transport actif contribuent à accroître la sécurité des déplacements actifs. À titre d'exemples, les trottoirs, les pistes cyclables, les intersections protégées ainsi que les passages piétonniers surélevés peuvent être mentionnés.

Comparativement à d'autres types d'infrastructures, les améliorations apportées au transport actif nécessitent des investissements relativement modestes tout en générant des retombées considérables pour la communauté. En améliorant la sécurité et le confort des déplacements à pied et à vélo et en réduisant la durée des déplacements, les infrastructures de transport actif améliorent la rapidité des déplacements et réduisent les coûts liés au temps de déplacement. Ces aménagements favorisent également un report modal des véhicules privés vers la marche et le vélo, particulièrement lorsque les distances à parcourir sont courtes, comme c'est le cas dans le cœur de la capitale, ce qui rend la mobilité plus abordable, équitable et durable. En encourageant des modes de vie plus actifs et en réduisant les comportements sédentaires, les infrastructures de transport actif améliorent les indicateurs de santé publique, et contribuent à diminuer la fréquence et la gravité des collisions, ce qui se traduit par une réduction des coûts liés aux soins de santé.

Parmi les principaux projets de transport actif prévus dans le cœur de la capitale figurent le sentier reliant le canal Rideau à la rivière Rideau, les pistes cyclables protégées le long du boulevard de la Confédération, la passerelle piétonnière de la rue Preston ainsi que les pistes cyclables de la traverse des Chaudières.

Vélopartage

Un système de vélopartage met à la disposition des résidents d'une ville des bicyclettes ou des vélos électriques, leur permettant ainsi de louer un vélo pour des déplacements de courte ou de plus longue distance. La plupart des programmes mis en place dans les grandes villes reposent sur des vélos arrimés à des stations réparties stratégiquement dans l'ensemble de la ville. Le vélopartage s'avère particulièrement efficace dans les centres-villes et les quartiers à forte densité et à usage mixte, où il vient compléter les autres modes de déplacement.

Un système de vélopartage qui fonctionne bien génère de nombreux retours sur investissement. Il offre aux résidents une option de déplacement sécuritaire et abordable, contribue à l'amélioration de la santé publique et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il permet également de maximiser les retombées des investissements dans le transport collectif en augmentant l'aire de desserte des stations, en rendant les temps de déplacement plus concurrentiels et en augmentant le nombre d'usagers. Le vélopartage constitue une solution efficace sur le plan de l'espace, permettant de réduire les coûts liés à la congestion et de libérer de l'espace routier pour la circulation des biens et des services. Les organismes et la communauté manifestent un intérêt croissant pour le rétablissement à court terme d'un service de vélopartage dans la région d'Ottawa-Gatineau.

Train à grande vitesse

Le raccordement du cœur de la capitale à un train à grande vitesse interurbain présente un potentiel considérable pour renforcer la vitalité et la prospérité économique du secteur et de la région de la capitale nationale, en plus d'offrir de nombreux avantages, notamment la réduction de la congestion, l'amélioration de la sécurité routière, la réduction des émissions ainsi que l'adéquation avec les objectifs de planification stratégique à long terme. Il conviendrait d'examiner dès les premières étapes de la planification de ce projet d'envergure la possibilité de réaffecter l'ancienne gare ferroviaire du centre-ville afin qu'elle devienne la future gare du train à grande vitesse pour la région d'Ottawa-Gatineau.

4.2.3 Innovations en matière de mobilité

Le présent rapport prospectif évalue les huit innovations suivantes en matière de mobilité dans le but d'analyser leurs possibles impacts et de formuler des orientations stratégiques pour encadrer leur mise en œuvre et en optimiser les retombées. Chacune de ces innovations, prises isolément ou en combinaison, peut répondre aux besoins de certains groupes démographiques ou de tranches d'âge particulières. La disponibilité d'une large gamme d'options vise à proposer un éventail de solutions qui conviennent à toutes les circonstances et préférences en matière de mobilité urbaine.



Véhicules électriques

Les véhicules électriques (VE) sont propulsés par un moteur électrique alimenté par une batterie. Cette catégorie comprend les véhicules entièrement électriques ainsi que les véhicules hybrides rechargeables; toutefois, notre analyse porte principalement sur les premiers.

Les véhicules entièrement électriques permettent de réduire la pollution sonore et atmosphérique, contribuant ainsi à atténuer les effets négatifs de la circulation dans les zones à forte densité comme le cœur de la capitale. Cependant, le poids important des batteries accroît la pollution par les particules fines. Grâce à leurs faibles coûts d'exploitation, les VE réduisent le coût marginal de l'utilisation de véhicules automobiles. En l'absence de mesures favorisant un transfert modal, les VE pourraient entraîner une augmentation des déplacements automobiles, accentuer la congestion et renforcer la tendance à l'étalement urbain dans la région de la capitale nationale.

Véhicules autonomes

Les véhicules autonomes (ou véhicules sans conducteur) sont conçus pour fonctionner sans intervention humaine (niveau 5 – automatisation complète). Il existe plusieurs modèles possibles de propriété ou d'exploitation pour les véhicules autonomes : ils peuvent être détenus à titre individuel ou en copropriété, que ce soit pour un usage personnel ou collectif. La mise en place de l'un ou l'autre de ces modèles influerait grandement sur leur contribution à l'atteinte des objectifs de la communauté.

Les véhicules autonomes permettent à leurs occupants de se reposer ou de travailler pendant le déplacement. Comme ils réduiront les coûts liés au temps de déplacement, les véhicules autonomes pourraient cependant accroître le nombre de kilomètres-véhicules parcourus à vide, surtout dans le cas d'un véhicule privé et à usage individuel¹. À titre d'exemple, un usager se rendant dans le cœur de la capitale pourrait choisir de retourner son véhicule à vide à son domicile afin d'éviter les frais de stationnement, générant ainsi un trafic supplémentaire dans les deux directions aux heures de pointe. Dans les secteurs caractérisés par une forte présence de piétons ou de cyclistes, les performances des véhicules autonomes pourraient s'avérer insuffisantes ou nécessiter des avancées technologiques supplémentaires afin de garantir un accès sécurisé et continu à l'espace public, de sorte que les piétons puissent circuler librement sur la voie publique, en tout temps et en tout lieu.

¹ Morteza Taiebat, Samuel Stolper et Ming Xu (2019). "Forecasting the Impact of Connected and Automated Vehicles on Energy Use: A Microeconomic Study of Induced Travel and Energy Rebound." Applied Energy, 247. <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2019.03.174>.

Micromobilité

La micromobilité désigne des modes de transport motorisés légers et à faible vitesse, tels que les vélos électriques, les trottinettes électriques et les planches à roulettes motorisées.

Selon diverses études, l'utilisation de vélos électriques se traduit par une augmentation de la fréquence et de la durée des déplacements à vélo par rapport aux vélos traditionnels, ces véhicules étant principalement employés à des fins de déplacement². Ils remplacent environ la moitié des déplacements effectués en voiture privée, ce qui laisse entrevoir un potentiel important de report modal pour les personnes se rendant vers le cœur de la capitale. Les personnes faisant l'acquisition d'un vélo électrique ont tendance à utiliser davantage ce mode de transport et à y recourir pour une proportion nettement supérieure de leurs déplacements³. Les véhicules de micromobilité nécessitent beaucoup moins d'espace de stationnement que les voitures, ce qui permet de libérer des surfaces pour d'autres fins. Toutefois, la micromobilité exige également une séparation adéquate entre ce type de véhicules et les piétons et, à l'heure actuelle, leur utilisation n'est pas autorisée sur les sentiers fédéraux de la région de la capitale nationale.

Autopartage

L'autopartage est un service de location de véhicules fonctionnant sur adhésion et principalement destiné aux déplacements de courte durée ou de courte distance, en complément du réseau de transport existant. Les véhicules sont généralement stationnés dans les centres-villes et les quartiers à forte densité de population.

L'autopartage représente une alternative viable et économique à la possession automobile, notamment pour les résidents du cœur de la capitale qui bénéficient d'un large éventail de modes de transport, ce qui permet de réduire les coûts liés aux déplacements ainsi que l'incidence sur le cycle de vie. Chaque véhicule d'autopartage peut remplacer jusqu'à une douzaine de véhicules personnels. Étant donné qu'avec l'autopartage, la plupart des coûts d'utilisation d'une voiture sont variables plutôt que fixes, les membres tendent à réduire leur kilométrage parcouru annuellement de 40 à 60 %⁴ et à opter pour d'autres modes de transport pour de nombreux déplacements. Par conséquent, l'autopartage contribue à réduire la congestion routière et les coûts liés à l'infrastructure, facilite la circulation des biens et contribue à améliorer la santé et la sécurité publiques. En réduisant les déplacements automobiles, les services d'autopartage appuient également l'atteinte d'objectifs stratégiques en matière de planification. Bien que l'autopartage soit actuellement principalement utilisé par des ménages de la classe moyenne, il pourrait être adapté afin de desservir des groupes défavorisés et ainsi contribuer à l'atteinte d'objectifs d'équité sociale.

Services de covoiturage commercial

Les services de covoiturage commercial, tels qu'Uber et Lyft, ont recours à des applications mobiles pour offrir des services de mobilité personnelle. Ces entreprises concurrencent directement les taxis traditionnels et contribuent à l'amélioration des services, les compagnies de taxi ayant adopté des technologies similaires. Toutefois, la plupart de ces entreprises demeurent déficitaires, ce qui soulève des interrogations quant à la viabilité de leur modèle d'affaires.

Ces services sont généralement plus coûteux que le transport en commun, mais ils sont souvent plus rapides et pratiques. Cependant, selon des études antérieures, en l'absence de mesures réglementaires adaptées, les services de covoiturage commercial tendent à accroître la circulation automobile, puisque que de nombreux usagers auraient autrement eu recours à la marche, au vélo ou au transport en commun⁵. Cette situation entraîne une augmentation de la congestion routière, particulièrement dans les centres-villes, ainsi qu'une hausse des coûts liés à l'infrastructure et aux dépenses en santé publique. Afin d'optimiser leur contribution aux objectifs de la communauté et de planification, les services de covoiturage commercial devraient être assujettis à des politiques et à des mesures incitatives qui encouragent les déplacements partagés et accordent la priorité au transport actif ainsi qu'au transport en commun.

2 Jessica E. Bourne, Ashley R. Cooper, Paul Kelly, Fiona J. Kinnear, Clare England, Sam Leary et Angie Page (2020). "The impact of e-cycling on travel behaviour: A scoping review." *Journal of Transport & Health*, 19. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100910>.

3 Aslak Fyhri et Hanne Beate Sundfør (2020). "Do people who buy e-bikes cycle more?" *Transportation Research Part D*, 86. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102422>.

4 T. Donna Chen et Kara M. Kockelman (2016). "Carsharing's life-cycle impacts on energy use and greenhouse gas emissions." *Transportation Research Part D*, 47, pp. 276-284. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2016.05.012>.

5 Schaller (2018). "The New Automobility: Lyft, Uber and the Future of American Cities." <http://www.schallerconsult.com/rideservices/automobility.htm>



Mobilité en tant que service (MaaS) / Intégration tarifaire

La mobilité en tant que service (MaaS) ou mobilité intégrée désigne une plateforme ou une application permettant aux usagers de planifier, de réserver et de payer aisément leurs déplacements en recourant à divers services de transport, tels que le transport en commun, le vélopartage, la micromobilité et les services de covoiturage commercial et autres. Ce modèle vise à réduire la pollution et la congestion routière en favorisant les modes de transport partagés et en diminuant le besoin de posséder une voiture. Toutefois, malgré ces ambitions, aucune donnée probante ne permet actuellement d'affirmer que les services de type MaaS entraînent un transfert modal, la technologie ne pouvant se substituer à des services de transport collectif fréquents et à des infrastructures cyclables sécuritaires.

Dans le contexte de la région de la capitale nationale toutefois, une intégration tarifaire plus basique entre les deux réseaux de transport en commun pourrait offrir de nombreux avantages en facilitant les déplacements interprovinciaux au sein du cœur de la capitale. Si les abonnements mensuels permettent déjà des déplacements illimités sur les réseaux de la STO et d'OC Transpo, les déplacements occasionnels demeurent complexes, nécessitant souvent l'acquisition et la recharge de deux cartes à puce distinctes. En raison des régimes de travail hybride, de nombreux travailleurs ne font pas suffisamment de déplacements pour rentabiliser un laissez-passer mensuel. Une intégration tarifaire accrue rendrait les déplacements interprovinciaux en transport en commun plus attrayants.

Gestion de la logistique

Le transport de marchandises représente une part importante des déplacements et des émissions polluantes par les véhicules. L'adoption de nouvelles technologies et de nouveaux services permettrait d'améliorer l'efficacité des livraisons des marchandises, de réduire le nombre total de kilomètres parcourus et d'encourager le recours à des modes efficaces en matière de ressources, notamment le passage du transport par camion au transport par train, des camions diesel aux camions électriques et des véhicules de livraison de grande taille à des véhicules plus petits, tels que les vélos cargos électriques. Plus précisément, les centres de consolidation urbaine en périphérie permettent de regrouper les livraisons de plusieurs entreprises dans un nombre réduit de véhicules desservant différents quartiers. Les mini-centres de distribution (mini-hubs) sont de petites installations situées en ville où les marchandises sont transférées vers des vélos-cargos ou de petits véhicules électriques pour le dernier kilomètre du trajet.

De telles initiatives seraient particulièrement efficaces dans le cœur de la capitale, où elles contribueraient à réduire la circulation de façon notable, notamment celle des véhicules lourds, tout en diminuant les accidents et la pollution.

Priorisation en mobilité et stationnement

L'établissement des priorités en matière de mobilité repose sur l'utilisation de technologies et de services novateurs, comme des systèmes innovants d'information sur les déplacements, la tarification dynamique de la congestion et du stationnement, ainsi que des incitatifs pour les usagers afin de favoriser les déplacements de plus grande valeur et les modes de transport plus efficaces par rapport aux trajets discrétionnaires ou aux options moins efficaces. Il s'agit d'un type de gestion de la demande de transport.

La priorisation en matière de mobilité et de stationnement vient appuyer les autres mesures d'amélioration du transport actif et collectif, dans le but d'encourager la réduction de l'utilisation des véhicules privés. Cette démarche permet ainsi de diminuer la congestion et la pollution dans le cœur de la capitale, tout en contribuant à l'amélioration de la santé publique et de l'équité sociale. En augmentant la rapidité et la fiabilité des déplacements de plus grande valeur, la priorisation en matière de mobilité et de stationnement peut améliorer les temps de déplacement pour les automobilistes, les usagers du transport collectif et actif, tout en facilitant la circulation des marchandises.

5 Recommandations stratégiques

Le Plan du cœur de la capitale nationale présente six thèmes qui proposent des orientations pour concrétiser la vision du plan. La vision du thème Mobilité et accès est la suivante :

La capitale doit offrir plusieurs options de transport sécuritaires et équitables afin de garantir des une expérience de mobilité agréable aux personnes qui y vivent et qui la visitent, tout en assurant des liaisons harmonieuses entre les différents secteurs de la région.

Les orientations et politiques relatives au thème Mobilité et accès qui appuient la vision s'articulent autour des éléments présentés ci-dessous.

5.1 Domaine piétonnier

L'amélioration du domaine piétonnier est essentielle pour favoriser une expérience urbaine invitante et dynamique dans le cœur de la capitale, en particulier le long du boulevard de la Confédération. Le cœur de la capitale doit offrir un domaine public sécuritaire, accessible universellement, agréable et de grande qualité qui encourage les gens à se promener et s'attarder à leur guise.

- Accorder la priorité au confort, à la sécurité et au plaisir des personnes qui circulent à pied et veiller à ce que les allées et les voies piétonnes soient accessibles par toutes et tous, bien entretenues et exemptes d'obstacles.
- Créer des rues sécuritaires et attrayantes mettant les gens au premier plan, avec des traverses piétonnes à niveau fréquentes et dégagées.
- Envisager d'établir des zones piétonnes à des endroits stratégiques ou de restreindre l'accès aux véhicules à certains moments (durant les célébrations nationales, par exemple), afin d'améliorer l'expérience piétonnière et celle des visiteurs.

5.2 Réseau de mobilité active

Le cœur de la capitale est un secteur compact, propice à la marche et bien connecté, qui se parcourt et se découvre le plus facilement à faible allure. Le cœur de la capitale doit donner la priorité aux transports actifs en reliant les trottoirs, les pistes cyclables, les sentiers et les intersections en un réseau sécuritaire, inclusif et intégré qui facilite l'accès au cœur de la capitale et les déplacements à l'intérieur de celui-ci.

1. Mettre en œuvre des mesures d'accessibilité universelle pour offrir des déplacements sans obstacle dans l'ensemble du cœur de la capitale, comme des feux piétons accessibles, des surfaces podotactiles, des lieux de repos, ainsi qu'un système accessible de signalisation et d'orientation.
2. Terminer et consolider le réseau du Sentier de la capitale le long du boulevard de la Confédération et maintenir un accès continu en toute saison.
3. Compléter le réseau du Sentier de la capitale le long des berges et des parcs, incluant la redirection ou l'ajout de voies secondaires pour contourner les zones inondables.

4. Améliorer la sécurité et l'intégration du réseau pour les cyclistes en mettant en place des pistes cyclables protégées, des passages pour bicyclettes et des conceptions d'intersections améliorées qui accordent la priorité aux interactions sécuritaires entre les cyclistes et les véhicules sans gêner ou encombrer les espaces piétonniers.
5. Adapter le réseau pour les appareils de mobilité électrique et de micromobilité (par exemple, vélos ou trottinettes électriques) en établissant des lignes directrices claires et des zones désignées, et en veillant à ce qu'ils ne compromettent pas la sécurité des piétons ou l'accessibilité.
6. Soutenir les initiatives de revitalisation du tissu urbain visant à renforcer la continuité des façades actives de bâtiments le long des principaux axes piétonniers et entre les districts séparés par des interstices urbains afin de rendre la marche plus intuitive.
7. Appuyer l'application rigoureuse des interdictions de stationnement sur les trottoirs, les voies cyclables et dans les autres espaces publics où la présence de véhicules automobiles n'est pas autorisée.

5.3 Services de transport en commun et de mobilité partagée

Les transports en commun sont la colonne vertébrale d'une ville agréable à vivre, car ils permettent aux gens de se déplacer de manière efficace, abordable et durable. Le cœur de la capitale doit encourager une offre intégrée de transports collectifs structurants, ainsi que des lignes d'autobus efficaces, des navettes, des bateaux-taxis et des services de mobilité partagée permettant d'accéder à des destinations à l'intérieur et à l'extérieur du cœur de la capitale.

1. Promouvoir la mise en place d'un réseau de transport en commun interprovincial structurant, intégré et efficace, offrant un service amélioré vers les destinations de la capitale, un système de tarification intégré, une signalisation harmonisée ainsi que de l'information en temps réel afin de faciliter l'orientation et d'améliorer l'expérience des visiteurs.
2. Continuer le développement d'une boucle interprovinciale de transport en commun entre le centre-ville d'Ottawa et le centre-ville de Gatineau, ainsi que la possibilité de convertir la rue Wellington en un corridor piétonnier avec un service de transport en commun sur rail, des aménagements pour le transport actif et un domaine public amélioré.
3. Élargir les options pour faciliter l'accès au parc de la Gatineau et à d'autres attractions et destinations à l'intérieur et à l'extérieur du cœur de la capitale, notamment par des services de navettes et de bateaux-taxis.
4. Encourager les mesures préférentielles pour le transport en commun comme les voies réservées aux véhicules multioccupants et les systèmes de priorisation aux feux, notamment sur les ponts inter provinciaux.
5. Soutenir les systèmes régionaux d'autopartage et de vélopartage en tant que complément aux services de transport en commun et pour réduire la nécessité de posséder un véhicule privé.

5.4 Liens régionaux et transport de marchandises

Doté de cinq ponts inter provinciaux et de liens routiers importants, le cœur de la capitale sert de centre névralgique pour le transport régional. Cette concentration de ponts inter provinciaux génère une importante circulation de voitures et de camions qui traversent le cœur de la capitale sans s'y arrêter. Le volume élevé de camions inter provinciaux qui empruntent les rues du centre-ville, principalement à Ottawa, pour rejoindre les réseaux routiers provinciaux du Québec et de l'Ontario a des répercussions négatives sur les quartiers environnants en termes de bruit, de pollution et de sécurité. Le cœur de la capitale doit viser à établir un réseau de transport holistique et intégré qui permet la circulation des personnes, des biens et des services, tout en atténuant les volumes de camions et leurs effets.

1. Accroître la capacité de déplacement des personnes sur les liens inter provinciaux en réaffectant les voies véhiculaires au transport en commun ou à la mobilité active afin de réduire la circulation dans le cœur de la capitale.
2. Rechercher des occasions de détourner la circulation régionale des camions et la circulation de transit du cœur de la capitale.
3. En collaboration avec les partenaires de transport de la région, poursuivre des modifications à la rue Rideau et l'avenue King Edward une fois qu'un autre itinéraire pour camions convenable, sécuritaire et efficace sera mis en œuvre.

4. Appuyer les stratégies d'atténuation visant à réduire au minimum les effets des déplacements de camions sur les communautés voisines.
5. Soutenir la mise en place de solutions de logistique urbaine comme les mini-centres de distribution pour réduire le nombre de véhicules lourds circulant dans le cœur de la capitale.

5.5 Gestion de la demande de transport

Compte tenu de la densité et du caractère urbain du cœur de la capitale, des stratégies efficaces de gestion de la demande de transport sont essentielles pour atténuer la congestion, réduire les émissions et améliorer la mobilité globale et la qualité de vie. Le cœur de la capitale doit privilégier et promouvoir l'utilisation de solutions de rechange aux véhicules privés par les personnes qui résident dans la capitale, celles qui y travaillent et celles qui la visitent.

1. Encourager les employeurs fédéraux à mettre en œuvre des programmes incitatifs pour accroître l'adoption de modes de transport durables par les membres du personnel (p. ex. la mise à disposition de laissez-passer pour le transport en commun, le paiement d'indemnités en échange du renoncement à une place de stationnement, des programmes de covoiturage, des programmes de retour garanti à domicile, la mise à disposition de véhicules électriques et de bicyclettes pour les déplacements professionnels, ainsi que des stationnements sécuritaires pour les vélos et des vestiaires).
2. Encourager les destinations, événements et festivals d'envergure à promouvoir activement les modes de transport durables en mettant l'accent sur l'accès en transport collectif et actif, en offrant des options de navettes ou des incitatifs aux touristes sans voiture.
3. Appuyer l'étude d'éventuels programmes pour encourager le transport collectif et actif et décourager la conduite dans le cœur de la capitale.
4. Encourager la collecte et le partage de données sur la mobilité entre les partenaires, le milieu universitaire et le public afin d'appuyer la planification régionale des **transports** et encourager l'élaboration de solutions novatrices.

5.6 Stationnement et accès

Certains stationnements de surface et certaines voies d'accès occupent des terrains urbains de grande valeur, en particulier lorsqu'ils sont situés sur des terrains de choix au bord de la rivière. Le cœur de la capitale doit envisager des solutions pour répondre aux besoins opérationnels des organismes et institutions fédéraux tout en cherchant à réduire le nombre total de places de stationnement. Ces solutions comprennent le réaménagement des stationnements et des voies de circulation afin de reconverter les lieux à des usages plus bénéfiques et d'améliorer l'accès du public aux berges.

1. Réduire le stationnement en surface et accorder la priorité à la reconversion en lieux publics des stationnements de surface situés près des berges. Privilégier le stationnement souterrain pour les institutions importantes.
2. Aménager des espaces partagés conviviaux notamment inspirés du concept de « woonerf » de manière à atténuer les effets des voies d'accès, des allées et des aires de chargement, en particulier dans les parcs publics ou à proximité d'institutions publiques.
3. Soutenir l'élaboration d'une stratégie de gestion des bordures de rues qui accorde la priorité aux débarcadaires, aux livraisons et au stationnement à court terme afin d'optimiser l'utilisation de l'espace, incluant les places réservées au stationnement accessible et aux autobus touristiques pour soutenir le tourisme et l'expérience des visiteurs.

5.7 Information et orientation multimodale

La disponibilité d'informations accessibles et de systèmes d'orientation efficaces sont essentiels pour promouvoir la mobilité durable et faire en sorte que les gens aient une expérience agréable lorsqu'ils se rendent dans le cœur de la capitale ou qu'ils s'y déplacent. Le cœur de la capitale a comme objectif de faciliter la planification des déplacements multimodaux et d'assurer une signalisation normalisée répondant aux différents besoins de la population, notamment les piétons et les cyclistes, pour qu'ils puissent se déplacer en toute sécurité et de manière fluide.

1. Concevoir et installer une signalisation uniforme et accessible qui est adaptée aux différentes personnes qui les utilisent, comme les personnes qui circulent à pied et à vélo. De plus, mettre en évidence la signalisation aux principaux points de décision et intersections (comme les ponts et les principales intersections).
2. Promouvoir des outils de planification multimodaux pour permettre aux résidents et aux visiteurs de planifier plus facilement leurs déplacements vers le cœur de la capitale et dans celui-ci, et à tirer parti des modes de transport durables.
3. Tirer parti des solutions numériques pour fournir au public de l'information en temps réel accessible à toutes et tous, et une aide personnalisée à la navigation pour les résidents et les visiteurs.

6 Conclusion

Le cœur de la capitale constitue une destination prisée tant par les résidents que par les visiteurs. Il s'agit de la plaque tournante du réseau de transport régional, comprenant cinq des six ponts interprovinciaux de la région de la capitale nationale. Par conséquent, le cœur de la capitale connaît des volumes élevés de déplacements de navettage et de déplacements interprovinciaux de camions qui sont à destination du cœur de la capitale ou qui le traversent. Les volumes de circulation élevés et les vastes stationnements répartis dans le cœur de la capitale sont deux défis de taille qui nuisent actuellement à la qualité de vie et à l'expérience des visiteurs.

Le présent rapport sur la mobilité envisage diverses interventions en transport à l'horizon 2050 à travers le prisme de plusieurs objectifs de planification communautaire à long terme. Les scénarios comprennent des améliorations des transports en commun et des transports actifs et des tendances émergentes telles que la micromobilité, la gestion de la logistique et la priorisation en matière de mobilité et de stationnement qui généreraient des résultats positifs pour le cœur de la capitale.

D'importants investissements dans les ont également été envisagés, tels que des liens interprovinciaux supplémentaires ou un tunnel routier au centre-ville d'Ottawa, ainsi que des mesures de mobilité comme les véhicules électriques et autonomes ainsi que les services de covoiturage commercial. Si ces scénarios d'avenir ont le potentiel d'améliorer la mobilité dans le cœur de la capitale, ils nécessitent également une combinaison de mesures et d'incitatifs pour veiller à ce que la congestion n'augmente pas.

Sept orientations principales ainsi que des politiques connexes ont été définies en vue d'améliorer la mobilité et l'accessibilité à long terme dans le cœur de la capitale à l'horizon 2050. Bon nombre de ces orientations et politiques se concentrent sur l'amélioration de la connectivité de part et d'autre de la rivière des Outaouais tout en réduisant la circulation dans le centre-ville. De manière générale, la capacité devrait être augmentée en réaffectant les voies véhiculaires au transport en commun structurant ou à la mobilité active.

Étant donné que le cœur de la capitale subit des pressions croissantes en raison de la demande de déplacements régionaux provenant de l'extérieur de ses limites, des mesures doivent également être mises en œuvre pour créer des quartiers compacts et multimodaux dans l'ensemble de la région afin de réduire la dépendance à l'automobile. Il s'agit notamment de construire plus de logements dans le cœur de la capitale pour permettre à un plus grand nombre de personnes de vivre, de travailler et de se divertir localement afin de réduire davantage l'empreinte des transports dans la région.



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada