

RÉGION DE L'OUTAOUAIS

—
LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT
EN COMMUN AU DÉVELOPPEMENT DURABLE



20
10

ATUQ
Association du transport
urbain du Québec

Région de l'Outaouais

Région de l'Outaouais (PQ) – Le transport en commun c'est...
Enjeux du développement
Enjeux spécifiques du transport en commun
Territoire, population et réseaux de transport en commun
Les transports en commun et le développement durable
Le rôle du transport en commun dans la mobilité quotidienne
Autres faits saillants sur la mobilité
Économie des ménages
Et si le transport en commun n'existait pas ?
Une source insoupçonnée d'activité physique
La qualité de l'air
Sécurité
Un réseau étendu
Un service à proximité des résidents

Région de l'Outaouais (PQ) – Le transport en commun c'est...

- ❖ 18 millions de déplacements assurés en 2008
- ❖ Choisi par une personne active sur sept pour se rendre au travail
- ❖ Une option quotidienne de déplacement pour un résident sur 8
- ❖ Près de 640 emplois directs
- ❖ Une solution de transport 8,5 fois moins chère que l'automobile
- ❖ Des ressources non consommées quotidiennement : 643 000 kilomètres automobile non parcourus, 67 000 litres d'essence non consommés et l'équivalent de 162 tonnes de CO₂ équivalent non émises
- ❖ De l'activité physique en prime : 1 130 pas parcourus par jour par client ce qui correspond à plus d'un dixième du volume moyen d'activité physique recommandé quotidiennement
- ❖ Un mode accessible : une couverture presque complète du réseau routier dans les zones centrales et 90% des ménages résidant à moins de 500 mètres d'un arrêt

La région métropolitaine de recensement d'Ottawa-Gatineau compte plus de 1,1 millions d'habitants, dont près de 284 000 pour la partie québécoise. L'agglomération du même nom est par ailleurs une de celles qui présente les plus forts taux de croissance au Canada. Alors que la ville de Hull a longtemps été une petite ville industrielle besognant à l'ombre de la colline parlementaire, la ville de Gatineau est aujourd'hui une des composantes de premier plan d'une agglomération transfrontalière. Elle accueille en son centre une partie des grands équipements tertiaires de la capitale nationale fédérale et de l'administration québécoise et dispose, sur l'ensemble de son territoire, de nombreux équipements institutionnels, commerciaux et industriels. Malgré les importants investissements réalisés dans les années 1970 et 1980 pour implanter les ensembles immobiliers destinés à accueillir de nombreux employés de ministères fédéraux et québécois, le centre-ville (le Vieux Hull) s'est passablement affaibli avec la constitution de plusieurs autres pôles commerciaux et institutionnels.

Enjeux du développement

La revitalisation et le réaménagement du Vieux Hull reste un des principaux enjeux du devenir de Gatineau. Mais l'étalement urbain, quoique freiné en partie par la ceinture verte mise en place à l'initiative des agences de la capitale nationale, reste aussi une préoccupation de premier plan. D'autant plus que la région est confrontée à des perspectives de croissance démographique et économique plus soutenue que dans beaucoup d'autres agglomérations. D'où la volonté formellement affirmée par la municipalité de mieux articuler les propositions d'aménagement et de transport en vue de contrer les effets le plus nuisibles de l'étalement.

Enjeux spécifiques du transport en commun

L'agglomération d'Ottawa-Gatineau affiche des parts modales de transport en commun qui peuvent faire l'envie de plusieurs autres agglomérations de taille équivalente. Cette performance est en partie attribuable aux initiatives mises de l'avant ou encouragées par les autorités fédérales¹ et dont les municipalités ont souvent assumé le relais. Ce sont là autant d'acquis sur lesquels on peut miser pour maintenir le cap, voire pour améliorer significativement la situation. Il n'en reste pas moins que le report des pressions d'étalement urbain à l'extérieur de la ceinture verte² pourrait avoir pour conséquence d'annuler en partie les gains réalisés au cours des dernières années au cœur de l'agglomération.

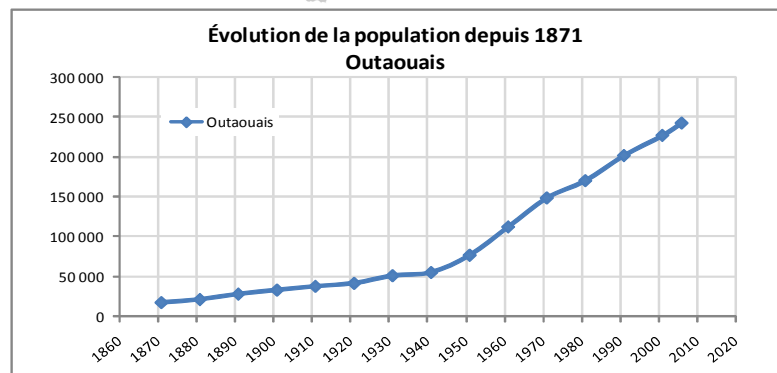
¹ La Commission de la capitale nationale joue un rôle de premier plan en matière de planification et d'aménagement du territoire. Dotée de moyens financiers importants, elle est aussi un partenaire privilégié dans de nombreux dossiers, notamment ceux qui concernent le transport des personnes.

² La région de la capitale nationale avait été dotée, au siècle dernier, d'une ceinture verte et d'autres espaces protégés (notamment des parcs et des espaces agricoles) afin de contenir l'urbanisation. Ici comme dans la plupart des autres agglomérations où de telles mesures avaient été mises en place, l'étalement urbain s'est éventuellement déployé à l'extérieur de ces territoires protégés, contribuant ainsi à la dilatation des superficies urbanisées.

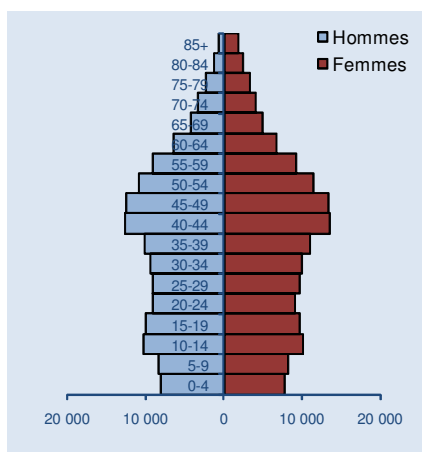
Territoire, population et réseaux de transport en commun

La partie québécoise de la région de l'Outaouais compte près de 284 000 résidents. Le territoire de juridiction de la STO couvre le territoire de la Ville de Gatineau, Cantley et Chelsea, soit en tout 589 km², ce qui représente environ le quart de la superficie de la partie québécoise de la RMR. Quelque 255 000 personnes vivent sur le territoire de juridiction de la STO où la densité de population est plus élevée. Elle y est néanmoins plus faible qu'en région périurbaine montréalaise.

La région compte une population moins vieillissante que dans les autres régions avec seulement 10% de personnes âgées et 19% de jeunes. La taille des ménages de 2,4 personnes/ménage dans la RMR est relativement élevée, ce qui est lié à la proportion plus importante de jeunes. Le taux de chômage est plutôt faible par rapport aux autres régions, à 5,5 % pour la RMR, et le revenu par ménage est plus élevé que dans le reste de la province. En conséquence, le pourcentage des ménages à faible revenu est faible comparativement aux autres régions.



Source : Institut de la Statistique du Québec



Source : Recensement Canada, 2006 pour la RMR-PQ

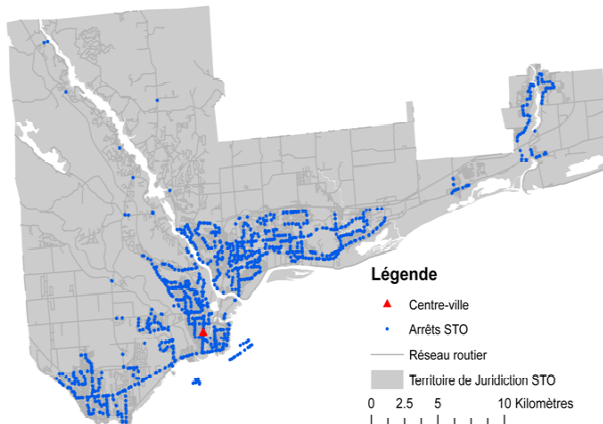
| | RMR - PQ | Terr. STO |
|---|---------------------------|---------------------------|
| Superficie | 2 442 km ² | 589 km ² |
| Population (PERSONNES) | 283 960 | 255 365 |
| Densité de population | 116 pers./km ² | 434 pers./km ² |
| % 0-14 ans | 18,5 % | 18,6 % |
| % 65 ans et plus | 10,0 % | 9,9 % |
| taux de chômage | 5,5 % | 6,7 % |
| Population (MÉNAGES) | 115 925 | 104 990 |
| Densité des ménages | 47 mén./km ² | 178 mén./km ² |
| Taille moyenne des ménages | 2,4 pers./mén. | 2,43 pers./mén. |
| % des ménages de 1 pers. | 27,0 % | 27,3 % |
| Revenus annuels moyens (2005) | 56 194 \$ | 56 304 \$ |
| % de la population dans un à faible revenu¹ | 10,7 % | 15,2 % |

Source : Recensement Canada, 2006

¹ % de la population dans un ménage privé consacrant 20 % de plus que la moyenne générale à la nourriture, au logement et à l'habillement

Le réseau de transport en commun de la STO assure quelque 18 millions de déplacements annuellement. L'offre est concentrée en bordure de la rivière des Outaouais, face à la Capitale Nationale. Le service assure les déplacements vers les zones centrales de l'agglomération, tant au Québec qu'en Ontario (colline parlementaire).

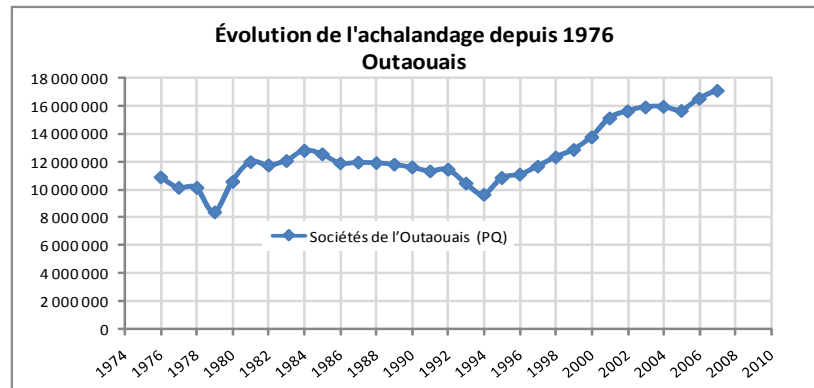
Dispersion des arrêts sur le territoire de
juridiction de la STO



Sources : Données de réseau, 2008; Recensement Canada, 2006

| RÉSEAU | | |
|--|------------------|------------------------------|
| Nb de lignes | 62 | lignes |
| Nb d'arrêts | 1 689 | arrêts |
| Densité d'arrêts | 2,9 | arrêts/km² |
| PARC DE VÉHICULES | | |
| Nb de véhicules | 277 | véh. |
| Nb de véh. par million de personnes | 1 085 | véh./1Mpers. |
| Kilométrage par bus | 47 176 | km/bus/an |
| SERVICE (annuel) | | |
| Heures de service commercial | 376 210 | h/an |
| | 9 103 598 | km/an |
| Kilométrage commercial | 15 456 | km/km²/an |
| | 36 | km/pers./an |
| ACHALANDAGE (annuel) | | |
| | 18 214 | dépl./an |
| | 455 | |
| | 71 | dépl./pers./an |

L'achalandage semble en croissance continue depuis 1994. En 2007, chaque résident faisait en moyenne 76 déplacements par an avec la STO.



Les transports en commun et le développement durable

Avec un achalandage qui connaît une augmentation importante depuis près de 15 ans, le transport en commun assure une présence importante dans la région de l'Outaouais.

C'est près de 13 % des résidents du territoire de la STO qui utilisent le transport en commun au moins une fois par jour pour effectuer tout type de déplacement. L'autobus est aussi le choix modal pour 15 % des travailleurs.

La STO assure une couverture supérieure à 90 % du réseau routier dans la bordure la plus urbaine de la région. Elle permet donc à l'ensemble de la population, et particulièrement aux personnes ne possédant pas de voiture, d'accéder aux lieux de travail et d'études, aux services de santé ainsi qu'aux commerces et aux loisirs. C'est plus de 90 % des ménages qui sont situés à moins de 500 m du réseau de la STO. L'accessibilité de ce dernier est d'ailleurs plus importante pour les ménages monoparentaux puisque 94,4 % d'entre-eux peuvent accéder à un arrêt d'autobus en moins de 5 minutes de marche.

Par ailleurs, en diminuant le nombre de Québécois qui se déplacent en « auto-solo », le transport en commun permet de réduire la consommation des ressources non renouvelables, telles l'essence, ainsi que l'émission de gaz à effet de serre. Grâce à la STO, c'est chaque jour :

- ◆ plus de 640 000 kilomètres automobiles qui ne sont pas parcourus;
- ◆ 67 000 litres d'essence qui ne sont pas consommés;
- ◆ 162 tonnes de CO₂ équivalent qui ne sont pas émises;
- ◆ presque 20 000 espaces de stationnement qui ne sont pas utilisés.

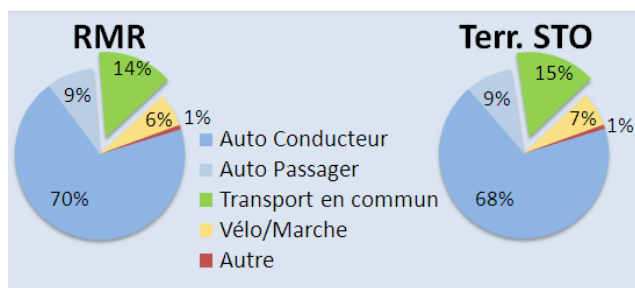
Le transport en commun dans la région représente également une option économique avec un coût quotidien moyen 8,5 fois moins élevé que l'automobile.

De plus, son utilisation contribue au maintien d'un niveau acceptable d'activité physique. En moyenne, un client de la STO effectuera 1 130 pas quotidiennement, soit plus de 10 % du volume d'activité physique recommandé.

Le rôle du transport en commun dans la mobilité quotidienne

Selon le recensement canadien de 2006, 15% des travailleurs choisissent le transport en commun pour accéder à leur lieu d'emploi. Les déplacements travail s'effectuant principalement en pointe, le transport en commun permet de réduire la pression dans les axes routiers convergeant vers les zones centrales.

Répartition modale pour les déplacements vers le travail chez la population active de 15 ans et plus (RMR-PQ et territoire de juridiction de la STO)



Source : Recensement Canada, 2006

Sur le territoire de juridiction de la STO, lors d'un jour type de semaine, c'est plus de 9% de tous les déplacements qui impliquent le réseau de transport en commun. La part modale est plus importante chez les jeunes de 11 à 19 ans puisque 17% de leurs déplacements s'effectue en transport en commun.

Territoire d'enquête OD 2005

| Total déplacements | |
|--------------------|---------|
| Tous | 647 100 |
| 11 - 19 ans | 95 000 |
| 65 ans et + | 74 800 |

| Automobile Conducteur | Automobile Passager | Transport collectif | Marche ou Vélo |
|-----------------------|---------------------|---------------------|----------------|
| 63.4% | 13.6% | 8.7% | 8.7% |
| 12.4% | 25.0% | 15.5% | 18.7% |
| 68.3% | 15.0% | 7.0% | 7.1% |

Territoire de juridiction de la STO (résidents)

| Total déplacements | |
|--------------------|---------|
| Tous | 593 600 |
| 11 - 19 ans | 84 300 |
| 65 ans et + | 68 200 |

| Automobile Conducteur | Automobile Passager | Transport collectif | Marche ou Vélo |
|-----------------------|---------------------|---------------------|----------------|
| 62.9% | 13.5% | 9.4% | 9.2% |
| 12.5% | 25.0% | 17.1% | 20.3% |
| 66.9% | 15.3% | 7.7% | 7.6% |

Répartition modale pour tous les déplacements faits par les résidents du territoire (PQ) (11 ans et plus)

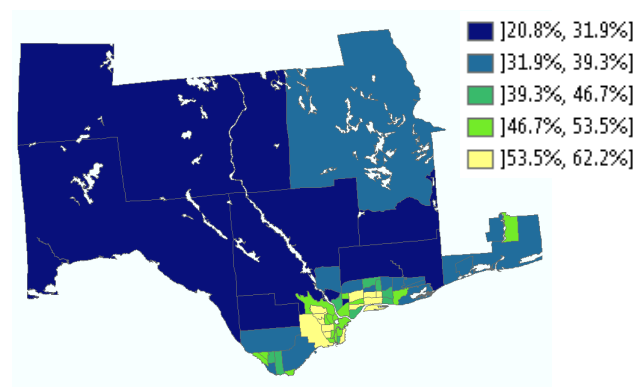
Sources : Enquête Origine-Destination 2005, déplacements faits par les résidents des territoires

Autres faits saillants sur la mobilité





La part modale des transports en commun est fortement corrélée avec certaines variables spatiales et démographiques. C'est le cas du taux de motorisation. En effet, le fait de ne pas avoir accès à un véhicule se traduit souvent par un usage accru des transports en commun.

Dans la région de l'Outaouais, la motorisation moyenne des ménages est de 1,49 véhicules; elle est donc supérieure à celle de Montréal et de Québec. En outre, quelque 9% des ménages ne disposent d'aucun véhicule mais cette proportion varie dans l'espace, atteignant plus de 60% dans les zones centrales ceinturant le centre-ville.

Pourcentage de ménages sans véhicule



Sources : Enquête Origine-Destination, 2005

| | Région-Outaouais | STO | |
|--|--|---|--|
| Motorisation des ménages  | 1,49 | 1,46 | véhicules/ménage |
| | 9,0 % | 9,8% | Ménages ne possédant pas de véhicule |
| Motorisation des personnes  | 0,76 | 0,74 | véhicules/pers.16 ans et + |
| Mobilité  | 2,59 | 2,61 | déplacements par personne /jour |
| | 18,7% | 18,1% | Personnes n'ayant effectué aucun déplacement (11 ans et plus) |
| Occupation des véhicules  | 1,21 | 1,21 | personnes/véhicule |
| Usage du transport en commun | 11,9% des résidents utilisent la STO au moins une fois par jour (11 ans et plus) | 12,8 % des résidents utilisent la STO au moins une fois par jour (11 ans et plus) | |

Économie des ménages

De par leur existence, les réseaux de transport en commun assurent de l'emploi pour certains et une alternative économique de transport pour d'autres.

En termes de retombées globales, la STO génère 637 emplois directs dans la région.



Emplois directs créés¹

637 emplois



Coût moyen d'un titre mensuel de transport (TEC) adulte²

77,00 \$

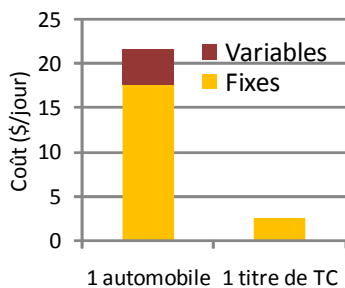


Kilométrage quotidien moyen parcouru en automobile³

26,4 km/jour

Sources : ¹Données des sociétés, 2008; ²Site Internet STO, 2009 ; ³Enquête Origine-Destination, 2005

Dépenses quotidiennes d'un ménage liées aux déplacements



Automobile **Titre de TC**

| | | | |
|--|------------------|----------------------|---------------------|
| | Variables | 3,93 \$/jour | 0,00 \$/jour |
| | Fixes | 17,70 \$/jour | 2,57 \$/jour |

Les transports en commun sont aussi une alternative de transport plus économique que l'automobile. En effet, le coût quotidien d'une automobile revient beaucoup plus cher que le titre de transport en commun. Approximativement, un usager adulte du transport en commun paie en 2009 environ 77,00 \$ pour son titre mensuel de la STO. En supposant un usage quotidien, ceci revient à environ 2,57 \$/jour. Le coût fixe d'une automobile est évalué à 17,70 \$/jour, montant auquel doivent être ajoutés les coûts variables reliés à l'essence, l'entretien du véhicule et l'usure des pneus, le coût du stationnement. Ces coûts variables, qui dépendent en partie du kilométrage parcouru, sont estimés à un minimum de 3,93 \$/jour pour une distance quotidienne moyenne de 26,40 km/jour pour les résidents de la région de l'Outaouais.

Ainsi, sur une base quotidienne, l'utilisation de l'automobile est environ 8,5 fois plus chère que les transports en commun.




Frais fixes : incluent assurances, permis de conduire, immatriculation, dépréciation et prêt automobile (CAA Québec, 2008 – Cobalt LT ; 18 000 km/an)

Frais variables : incluent essence - Prix essence = 114,5 ¢/L (Régie énergie du Québec, 2008), pneus, entretien (CAA Québec, 2008 – Cobalt LT ; 18 000km/an)

Et si le transport en commun n'existait pas?

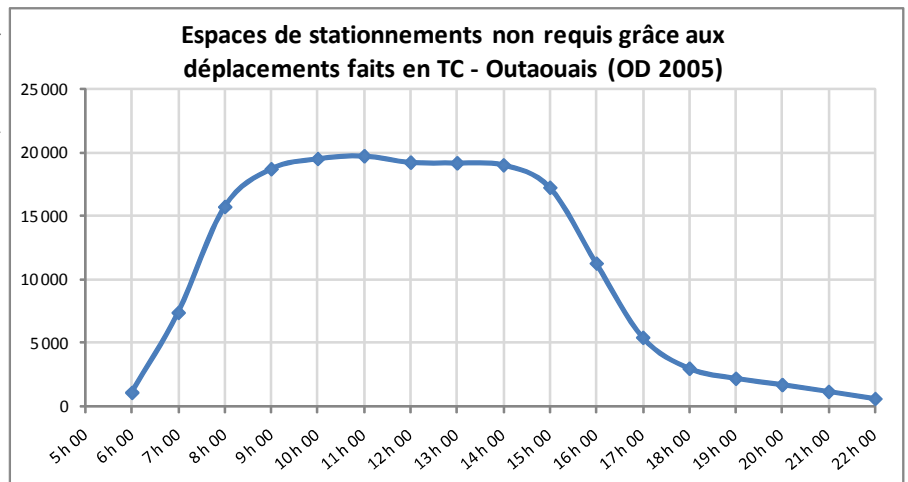
À l'instar des autres régions, il est possible de traduire l'utilisation actuelle des transports en commun en déplacements automobiles afin d'évaluer les ressources qui seraient consommées en plus, le cas échéant.

Dans la région de l'Outaouais, lors d'un jour type de semaine, les clients de la STO parcourent l'équivalent automobile de 642 814 véh-km quotidiennement. Cette distance aurait occasionné la consommation de 66 849 litres d'essence et l'émission de 161,8 tonnes de CO₂ équivalent par jour moyen de semaine.

| | | |
|---|-----------------------------------|---|
|  | Véhicules-km | 642 814 véh-km/jour |
|  | Litres d'essence | 66 849 litres/jour |
|  | CO₂ équivalents | 161,8 tonnes CO₂ éq./jour |

Sources : SAAQ, 2005 ; Enquête Origine-Destination, 2005 ; Recensement Canada, 2001

En outre, l'utilisation du réseau de transport en commun permet d'éviter l'utilisation d'espaces de stationnement, supposant que sans le TEC, les usagers devraient utiliser leur véhicule. Au cœur de la journée, c'est l'équivalent de presque 20 000 espaces de stationnement qui ne sont pas requis, pour un total de près de 185 000 heures de stationnement économisées par jour type de semaine.



Une source insoupçonnée d'activité physique

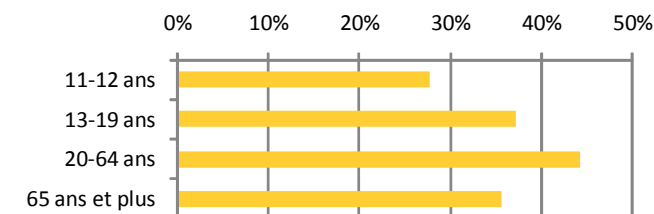
Chaque fois qu'un individu utilise le transport en commun, il marche pour se rendre à l'arrêt d'autobus, ce qui contribue à augmenter son volume quotidien d'activité physique. Dans la région de l'Outaouais, chaque déplacement effectué en transport en commun génère en moyenne 602 pas (accès à l'origine et à la destination). Puisque chaque client de la STO effectue en moyenne 1,87 déplacement par jour, on estime à 1 129 pas/jour le nombre de pas générés par les déplacements d'un client. Ceci correspond grosso modo à 10% du nombre de pas qu'un adulte devrait effectuer chaque jour.

Plus de 37% des jeunes entre 13 et 19 ans font plus du dixième de leur taux quotidien d'activité physique recommandé grâce à l'utilisation du transport en commun.

Ce taux est de 44,2% chez les usagers entre 20 et 64 ans et de 35,6% chez ceux de 65 ans et plus.

Part des usagers du TEC faisant + de 10% de l'activité physique recommandée grâce à l'utilisation du TEC

| | |
|--|----------------------------------|
| Moyenne de pas générés par un déplacement TEC | 602 pas/dépl. |
| Nb déplacements TEC par usager du TEC | 1,87 dépl.TEC/usager/jour |
| Moyenne quotidienne de pas générés par l'utilisation du TEC | 1 129 pas/usager TEC/jour |

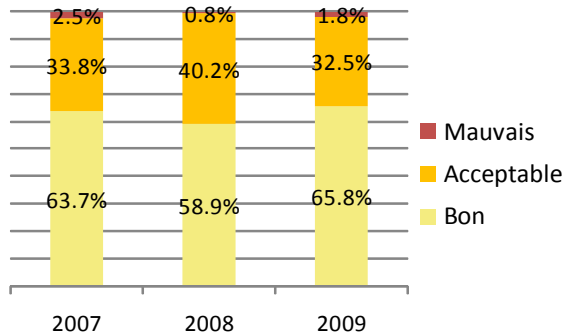


Sources : Enquête Origine-Destination, 2005

La qualité de l'air

Les transports en commun font aussi partie des composantes du système urbain qui contribuent à améliorer le bilan de santé des populations. Bien que la relation de causalité ne soit pas chiffrable, il existe des indicateurs permettant de suivre l'évolution de certains paramètres environnementaux. L'indice de qualité de l'air en est un.

Part des jours dont l'indice de qualité de l'air est :



Sources : MDDEP, 2006 à 2009

L'indice de qualité de l'air calculé quotidiennement par le Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP) résume l'état de l'air en fonction de divers polluants atmosphériques.

En 2009 dans la région de l'Outaouais (secteur de Gatineau), la qualité de l'air a été catégorisée bonne durant 225 jours, soit 65,8% de l'année ce qui est un des meilleurs bilans pour une région métropolitaine.

Sécurité

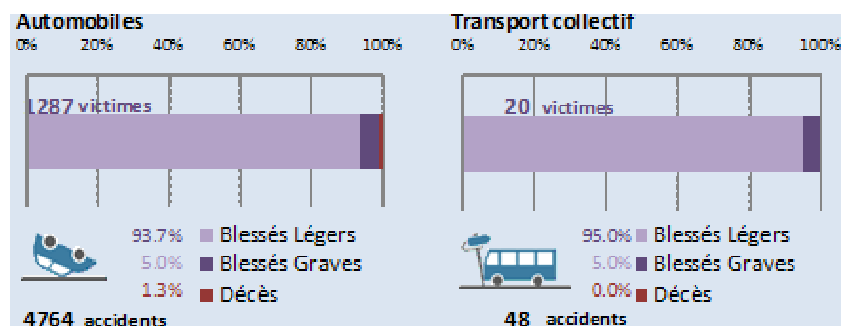
Nombreuses sont les stratégies visant à sensibiliser les conducteurs face aux risques d'accidents liés à l'usage de l'automobile. Globalement, pour chaque conducteur, le risque d'être victime d'un accident de la route au cours de sa vie est de 50 %; cette probabilité est d'environ 1% à chaque année.

Dans la région de l'Outaouais, en 2006, on a comptabilisé seulement une cinquantaine d'accidents en transport en commun et près de 4 800 accidents liés à l'automobile. Dans cette région, il y a 100 fois plus d'accidents en automobile qu'en transport en commun alors qu'on compte seulement 7 fois plus de déplacements en automobile qu'en transport en commun. Le risque est donc nettement supérieur en automobile.

Accidents de la route et victimes par modes

En 2006, seulement 20 personnes ont été victimes d'un des 48 accidents en transport en commun.

Plus de 1 287 personnes ont été victimes d'un des 4 764 accidents impliquant une automobile.



Sources : SAAQ, 2006

Un réseau étendu

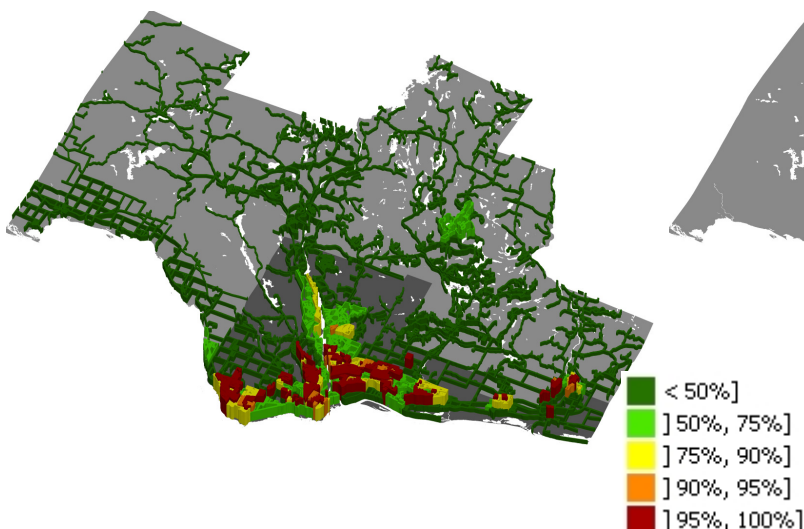
La couverture du réseau routier dans la région témoigne de l'étendue du territoire sur lequel peuvent se réaliser les activités urbaines. Un des rôles du transport en commun est d'assurer l'accessibilité à ces différents lieux pour tous, notamment pour les personnes n'ayant pas accès à l'automobile. D'un point de vue de l'accessibilité aux ressources urbaines par l'ensemble de la population, il est souhaitable de maximiser la couverture de ce réseau par les services de transport en commun.

Le territoire de juridiction de la STO est couvert à 37,4% par le réseau routier. Tel qu'attendu, certaines zones centrales sont pratiquement totalement accessibles via le réseau routier.

Sur le territoire de la STO, environ 47% du réseau routier est accessible via le transport en commun. Les zones principales d'activités de la région sont couvertes à plus de 90%. On identifie par ailleurs très bien les pôles secondaires d'activités où sont localisés des noyaux d'arrêts.

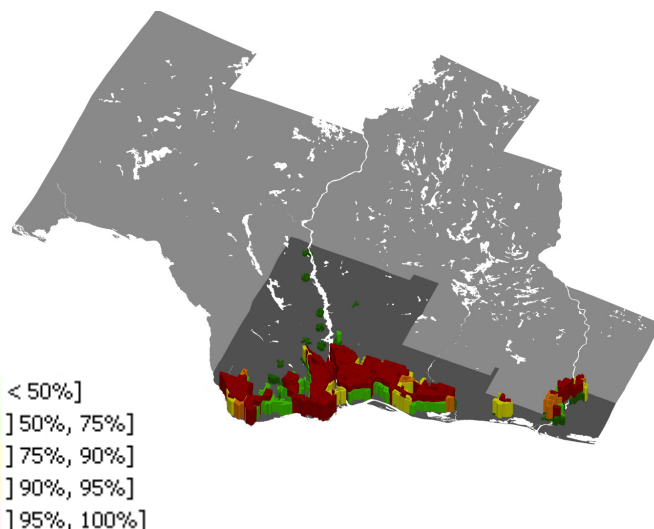
Réseau routier

Sources : Données de réseau, 2008 ; Réseau routier, 2006



Réseau de transport en commun

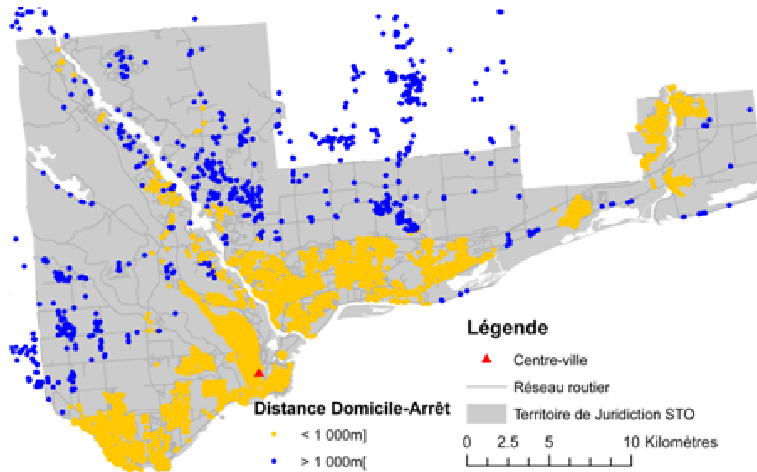
Sources : Données de réseau, 2008 ; Réseau routier, 2006



| | RMR-PQ | STO | | RMR-PQ | STO |
|---|--------|-------|--|--------|-------|
| Part du territoire couvert par le réseau routier (bande de 100 m de part et d'autre de la route) | 22,8% | 37,4% | Part du réseau routier (2*100 m) couvert par les arrêts du réseau TEC (rayon de 500m) | 18,9% | 46,4% |

Un service à proximité des résidents

Proximité des ménages aux arrêts de TEC



À l'intérieur du territoire de juridiction de la STO, 90,4 % des ménages ont leur domicile à moins de 500 m d'un arrêt de bus. Les ménages monoparentaux sont localisés encore plus stratégiquement puisque 94,4% sont à moins de 500 m d'un arrêt d'autobus.

Sources : Données de réseau, 2008 ; Enquête Origine-Destination, 2005

| % à moins de 500m d'un arrêt TEC | RMR | Terr. STO |
|--------------------------------------|-------|-----------|
| Ensemble des ménages | 83,1% | 90,4% |
| Ménages monoparentaux ¹ | 85,3% | 94,4% |
| Ménages à faible revenu ² | ND | ND |
| Jeunes ³ | 77,4% | 85,1% |
| Personnes âgées ⁴ | 83,0% | 90,9% |

¹ 1 Adulte et au moins 1 personne de moins de 16 ans, ² 19 999 \$ et moins annuellement, ³ Moins de 16 ans, ⁴ 65 ans et plus

Ce document est un extrait de l'étude
La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable,
réalisée par l'Observatoire de la mobilité durable et l'École Polytechnique de Montréal.

**La version complète de l'étude est disponible sur la
Bibliothèque virtuelle de l'ATUQ au www.atuq.com.**