Développement durable et territoires

Économie, géographie, politique, droit, sociologie

Vol. 4, n°3 | Octobre 2013

Les conditions de production d'un transport durable

La mobilité durable : une analyse des entraves à sa mise en œuvre dans la région de la capitale nationale du Canada

Sustainable Mobility in Canada's National Capital Region : An Analysis of the Impediments to its Implementation

Olivier Roy-Baillargeon et Mario Gauthier

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/9971>

DOI : 10.4000/developpementdurable.9971

ISSN : 1772-9971

Éditeur

Association DD&T

Référence électronique

Olivier Roy-Baillargeon et Mario Gauthier, « La mobilité durable : une analyse des entraves à sa mise en œuvre dans la région de la capitale nationale du Canada », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 4, n°3 | Octobre 2013, mis en ligne le 30 octobre 2013, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/9971> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.9971

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

Développement Durable et Territoires est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

La mobilité durable : une analyse des entraves à sa mise en œuvre dans la région de la capitale nationale du Canada

Sustainable Mobility in Canada's National Capital Region : An Analysis of the Impediments to its Implementation

Olivier Roy-Baillargeon et Mario Gauthier

Les auteurs remercient le Conseil de recherches en sciences humaines (CRSH) du Canada et le Fonds de recherche Québec – société et culture (FRQ-SC) pour leur appui financier. Ils remercient également les deux évaluateurs anonymes pour leurs commentaires sur cet article.

- 1 Cet article vise à analyser les entraves à la mise en œuvre de la mobilité durable dans les métropoles canadiennes à la lumière de l'étude du cas de la région de la capitale nationale (RCN) du Canada, l'agglomération interprovinciale d'Ottawa-Gatineau. Après une présentation de la démarche méthodologique utilisée, il s'ouvre sur un portrait de la RCN, de son contexte de gouvernance et de la planification de ses transports interprovinciaux. Il se poursuit par une énumération d'indicateurs associés à l'analyse de la coordination des transports et de l'urbanisme suivie d'une délimitation des contours de l'approche de la mobilité durable tel que définie par ses principaux théoriciens. Il se conclut par une analyse des répercussions des problèmes de coordination des transports et de l'urbanisme sur la mise en œuvre de la mobilité durable à Ottawa-Gatineau à partir d'une série de quatorze critères associés à cette nouvelle approche. Il ressort de l'analyse que le contexte de gouvernance et de planification de la RCN ne prédispose pas à la coordination des transports et de l'urbanisme et, par conséquent, que la mise en œuvre de la mobilité durable s'en est à ce jour trouvée grandement compromise.

1. Démarche méthodologique

- 2 La recherche qui sous-tend cet article a été réalisée par l'entremise d'une étude préliminaire et exploratoire puis d'une enquête de terrain approfondie¹. La première a été effectuée par la triangulation de plusieurs méthodes de collecte et d'analyse des données : des revues de presse et de littérature, l'analyse critique des politiques urbaines et documents de planification de la RCN et l'observation directe de quarante séances d'information ou de consultation publique tenues entre 2008 et 2011 dans la région d'Ottawa-Gatineau. À l'issue de cette étude exploratoire a été formulée l'hypothèse selon laquelle les problèmes de coordination des transports et de l'urbanisme à Ottawa-Gatineau sont attribuables au manque de concertation des acteurs publics et privés de la région dû à leurs importantes divergences d'intérêts politiques, économiques et sociaux. L'enquête de terrain dont les résultats sont présentés dans cet article a donc été effectuée par la suite sur la base de ce postulat. Afin de vérifier cette hypothèse, des entretiens semi-directifs ont été réalisés avec quatorze acteurs-clés des domaines de l'aménagement du territoire et des transports d'Ottawa-Gatineau².
- 3 L'analyse des entrevues a été réalisée en fonction des thématiques abordées (la concertation interprovinciale et l'intégration des planifications, le rôle et la place de chaque mode de transport dans la ville, etc.) afin d'en faire ressortir les convergences et les divergences. Les catégories créées à l'issue de l'analyse d'une première série d'entretiens réalisés avec un acteur de chacune des quatre typologies susmentionnées ont été utilisées au cours des entretiens réalisés avec les acteurs subséquents afin de les faire réagir aux idées, propositions ou opinions de leurs homologues à l'égard de sujets ou de projets qui les concernent.
- 4 Les constats issus de ces entretiens, mis en parallèle avec ceux tirés de l'analyse des politiques et plans de la RCN ainsi que de l'observation des séances d'information et de consultation, ont donc été agrégés. Les tableaux 1 et 2 du présent article présentent les indicateurs qui ont été retenus pour guider ces analyses en raison de leur récurrence et de leur prépondérance dans la littérature récente portant sur la coordination des transports et de l'urbanisme et sur la mobilité durable. Les tableaux 3 et 4 reprennent ensuite ces indicateurs pour décrire les constats qui sont associés à chacun. Certains ont toutefois été traités plus en profondeur que d'autres, étant donné l'importance que les intervenants rencontrés ont semblé accorder, au cours des entretiens réalisés avec eux, aux thématiques auxquelles ces indicateurs réfèrent.

2. La région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau

2.1. Le territoire régional et la dynamique interprovinciale de la RCN

- 5 L'agglomération interprovinciale d'Ottawa-Gatineau est la région de la capitale nationale (RCN) du Canada, composée de deux municipalités voisines situées chacune dans leur province respective de part et d'autre de la rivière des Outaouais : Gatineau, la quatrième ville la plus peuplée du Québec, du côté nord, et Ottawa, la deuxième ville la plus peuplée de l'Ontario, sise sur la rive sud (voir figure 1).

Figure 1 : L'agglomération interprovinciale d'Ottawa-Gatineau

Source : Atlas du Canada (2012)

- 6 Sièg du gouvernement fédéral et de sa Commission de la capitale nationale (CCN), elle compte plus de 1,2 million d'habitants. 75 % d'entre eux vivent du côté ontarien de la rivière, dont plus de 883 000 à Ottawa; les autres 25 % demeurent sur la rive québécoise, dont plus de 265 000 à Gatineau (Statistique Canada, 2012). On y constate une très grande intégration économique interprovinciale, particulièrement en matière d'emploi, surtout en raison du secteur tertiaire (marqué de manière très importante par les services gouvernementaux fédéraux et provinciaux). Cette intégration a d'importantes répercussions sur les transports : comme le révèlent les conclusions de la plus récente enquête origine-destination disponible (NCR Trans, 2006), en pointe matinale, près d'un Gatinois sur trois traverse la rivière pour se rendre travailler à Ottawa.

2.2. La gouverne, la gouvernance et l'architecture institutionnelle de la RCN

- 7 Le passé politique de la RCN a été caractérisé par un foisonnement institutionnel entraîné par une volonté manifeste des diverses institutions fédérales d'y exercer un certain contrôle sur l'aménagement du territoire à l'échelle métropolitaine. Malgré cela, contrairement à ses voisines états-unienne et mexicaine, la RCN n'a jamais été constituée en district fédéral. La région de la capitale peut donc compter sur une longue et importante tradition de planification territoriale qui ne s'y est toutefois encore jamais effectuée de manière uniformisée entre les deux villes et provinces.
- 8 La fragmentation institutionnelle de la RCN est néanmoins relativement faible, en comparaison avec celle de bien d'autres régions métropolitaines canadiennes, états-

uniennes et européennes : en matière d'aménagement du territoire et des transports, on y retrouve les Villes d'Ottawa et de Gatineau, leurs autorités organisatrices de transport respectives (OC Transpo et la Société de transport de l'Outaouais, STO) et les gouvernements provinciaux dont elles dépendent (ceux de l'Ontario et du Québec) ainsi que le gouvernement fédéral, qui y joue un rôle non négligeable – quoique de plus en plus limité – par l'entremise de la CCN, qui dispose de compétences significatives en la matière, en vertu de son mandat particulier. Les Villes d'Ottawa et de Gatineau doivent donc composer avec sa présence au moment de réviser leurs documents d'urbanisme, de se doter de règlements de zonage ou d'entreprendre des projets d'aménagement ou de construction, et ce, même sur leur propre territoire. Si, au Canada, en vertu du partage de compétences enchâssé dans la Constitution, ces prérogatives reviennent d'habitude toujours aux municipalités (Sancton, 2006), il en va toutefois autrement dans la RCN, justement à cause de ces compétences urbanistiques conférées à la CCN.

- 9 Les mandats respectifs des instances responsables de la planification, de l'aménagement et de la gouverne du territoire et des transports de la région font qu'elles entrent souvent en compétition, voire en opposition, en raison de leur chevauchement non harmonisé et de l'absence de mécanisme normalisé et officiel de coopération interprovinciale (Paquet, 2006a)³. De plus, de nombreuses et importantes incompatibilités linguistiques et politicojuridiques caractérisent cette métropole bicéphale et biculturelle où se territorialisent encore aujourd'hui plusieurs tensions inhérentes au fédéralisme canadien et à son histoire tumultueuse. Sa gouvernance métropolitaine s'en trouve ainsi grandement complexifiée, tout particulièrement en matière d'aménagement du territoire et des transports (Roy-Baillargeon et Gauthier, 2012).

2.3. La planification métropolitaine du territoire et des transports de la RCN

- 10 Cette question y revêt ainsi une importance primordiale, à l'échelle métropolitaine. À cet égard, six exercices de planification stratégique et projets d'aménagement du territoire et des transports y sont actuellement à l'étude ou au stade de mise en œuvre : un programme particulier d'urbanisme pour le centre-ville de Gatineau, un système de transport rapide par bus en site propre à Gatineau, un système de transport léger sur rail en site propre à Ottawa, l'étude d'évaluation environnementale préalable à la construction d'un sixième pont interprovincial dans l'est de l'agglomération, une stratégie interprovinciale de transport collectif et l'élaboration d'une vision de développement à très long terme visant l'intégration de la durabilité, de la résilience et de la qualité du cadre de vie à toutes les facettes de la planification de la RCN pour les cent prochaines années. À plusieurs égards, ces projets et exercices de planification témoignent d'une certaine adhésion des pouvoirs publics aux principes et aux objectifs de la mobilité durable. Il semble toutefois que la coordination des transports et de l'urbanisme ne constitue pas un objectif explicite de l'action publique par leur entremise. Il y a donc lieu de se demander dans quelle mesure ces problèmes de coordination y entravent la mise en œuvre de la mobilité durable. Cet article tente donc de fournir des pistes de réponse à cette question.

3. La coordination des transports et de l'urbanisme

- 11 La coordination des transports et de l'urbanisme vise l'intégration des programmes d'intérêts sectoriels et locaux qui caractérisent généralement l'action dans ces domaines (Ascher, 2008) et dont la simple addition est incapable de résoudre les problèmes de la puissance publique (Jouve et al., 2002). Abordée sous l'angle de l'action publique territoriale en matière de planification urbaine, cette coordination est entendue ici comme étant la mise en relation des politiques de planification et de transports urbains et régionaux en tant que « processus résultant de l'interaction entre des acteurs sociaux, une structure sociale et politique de la prise de décisions et un contexte physique pouvant être compris comme l'expression de l'agrégation des politiques à incidences spatiales passées » (Kaufmann et al., 2003 : 15). Cette coordination peut être caractérisée, tel que le propose Offner (2006), en fonction du niveau de cohésion sur lequel elle prend appui, le long d'un spectre allant de la coordination relationnelle (contacts entre acteurs permettant les échanges d'informations et l'ajustement des décisions) à l'articulation instrumentale (dispositifs de mise en interdépendance d'éléments du système) et à la cohérence cognitive (culture commune aux acteurs et intervenants basée sur leurs connaissances, habiletés, problèmes, solutions et stratégies partagés et issue de leurs interactions).
- 12 Afin que cette coordination puisse prendre racine et forme, Paulhiac (2008) soutient qu'il importe préalablement de réparer la fracture profonde qui subsiste entre les dimensions cognitives qui animent les politiques et interventions publiques des villes et des paliers de gouvernement supérieurs, qui s'appuient sur des référentiels au contenu et à l'évolution différents. Les transports et l'urbanisme participent aujourd'hui d'une telle dynamique, notamment puisqu'il s'agit de domaines d'expertise et d'action caractérisés par des cultures, histoires et idiosyncrasies fondamentalement différentes.
- 13 Des progrès indéniables ont récemment été observés quant au rapprochement de ces deux sphères d'intervention, mais on considère généralement qu'elles ne sont toujours pas coordonnées à proprement parler, faute de véritable travail d'équipe interdisciplinaire entre les administrations qui en sont responsables (Stead, 2003). Newman et Kenworthy (1996) estiment que ces politiques étaient coordonnées jusqu'à ce que se généralise l'utilisation de l'automobile en ville, au sortir de la Seconde Guerre mondiale, et que la suburbanisation et la ségrégation des fonctions urbaines entraînent leur déconnexion. Plusieurs qualifient toutefois d'« indispensable » cette (re)mise en cohérence des politiques en matière d'aménagement et de déplacement. Merlin (2005) soutient notamment que la planification des transports devrait être menée en liaison étroite avec celle du territoire. Pour leur part, Massot et Orfeuil (2008) voient là un processus qui devrait ni plus ni moins s'effectuer naturellement en raison de ce qu'ils qualifient de coproduction corollaire de la ville et de la mobilité. La pertinence de se pencher sur cette dialectique endémique n'est donc plus à démontrer.
- 14 À la lumière de cette revue de la littérature, un cadre d'analyse de cette question de la coordination a été produit à partir d'un croisement des travaux de Kaufmann et al. (2003), Offner (2006) et Paulhiac (2008). Cette grille (tableau 1) décline les trois dimensions qui ont été retenues ainsi que les seize indicateurs d'analyse qualitative qui y ont été associés. Elle a été utilisée pour analyser les rapports entre les transports et l'urbanisme dans la RCN.

Tableau 1 : Indicateurs d'analyse de la coordination des transports et de l'urbanisme

Dimensions	Indicateurs
Architecture institutionnelle	Moment du débat public et de la prise de décision Nature des logiques (de projet/de pouvoir/d'action) Degré d'ouverture du réseau d'acteurs Degré de séparation et de partage des compétences Nature de la distribution des rôles et des pouvoirs Degré de délégation des compétences décisionnelles Degré de séparation des sphères technique et politique
Cultures professionnelles	Nature des dynamiques d'interaction entre les institutions Degré d'affinité des méthodes de travail et des visions Capacité de construction d'un objectif commun Degré de ressemblance des référentiels urbains Capacité d'établissement d'une dynamique de projet Nature des commissions (ad hoc/politiques permanentes)
Contexte physique	Degré d'étalement urbain et niveau de densité humaine Nature du système spatial des localisations Quantité d'infrastructures de transport collectif héritées

Source : constitué à partir de Kaufmann et al. (2003), Offner (2006) et Paulhiac (2008)

4. La mobilité durable : vers une transition paradigmatique?

- 15 Selon Szyliowicz (2003), l'adhésion de plus en plus généralisée des pouvoirs publics à l'application des principes du développement durable à l'aménagement du territoire, à la planification des modes de déplacement et à la protection de l'environnement entraînerait dans son sillage une transition paradigmatique des transports traditionnels vers la mobilité durable⁴. La différence sémantique réside aussi dans l'emploi, en Europe, à partir des années 1990, du terme « mobilité » pour succéder à celui de « transport », même pris dans son acception dite « durable ». En effet, ce glissement sémantique « permet notamment de passer du registre de la nécessité – auquel confine le transport tel qu'il est habituellement pensé – à celui des attentes, des préoccupations, des comportements et des valeurs qui les sous-tendent » (Beaudet et Wolff, 2012 : 12).
- 16 Dans cette nouvelle perspective, l'objectif est d'orienter les flux de déplacements dans le sens de l'efficacité énergétique et environnementale pour évoluer de « se déplacer plus » vers « se déplacer mieux » (Faivre d'Arcier, 2008) en prenant notamment appui sur la gestion de la demande, c'est-à-dire sur des interventions visant la limitation du besoin de se déplacer plutôt que la simple amélioration de l'offre en transport collectif et actif (Banister, 2003). L'approche de la mobilité durable a donc également une incidence

considérable sur les modes de réflexion et d'intervention sur l'aménagement du territoire et les modes de déplacement en milieu urbain (Bourdages et Champagne, 2012).

- 17 Le tableau 2, produit par Banister (2008), met en parallèle cette nouvelle approche et celle qui prévaut depuis plusieurs décennies afin de bien en délimiter les contours par rapport à ceux de l'ancienne approche. Il a lui aussi été utilisé comme outil analytique de la situation observable à cet égard à Ottawa-Gatineau.

Tableau 2 : Mise en contraste des deux approches de la planification des transports

L'approche conventionnelle : l'ingénierie des transports	Une approche alternative : la mobilité durable
Dimensions physiques	Dimensions sociales
Mobilité	Accessibilité
Insistance sur la circulation, particulièrement sur l'automobile	Insistance sur les gens, qu'ils soient à pied, à vélo ou à bord d'un véhicule
Échelle large	Échelle locale
La rue en tant que route	La rue en tant qu'espace
Transport motorisé	Hierarchisation des modes : piétons et cyclistes d'abord, utilisateurs des transports collectifs ensuite, automobilistes enfin
Prévisions de la circulation	Visions quant à l'avenir des villes
Approches par la modélisation	Développement de scénarios et modélisation
Évaluation économique	Analyse multicritères pour prendre en compte les multiples considérations environnementales et sociales
Le déplacement en tant que demande dérivée	Le déplacement en tant qu'activité valorisée de même qu'en tant que demande dérivée
Axée sur la demande	Axée sur la gestion (et le management)
Accélération de la circulation	Ralentissement du mouvement
Minimisation des durées de déplacement	Durées de déplacement raisonnables et fiables
Ségrégation des gens et de la circulation	Intégration des gens et de la circulation

Source : traduit de Banister (2008)

- 18 Ainsi, un changement de paradigme vers la mobilité durable entraînerait une transformation importante des schèmes de pensée en faveur de l'humain et de sa qualité de vie au quotidien. L'accent qui y est mis sur l'accessibilité, sur les dimensions sociales,

sur l'échelle locale, sur la rue en tant qu'espace mis à la disposition des gens plutôt que des véhicules, sur le ralentissement de la circulation, sur l'intégration des gens aux moyens de déplacement et sur la réorganisation de la hiérarchie de la mobilité en sont autant d'illustrations. Qui plus est, la mise en œuvre de cette approche en appelle à une refonte majeure du rôle qu'elle serait appelée à jouer au sein du processus décisionnel.

- 19 Cette transition paradigmatique vers la mobilité durable marquerait en effet une rupture considérable avec la démarche traditionnelle de la planification et de l'ingénierie des transports au profit d'un ensemble de processus décisionnels éclairés par l'évaluation des risques (Giorgi, 2003). La mobilité durable a un caractère résolument interdisciplinaire, car l'évaluation environnementale et l'étude du développement régional et des processus politiques y jouent un rôle fondamental. De plus, elle s'articule à partir d'une véritable vision d'ensemble qui aborde de manière transversale les enjeux politiques, économiques, sociaux et environnementaux. Elle a donc comme considération primordiale l'action sur la mobilité par l'entremise d'une vision systémique des déplacements, des différents usages de l'espace public, des enjeux et des solutions à envisager (Jouve, 2003; Paulhiac, 2008). Son importance croissante participe d'une transformation des représentations des territoires – d'aréolaires à réticulaires – prenant appui sur les réseaux et la globalisation (Massot et Orfeuill, 2008). En ce sens, elle se révèle à la fois produit et catalyseur de la métropolisation⁵ (Ascher, 2003; Bassand, 2007; Jouve et Lefèvre, 1999). Par l'entremise d'une relation similaire, elle constitue une opportunité de renforcer les liens entre l'urbanisme et les transports tout autant que sa mise en œuvre nécessite que les planifications de ces deux domaines soient coordonnées et intégrées (Banister, 2008). Beaudet et Wolff (2012 : 1) indiquent même qu'elle « autorise un retour critique favorable à un renouvellement du lien entre urbanisme et transports ».
- 20 Dans cette perspective normative, Banister (2008) considère que pour mettre en œuvre la mobilité durable, des actions de quatre types devraient être entreprises en parallèle. Ainsi, premièrement, on devrait procéder à la substitution en réduisant la nécessité de se déplacer – les technologies de l'information et des communications permettent des avancées dans ce domaine, notamment grâce au télétravail. Deuxièmement, en misant sur des mesures favorisant l'utilisation des transports collectifs et actifs, on devrait aussi entraîner un report modal – la transformation de voies routières en sentiers cyclables ou en corridors réservés peut pour ce faire accompagner les incitatifs au report afin que l'espace libéré par les convertis serve à les déplacer autrement. Troisièmement, on devrait également réduire les distances en mettant de l'avant des mesures liées à une utilisation des sols favorable aux déplacements alternatifs – la densification résidentielle, la concentration des activités, la mixité fonctionnelle et la révision de la conception des lieux publics sont des moyens complémentaires d'y parvenir. Quatrièmement, enfin, en misant sur l'innovation technologique pour réduire les conséquences de la mobilité, on devrait aussi entraîner l'augmentation de son efficacité – l'utilisation de véhicules mieux conçus, de carburants moins polluants et de sources d'énergies renouvelables peut aussi rendre les déplacements moins dommageables pour l'environnement naturel. La combinaison d'actions de ces quatre types ainsi que la coordination interinstitutionnelle et la participation constante du public constituent trois conditions procédurales de la mise en œuvre de la mobilité durable, selon ses théoriciens les plus fréquemment cités (Banister, 2008; Szyliowicz, 2003).

5. La mise en œuvre de la mobilité durable à Ottawa-Gatineau : le traditionnel fossé entre les « bonnes intentions » et les interventions

- 21 La coordination des transports et de l'urbanisme et l'intégration de leur planification conjointe à l'échelle métropolitaine se sont imposées comme d'évidentes nécessités dans les années 1980 (Castel, 2008) et comme nouveaux impératifs de l'action publique locale au milieu des années 1990 (Gauthier, 2005). À Ottawa-Gatineau, toutefois, les interventions des autorités locales ne vont pas systématiquement dans ce sens, tant et si bien que l'atteinte de ces objectifs représente toujours un défi majeur. Le traditionnel fossé entre les « bonnes intentions » et les interventions (implementation gap) peut donc y être observé assez facilement. Dans cette dernière section, les conclusions tirées des entretiens semi-directifs réalisés avec les quatorze acteurs-clés susmentionnés sont présentées afin d'étayer l'hypothèse relative aux problèmes de coordination des transports et de l'urbanisme et aux entraves corollaires à la mise en œuvre de la mobilité durable et, ce faisant, d'illustrer de quelle manière ce fossé se dessine dans la RCN. Puisqu'ils jouent des rôles fort différents dans la planification du territoire et des transports de la région d'Ottawa-Gatineau, leurs positions sur certains aspects sont diversifiées. Ces acteurs ne forment certes pas un bloc monolithique, mais ils ont mis de l'avant des considérations très similaires sur plusieurs éléments de cette vaste question. Dans cette section, leurs propos sont repris en fonction des catégories thématiques déterminée à la suite de leur analyse et afin d'en souligner tant les convergences que les divergences, bien que les premières soient plus nombreuses et importantes.

5.1. La concertation interprovinciale et l'intégration des planifications

- 22 La volonté de voir les villes et les autorités organisatrices de transport travailler de manière concertée en quête de l'atteinte de ces objectifs est sans contredit un des éléments les plus consensuels de leur discours. Les quatorze acteurs-clés interviewés souhaitent ainsi tous dans une certaine mesure voir les pouvoirs publics penser simultanément et conjointement l'aménagement des milieux de vie et les modes de déplacement des gens, et ce, dans un avenir rapproché. Par exemple, d'après un élu gatinois, « l'aménagement du territoire est indissociable de la desserte en transport en commun. S'il y a un grand défi dans nos structures organisationnelles et leurs rapports entre elles, c'est celui-là », dit-il.
- 23 Selon les intervenants rencontrés, les villes, les sociétés de transport, la CCN et les ministères provinciaux et fédéraux qui interviennent sur ces questions dans la région devraient donc s'engager d'abord à mener la planification des transports en liaison étroite avec la planification du territoire. La faisabilité de cette option reste toutefois à démontrer, car leurs propositions pour parvenir à l'atteinte de cet objectif procédural fondamental sont très variées et inconciliables. En effet, pour ce faire, certains croient par exemple que la STO devrait être transformée en service municipal à l'instar d'OC Transpo afin que l'aménagement tant du territoire que des transports ne relève plus que des deux villes. D'autres affirment toutefois qu'un tel changement de structure ne serait

que de peu d'utilité en comparaison avec les défis qu'il poserait. De même, certains soutiennent plutôt que ces deux autorités organisatrices de transport devraient transférer leurs compétences en matière de planification des réseaux de transport collectif à la CCN afin qu'elle intègre sa planification du territoire et des transports à l'échelle métropolitaine. D'autres redoutent toutefois cette institution du gouvernement fédéral et ses méthodes d'intervention bien davantage qu'ils ne sont incommodés par les incohérences dans l'aménagement métropolitain résultant de ces problèmes de coordination des transports et de l'urbanisme. Il s'agit là d'un problème pouvant être rattaché à la fois à l'architecture institutionnelle particulière de la RCN et aux diverses cultures professionnelles en vigueur dans la région.

- 24 Avant et afin que ces acteurs publics puissent parvenir à coordonner les transports et l'urbanisme, il apparaît ainsi important de réparer la fracture profonde qui subsiste entre les dimensions cognitives qui animent les politiques et interventions publiques des villes et des paliers de gouvernement supérieurs, qui s'appuient sur des référentiels au contenu et à l'évolution différents. Cette faille est d'autant plus large dans la RCN, entre les Villes d'Ottawa et de Gatineau ainsi qu'entre les provinces de l'Ontario et du Québec. La réunion des facteurs contextuels et conditions procédurales favorables à la coordination des transports et de l'urbanisme à Ottawa-Gatineau n'apparaît donc pas au radar dans un horizon rapproché. La volonté des administrations en place de cheminer dans cette voie n'en demeure toutefois pas moins manifeste. Plusieurs intervenants rencontrés – surtout les professionnels de l'aménagement et les représentants de groupes d'intérêt – considèrent néanmoins que ces « bonnes intentions » ne sont toujours pas suivies d'actions cohérentes à cet égard.

5.2. La coordination des transports et de l'urbanisme

- 25 L'agglomération interprovinciale d'Ottawa-Gatineau prend des formes très variées : le cœur a été développé et aménagé de manière très fortement dominée par les piétons et les véhicules de transport collectif, mais les lointaines banlieues sont les témoins manifestes des répercussions de l'utilisation quasi exclusive de l'automobile sur l'urbanisation. Les stratégies d'intervention visant des aménagements plus durables ne peuvent donc s'y effectuer efficacement de manière identique. En tant que principes directeurs de l'action publique en aménagement du territoire et des transports, l'intermodalité et l'interopérabilité pourraient se révéler des éléments-clés de stratégies asymétriques prenant en considération les caractéristiques particulières de ces différents milieux. Ces principes ne semblent toutefois pas encore guider l'action publique en matière d'aménagement du territoire et des transports dans la RCN.
- 26 Le tableau 3 présente de manière synthétique les conclusions de l'enquête de terrain effectuée à Ottawa-Gatineau en ce qui concerne la coordination des transports et de l'urbanisme en reprenant un à un les seize indicateurs d'analyse qualitative retenus (tableau 1). Le diagnostic qui y est présenté est le fruit du croisement des constats tirés de l'analyse critique des documents de planification de la région et de l'observation directe des séances d'information et de consultation, d'une part, ainsi que des propos des quatorze acteurs-clés interviewés, d'autre part.

Tableau 3 : L'état de la coordination des transports et de l'urbanisme à Ottawa-Gatineau

Architecture institutionnelle
Débat public survenant généralement tardivement dans le processus menant à la prise de décision mais apparente prise en considération récente des recommandations à l'égard de l'importance de la consultation de la société civile en amont des procédures
Logiques de pouvoir (entre Ottawa, Gatineau et la CCN) et de confrontation (entre la fonction publique et les promoteurs immobiliers; entre la fonction publique et le conseil municipal; entre les conseillers urbains, suburbains et ruraux d'Ottawa)
Réseau d'acteurs généralement assez ouvert mais encore fermé pour plusieurs exercices ponctuels
Compétences partagées entre les fonctions publiques municipales et les firmes de consultants externes (architectes, urbanistes, ingénieurs, etc.) mais peu avec les groupes et associations de la société civile (encore davantage à Gatineau qu'à Ottawa)
Pouvoirs essentiellement concentrés entre les mains des élus et des dirigeants locaux, malgré une apparente prolifération récente des exercices de consultation publique
Délégation des compétences décisionnelles plutôt faible (outre les mandats confiés aux firmes de consultants externes et la conclusion de quelques partenariats avec certains groupes d'intérêt ciblés)
Sphères technique et politique évoluant essentiellement indépendamment (au sein des villes, les élus communiquant peu avec les employés municipaux sinon pour leur passer des commandes; entre les villes, leur autorité organisatrice de transport respective et la CCN, les modes et mécanismes de concertation n'incluent pour le moment que des employés exécutants et non des élus)
Cultures professionnelles
Interactions entre les villes pour l'essentiel limitées aux rencontres des employés municipaux au sein des comités consacrés aux enjeux techniques (NCR Trans, par exemple) et à la rencontre annuelle (parfois pro forma) des deux maires avec la première dirigeante de la CCN
Méthodes de travail difficilement conciliables (contextes linguistique, organisationnel et légal différents); visions assez concordantes, toutefois (quoiqu'avec des contraintes et contextes différents dans une certaine mesure)
Volonté de construction d'un objectif commun apparemment limitée à la CCN et pratiquement seulement dans les exercices interprovinciaux qu'elle pilote, instaure, finance ou accompagne
Référentiels urbains très similaires entre professionnels de l'aménagement (développement durable, transport collectif, efficience et cohérence de l'action publique, etc.) mais quelque peu différents d'une rive à l'autre (les deux villes étant à des stades de développement différents)

Dynamiques de projet assez difficiles à établir (à la base, apparente absence de sentiment de nécessité de développer des projets conjointement; qui plus est, logiques de pouvoir et incompatibilités relatives quant aux objectifs à court terme, aux méthodes de travail et, quoique dans une moindre mesure, à la langue parlée)
Commissions politiques ad hoc (entre les maires et la dirigeante de la CCN) sans pouvoir décisionnel ni mandat clairement défini; comité technique interprovincial permanent (NCR Trans) uniquement composé de fonctionnaires et voué à la seule réalisation d'études et d'enquêtes pour la modélisation et la prévision des transports (Enquête origines-destinations, par exemple)
Contexte physique
Agglomération urbaine très vaste et étalée, donc de relativement faible densité, mais surtout constituée de noyaux urbains plutôt compacts entourés de grands espaces vacants et essentiellement exempts de projets de développement; volonté de lutte contre la poursuite de la périurbanisation mais contexte politique et légal régional défavorable aux interventions municipales à cette fin (Ceinture de verdure enjambée à Ottawa et Ville de Gatineau encerclée par les MRC des Collines-de-l'Outaouais et de Papineau, en forte croissance résidentielle au cours des dernières décennies)
Ségrégation spatiale très importante (zones résidentielles, commerciales, récréatives et industrielles déconnectées; réseau (auto)routier extensif et en développement constant les reliant) à laquelle les villes cherchent à s'attaquer en axant leur planification sur la mixité fonctionnelle et contraintes géographiques à l'aménagement des transports à l'échelle métropolitaine (nombreuses rivières à traverser au sein des villes et entre les deux provinces, présence importante de très vastes milieux naturels protégés, etc.)
Utilisation d'infrastructures ferroviaires existantes négligeable – plutôt planification et aménagement de nouvelles infrastructures dans d'autres corridors ou en parallèle (construction d'un système de transport rapide par bus en site propre à Gatineau le long d'une voie ferrée existante, par exemple)

- 27 Ainsi, en ce qui concerne l'architecture institutionnelle de la RCN, des réseaux d'acteurs se sont constitués mais des logiques de confrontation dominant toujours les relations entre les parties prenantes. Cette situation semble d'ailleurs plus problématique à Ottawa qu'à Gatineau, dans une certaine mesure. De même, au chapitre de ses cultures professionnelles, il existe une concordance entre les visions et référentiels des urbanistes de part et d'autre de la rivière des Outaouais, mais le dialogue entre les décideurs peine à franchir la frontière interprovinciale. Quant au contexte physique, l'agglomération d'Ottawa-Gatineau n'est pas excessivement étalée, mais l'éparpillement y est encore la tendance dominante en raison du contexte politique et légal de la région. La Ville d'Ottawa semble toutefois mieux outillée et plus résolue à lutter contre cette tendance que sa voisine québécoise.

5.3. La place de l'automobile et des transports collectifs et actifs dans la ville

- 28 Les défis qui attendent Ottawa-Gatineau en matière de coordination des transports et de l'urbanisme sont ainsi aussi nombreux que considérables. Conséquemment, il en va essentiellement de même en ce qui concerne la mise en œuvre souhaitée de la mobilité durable. À titre d'illustration de cette situation en grande partie problématique, les acteurs rencontrés craignent tous, quoique pour des raisons quelque peu différentes, que la construction prévue d'un nouveau pont (auto)routier interprovincial dans l'est de l'agglomération constitue une offre de nouvelle capacité routière pour les automobilistes et qu'il vienne plomber les efforts actuels des pouvoirs publics en faveur d'un report modal vers les transports collectifs et actifs. La plupart croient donc qu'il vaudrait mieux utiliser les infrastructures existantes et, si un nouveau pont venait à être construit malgré tout, qu'il faudrait limiter son utilisation aux transports collectifs et actifs ainsi que de marchandises. En ce sens, ils reprennent la dimension de l'approche de la mobilité durable associée à la hiérarchisation des modes visant à favoriser les piétons, cyclistes et utilisateurs des transports collectifs au détriment des automobilistes.
- 29 Certains croient ainsi, en des termes plus généraux, qu'il « va falloir enlever de l'asphalte, un peu, pour les automobilistes, quelque part » et dissuader l'usage de la voiture en ville, notamment en augmentant le prix du stationnement au centre-ville, en restreignant l'accès des automobilistes à certaines rues et en laissant la congestion routière faire son travail de sensibilisation pour convaincre la population d'adopter des comportements et des habitudes de déplacement durables. Ils reprennent ainsi les dimensions de la mobilité durable associées à la gestion de la demande de déplacement et au ralentissement du mouvement.
- 30 À cet effet, toutefois, les interventions se limitant à l'accroissement de l'offre de transport en commun et à la réglementation du stationnement se révèlent insuffisantes. La mise en œuvre de la mobilité durable imposerait plutôt de canaliser l'urbanisation et de structurer le territoire autour des réseaux de transports publics, ce qui est autrement plus exigeant que de le laisser se structurer autour du système routier et appelle une politique interventionniste et ambitieuse de mise en cohérence globale de l'aménagement du territoire et des transports. Or le contexte de gouvernance métropolitaine de la RCN ne prédispose toutefois pas à la promulgation d'une telle politique.

5.4. La mise en œuvre de la mobilité durable

- 31 Le tableau 4 présente de manière synthétique les conclusions de l'enquête de terrain en ce qui concerne la mise en œuvre de la mobilité durable à Ottawa-Gatineau en reprenant un à un les quatorze fondements de cette nouvelle approche (tableau 2). Le diagnostic qui y est présenté est le fruit du croisement des constats tirés de l'analyse critique des documents de planification de la région et de l'observation directe des séances d'information et de consultation, d'une part, ainsi que des propos des quatorze acteurs-clés interviewés, d'autre part.

Tableau 4 : L'état de la mise en œuvre de la mobilité durable à Ottawa-Gatineau

Mobilité durable : fondements de l'approche	Portrait de la situation à Ottawa-Gatineau
Dimensions sociales	Prise en compte croissante mais domination des dimensions économique et environnementale toujours importante
Accessibilité	Principe valorisé mais action des sociétés de transport parfois allant à l'encontre (orientation en fonction des seuls navetteurs, réduction de service sur certaines lignes hors des périodes de pointes, etc.)
Insistance sur les gens, qu'ils soient à pied, à vélo ou à bord d'un véhicule	Importance croissante des individus dans la planification mais encore principalement au profit de ceux qui voyagent à bord d'un véhicule (automobile ou de transport public) et pas vraiment encore des cyclistes ou des piétons
Échelle locale	Encore la focale de l'action municipale mais pas des exercices de planification pilotés par la CCN, qui portent surtout sur l'échelle métropolitaine
La rue en tant qu'espace	Objectif dans les « nouveaux » projets mais sinon, absence d'intention de réaménager les quartiers existants pour y faire appliquer ce principe
Hierarchisation des modes : piétons et cyclistes d'abord, utilisateurs des transports collectifs ensuite, automobilistes enfin	Volonté d'inscrire les transports collectifs au-dessus des voitures mais piétons et cyclistes toujours au bas de la hiérarchie, en règle générale
Visions quant à l'avenir des villes	Multiplication des exercices de planification urbaine stratégique et/ou prospective
Développement de scénarios et modélisation	Prérogative particulière d'un comité technique; approche utilisée dans les études régionales depuis les années 1990 et, récemment, dans le cadre d'un exercice de planification stratégique
Analyse multicritères pour prendre en compte les multiples considérations environnementales et sociales	Méthode privilégiée dans la réalisation des études d'évaluation environnementale; importance d'atténuer les impacts négatifs des projets sur la qualité des environnements naturel et humain exprimée dans tous les cas
Le déplacement en tant qu'activité valorisée de même qu'en tant que demande dérivée	Philosophie partagée par tous les acteurs et promue par l'entremise des projets visant presque systématiquement à accroître la mobilité des gens

Axée sur la gestion (et le management)	Plusieurs projets et exercices visant encore le simple accroissement de l'offre de transport public et même routier
Ralentissement du mouvement	Accélération des flots de circulation (tous modes confondus) généralement visée
Durées de déplacement raisonnables et fiables	Diminution des temps de déplacement (en voiture et en transport collectif) souhaitée et visée
Intégration des gens et de la circulation	Ségrégation généralisée (transports collectifs en site propre, voies cyclables séparées des rues, etc.)

- 32 Ainsi, dans la RCN, l'accessibilité est de plus en plus visée en tant que principe et les projets d'aménagement du territoire et des transports les plus récents adoptent une conception multifonctionnelle des voies publiques. De même, la réduction de la durée des déplacements figure au tableau de bord des professionnels et les transports collectifs émergent du discours des décideurs comme des priorités de l'action publique. La situation observable à Ottawa ne diverge à ces égards que très peu de celle en vigueur à Gatineau. En revanche, dans la RCN, la gestion de la demande de déplacement ne s'est pas encore substituée à l'accroissement de l'offre en transport et les interventions visent davantage à opposer toujours plus de fluidité routière aux problèmes de congestion qu'à pallier ces lacunes à la source. De même, les piétons cyclistes ne sont manifestement pas être inscrits au sommet d'une hiérarchie des modes de déplacement par les intervenants responsables de la planification et la ségrégation généralisée des voies de circulation en automobile, en transport collectif, à vélo et à pied constitue encore pour les professionnels de la région un moyen de protéger les usagers de la route les uns des autres plutôt que de les intégrer et de les faire y cohabiter. Ottawa se distingue toutefois légèrement de Gatineau par son insistance croissante sur la gestion de la demande (puisqu'elle dispose de quelques années d'avance sur sa voisine dans son travail à cette fin) et ses tentatives plus généralisées – quoique rarement couronnées de succès – de ralentissement de la circulation au profit de la qualité de vie des populations résidentes.
- 33 Enfin, reprendre une à une les actions des quatre types à viser pour assurer la mise en œuvre de la mobilité durable identifiées par Banister (2008) et mentionnées dans la section précédente permet de brosser un portrait général et contrasté issu de l'analyse des actions à ces égards à Ottawa-Gatineau. Aucune mesure instaurée ou en voie d'être instaurée dans la région ne semble viser explicitement la réduction de la nécessité de se déplacer – l'accroissement généralisé de la mobilité de la population semble plutôt y constituer l'objectif principal des pouvoirs publics. Les mesures ayant pour objectif un certain report modal y apparaissent aussi d'ambition limitée, car elles ciblent davantage l'augmentation de l'offre en transport en commun parallèle au maintien voire à l'augmentation de la capacité routière existante plutôt que prenant appui sur la transformation de la vocation de certaines voies au profit des modes de déplacement actifs ou collectifs. Par contre, des interventions urbanistiques prévues pour les prochaines années ont comme objectif explicite la densification, la concentration des activités, la diversification des fonctions et l'amélioration de la qualité des lieux publics pour limiter les distances à parcourir entre les différents secteurs d'activité de la région

métropolitaine. Enfin, les évolutions technologiques prévues par les sociétés de transport d'Ottawa-Gatineau visent directement la diminution de l'émission de polluants et de gaz à effet de serre, laissant croire à une atténuation imminente des conséquences environnementales associées aux déplacements effectués en transport collectif.

Conclusion

- 34 À la lumière des constats issus de l'enquête de terrain, il apparaît que les transports et l'urbanisme sont encore bien loin d'être totalement coordonnés, dans la RCN. Des efforts substantiels devront donc être consentis par les pouvoirs publics de la région à l'égard de chacun des indicateurs précédemment identifiés afin qu'ils puissent relever ce défi qu'ils se sont lancé. La mise en parallèle des constats issus de cette étude de la RCN fait clairement ressortir que cette coordination, considérée nécessaire à la mise en œuvre de la mobilité durable, se révèle extrêmement difficile à concrétiser dans les métropoles canadiennes, et ce, peu importe leur niveau de fragmentation institutionnelle. En effet, la RCN n'est pas aux prises avec cet aspect typiquement problématique des régions métropolitaines contemporaines, mais elle peine malgré tout à intégrer la planification régionale de son territoire et de ses transports. Dans un tel contexte et à la lumière de la longue tradition de planification de la RCN, il est légitime et raisonnable de s'attendre à plus de détermination de sa part à cet égard.
- 35 En matière de mobilité durable, toutefois, la réalisation de l'enquête de terrain à Ottawa-Gatineau a permis de formuler deux constats contrastés mais complémentaires. D'une part, il apparaît clairement, dans les documents de planification de la RCN ainsi que dans le discours de ses décideurs et dans leurs dernières interventions publiques, que cette nouvelle approche constitue le principe directeur selon lequel ils orientent désormais leur action en la matière depuis peu. D'autre part, toutefois, ils semblent avoir encore beaucoup de travail à effectuer pour passer des « bonnes intentions » aux interventions avant de pouvoir prétendre effectivement mettre en œuvre la mobilité durable. Ainsi, on constate dans la RCN un certain niveau de coordination et une volonté affirmée de mettre en œuvre la mobilité durable, mais des problèmes subsistent néanmoins, tant et si bien que le passage de la théorie à la pratique s'y révèle difficile et complexe et n'offre que peu de résultats concrets. À l'ère du développement durable, ces constats suggèrent donc de réévaluer les démarches planificatrices à la lumière du contexte du phénomène de métropolisation et de complexification de la gouvernance métropolitaine.

BIBLIOGRAPHIE

Alexander E. R., 1984, "After rationality, what? A review of responses to paradigm breakdown", *Journal of the American Planning Association*, vol. 50, no 1, p. 62-69.

Ascher F., 2003, « Métropolisation », in : Lévy, J. et Lussault, M. (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 612-615.

- Ascher F., 2008, « Les mobilités résultantes et actantes de la société hypermoderne », in : Chalas Y. et Paulhiac F. (dir.), *La mobilité qui fait la ville : Actes des 3es rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'urbanisme de Grenoble*, Lyon, Certu, p. 302-316.
- Atlas du Canada, 2012, Toporama cartographique, <http://atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/>, consulté le 26/06/2012.
- Banister D., 2000, "Sustainable urban development and transport—a eurovision for 2020", *Transport Reviews*, vol. 20, no 1, p. 113-130.
- Banister D., 2003, « Pragmatisme critique et tarification de l'encombrement à Londres », *Revue internationale des sciences sociales*, no 176, p. 277-295.
- Banister D., 2008, "The sustainable mobility paradigm", *Transport Policy*, vol. 15, no 2, p. 73-80.
- Bassand M., 2007, « Métropoles et métropolisation », in : Bassand M., Kaufmann V. et Joye D. (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 3-16.
- Beudet G. et Wolff P., 2012, « La circulation, la ville et l'urbanisme : De la technicisation des transports au concept de mobilité », [VertigO], hors-série no 11, p. 1-20.
- Bourdages J. et Champagne É., 2012, « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport », [VertigO], hors-série no 11, p. 1-17.
- Castel, J.-C., 2008, « Articuler mobilité et urbanisme : Mythe et réalités », in : Chalas, Y. et Paulhiac F. (dir.), *La mobilité qui fait la ville : Actes des 3es rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'urbanisme de Grenoble*, Lyon, Certu, p. 122-145.
- Faivre d'Arcier B., 2008, « Le mobility management : Vers une gestion individualisée de la demande? », in : Chalas, Y. et Paulhiac, F. (dir.), *La mobilité qui fait la ville : Actes des 3es rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'urbanisme de Grenoble*, Lyon, Certu, p. 216-245.
- Gauthier M., 2005, « La planification des transports et le développement durable à Montréal : Quelles procédures de débat public pour quelles solutions intégrées? », *Flux*, no 60-61, p. 50-63.
- Giorgi L., 2003, « Mobilité durable : Enjeux, possibilités et conflits. Le regard des sciences sociales », *Revue internationale des sciences sociales*, no 176, p. 201-205.
- Jouve B., 2003, « Le double défi des politiques de déplacements urbains : Innover dans la forme et sur le fond », in : Jouve B. (dir.), *Les politiques de déplacements urbains en Europe : L'innovation en question dans cinq villes européennes*, Paris, L'Harmattan, p. 11-45.
- Jouve B. et Lefèvre C., 1999, *Villes, métropoles : Les nouveaux territoires du politique*, Paris, Anthropos.
- Jouve B., Kaufmann V., Di Ciommo F., Falthauser O., Schreiner M. et Wolfram M., 2002, « Les politiques de déplacement urbain en quête d'innovations : Genève, Naples, Munich, Stuttgart, Lyon », *2001 Plus*, no 58, p. 1-52.
- Kaufmann V., Sager F., Ferrari Y. et Joye D., 2003, *Coordonner transports et urbanisme*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kuhn T. S., 1962, *The structure of scientific revolutions*, Chicago, University of Chicago Press.
- Massot M.-H. et Orfeuill J.-P., 2008, « Mobilité résultante et mobilité organisatrice : Les paradigmes au service de la compréhension des transformations urbaines », in : Chalas, Y. et Paulhiac, F. (dir.), *La mobilité qui fait la ville : Actes des 3es rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'urbanisme de Grenoble*, Lyon, Certu, p. 20-51.

- Merlin P., 2005, « Planification des transports », in : Merlin, P. et Choay, F. (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, p. 663-664.
- NCR Trans, 2006, *Enquête origine-destination 2005 : Principaux résultats*, Ottawa- Gatineau, NCR Trans.
- Newman P. W. G. et Kenworthy J. R., 1996, "The land use—transport connection : An overview", *Land Use Policy*, vol. 13, no 1, p. 1-22.
- Offner J.-M., 2006, « Des outils diversifiés pour l'articulation des politiques de transport et d'aménagement », in : Offner J.-M., *Les plans de déplacements urbains*, Paris, La documentation française, p. 61-72.
- Paquet G., 2006, *La Commission de la capitale nationale : Ouvrir de nouveaux horizons. Rapport du Panel de la revue du mandat de la CCN*, Ottawa, Gouvernement du Canada.
- Paulhiac F., 2008, « La cohérence urbanisme-transport à l'épreuve des impensés du débat public », in : Chalas Y. et Paulhiac F. (dir.), *La mobilité qui fait la ville : Actes des 3es rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'urbanisme de Grenoble*, Lyon, Certu, p. 246-273.
- Roy-Baillargeon O., 2011, « Gouvernance et planification métropolitaines : Les pratiques d'aménagement du territoire et des transports dans la région de la capitale nationale du Canada », Gatineau, Université du Québec en Outaouais, mémoire de maîtrise.
- Roy-Baillargeon O. et Gauthier M., 2012, « Gouvernance et concertation métropolitaines à Ottawa-Gatineau : La planification et l'aménagement du territoire en contexte interprovincial », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 56, no 157, p. 173-188.
- Sancton A., 2006, "City politics : Municipalities and multi-level governance", in : Bunting T. E. et Filion P. (dir.), *Canadian cities in transition : local through global perspectives*, 3rd Edition, Toronto, Oxford University Press, p. 306-319.
- Statistique Canada, 2012, Profil du recensement, www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F, consulté le 26/06/2012.
- Stead D., 2003, « Les politiques des transports et de l'aménagement du territoire sont-elles vraiment coordonnées? », *Revue internationale des sciences sociales*, no 176, p. 371-387.
- Szylowicz J. S., 2003, « Prise de décisions, transport intermodal et mobilité durable : Vers un nouveau paradigme », *Revue internationale des sciences sociales*, no 176, p. 207-220.

NOTES

1. Cet article s'appuie sur une enquête de terrain effectuée en 2011 en prévision de la rédaction d'un mémoire de maîtrise en développement régional (Roy-Baillargeon, 2011) produit à l'Université du Québec en Outaouais sous la direction de Mario Gauthier, professeur au Département des sciences sociales. Il reprend la partie des conclusions tirées de cette enquête traitant des questions de la coordination des transports et de l'urbanisme ainsi que de la mise en œuvre de la mobilité durable dans la région d'Ottawa-Gatineau.
2. Ces quatorze intervenants ont été rencontrés en nombres égaux de chaque côté de la rivière des Outaouais. Ont ainsi été interviewés quatre élus municipaux (deux de la Ville de Gatineau et deux de la Ville d'Ottawa), quatre professionnels de l'aménagement (un de la Ville de Gatineau, un de la Société de transport de l'Outaouais, un de la Ville d'Ottawa et un de la Commission de la capitale nationale), quatre représentants d'associations actives dans ces domaines (une association du domaine du développement durable basée en Outaouais, une association de gens

d'affaires basée à Gatineau, une association du domaine des transports collectifs basée à Ottawa et une association du domaine du développement durable basée à Ottawa) et deux citoyens résidents de la région (un de Gatineau et un d'Ottawa).

3. Ce constat est celui du professeur Gilles Paquet et de ses collègues membres du Panel de la revue du mandat de la CCN, qui a été mandaté par le gouvernement fédéral pour se pencher sur le rôle de la CCN dans l'animation, la planification et la gouvernance de la RCN.

4. La locution « transition paradigmatique » est utilisée ici en lieu et place du terme « paradigme » pour prendre en compte les subtilités de cette notion telle que décrite par Kuhn (1962), à savoir qu'une communauté scientifique ou professionnelle s'y réfère de manière généralisée et qu'il s'agit d'une manière totalement différente de voir par rapport à celle à laquelle elle succède. Ce choix prend ainsi appui sur l'analyse d'Alexander (1984) des ruptures par rapport au paradigme « normal » de la planification rationnelle globale (rational comprehensive planning). L'approche adoptée dans cet article est que le concept de mobilité durable, tel que promu par Banister (2008), est en rupture avec ce paradigme, ainsi qu'avec celui de l'ingénierie des transports, et qu'une transition pourrait par conséquent s'observer.

5. On s'entend généralement pour dire que la métropolisation est la forme contemporaine du processus d'urbanisation qui s'appuie sur le développement des transports et des (télé)communications pour constituer des ensembles territoriaux urbanisés toujours plus vastes et peuplés de gens ne fonctionnant plus à l'échelle d'un quartier ou d'une ville mais plutôt à celle d'une agglomération métropolitaine polarisée. Ce phénomène entraîne une recomposition de la mobilité et de la localisation des informations, des biens et des personnes.

RÉSUMÉS

Cet article présente une analyse des entraves à la mise en œuvre de la mobilité durable dans les métropoles canadiennes à la lumière de l'étude du cas de la région de la capitale nationale du Canada, l'agglomération interprovinciale d'Ottawa-Gatineau. Il en ressort que la coordination des transports et de l'urbanisme, considérée nécessaire à la mise en œuvre de cette nouvelle approche, se révèle extrêmement difficile à concrétiser dans les régions métropolitaines, et ce, peu importe leur niveau de fragmentation institutionnelle. À l'ère du développement durable, ces résultats suggèrent de réévaluer les démarches planificatrices à la lumière du contexte de métropolisation et de complexification de la gouvernance métropolitaine.

This paper provides an analysis of the impediments to the implementation of sustainable mobility in Canadian metropolises in light of a case study of Canada's National Capital Region, the interprovincial city-region of Ottawa-Gatineau. It shows that transport—land use integration, considered necessary for the implementation of this new approach, is extremely difficult to achieve in metropolitan areas, regardless of their level of institutional fragmentation. In the era of sustainable development, these results suggest to reassess the planning processes in light of the context of metropolitanization and complexification of metropolitan governance.

INDEX

Keywords : sustainable mobility, planning, transport, land use, Ottawa-Gatineau

Mots-clés : mobilité durable, planification, transport, urbanisme, Ottawa-Gatineau

AUTEURS

OLIVIER ROY-BAILLARGEON

Étudiant au doctorat en aménagement, Institut d'urbanisme, Université de Montréal, 2940 chemin de la Côte-Sainte-Catherine, bureau 3049, Case postale 6128, succursale Centre-ville, Montréal QC H3C 3J7, + 1 514 343-6111 poste 3501.

Olivier Roy-Baillargeon est étudiant au doctorat en aménagement à l'Université de Montréal. Ses travaux portent sur la planification métropolitaine et la coordination des transports et de l'urbanisme.

Olivier.Roy-Baillargeon@UMontreal.ca

MARIO GAUTHIER

Professeur agrégé, Département des sciences sociales, Université du Québec en Outaouais, 283 boulevard Alexandre-Taché, local C-3337, Case postale 1250, succursale Hull, Gatineau QC J8X 3X7, + 1 800 567-1283 poste 2320.

Mario Gauthier est professeur au Département des sciences sociales de l'Université du Québec en Outaouais. Ses travaux portent sur le développement durable et la participation publique en urbanisme.

Mario.Gauthier@UQO.ca