

Urbanisme et mobilité durables et concertés à Ottawa-Gatineau : en route vers le vert!

1. Problématique

- 3/4 des déplacements sont effectués en auto
- 32 % + de déplacements en auto solo (1986-2005)
- 1/3 des déplacements en pointe matinale de Gatineau vont vers Ottawa (interprovinciaux)
- On sent une volonté politique de planifier l'aménagement du territoire et des transports de manière concertée, durable et intégrée
- Mais la « *gouvernance baroque* » fait obstacle



Un autobus articulé qui circulera sur le futur *Rapibus* de la STO

2. Cadre théorique

- La mise en œuvre de l'urbanisme et de la mobilité durables nécessite leur coordination
- Le succès de cette coordination repose sur la concertation des acteurs métropolitains (entre les institutions ainsi qu'avec la société civile)
- Le recours accru à la consultation et à la participation de tous les intervenants aux processus décisionnels rend la planification plus légitime, plus durable et plus concertée

Architecture institutionnelle



- ⇔ Relations implicites, sous-entendues
- ⇔ Relations à l'étude dans ce projet



Une vision d'aménagement des abords du ruisseau de la Brasserie et des chutes de la Chaudière présentée dans le programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville de Gatineau

3. Observations

6 exercices de planification visent la prise en compte de la durabilité et de la concertation :

1. le système de transport rapide par bus en site propre *Rapibus* de la STO
2. le corridor est-ouest de transport léger sur rail de la Ville d'Ottawa
3. l'*Étude d'évaluation environnementale des Liaisons interprovinciales*
4. le programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville de Gatineau
5. l'initiative de planification stratégique à long terme *Choisir notre avenir*
6. la *Stratégie interprovinciale de transport collectif* de la capitale nationale

Leur mise en œuvre dans le respect véritable des principes de ces impératifs formaliserait leur prise en compte et engendrerait une nouvelle donne de la planification urbaine.



L'O-Train, première composante du futur réseau de transport léger sur rail de la Ville d'Ottawa et d'OC Transpo

4. Discussion

Les intervenants des domaines des transports et de l'urbanisme de la région peuvent-ils surmonter leurs divergences d'intérêts et les conséquences de la « *gouvernance baroque* »?

Le cas échéant, comment se transformeraient nos modes de déplacement et les pratiques d'aménagement de nos milieux de vie?

L'heure est au développement urbain durable et une vraie révolution tranquille se profile...