

Étude complémentaire pour la réalisation d'un système
de transport collectif structurant dans l'ouest de Gatineau

Rapport de consultation

Septembre 2019



STO

Société de transport
de l'Outaouais

Table des matières

Synthèse.....	6
Mise en contexte.....	9
L'étude complémentaire	9
Les étapes réalisées et à venir	9
Le processus de consultation.....	11
Objectifs de la consultation	11
Activités de consultation.....	11
Soirées d'information.....	12
Information sur l'étude.....	12
Questionnaire de consultation.....	13
Présentation des points de vue exprimés	17
Partie 1 – La nécessité d'un système structurant de transport en commun	18
Partie 2 – Les scénarios proposés.....	19
Partie 3 – Les variantes possibles	40
Partie 4 – Les modes de transport	65
Partie 5 – Possibilités d'aménagements	69
Partie 6 - Commentaires généraux	71
Appréciation de la consultation	74
Moyens d'information	74
Satisfaction à l'égard de la consultation.....	75
Commentaires sur la consultation.....	76
Atelier de réflexion	78
Partie 1 – « Rêvons au succès »	79
Partie 2 – « Comprendre l'expérience client »	80
Partie 3 – Questions et commentaires	81
Mémoires.....	81
Conclusion et pistes de réflexion	84
Annexes	
Annexe 1 – Information sur l'étude	
Annexe 2 – Questionnaire de consultation	
Annexe 3 – Mémoires	

Liste des tableaux

Tableau 1 – Activités de consultation	11
Tableau 2 – Âge des répondants (n=668)	14
Tableau 3 – Scolarité des répondants (n=668)	14
Tableau 4 – Occupation principale des répondants (n=668)	15
Tableau 5 – Lieu d'emploi ou d'études des répondants (n=572)	15
Tableau 6 – Lieu de résidence des répondants (n=668)	16
Tableau 7 – Raisons citées pour le choix des scénarios privilégiés (n=668).....	29
Tableau 8 – Raisons citées pour le choix des scénarios inacceptables (n=506)	38
Tableau 9 – Raisons citées pour le choix entre Eardley/Principale et Allumettières/W.-Lavigne (n=431) .	41
Tableau 10 - Raisons citées pour le choix entre Allumettières et McConnell (n=442)	44
Tableau 11 - Raisons citées pour le choix entre Plateau ou Allumettières (n=520)	47
Tableau 12 - Raisons citées pour le choix entre Taché et en arrière de l'UQO (n=507)	51
Tableau 13 - Raisons citées pour le choix entre Vanier ou Allumettières (n=338)	55
Tableau 14 – Commentaires sur les implications pour les services vers Ottawa (n=668)	60
Tableau 15 – Commentaires sur la desserte du centre-ville d'Ottawa (n=668).....	63
Tableau 16 – Commentaires sur les modes de transport (n=668).....	67
Tableau 17 – Autres commentaires en lien avec l'étude (n=668).....	71
Tableau 18 – Commentaires sur la consultation (n=501)	76

Liste des figures

Figure 1 – Modes de transport utilisés	16
Figure 2 – Degré d'accord avec la mise en place d'un système structurant dans l'ouest (n=668)	18
Figure 3 – Indice d'accord avec la mise en place d'un système structurant dans l'ouest (n=668)	18
Figure 4 – Scénarios privilégiés selon les différents critères (n=668)	20
Figure 5 – Scénarios privilégiés pour la desserte de l'ouest de Gatineau (n=668)	23
Figure 6 – Cartographie des répondants privilégiant le scénario tout rail	24
Figure 7 – Cartographie des répondants privilégiant le scénario avec rails sur Aylmer-Taché	25
Figure 8 – Cartographie des répondants privilégiant le scénario avec rails sur Allumettières/Plateau	26
Figure 9 – Cartographie des répondants privilégiant le scénario tout bus	27
Figure 10 – Scénarios jugés inacceptables pour la desserte de l'ouest de Gatineau (n=668)	31
Figure 11 – Cartographie des répondants jugeant le scénario tout bus inacceptable	32
Figure 12 – Cartographie des répondants jugeant le scénario de référence inacceptable	33
Figure 13 – Cartographie des répondants jugeant le scénario tout rail inacceptable	34
Figure 14 – Cartographie des répondants jugeant le scénario avec rails sur Allumettières/Plateau inacceptable	35
Figure 15 – Cartographie des répondants jugeant le scénario avec rails sur Aylmer-Taché inacceptable	36
Figure 16 – Variante Eardley/Principale ou Allumettières/Wilfrid-Lavigne (n=668)	40
Figure 17 – Cartographie des répondants privilégiant la variante Allumettières/Wilfrid-Lavigne	42
Figure 18 – Cartographie des répondants privilégiant la variante Eardley/Principale	43
Figure 19 – Variante Allumettières ou McConnell (n=668)	44
Figure 20 – Cartographie des répondants privilégiant la variante Allumettières	45
Figure 21 – Cartographie des répondants privilégiant la variante McConnell	46
Figure 22 – Variante Plateau ou Allumettières (n=668)	47
Figure 23 – Cartographie des répondants privilégiant la variante Plateau	48
Figure 24 – Cartographie des répondants privilégiant la variante Allumettières	49
Figure 25 – Variante Taché ou en arrière de l'UQO (n=668)	50
Figure 26 – Cartographie des répondants privilégiant la variante en arrière de l'UQO jusqu'à St-Joseph	52
Figure 27 – Cartographie des répondants privilégiant la variante en arrière de l'UQO jusqu'à Hanson	53
Figure 28 – Cartographie des répondants privilégiant la variante Taché	54
Figure 29 – Option de connexion via Vanier ou Allumettières (n=668)	55
Figure 30 – Cartographie des répondants privilégiant l'option de connexion via Allumettières	57
Figure 31 – Cartographie des répondants privilégiant l'option de connexion via Vanier	58
Figure 32 – Conditions auxquelles la correspondance serait acceptable (n=668)	59
Figure 33 – Desserte du centre-ville d'Ottawa (n=668)	62
Figure 34 – Attributs les plus importants dans un mode de transport (n=668)	65
Figure 35 – Modes de transport privilégiés pour le système structurant (n=668)	66
Figure 36 – Acceptabilité de réductions des voies de circulation (n=668)	69
Figure 37 – Acceptabilité d'expropriations partielles de propriétés (n=668)	70
Figure 38 – Acceptabilité d'expropriations totales de propriétés (n=668)	70
Figure 39 – Moyens d'information sur l'étude et les scénarios (n=503)	74
Figure 40 – Soirées portes ouvertes auxquelles les répondants ont assisté (n=42)	74
Figure 41 – Satisfaction à l'égard des outils d'information	75
Figure 42 – Satisfaction à l'égard du questionnaire (n=501)	76

Synthèse

La STO a mandaté la firme WSP pour réaliser une étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant dans l'ouest de Gatineau. L'étude est réalisée en collaboration avec les partenaires de la STO : la Ville de Gatineau, le ministère des Transports du Québec, la Commission de la capitale nationale, la Ville d'Ottawa et OC Transpo.

Au printemps 2019, au terme de l'étape d'identification et d'évaluation des solutions possibles, cinq solutions possibles ont été retenues. C'est à cette étape importante que la STO a souhaité consulter l'ensemble de la population, afin de connaître notamment les préférences de la population quant aux scénarios et aux modes de transport à l'étude et d'alimenter ainsi l'évaluation comparative des scénarios.

Le processus de consultation et ses résultats sont résumés ci-après.

Ce que nous avons fait

Information - du 28 mai au 24 juin

- 3 soirées d'information
- 5 capsules vidéos
- Documentation en ligne
- Trousses d'information papier

Participation - du 3 au 24 juin

- Questionnaire en ligne et papier
- Atelier de réflexion
- Réception de mémoires

Comment nous vous avons rejoints

4 semaines de communication intensive

- Breffage et point de presse
- Promotion au sto.ca et au m.sto.ca
- 7 publications et campagne sponsorisée sur les réseaux sociaux
- 2 mentions dans l'Infolettre de la STO
- Notification dans l'application Transit
- Affiches et messages dans les 360 autobus de la STO et aux stations
- 5 publicités dans les journaux
- Messages publicitaires sur 4 radios

Qui nous avons rejoint

- **8 500 vues de la page Web**
- **100 participants** aux soirées d'information
- **22 participants** à l'atelier de réflexion
- **11 mémoires reçus**
- **668 questionnaires complétés par une diversité de citoyens**
 - 71 % de résidents des secteurs concernés par l'étude, 29 % des autres secteurs
 - 73 % d'utilisateurs du transport en commun, 27 % de non-utilisateurs

Ce qu'ils ont pensé de la consultation publique

- **95 %** ont trouvé les termes utilisés **simples et faciles à comprendre**
- **93 %** ont jugé la **durée adéquate**
- **92 %** ont estimé qu'il était **facile de répondre** aux questions
- **91 %** jugent avoir pu **exprimer leurs préférences et leurs préoccupations**
- **91 %** ont trouvé le **questionnaire intéressant**
- **89 %** étaient **satisfaits de l'information** disponible au sto.ca

Ce que vous nous avez dit

- **Une forte majorité des répondants considère que la mise en place d'un système structurant dans l'ouest de Gatineau est nécessaire**, presque autant dans les secteurs concernés (81 %) que dans les autres secteurs (72 %).
- Parmi les 5 scénarios à l'étude, **le scénario tout rail est privilégié par près de la moitié des répondants**, étant perçu comme plus efficace, fiable, écologique, viable à long terme et rapide. Les scénarios hybrides sont aussi populaires, les résidents du secteur Aylmer étant plus nombreux à souhaiter les rails sur Aylmer-Taché et ceux du Plateau sur Allumettières-Plateau.
- **Les scénarios tout bus et de référence sont jugés inacceptables par 44 % et 36 % des résidents des secteurs concernés**, qui les jugent inefficaces et créant de la congestion. En revanche, le scénario tout rail est jugé inacceptable par 30 % des résidents des autres secteurs, principalement pour des raisons de coûts.
- En ce qui concerne les différentes **variantes** possibles, des préférences ressortent assez nettement. Pour des raisons d'espace disponible et d'impacts riverains, les répondants préfèrent **Allumettières/Wilfrid-Lavigne** à Eardley/Principale (48 % contre 16 %), **Allumettières** à McConnell (40 % à 26 %), **l'arrière de l'UQO** à Taché (53 % contre 24 %). En revanche, ils préfèrent **Plateau** à Allumettières (50 % contre 28 %) afin de favoriser la desserte des quartiers et l'accessibilité des stations à pied ou à vélo.
- La majorité des répondants souhaitent une **connexion entre les deux axes** Allumettières-Plateau et Aylmer-Taché, la plupart **par Allumettières** plutôt que Vanier (31 % contre 19 %).
- Les clients du secteur Hull et de l'est de Gatineau sont **majoritairement ouverts à faire une correspondance** sur le tramway à destination d'Ottawa, à condition que le parcours soit à l'abri de la congestion (50 %), que la fréquence du tramway et des autobus soit élevée (49 %), et que le temps de trajet soit plus court (42 %).
- Quant au parcours à Ottawa, **58 %** des répondants estiment que le système devrait se rendre **plus loin que la station Lyon**.
- Concernant le mode de transport, les répondants souhaitent qu'il soit **fréquent, rapide et fiable**. **Les deux tiers privilégient le tramway** qu'ils perçoivent comme étant plus rapide, plus fiable, à l'abri de la congestion et offrant une plus grande capacité.
- **64 à 76 %** des répondants sont prêts à accepter des **réductions de voies de circulation**. L'acceptabilité des **expropriations partielles de propriétés** varie entre **44 % et 59 %**. Quant aux **expropriations totales**, elles sont acceptables pour une minorité, soit **24 à 42 %**.

Ce que nous allons faire

- Les résultats de la consultation publique seront pris en compte dans les prochaines étapes de l'étude, notamment lors de l'évaluation comparative des scénarios.
- D'autres consultations ciblées auront lieu, notamment auprès des comités consultatifs et des résidents des quartiers impactés.
- L'étude sera déposée au courant de l'année 2020.
- Plusieurs étapes devront être réalisées par la suite, dont l'obtention du financement, l'élaboration des plans et devis et la réalisation des travaux. La mise en service du nouveau système est prévue dans un horizon de 7 à 10 ans.
- D'ici là, afin de répondre à la croissance de l'achalandage dans l'ouest comme dans l'est, la STO continue d'investir massivement dans les services et de mettre en place des mesures préférentielles pour améliorer la performance et la fiabilité de son réseau.

Mise en contexte

L'étude complémentaire

En 2017, la STO déposait une étude d'opportunité qui concluait que la combinaison des axes Allumettières et Aylmer/Taché était requise pour répondre à l'ensemble des besoins. L'étude recommandait l'implantation d'un système rapide par bus (SRB), mais identifiait un risque de saturation à long terme.

Ainsi, dans une optique d'intégration des réseaux et dans une vision à plus long terme de développement de la grande région métropolitaine de Gatineau-Ottawa, et afin d'étudier plus en détail l'option du tramway, la STO a confié en août 2018 un mandat à la firme WSP afin :

- de statuer sur le(s) mode(s) qui sera (seront) mis en place : tramway ou SRB;
- d'affiner les corridors empruntés;
- de définir l'arrimage optimal avec le Rapibus de l'est de Gatineau et le train léger d'Ottawa;
- de définir les emplacements précis des différentes stations;
- d'identifier le pont interprovincial privilégié.

Cette étude complémentaire pour la réalisation d'un système de transport collectif structurant dans l'ouest de Gatineau est réalisée en collaboration avec les partenaires de la STO :

- la Ville de Gatineau;
- le ministère des Transports du Québec (MTQ);
- la Commission de la capitale nationale (CCN);
- la Ville d'Ottawa / OC Transpo.

Elle est financée grâce à la contribution du gouvernement fédéral (50 %) et du gouvernement provincial (40 %) dans le cadre du Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC).

Les étapes réalisées et à venir

Étapes réalisées

Les étapes réalisées jusqu'à présent incluent :

- Étape 1 : mise à jour et raffinement des besoins et contraintes identifiés lors de l'étude précédente, tant pour la période actuelle que future;
- Étape 2 : identification et évaluation des solutions possibles pour en retenir 5.

Étapes à venir

Les étapes suivantes seront réalisées dans les mois suivant la fin de la période de consultation publique :

- Étape 3 : évaluation de la performance des 5 solutions retenues pour identifier la solution qui répond le mieux aux objectifs et aux contraintes identifiées;
- Étape 4 : raffinement de la solution techniquement recommandée par l'étude et identification d'un phasage de mise en œuvre et un échéancier de réalisation.

À la suite du dépôt du rapport, au courant de l'année 2020, les étapes suivantes devront être réalisées à moyen terme afin de poursuivre la réalisation du projet, dans un horizon de 7 à 10 ans :

- Obtention de l'accord de principe du gouvernement du Québec pour le financement du projet;
- Étude détaillée du scénario retenu;
- Conception préliminaire puis détaillée;
- Obtention de l'accord final du gouvernement du Québec pour le financement;
- Appel d'offres publiques pour la construction;
- Réalisation des travaux.

Le processus de consultation

Objectifs de la consultation

La STO a souhaité consulter les résidents des secteurs concernés ainsi que de l'ensemble de Gatineau sur les cinq scénarios identifiés, afin d'alimenter l'étape d'évaluation comparative des solutions.

Les objectifs de la consultation étaient les suivants :

- Évaluer le soutien de la population pour des investissements et des mesures additionnels en faveur du transport collectif;
- Informer la population des scénarios à l'étude et des avantages et défis de chacun d'entre eux, et recueillir leur avis sur ces scénarios;
- Connaître les préférences quant aux scénarios et aux variantes de parcours à l'étude;
- Apprécier les préférences liées aux modes de transport et comprendre leurs raisons.

Activités de consultation

Le processus de consultation incluait plusieurs activités d'information et de participation :

Tableau 1 – Activités de consultation

Date	Activité
Mardi 28 mai 2019	Mise en ligne de l'information sur les scénarios à l'étude Brefing de presse
Lundi 3 juin 2019	Début de la consultation publique : • Mise en ligne du questionnaire de consultation • Ouverture de la période de dépôt de mémoires Mise en ligne de 5 capsules vidéos explicatives Soirée d'information au Centre culturel du Vieux-Aylmer
Mardi 4 juin 2019	Soirée d'information au Centre communautaire du Plateau
Jeudi 6 juin 2019	Soirée d'information à la Maison du citoyen
Lundi 17 juin 2019	Atelier de réflexion
Lundi 24 juin 2019	Clôture de la consultation publique

Les principales activités sont décrites dans le détail ci-après.¹

¹ À noter qu'en plus de la consultation publique, certaines parties prenantes ont été impliquées à chacune des étapes de l'étude à travers la mise en place de comités consultatifs. Les comptes-rendus sont disponibles au sto.ca.

Soirées d'information

À l'ouverture de la période de consultation, la STO a tenu 3 soirées d'information :

- Le lundi 3 juin de 16 h à 20 h au Centre culturel du Vieux-Aylmer;
- Le mardi 4 juin de 16 h 30 à 20 h 30 au Centre communautaire du Plateau;
- Le jeudi 6 juin de 16 h à 20 h à la Maison du citoyen.

Les participants pouvaient visionner les vidéos d'information, consulter les planches d'information sur l'étude, les 5 scénarios considérés, les variantes possibles et les modes de transport, et poser leurs questions aux professionnels de la STO et aux consultants de la firme WSP présents sur place.

Au total, **près de 100 personnes** s'y sont présentées.

Information sur l'étude

Toute l'information sur l'étude et la consultation se retrouvait dans la section « Consultations publiques » du site Web de la STO. Celle-ci était facilement accessible à l'adresse sto.ca/consultation.

Une trousse d'information papier incluant les mêmes informations ainsi qu'une copie du questionnaire de consultation était également disponible lors des soirées d'information, dans les quatre Points de service de la STO, et sur demande auprès du Service des relations avec la clientèle (cf. annexe 1).

Plan de communication

Afin d'encourager le plus grand nombre possible d'utilisateurs et de citoyens à s'informer et à participer à la consultation publique, la STO a utilisé différents outils de communication :

- Images rotatives en page d'accueil du sto.ca et du m.sto.ca du 28 mai au 24 juin et bannières sur toutes les pages du sto.ca;
- Affiches et messages sur les panneaux à messages variables à bord des autobus ainsi dans les stations;
- Notification dans l'application Transit;
- 4 publications sur la page Facebook de la STO ayant rejoint entre 3 500 et 9 500 personnes chacune et obtenu un total de 2 500 engagements (clics, J'aime, commentaires et partages);
- Campagne sponsorisée du 6 au 23 juin sur Facebook, Instagram et Messenger, avec une portée de près de 25 000 personnes;
- 3 publications sur le compte Twitter de la STO, qui ont rejoint entre 2 325 et 5 500 personnes chacune et obtenu un total de 130 engagements (clics, retweets, réponses et J'aime);
- Mentions dans les éditions du 24 mai et du 19 juin de l'Infolettre de la STO, envoyées à près de 15 000 destinataires;
- Placements dans le journal Le Droit (éditions papier et électronique) le mercredi 5 juin et les samedis 15 et 22 juin ainsi que dans le Bulletin d'Aylmer les mercredis 5 et 19 juin;
- Messages radio sur Pop et Wow du 3 au 24 juin et sur Énergie et Rouge du 5 au 24 juin.

Tous ces envois et publications invitaient les personnes intéressées à consulter le site Web de la STO pour s'informer sur l'étude et participer à la consultation publique.

L'information a été largement relayée par certains élus et plusieurs associations de résidents, notamment sur leurs pages Facebook.

Par ailleurs, l'activité de presse du 28 mai et les soirées d'information ont été couvertes par les médias régionaux suivants :

- Le Droit;
- ICI Radio-Canada Ottawa-Gatineau;
- CBC Ottawa;
- TVA Gatineau;
- Bulletin d'Aylmer;
- 104,7 fm Outaouais;
- Rouge FM / Énergie.

Consultation de l'information en ligne

Au total, entre le 27 mai et le 24 juin, la page Web de la consultation a été vue **plus de 8 500 fois**.

La page hébergeant les 5 capsules vidéos a été vue plus de 2 200 fois, et ces dernières ont été visionnées entre 300 et 600 fois chacune.

Les planches et les cartes des scénarios ont été téléchargées près de 2 000 fois au total.

Questionnaire de consultation

Méthodologie

Le questionnaire de consultation a été conçu par la STO et validé par la firme BIP Recherche, qui l'a hébergé sur sa plateforme de sondage en ligne. Il était disponible du 3 au 24 juin 2019, en français et en anglais, et compatible avec les téléphones intelligents et les tablettes.

Afin d'être accessible au plus grand nombre, le questionnaire ainsi qu'une trousse d'information complète étaient également disponibles sur demande en version papier dans les Points de service de la STO. Plusieurs exemplaires ont été distribués lors des soirées portes ouvertes.

Le formulaire était composé de **42 questions, dont 14 questions ouvertes ou semi-ouvertes** permettant de recueillir les commentaires des participants (cf. annexe 2).

Le temps moyen requis pour répondre au questionnaire a été de 30 minutes.

Une fois la collecte terminée, un contrôle de validation des questionnaires a été effectué par la firme BIP Recherche pour s'assurer qu'une même personne n'ait pas répondu plus d'une fois. Les données ont été compilées dans le logiciel *Pronto* de Voxco et traitées à l'aide du logiciel *Stat-XP*.

La firme BIP Recherche s'est chargée de l'analyse quantitative des résultats ainsi que de la compilation des réponses ouvertes. La STO a ajouté une analyse cartographique des réponses et a extrait des verbatim afin de les ajouter au présent rapport.

Nombre de répondants

Au total, **668 questionnaires** de consultation ont été complétés en entier. 3 d'entre eux étaient des questionnaires papier.

Profil des répondants

Langue

83 % des participants ont complété le questionnaire en français, et 17 % en anglais.

Sexe

51 % des répondants sont des hommes, et 44 % sont des femmes. 4 % des répondants n'ont pas souhaité répondre à cette question (Q28).

Âge

La répartition des répondants par groupe d'âge est présentée dans le tableau ci-dessous. Près des trois quarts des répondants ont entre 25 et 54 ans.

Tableau 2 – Âge des répondants (n=668)

Q29. Dans quelle catégorie d'âge vous situez-vous?

Catégorie d'âge	% répondants
Moins de 25 ans	7 %
25 à 34 ans	23 %
35 à 44 ans	32 %
45 à 54 ans	19 %
55 à 64 ans	12 %
65 ans et plus	4 %
Préfère ne pas répondre	3 %

Scolarité

Près des trois quarts des répondants détiennent un diplôme universitaire.

Tableau 3 – Scolarité des répondants (n=668)

Q30. Quel est le plus haut niveau de scolarité que vous ayez complété (diplôme obtenu)?

Scolarité	% répondants
Primaire	1 %
Secondaire	6 %
Collégial	17 %
Universitaire	73 %
Préfère ne pas répondre	3 %

Occupation principale

78 % des répondants sont des travailleurs à temps plein, 7 % des étudiants, 7 % des retraités et 5 % des travailleurs à temps partiel.

Tableau 4 – Occupation principale des répondants (n=668)

Q31. Quelle est votre occupation principale?

Occupation principale	% répondants
Travailleur à temps plein	78 %
Travailleur à temps partiel	3 %
Travailleur autonome	3 %
Total – Population active	84 %
Étudiant	5 %
Retraité	7 %
Au foyer	1 %
Ne travaille pas et ne recherche pas d'emploi	1 %
Total – Population inactive	13 %
Préfère ne pas répondre	4%

Lieu d'emploi ou d'études

Pour les travailleurs et les étudiants, les lieux d'emploi ou d'études se répartissent comme suit :

Tableau 5 – Lieu d'emploi ou d'études des répondants (n=572)

Q32. Si vous êtes travailleur ou étudiant, quel est votre principal lieu d'emploi ou d'études?

Lieu d'emploi ou d'études	% répondants
Ottawa, centre-ville / Basse-Ville	42 %
Gatineau, secteur Hull – centre-ville (Île de Hull)	23 %
Total – Centres-villes	65 %
Gatineau, hors centre-ville	20 %
Ottawa, hors centre-ville	14 %
Autres municipalités	1 %
Total – Périphérie	35 %

Lieu de résidence

71 % des répondants résident dans un des cinq districts qui constituent le secteur concerné par l'étude, soit les districts d'Aylmer (10 %), de Lucerne (13 %), de Deschênes (16 %), du Plateau (20 %), et du Manoir-des-Trembles–Val-Tétreau (12 %).

29 % résident en dehors de ce secteur :

- Les autres districts du secteur Hull, soit Hull–Wright, L'Orée-du-Parc et Parc-de-la-Montagne–Saint-Raymond, représentent 10 % des participants.
- 14 % des répondants résident dans les secteurs Gatineau, Buckingham et Masson-Angers. Tous les districts de la Ville de Gatineau sont représentés.
- Enfin, 4 % des répondants résident en dehors de Gatineau, soit à Ottawa, Cantley, Chelsea, L'Ange-Gardien, Mulgrave-et-Derry, Val-des-Monts ou dans la MRC du Pontiac.

Tableau 6 – Lieu de résidence des répondants (n=668)

Q35. Où résidez-vous?

Lieu de résidence	% répondants
Secteur Aylmer (hors Plateau)	40 %
District du Plateau	20 %
Secteur Hull (hors Plateau)	22 %
Secteurs Gatineau, Buckingham et Masson-Angers	14 %
Autres municipalités	4 %

• Utilisation du transport en commun et des autres modes de transport

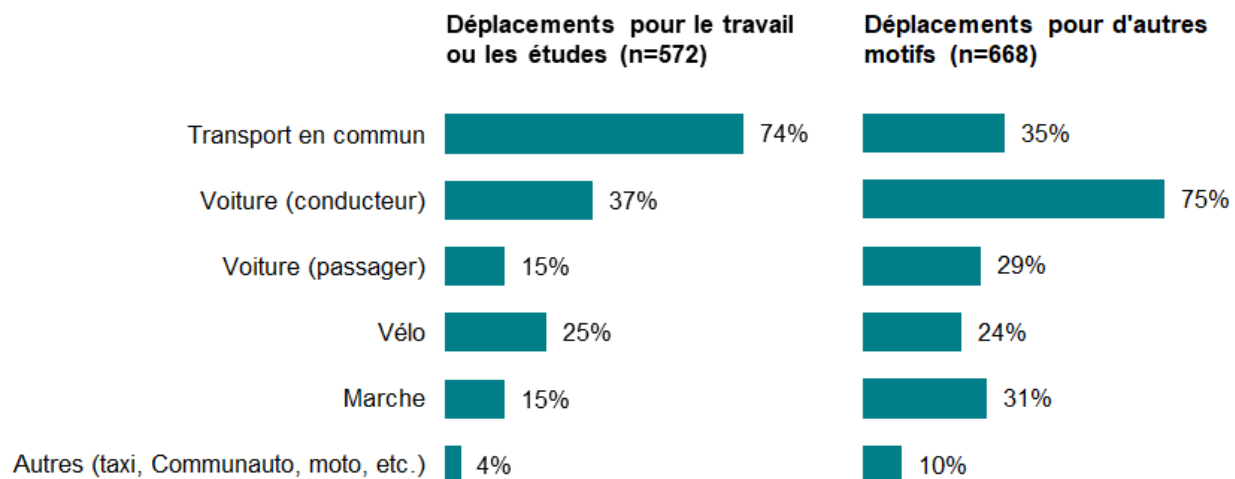
Globalement, 73 % des répondants utilisent le transport en commun quel que soit le motif, que ce soit le réseau régulier ou le service de transport adapté de la STO, d'OC Transpo ou de Transcollines, tandis que 27 % ne l'utilisent pas.

La répartition des moyens de transport utilisés le plus souvent par les répondants, pour les déplacements liés au travail ou aux études et pour les autres déplacements, est illustrée à la figure 1 ci-après.

Figure 1 – Modes de transport utilisés

Q33. Si vous êtes travailleur ou étudiant, quel(s) moyen(s) de transport utilisez-vous le plus souvent pour vous rendre à votre lieu d'emploi ou d'études? Vous pouvez sélectionner jusqu'à 4 réponses.

Q34. Quel(s) moyen(s) de transport utilisez-vous le plus souvent pour vos déplacements pour d'autres motifs que le travail ou les études? Vous pouvez sélectionner jusqu'à 4 réponses.



Présentation des points de vue exprimés

Note méthodologique / avertissement

Il est important de noter que la consultation n'est pas un sondage et qu'elle **ne repose pas sur un échantillonnage probabiliste**. De plus, **plusieurs biais** ont pu influencer les résultats :

- Le questionnaire de consultation a été rempli sur une base volontaire (autosélection);
- Peu de questionnaires papier ont été reçus en proportion de la population n'ayant pas accès à Internet;
- Les résultats peuvent être teintés par la façon dont la consultation a été relayée auprès de la population.

Les répondants ne sont donc **pas représentatifs** des citoyens ou des usagers des secteurs concernés par l'étude. Les résultats présentés ci-après correspondent donc uniquement à l'opinion des personnes ayant participé à la consultation et **ne peuvent pas être extrapolés** à l'ensemble de la population.

Les écarts significatifs pertinents entre les sous-groupes sont mentionnés pour chacune des questions. Le cas échéant, les moyennes ou pourcentages significativement supérieurs sont indiqués par le signe « + » dans les tableaux et graphiques. Les moyennes ou pourcentages significativement inférieurs sont indiquées par le signe « - ».

Partie 1 – La nécessité d'un système structurant de transport en commun

Tout d'abord, quatre questions étaient posées afin de mesurer le soutien de la population pour des investissements dans le transport en commun.

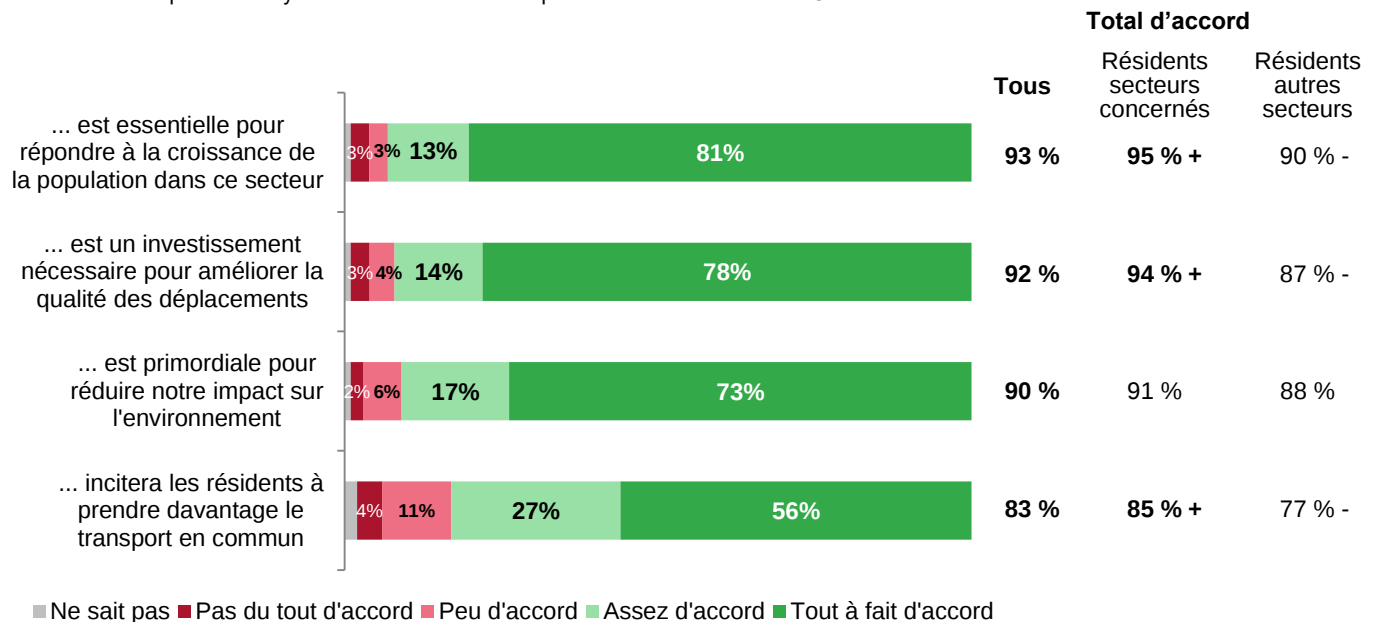
Une très forte majorité de répondants considèrent que la mise en place d'un système structurant de transport collectif dans l'ouest de Gatineau est une nécessité. En effet, le pourcentage de répondants en accord avec les quatre énoncés proposés varie entre 83 % et 93 % (tout à fait d'accord ou assez d'accord).

Pour trois des énoncés, les moyennes d'accord des résidents des secteurs concernés sont significativement plus élevées que ceux des résidents des autres secteurs, tel qu'illustré à la figure 2 ci-dessous.

Figure 2 – Degré d'accord avec la mise en place d'un système structurant dans l'ouest (n=668)

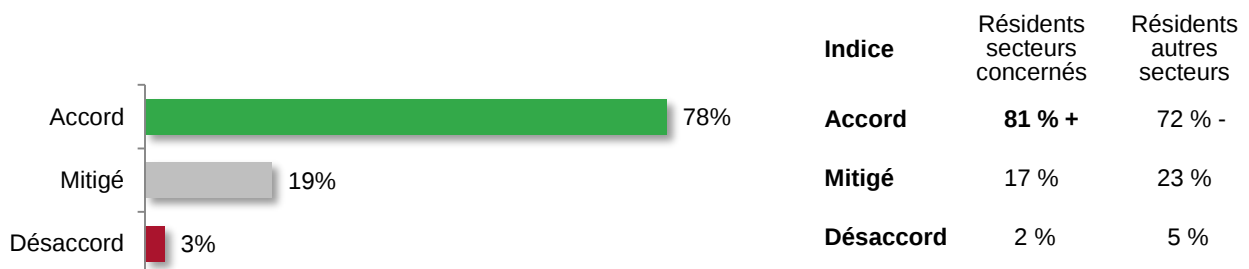
Q1. Quel est votre degré d'accord avec les énoncés suivants?

La mise en place d'un système structurant de transport collectif dans l'ouest de Gatineau ...



À partir des réponses données aux quatre énoncés, on peut établir un indice d'accord à l'égard de la mise en place d'un système structurant dans l'ouest (cf. figure 3).

Figure 3 – Indice d'accord avec la mise en place d'un système structurant dans l'ouest (n=668)



Il ressort que près de quatre répondants sur cinq sont d'accord avec les quatre énoncés. Seuls 3 % sont en désaccord avec tous les énoncés. 19 % sont mitigés, soit en accord avec certains et en désaccord avec d'autres.

L'indice d'accord est plus élevé que la moyenne parmi les sous-groupes suivants :

- Les anglophones (88 %);
- Les personnes qui utilisent le transport collectif pour des motifs autres que le travail ou les études (86 %) et pour se rendre au travail/aux études (81 %);
- Les résidents du secteur Aylmer (82 %) et des secteurs concernés par le projet (81 %);
- Les diplômés universitaires (82 %).

Partie 2 – Les scénarios proposés

Au moment de la consultation publique, cinq scénarios étaient à l'étude pour la desserte de l'ouest de Gatineau :

- Le scénario de référence;
- Le scénario tout bus;
- Le scénario tout rail;
- Le scénario hybride avec rails sur Aylmer-Taché;
- Le scénario hybride avec rails sur Allumettières/Plateau.

Dans cette partie du questionnaire, les participants à la consultation étaient invités à donner leur avis sur ces cinq scénarios.

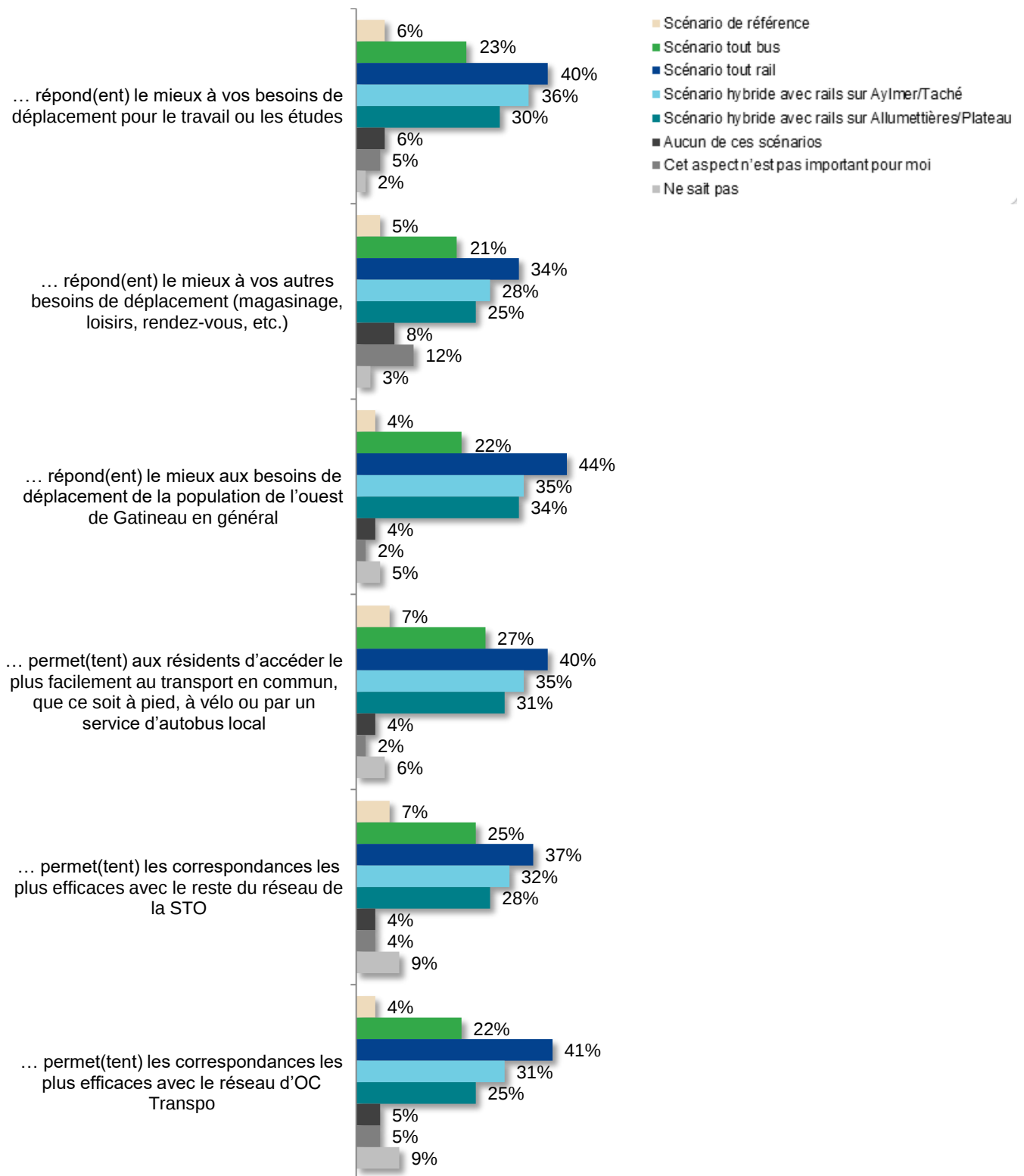
Évaluation des scénarios selon différents critères

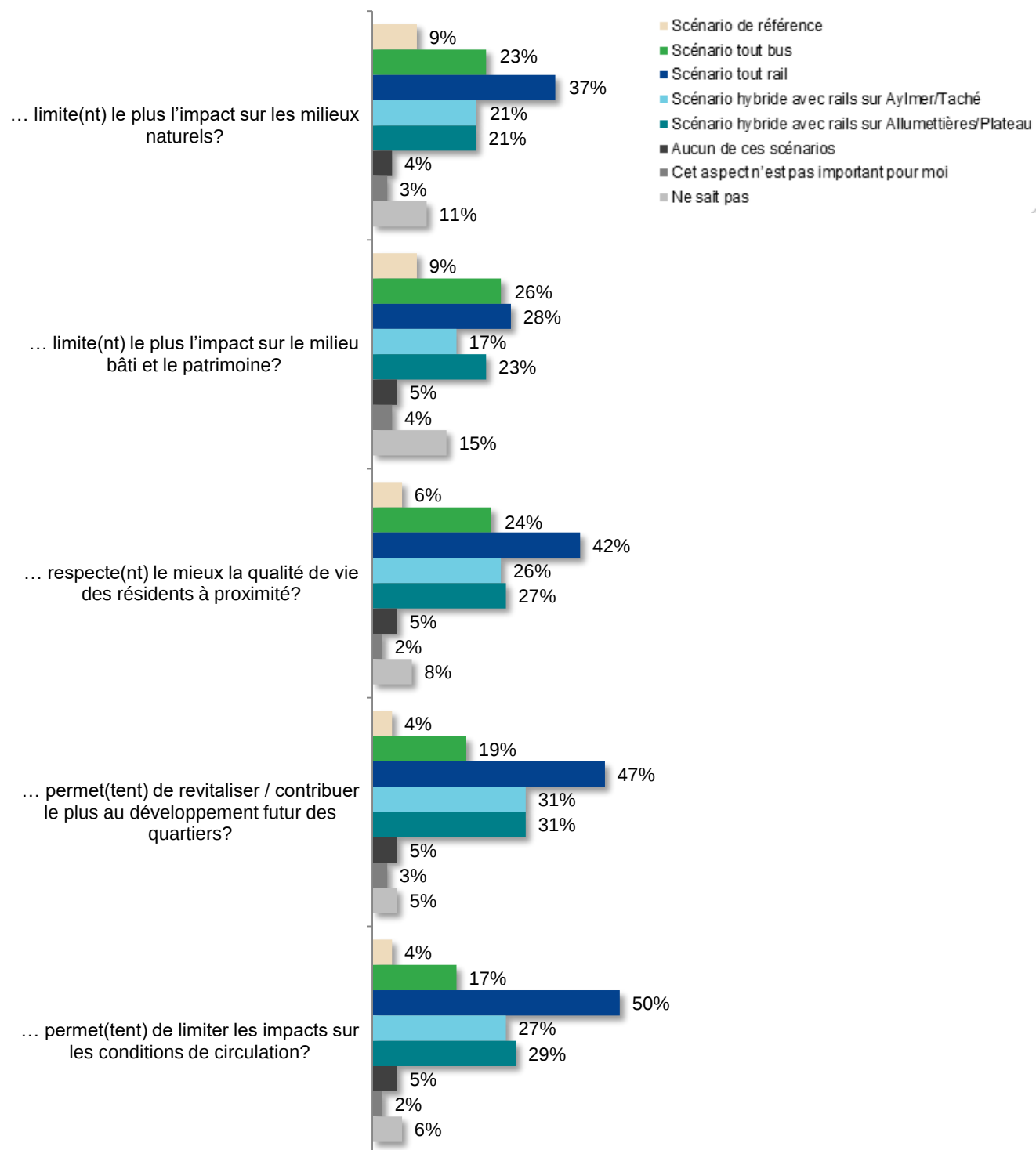
La première question les invitait à indiquer le(s) scénario(s) qu'ils privilégiaient selon 11 critères d'évaluation liés au service de transport en commun et aux impacts sur les milieux de vie.

Les résultats sont présentés à la figure 4 aux pages suivantes.

Figure 4 – Scénarios privilégiés selon les différents critères (n=668)

Q2. Pour chacun des énoncés, veuillez indiquer le ou les scénario(s) qui répond(ent) le mieux aux conditions mentionnées. Plusieurs réponses sont possibles. Au besoin, veuillez-vous référer à la description des 5 scénarios au sto.ca/consultation. Selon vous, quel(s) scénario(s) ...





De façon générale, **le scénario tout rail est privilégié par le plus grand nombre de répondants quel que soit le critère**, avec des pourcentages d'appui compris entre 28 et 50 %. Il se distingue particulièrement sur les critères suivants, avec un pourcentage supérieur de 10 points ou plus au deuxième scénario privilégié :

- Permet de limiter les impacts sur les conditions de circulation (50 % contre 29 % pour le scénario hybride avec rails sur Allumettières/Plateau);
- Permet de revitaliser / contribuer le plus au développement futur des quartiers (47 % contre 31 % pour les deux scénarios hybrides);
- Respecte le mieux la qualité de vie des résidents à proximité (42 % contre 27 % pour le scénario hybride avec rails sur Allumettières/Plateau);
- Permet les correspondances les plus efficaces avec le réseau d'OC Transpo (41 % contre 31 % pour le scénario hybride avec rails sur Aylmer-Taché).

En revanche, un pourcentage moindre de répondants considèrent que c'est le scénario qui limite le plus l'impact sur le milieu bâti et le patrimoine (28 %).

Les deux scénarios hybrides reviennent généralement en deuxième et troisième position, avec une part similaire de répondants qui les privilégient, comprise entre 17 et 36 % selon les critères.

Le scénario hybride avec rails sur Aylmer-Taché se distingue toutefois quant aux critères suivants :

- Répond le mieux à vos besoins de déplacement pour le travail ou les études (36 % contre 30 % pour le scénario avec rails sur Allumettières/Plateau);
- Permet aux résidents d'accéder le plus facilement au transport en commun (35 % contre 31 %);
- Permet les correspondances les plus efficaces avec le reste du réseau de la STO (32 % contre 28 %);
- Permet les correspondances les plus efficaces avec le réseau d'OC Transpo (31 % contre 25 %);
- Répond le mieux à vos autres besoins de déplacement (28 % contre 25 %).

Quant au scénario hybride avec rails sur Allumettières/Plateau, il est privilégié en ce qui concerne la minimisation de l'impact sur le milieu bâti et le patrimoine (23 % contre 17 % pour le scénario avec rails sur Aylmer-Taché).

Le scénario tout bus arrive généralement en quatrième position, étant privilégié par 17 à 27 % des répondants selon les critères. Il est toutefois considéré comme le deuxième scénario répondant le mieux aux objectifs de limiter l'impact sur le milieu bâti et le patrimoine (26 %) et sur les milieux naturels (23%).

À noter que concernant ces deux derniers critères, un pourcentage significatif de répondants n'a pas été en mesure de se prononcer, avec respectivement de 15 et 11 % de « Je ne sais pas ».

Le scénario de référence recueille entre 4 et 9 % d'appuis selon les critères.

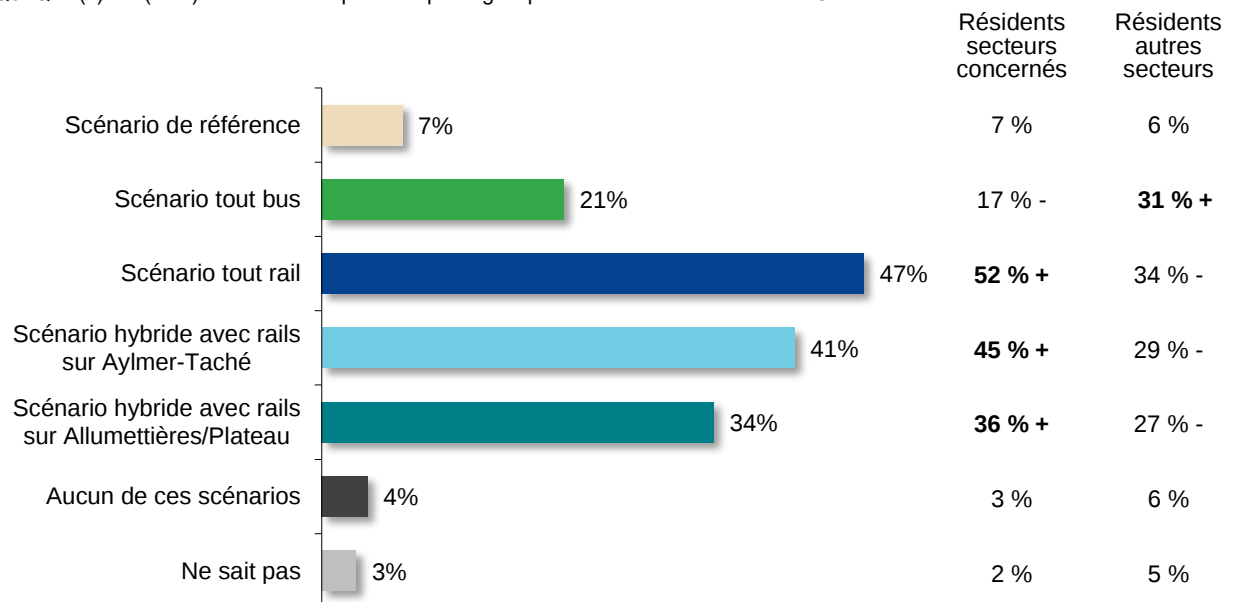
Scénarios privilégiés

Ensuite, les répondants étaient amenés à se prononcer sur le ou les scénario(s) qu'ils privilégient pour la desserte de l'ouest de Gatineau.

Les résultats sont présentés à la figure 5 ci-dessous.

Figure 5 – Scénarios privilégiés pour la desserte de l'ouest de Gatineau (n=668)

Q3. Quel(s) est (sont) les scénarios que vous privilégiez pour la desserte de l'ouest de Gatineau?



De prime abord, on constate que les trois scénarios incluant un tramway sur au moins un des deux axes se démarquent. En considérant les réponses multiples, ce sont 78 % des répondants qui ont choisi au moins un des scénarios avec rails (soit 84 % des résidents des secteurs concernés et 62 % des résidents des autres secteurs).

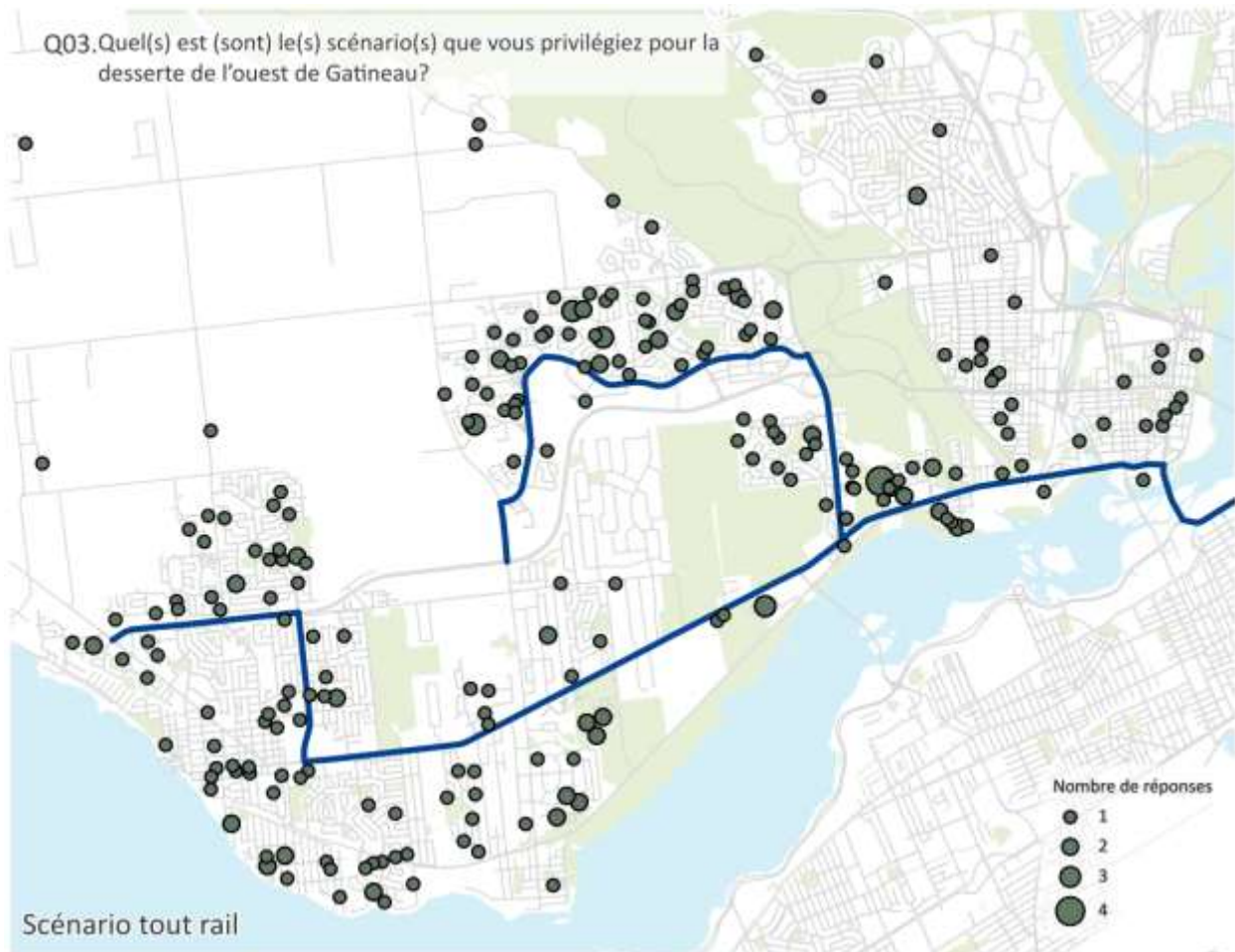
Les différences significatives ainsi que les cartographies des répondants ayant opté pour chacun de ces scénarios sont présentées aux pages suivantes.

Le scénario tout rail est privilégié par 47 % des répondants. Les sous-groupes suivants sont significativement plus nombreux à exprimer une préférence pour ce scénario :

- Les répondants qui se rendent à leur lieu de travail ou d'études à pied ou à vélo (57 %);
- Les résidents du district du Plateau (55 %) et des secteurs concernés par l'étude (52 %);
- Les hommes (53 %);
- Les répondants favorables à la mise en place d'un système de transport structurant (52 %);
- Les 35-54 ans (51 %);
- Les diplômés universitaires (51 %).

Il a été possible de cartographier les répondants qui privilégient ce scénario selon leur code postal. La carte présentée à la figure 6 ci-dessous illustre leur répartition géographique dans la partie ouest de Gatineau.

Figure 6 – Cartographie des répondants privilégiant le scénario tout rail

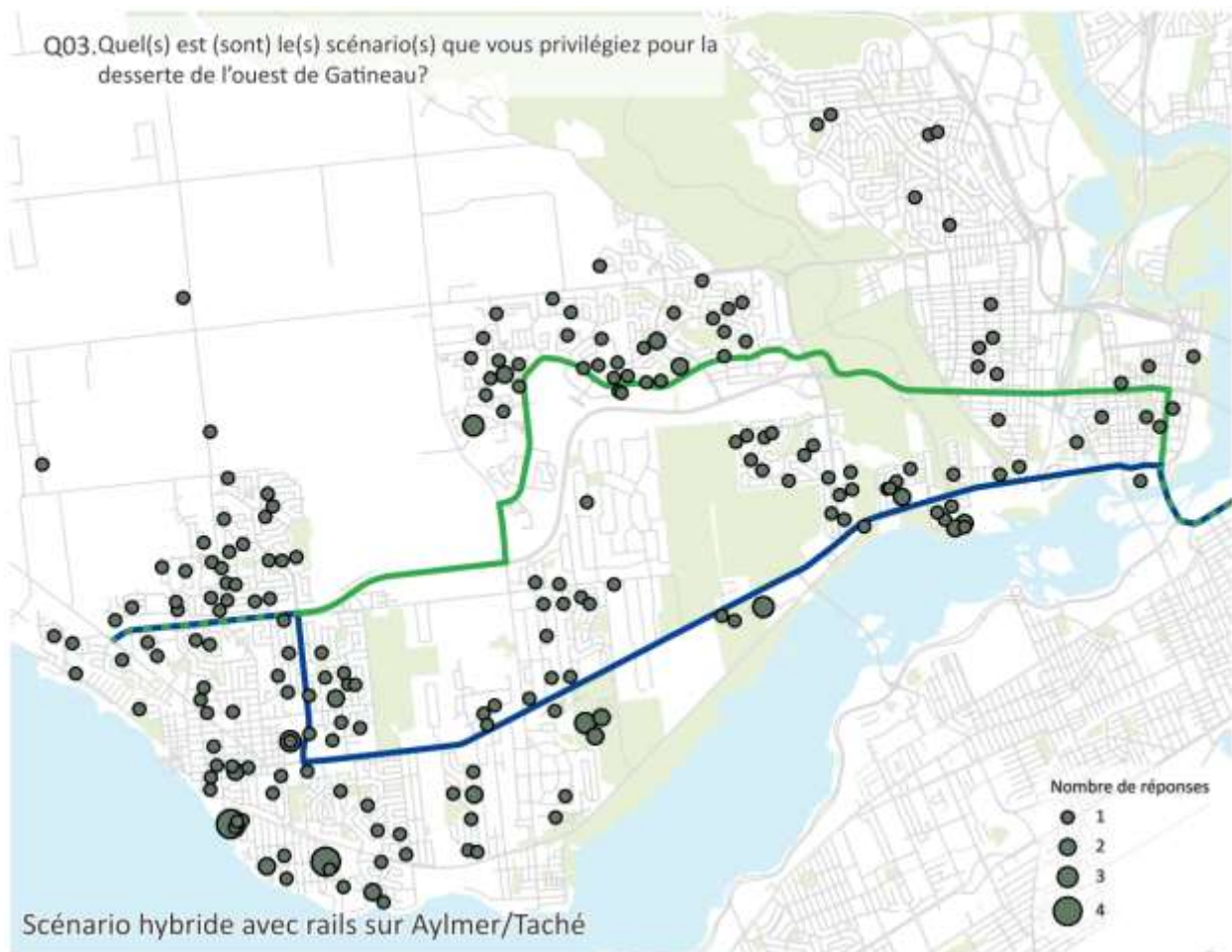


Le scénario hybride avec rails sur Aylmer-Taché recueille 41 % d'appuis, mais davantage auprès :

- Des résidents du secteur Aylmer hors Plateau (53 %) et des secteurs concernés (45 %);
- Des répondants qui sont favorables à la mise en place d'un système structurant (46 %);
- Des utilisateurs du transport en commun pour le travail ou les études (45 %) et en général (43 %);

La cartographie présentée à la figure 7 montre les lieux de résidence des tenants de cette option.

Figure 7 – Cartographie des répondants privilégiant le scénario avec rails sur Aylmer-Taché

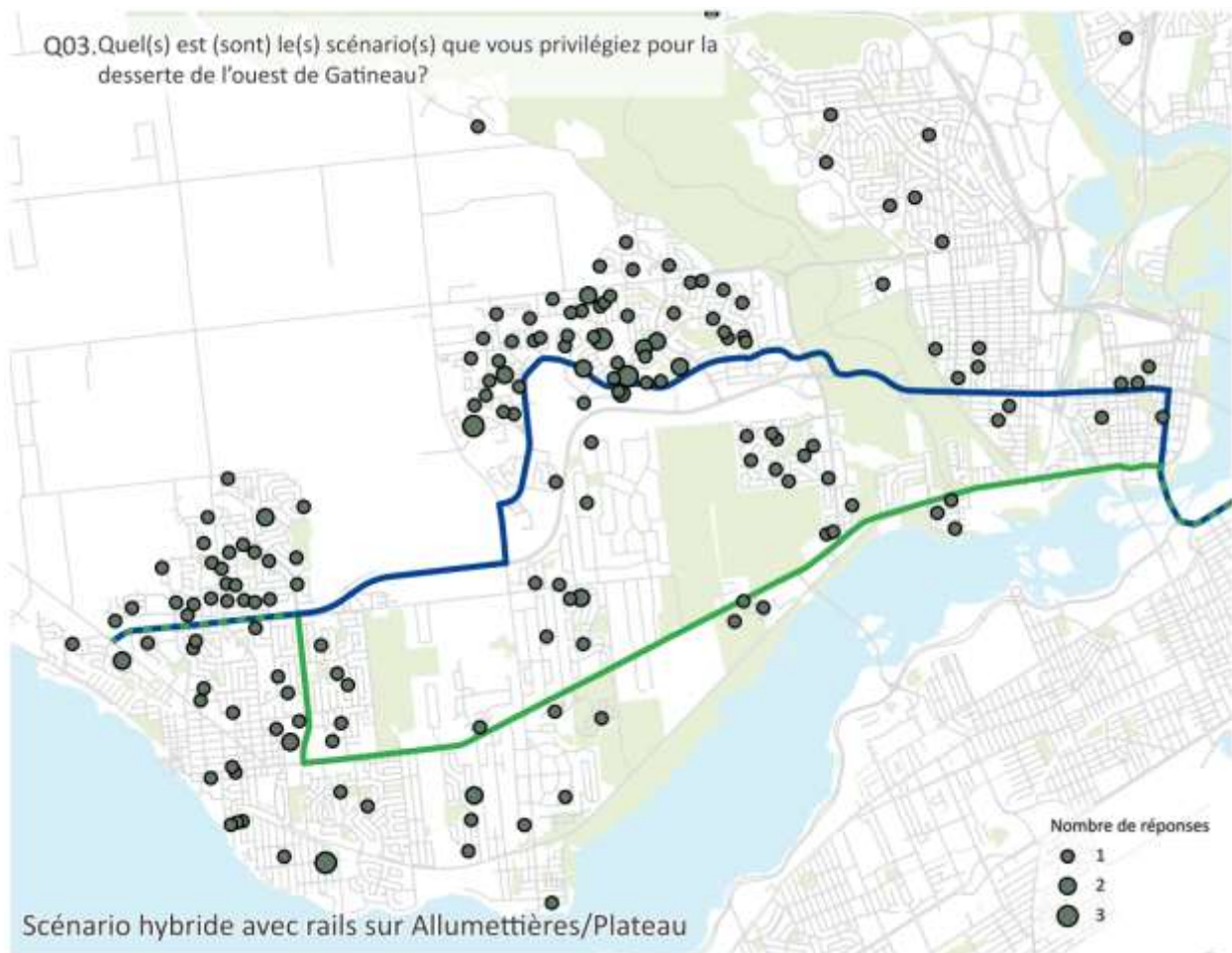


Le scénario hybride avec rails sur Allumettières/Plateau est privilégié par 34 % des répondants. Il est préféré par :

- Les résidents du district du Plateau (53 %) et de façon moins significative, ceux des secteurs concernés par l'étude (36 %);
- Les travailleurs du centre-ville d'Ottawa (47 %);
- Les femmes (40 %);
- Les moins de 35 ans (40 %).

La figure 8 présente la répartition géographique des codes postaux des répondants qui se sont prononcés en faveur de ce scénario.

Figure 8 – Cartographie des répondants privilégiant le scénario avec rails sur Allumettières/Plateau

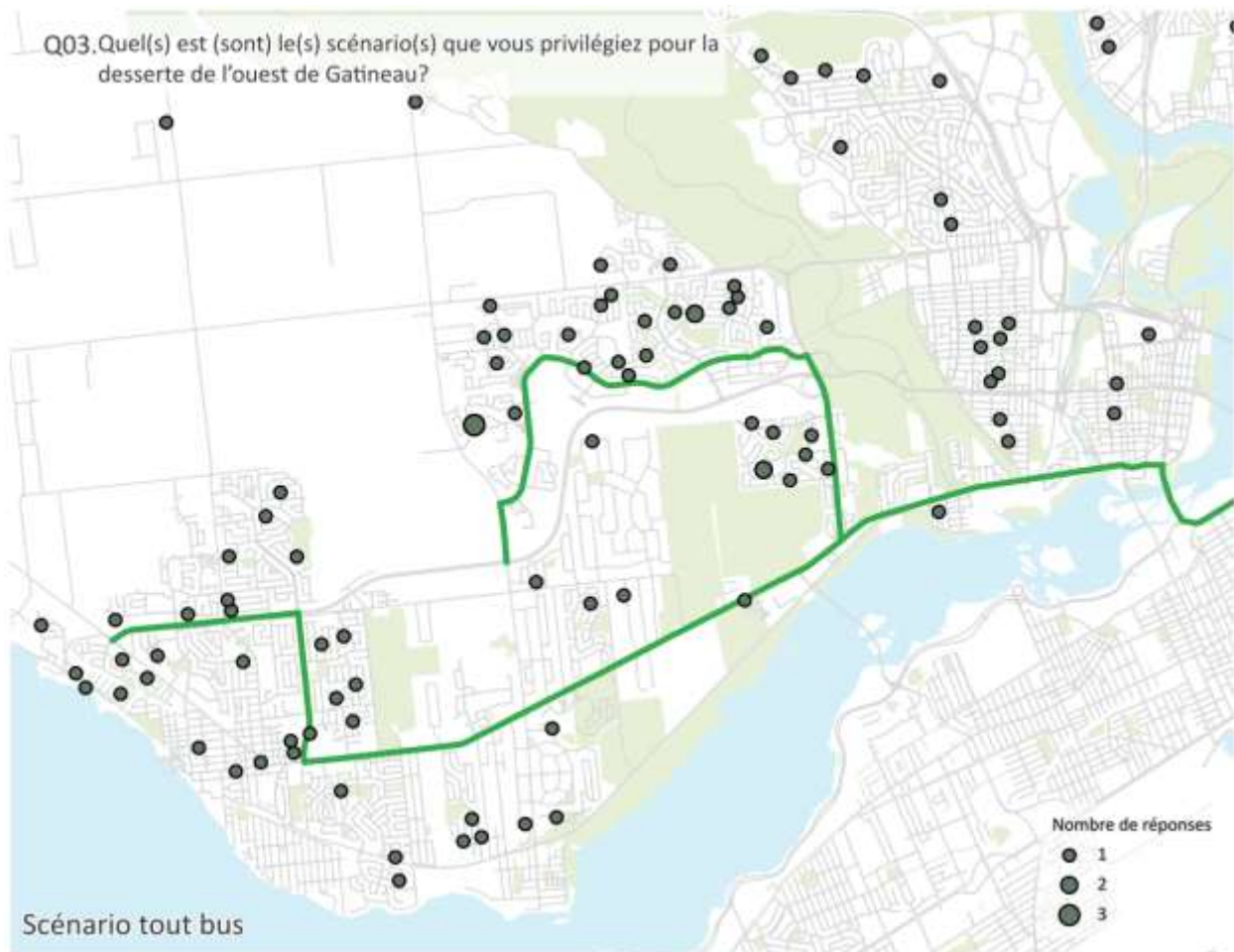


Le scénario tout bus est retenu par 21 % des répondants. Les groupes suivants y sont significativement plus favorables :

- Les répondants qui ont un avis mitigé quant à la nécessité d'un système structurant (40 %);
- Les résidents du secteur Gatineau (39 %) et des secteurs non concernés par l'étude (31 %);
- Les diplômés de niveau primaire ou secondaire (33 %) ou collégial (32 %);
- Les femmes (27 %).

La figure 9 ci-dessous illustre les lieux de résidence des tenants du scénario tout bus (partie ouest de la ville de Gatineau).

Figure 9 – Cartographie des répondants privilégiant le scénario tout bus



Le scénario de référence obtient seulement 7 % d'appuis, sans écarts significatifs selon le profil des répondants.

4 % des participants à la consultation ne privilégient aucun des scénarios proposés, et 3 % ne se prononcent pas.

Raisons de la préférence pour un ou plusieurs scénarios

Par une question ouverte, les répondants étaient invités à justifier leur préférence pour un ou plusieurs des scénarios. Les raisons mentionnées sont catégorisées dans le tableau 7 à la page suivante.

Les principales justifications évoquées pour le choix du rail sont l'efficacité et la fiabilité, la réduction de la congestion et de l'impact environnemental, et les avantages à long terme.

Les scénarios hybrides sont jugés intéressants pour leur desserte élargie, la réduction de la congestion, la réduction des temps de déplacement et les avantages apportés par la combinaison des deux modes.

Le scénario tout bus est retenu pour son moindre coût, sa flexibilité et sa desserte directe des destinations, et sa facilité d'implantation.

Tableau 7 – Raisons citées pour le choix des scénarios privilégiés (n=668)

Q4. Pour quelles raisons?

Raisons	Mentions	Scénario de référence (n=46)	Scénario tout bus (n=142)	Scénario tout rail (n=312)	Scénario hybride avec rails sur Aylmer-Taché (n=271)	Scénario hybride avec rails sur Allumettières / Plateau (n=224)
Le scénario améliore la desserte des quartiers et des destinations.	115	15 %	15 %	14 %	18 %	21 %
Ce mode de transport est plus efficace / fiable / sécuritaire.	107	11 %	8 %	26 %	18 %	10 %
Le système permettra de réduire / sera à l'abri de la congestion.	92	7 %	6 %	20 %	17 %	17 %
Le système serait plus rapide / réduirait les temps de déplacement.	88	13 %	13 %	18 %	14 %	13 %
Le scénario permettrait de réduire l'impact environnemental.	80	17 %	5 %	20 %	10 %	8 %
Le système est moins coûteux / offre un meilleur rapport avantages-coûts.	76	13 %	34 %	4 %	6 %	2 %
C'est une solution moderne / à long terme.	73	7 %	1 %	20 %	10 %	10 %
Il offre une plus grande capacité / permet de transporter plus de personnes.	57	4 %	3 %	14 %	8 %	8 %
Les systèmes hybrides sont avantageux (bon compromis, moindre coût, redondance en cas de panne du train, arrimage avec le Rapibus).	56	4 %	6 %	4 %	15 %	13 %
On devrait considérer d'autres options (pont Prince-de-Galles, monorail, tunnel, ancienne voie ferrée, amélioration du Rapibus, sixième pont...).	56	9 %	8 %	4 %	6 %	6 %
Le scénario hybride avec rails sur Aylmer-Taché est préférable (accès à pied, densité de population, commerces, route en ligne droite).	38	2 %	3 %	5 %	13 %	2 %
Le scénario hybride avec rails Allumettières/ Plateau est préférable (davantage d'espace, développements futurs).	36	0 %	3 %	4 %	3 %	13 %
Le système offre davantage de flexibilité.	35	4 %	15 %	1 %	4 %	5 %
Il est plus facile et rapide à implanter.	31	4 %	14 %	1 %	2 %	3 %
Il offre un meilleur confort.	29	2 %	1 %	7 %	4 %	1 %
Il favorise le développement urbain et la revitalisation des quartiers.	27	2 %	3 %	6 %	4 %	2 %
Le scénario réduit le nombre de correspondances requises.	22	9 %	10 %	1 %	2 %	1 %
Il faut aller vers le rail (nécessaire, plus attrayant).	21	0 %	0 %	6 %	4 %	3 %
Le rail est moderne, esthétique, il rehausserait l'image de Gatineau.	16	2 %	0 %	4 %	1 %	0 %
La population n'est pas suffisante pour justifier un système sur rail.	11	2 %	7 %	0 %	0 %	0 %
Autres (pas de précisions, ce n'est pas mon secteur...).	75	15 %	13 %	5 %	8 %	10 %
Aucun commentaire.	11	9 %	3 %	1 %	3 %	3 %

Voici quelques-uns des commentaires reçus :

- **En faveur des scénarios avec rail**

Le scénario tout rail serait souhaitable. Il est grand temps d'investir dans un projet d'envergure de mobilité durable, pour toutes les raisons qu'on connaît. Un projet à long terme qui aurait un impact positif sur la vie des citoyens et qui permettrait aux générations futures de développer de meilleures habitudes de transport.

Mon expérience de transport dans d'autres villes me permet de voir que le transport par rail est adopté plus fortement par la population. Il est moins affecté par les intempéries et les autres aléas. Il offre une capacité beaucoup plus élevée de croissance, il est plus efficace pour servir de réseau structurant et permettre les transferts. Il est aussi plus cohérent avec le modèle en place à Ottawa. Bien qu'ayant une population de seulement 250 000 habitants la région Ottawa-Gatineau devrait être vue avec une vision d'une ville de plus d'un million d'habitant et le transport par rail est essentiel comme base du réseau

Les temps de déplacements sont beaucoup plus précis et constant avec le rail. C'est ce qui selon moi va convertir le plus d'automobilistes au transport en commun.

Un système tout rail serait à la fois plus rapide, plus efficace et plus confortable. Il permet également l'empreinte environnementale la plus faible et la pollution sonore la plus faible. De plus, un système novateur sur rail permettrait de faire de Gatineau une ville exemplaire au Québec et aurait une plus-value patrimoniale importante. Un tramway pourrait devenir un symbole positif de l'Ottawa.

- **En faveur du rail sur Aylmer-Taché :**

Rail plutôt qu'autobus : alors que j'utilisais le métro à Montréal, je n'ai jamais pris le bus ici. Question confort, ponctualité, fréquence, etc. Il faut un système sur rail (tramway, métro léger, etc.). Taché plus qu'Aylmer : on pourra s'y rendre à pied, densifier les alentours de stations, etc. Alors que des Allumettières est dans un no man's land et favoriserait l'étalement urbain.

Aylmer/Taché représente le cœur de la vie d'Aylmer et se doit d'être desservi de la meilleure façon possible, soit par des rails. Cela permettra à l'axe Aylmer/Taché de devenir une rue importante de commerces et résidences où il fera bon vivre et se déplacer à Aylmer. Par ailleurs, le nombre de personnes résident à distance de marche de l'axe Aylmer Taché justifie l'implantation d'un système sur rails sur cet axe. Des rails pour un "power centre" sur le plateau seraient inutiles, étant donné les énormes commerces et la quantité importante de stationnement sur le Plateau. Les gens vont continuer à utiliser l'auto, car le Plateau a été conçu pour cette raison. En contrepartie, l'axe Aylmer/Taché est l'axe qui ressemble le plus aux villes européennes qui se sont dotées d'un tramway, où il y a des commerces de proximité sur l'axe principal et des résidences en mixité.

- **En faveur du rail sur Allumettières/Plateau :**

Le boulevard du Plateau et Allumettières regroupent le plus d'habitants, il est central, la croissance se fera à proximité, que ce soit au sud ou au nord du boulevard des Allumettières. Par exemple, s'il y avait

un projet immobilier harmonisateur au site actuel du golf Champlain, il serait proche du boulevard et le train pourrait embarquer tous les passagers. Le boulevard Alexandre-Taché est de plus trop étroit pour un système sur rail.

I think the majority of future development in the west end is going to happen north of Allumettières and it seems smartest to build the largest capacity mass transit in areas where you anticipate the most growth.

- **En faveur de l'autobus :**

L'autobus est plus flexible, moins cher et une panne n'interrompt pas le service sur toute la ligne comme pour le tramway.

La population actuelle d'Aylmer ne justifie pas la construction d'une ligne de tramway. Un tel projet et l'investissement massif qu'il représente contribuerait à justifier ensuite la poursuite de l'étalement urbain qui est la cause de la congestion dans le secteur. L'amélioration du service d'autobus serait beaucoup moins coûteuse et pourrait être ajustée au fil du temps alors que l'installation de rail est rigide et incite au développement de pôles résidentiels et commerciaux.

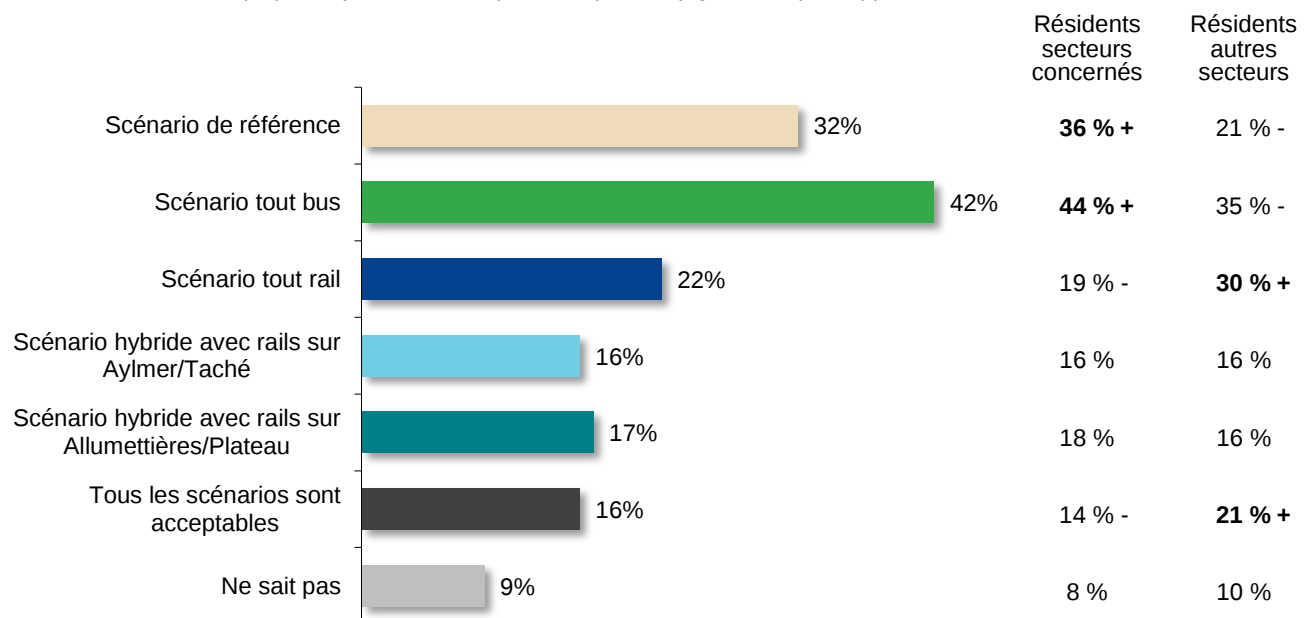
Le bus est le scénario le plus flexible et le moins coûteux. La densité de population ne justifie pas un train ou tram. On paie déjà trop cher de taxe municipale alors, limitons les dépenses et soyons réaliste.

Scénarios jugés inacceptables

Il a ensuite été demandé aux répondants si un ou plusieurs des scénarios proposés était inacceptable selon eux. Les réponses sont présentées à la figure 10 ci-dessous.

Figure 10 – Scénarios jugés inacceptables pour la desserte de l'ouest de Gatineau (n=668)

Q5. Parmi les scénarios proposés, y en a-t-il un ou plusieurs que vous jugez inacceptable(s)?



Le scénario tout bus est jugé inacceptable par 42 % des répondants. Certains groupes sont significativement plus nombreux à être de cet avis :

- Les personnes qui travaillent au centre-ville d'Ottawa (50 %);
- Celles qui sont en faveur de la mise en place d'un système structurant (48 %);
- Les hommes (48 %);
- Les diplômés universitaires (47 %);
- Les résidents des secteurs concernés par l'étude (44 %).

Les lieux de résidence des répondants qui rejettent l'option tout bus sont illustrés ci-dessous.

Figure 11 – Cartographie des répondants jugeant le scénario tout bus inacceptable

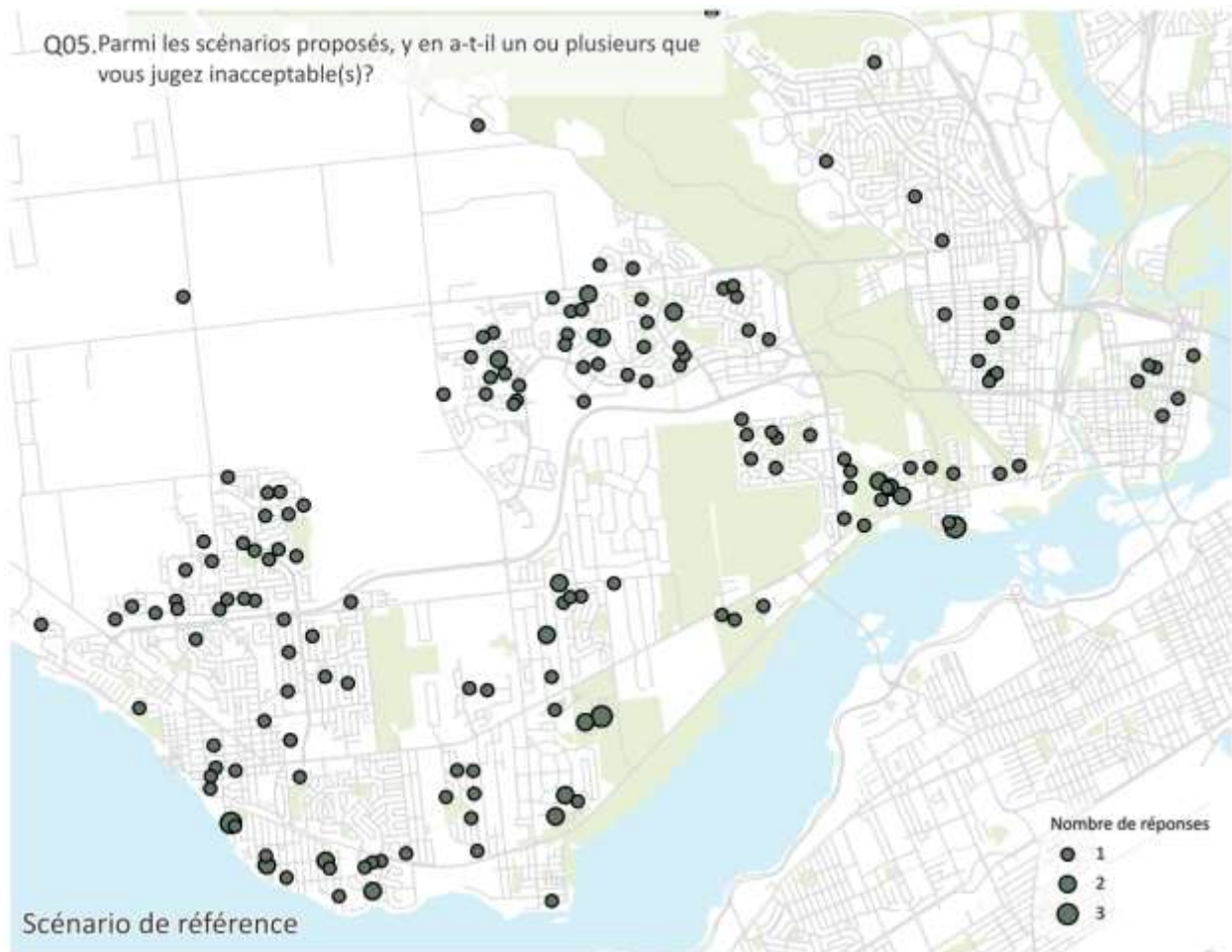


Le scénario de référence est mentionné par 32 % des répondants, et davantage par :

- Les hommes (39 %);
- Les résidents des secteurs concernés par l'étude (36 %);
- Les personnes qui sont favorables à la mise en place d'un système structurant (36 %);
- Les diplômés universitaires (35 %);
- Les francophones (33 %).

La figure 12 ci-dessous illustre la répartition géographique de ces répondants.

Figure 12 – Cartographie des répondants jugeant le scénario de référence inacceptable



Le scénario tout rail est considéré comme inacceptable par 22 % des répondants, en particulier :

- Les répondants qui sont mitigés à l'égard de la mise en place d'un système structurant (48 %);
- Les résidents du secteur Gatineau (39 %) et des secteurs non concernés par l'étude (30 %);
- Les personnes détenant un diplôme de niveau collégial (32 %);
- Les 55 ans et plus (30 %);
- Les personnes qui se rendent à leur lieu d'emploi ou d'études en voiture (25 %).

Les codes postaux de ces répondants sont cartographiés ci-dessous (à noter que seule la partie ouest de Gatineau est illustrée).

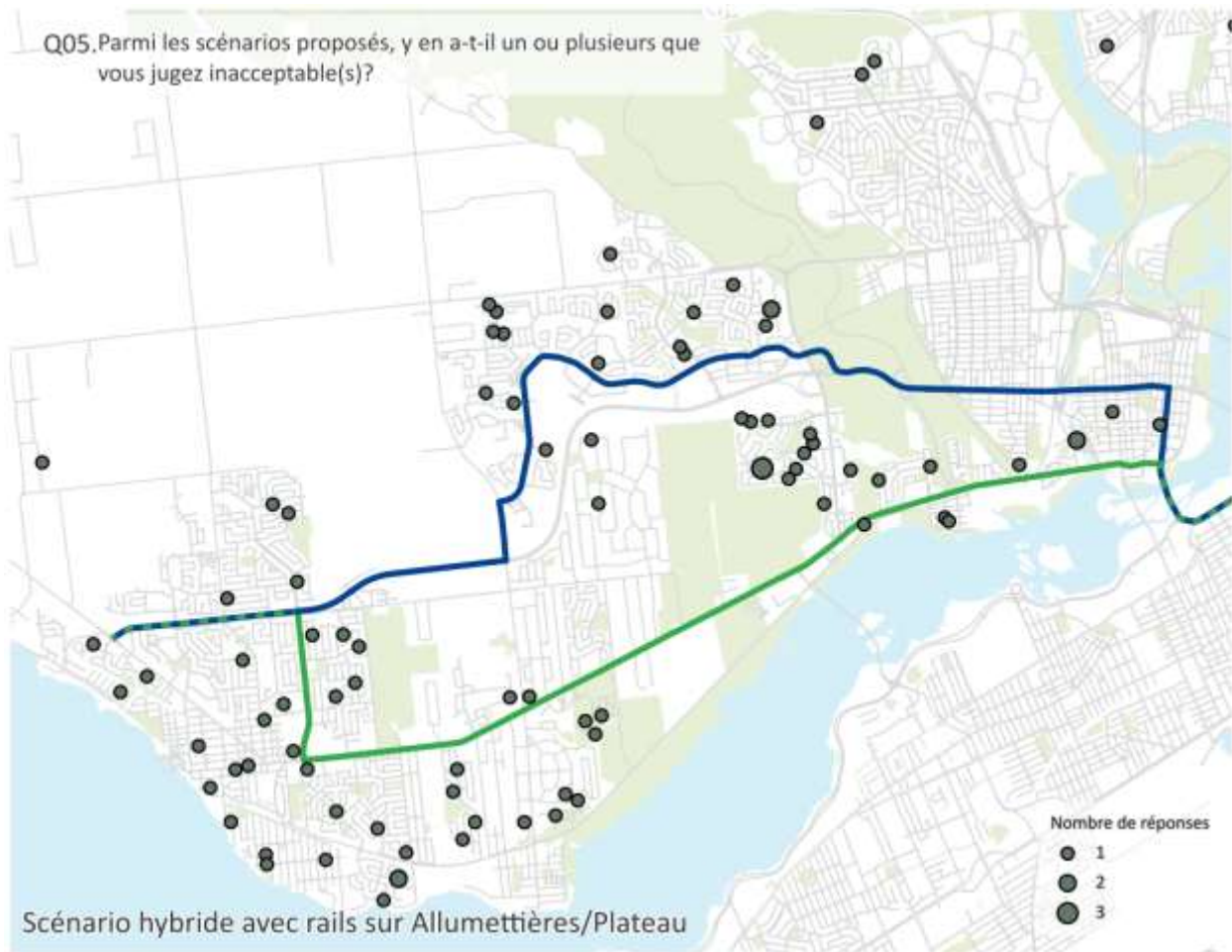
Figure 13 – Cartographie des répondants jugeant le scénario tout rail inacceptable



Le scénario hybride avec rails sur Allumettières/Plateau est rejeté par 17 % des répondants, et de façon plus significative par ceux qui sont mitigés quant à la nécessité d'un système structurant dans l'ouest (25 %).

Les lieux de résidence des répondants qui trouvent cette option inacceptable sont illustrés ci-dessous.

Figure 14 – Cartographie des répondants jugeant le scénario avec rails sur Allumettières/Plateau inacceptable

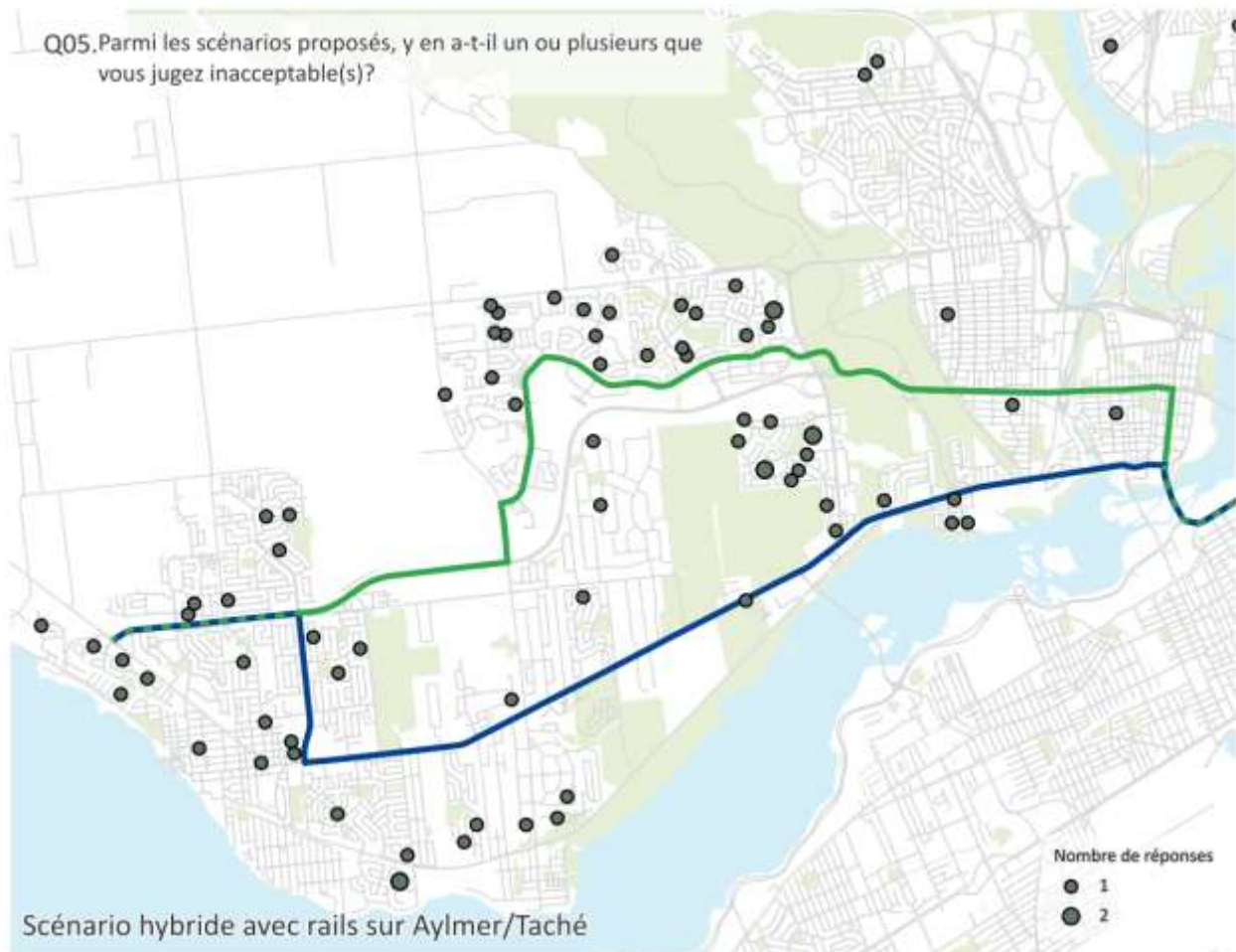


Quant au scénario hybride avec rails sur Aylmer-Taché, il est jugé inacceptable par 16 % des répondants, notamment :

- Les répondants mitigés quant à la nécessité d'un système structurant (30 %);
- Les résidents du secteur Gatineau (26 %);
- Les 55 ans et plus (24 %);
- Les personnes qui n'utilisent pas le transport en commun pour le travail ou les études (23 %) et en général (22 %);
- Les personnes qui travaillent à Gatineau hors centre-ville (22 %).

Les lieux de résidence de ces répondants sont illustrés ci-dessous.

Figure 15 – Cartographie des répondants jugeant le scénario avec rails sur Aylmer-Taché inacceptable



À noter que pour 16 % des répondants, tous les scénarios sont acceptables.

Raisons du rejet d'un ou plusieurs scénarios

Les répondants pouvaient justifier leur rejet d'un ou plusieurs des scénarios par un commentaire ouvert. Les raisons citées sont présentées à la page suivante.

On constate que les répondants perçoivent les autobus, que ce soit le scénario de référence ou le scénario tout bus, voire même les scénarios hybrides, comme étant inefficaces et pris dans la congestion ou créant de la congestion.

Ceux qui s'opposent au rail, que ce soit le scénario tout rail ou dans une moindre mesure, les scénarios hybrides, le font principalement pour des raisons de coûts.

Tableau 8 – Raisons citées pour le choix des scénarios inacceptables (n=506)

Q6. Pour quelles raisons?

Raisons	Mentions	Scénario de référence (n=212)	Scénario tout bus (n=278)	Scénario tout rail (n=150)	Scénario hybride avec rails sur Aylmer-Taché (n=106)	Scénario hybride avec rails sur Allumettières / Plateau (n=116)
Ce mode de transport n'est pas fiable / efficace / viable à long terme.	162	49 %	37 %	15 %	14 %	16 %
Il augmenterait la congestion / les autobus créent de la congestion.	133	29 %	36 %	14 %	22 %	21 %
Les coûts sont trop élevés.	85	7 %	5 %	48 %	32 %	33 %
Il réduirait l'accessibilité au transport en commun, il y a peu de population à distance de marche.	53	6 %	9 %	17 %	14 %	16 %
Le scénario ne réduirait pas les temps de déplacement (manque de rapidité du mode ou nécessité de faire des correspondances).	52	8 %	11 %	7 %	10 %	9 %
Il aurait un impact important sur l'environnement / le milieu bâti.	49	8 %	13 %	4 %	12 %	10 %
La construction sera longue et coûteuse / nécessitera des expropriations.	32	1 %	2 %	15 %	13 %	4 %
C'est une vision à court terme.	25	8 %	6 %	1 %	5 %	3 %
Il faut un système sur rails / il ne faut pas d'autobus.	23	6 %	8 %	0 %	7 %	8 %
La population desservie est trop faible pour justifier un tramway.	18	2 %	1 %	11 %	10 %	11 %
Le rail n'est pas flexible.	12	1 %	1 %	8 %	3 %	3 %
Il n'incitera pas les gens à utiliser le transport en commun.	11	3 %	2 %	0 %	0 %	0 %
Il faut un système hybride.	9	1 %	2 %	4 %	2 %	1 %
On devrait considérer d'autres options (ne pas retirer de voies de circulation, emprunter le pont Prince-de-Galles, construire un autre pont...).	7	1 %	1 %	3 %	5 %	4 %
Il ne doit pas y avoir de rails sur Allumettières/Plateau, c'est un axe conçu pour la voiture.	3	1 %	1 %	0 %	0 %	3 %
Autres (pas de précisions).	39	7 %	4 %	10 %	8 %	10 %
Aucun commentaire.	4	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %

Quelques-uns des commentaires sont reproduits ci-dessous :

- **Concernant le scénario de référence / le scénario tout bus**

Tout bus est incompréhensible, cela ne changerait pas grand-chose sur la congestion aux heures de pointe et occasionnerait des retards qui font en sorte que comme d'autres je n'utilise pas l'autobus. Le rail sur Taché et chemin d'Aylmer dénaturerait complètement le secteur. Nous obligerait à couper de beaux arbres matures! Ce serait une catastrophe, de plus me semble qu'il y ait plus de population vers le plateau et donc une desserte sur Allumettière avec accès au hyper centre commerciale me semble plus judicieux.

Ces scénarios (de référence et tout bus) devraient être appliqués en attendant, c'est à dire revoir les endroits pour des voies réservées et améliorer la fréquence, surtout dans les heures de pointes. Par contre, ils ne constituent pas une mesure viable à long terme. Les autobus sont déjà bondés et parfois il est désagréable et long de les utiliser. Je pense que pour convaincre plus de gens de les utiliser, on doit améliorer le confort et cela doit devenir une option significativement plus rapide que de prendre sa voiture ou même covoiturer.

À moins que vous ne vous engagiez à avoir un réseau entier de bus électriques performant, un réseau constitué strictement d'autobus est dépassé. Un réseau durable dans tous les sens du terme, et particulièrement dans le sens environnemental, doit devenir une priorité AUJOURD'HUI.

The existing bus service is highly inadequate and minor tweaks will do nothing to improve the situation. Bus only will quickly run into capacity issues, thus requiring conversion in the medium-term, which will result in years of traffic headaches during construction (worse than the status-quo), as is the case in Ottawa currently. We must learn from our neighbour's mistakes.

- **Concernant les scénarios avec rails**

J'ai peur que cela contribue davantage au développement immobilier dans ce secteur, qui est déjà trop important selon moi.

La population actuelle d'Aylmer ne justifie pas la construction d'un tramway qui est très coûteux vu la faible densité de population dans le secteur. Ça serait une incitation à poursuivre l'étalement urbain vers l'ouest, ce qui est la principale cause de congestion dans le secteur.

Trop massif, prendra trop de place sur le réseau routier, pas assez modulable en cas de changement ou d'imprévu, nécessite trop d'investissement en garage d'entretien, stations, etc. On va devoir faire beaucoup de correspondances.

Ça va diminuer l'accès aux voitures, vous allez utiliser les voies actuelles pour construire des rails?! Et prendre 5 ans à construire... Je veux juste pas m'imaginer le trafic pendant cette période! De plus le système sur rail à Ottawa semble avoir des difficultés...

Démontrez aux résidents plus de sections transversales. L'inquiétude est de perdre toute la végétation le long des chemins pour permettre d'ajouter le train. Surtout les résidents qui font dos à ces chemins qui ont présentement des arbres matures et des buttes pour réduire le son.

As said in my previous answer, a rail through Eardley/Aylmer would be unacceptable as it would negatively impact cultural and heritage aspects of old Aylmer and would decrease the quality of life in this area. Further, a rail along the Aylmer road closer to Taché could create more traffic (given the potential need to reduce lanes for vehicles) on an already very busy route.

All of them are unacceptable because they will require you to remove existing lanes. There is already not enough room for traffic and you propose to remove even more lanes. The only option is to build ABOVE or below, or make a NEW place for trains, NOT on already congested roads.

All scenarios involving rail (all rail and hybrid) will result in a longer commute for me as well as transfers. My experience so far waiting for any connection with the STO has been unacceptably long wait times and unreliable time tables. Any option involving transfers would result in me going back to using my car for my daily commute.

Partie 3 – Les variantes possibles

Selon les scénarios, différentes variantes de tracés et de desserte sont possibles. Une section du questionnaire était donc dédiée à recueillir l'avis des citoyens sur ces options.

Eardley/Principale ou Allumettières/Wilfrid-Lavigne

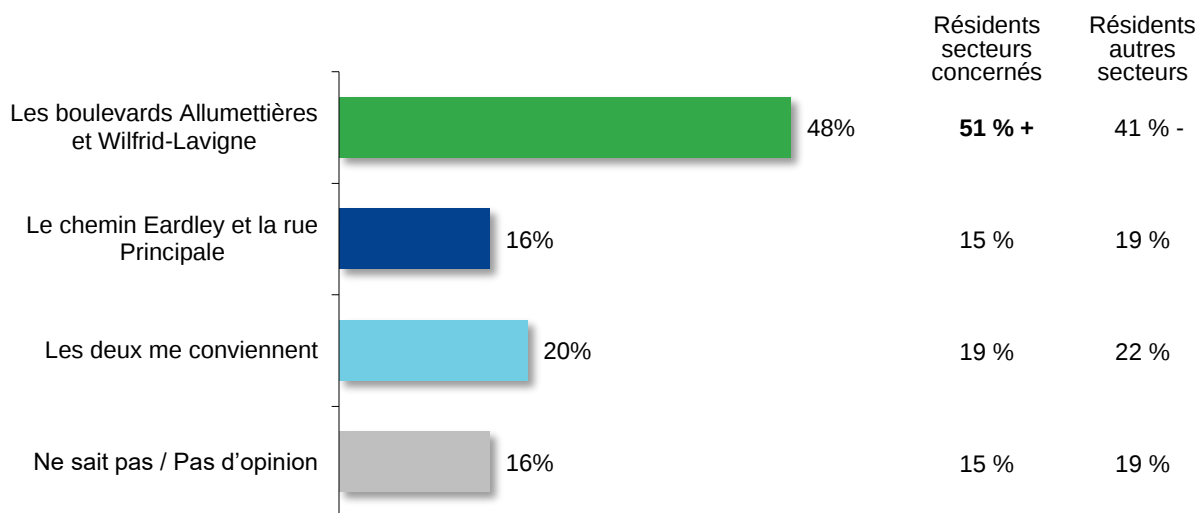
Depuis l'extrémité ouest d'Aylmer, le lien structurant pourrait rejoindre le chemin d'Aylmer soit par le chemin Eardley et la rue Principale, soit par les boulevards Allumettières et Wilfrid-Lavigne.

Les préférences des répondants sont présentées ci-après.

Figure 16 – Variante Eardley/Principale ou Allumettières/Wilfrid-Lavigne (n=668)

Q7. Depuis l'extrémité ouest d'Aylmer, le lien structurant pourrait rejoindre le chemin d'Aylmer soit par le chemin Eardley et la rue Principale, soit par les boulevards Allumettières et Wilfrid-Lavigne. La population à distance de marche est équivalente sur les deux axes. En revanche, plusieurs expropriations partielles et totales seraient nécessaires sur Eardley et Principale, alors qu'il n'y en aurait aucune sur Allumettières et Wilfrid-Lavigne.

Quel axe devrait être privilégié selon vous?



Les raisons invoquées sont très différentes selon l'axe choisi (cf. tableau 9).

Tableau 9 – Raisons citées pour le choix entre Eardley/Principale et Allumettières/W.-Lavigne (n=431)

Raisons	Allumettières/Wilfrid-Lavigne			Eardley/Principale		
	Tous (n=322)	Secteurs concernés (n=243)	Autres secteurs (n=79)	Tous (n=109)	Secteurs concernés (n=73)	Autres secteurs (n=36)
Il y aurait moins d'impacts sur les riverains et les commerçants (moins d'expropriations)	70 %	72 %	66 %	10 %	7 %	17 %
Il desservirait mieux les résidences et les commerces	41 %	40 %	42 %	68 %	73 %	58 %
Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant	56 %	59 %	47 %	16 %	15 %	17 %
Il contribuerait au développement des quartiers	32 %	32 %	32 %	42 %	42 %	42 %
Il serait moins coûteux	35 %	35 %	35 %	12 %	11 %	14 %
Il permettrait de maintenir de l'espace pour les automobiles sur l'autre axe	30 %	33 %	19 %	27 %	30 %	19 %
Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo	26 %	30 %	16 %	35 %	40 %	25 %
Le parcours serait plus rapide	24 %	26 %	19 %	40 %	33 %	56 %
Le tracé passerait à proximité de mon domicile	20 %	26 %	1 %	16 %	22 %	3 %
Le tracé ne passerait pas à proximité de mon domicile, j'aurais moins de nuisances	3 %	5 %	0 %	3 %	3 %	3 %
Autre	4 %	4 %	5 %	6 %	5 %	6 %

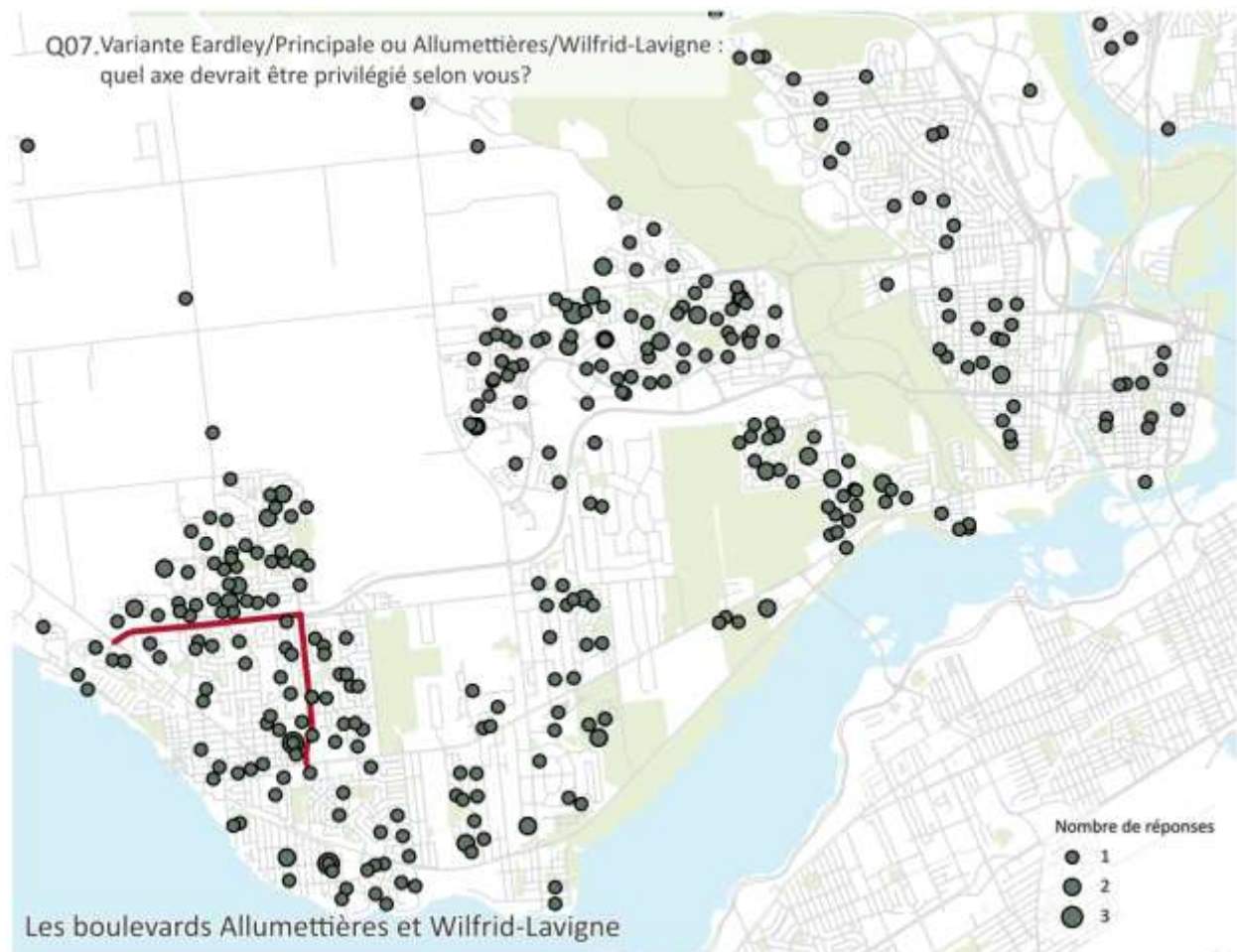
L'axe Allumettières/Wilfrid-Lavigne recueille la préférence de 48 % des répondants (dont 51 % des résidents de l'ouest). Selon eux :

- Il permettrait de limiter les impacts sur les riverains et les commerçants (70 %);
- Il laisserait plus d'espace pour aménager un système structurant (56 %);
- Il desservirait mieux les résidences et les commerces (41 %);
- Il serait moins coûteux (35 %).

Dans leurs commentaires, les répondants citent la possibilité d'éviter les expropriations et les impacts sur les quartiers patrimoniaux (13 mentions), la présence d'une plus forte densité de population (12 mentions), la présence d'écoles, d'épiceries et du CLSC (4 mentions), le risque d'inondations plus à l'ouest (2 mentions), et l'espace à laisser au transport actif sur la rue Principale (1 mention).

Les lieux de résidence des tenants de cette option (incluant ceux auxquels les deux options conviennent) sont présentés ci-dessous.

Figure 17 – Cartographie des répondants privilégiant la variante Allumettières/Wilfrid-Lavigne



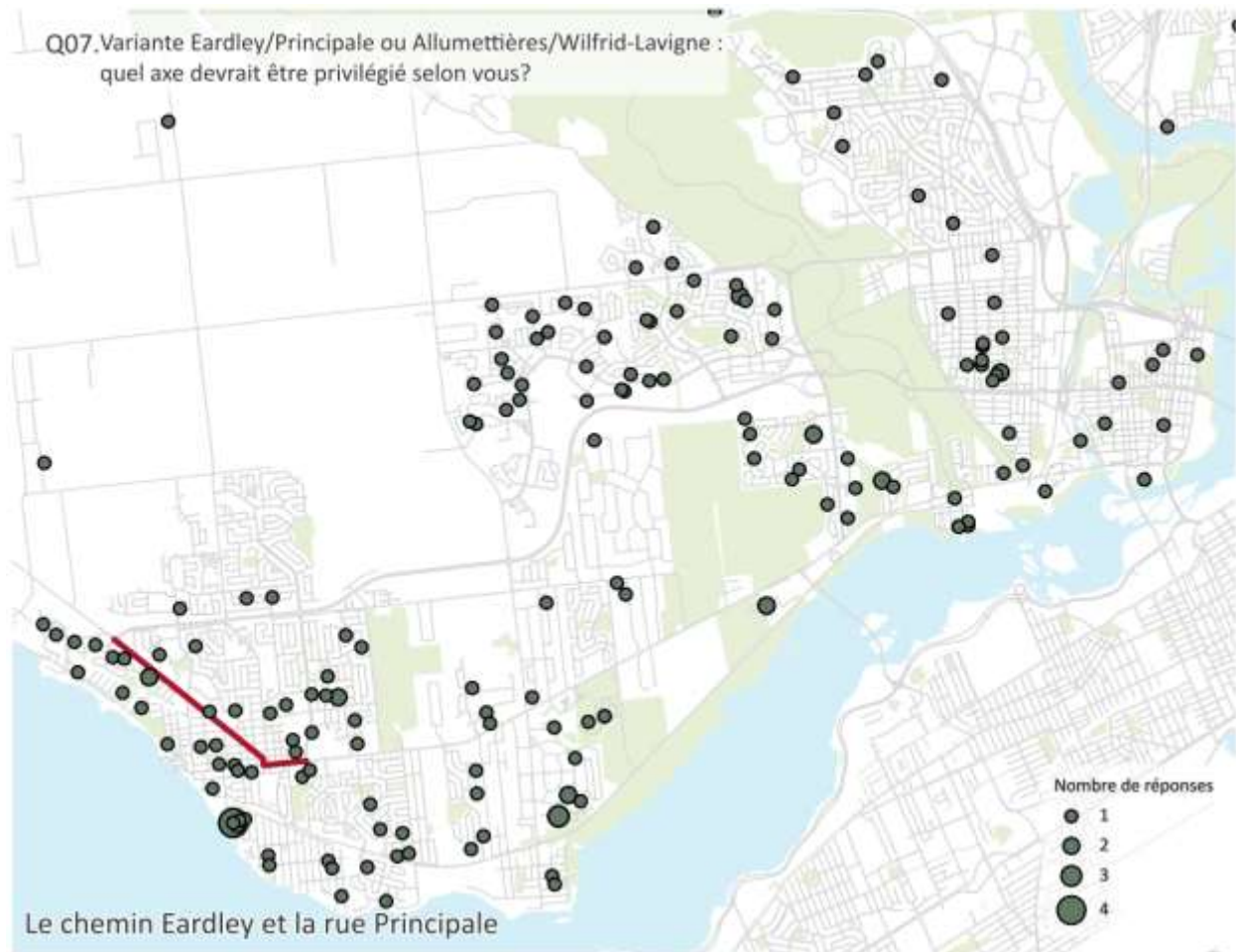
L'axe Eardley/Principale n'est privilégié que par 16 % des répondants. Les raisons les plus citées sont les suivantes :

- Il desservirait mieux les résidences et les commerces (68 %);
- Il contribuerait au développement des quartiers (42 %);
- Le parcours serait plus rapide (40 %);
- Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo (35 %).

D'autres raisons sont mentionnées par les répondants, dont la desserte de la rue Principale et de la marina et l'opportunité de revitalisation du secteur (15 mentions), la desserte de communautés plus vulnérables (3 mentions), le fait que le trajet soit plus direct et les courbures plus douces (2 mentions), la possibilité de créer des quartiers TOD (1 mention), l'efficacité du rabattement (1 mention), la possibilité de desservir le secteur nord par autobus (1 mention), la présence d'une plus forte densité autour d'Eardley (1 mention), et la congestion déjà présente sur Allumettières (1 mention).

Les lieux de résidence des participants qui privilégient Eardley sont cartographiés ci-dessous.

Figure 18 – Cartographie des répondants privilégiant la variante Eardley/Principale



À noter que 20 % des répondants n'ont pas de préférence et 16 % n'ont pas d'opinion.

Allumettières ou McConnell

Entre le boulevard Wilfrid-Lavigne et le chemin Vanier, le lien structurant pourrait emprunter soit le boulevard des Allumettières, soit le chemin McConnell.

Les préférences et les raisons citées par les répondants sont présentées ci-après.

Figure 19 – Variante Allumettières ou McConnell (n=668)

Q9. Entre le boulevard Wilfrid-Lavigne et le chemin Vanier, le lien structurant pourrait emprunter soit le boulevard des Allumettières, soit le chemin McConnell. Il y a plus d'espace pour aménager l'axe structurant sur le boulevard des Allumettières, mais il y a davantage de résidents à proximité du chemin McConnell.

Quel axe devrait être privilégié selon vous?

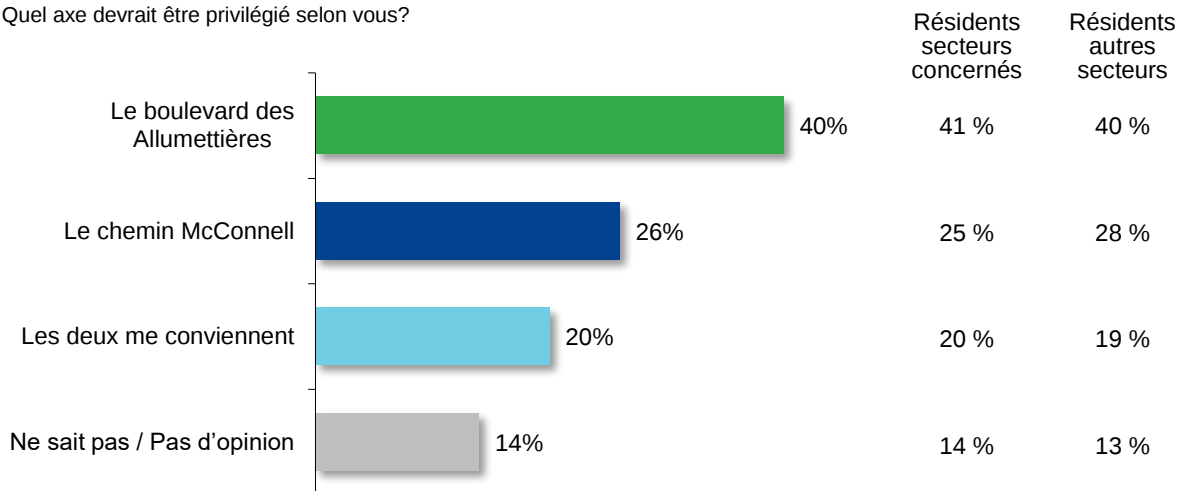


Tableau 10 - Raisons citées pour le choix entre Allumettières et McConnell (n=442)

Raisons	Allumettières			McConnell		
	Tous (n=270)	Secteurs concernés (n=192)	Autres secteurs (n=78)	Tous (n=172)	Secteurs concernés (n=118)	Autres secteurs (n=54)
Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant	65 %	68 %	59 %	16 %	14 %	20 %
Le parcours serait plus rapide	65 %	66 %	63 %	12 %	10 %	17 %
Il desservirait mieux les résidences et les commerces	20 %	20 %	18 %	64 %	69 %	52 %
Il y aurait moins d'impacts sur les riverains (moins d'expropriations)	47 %	53 %	33 %	6 %	4 %	9 %
Il contribuerait au développement des quartiers	19 %	18 %	22 %	48 %	50 %	44 %
Il permettrait de maintenir de l'espace pour les automobiles sur l'autre axe	33 %	32 %	36 %	26 %	31 %	15 %
Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo	17 %	17 %	17 %	52 %	57 %	41 %
Il serait moins coûteux	42 %	41 %	46 %	6 %	4 %	11 %
Le tracé donnerait un meilleur accès à la forêt Boucher	14 %	16 %	9 %	14 %	14 %	15 %
Le tracé passerait à proximité de mon domicile	9 %	11 %	1 %	4 %	6 %	0 %

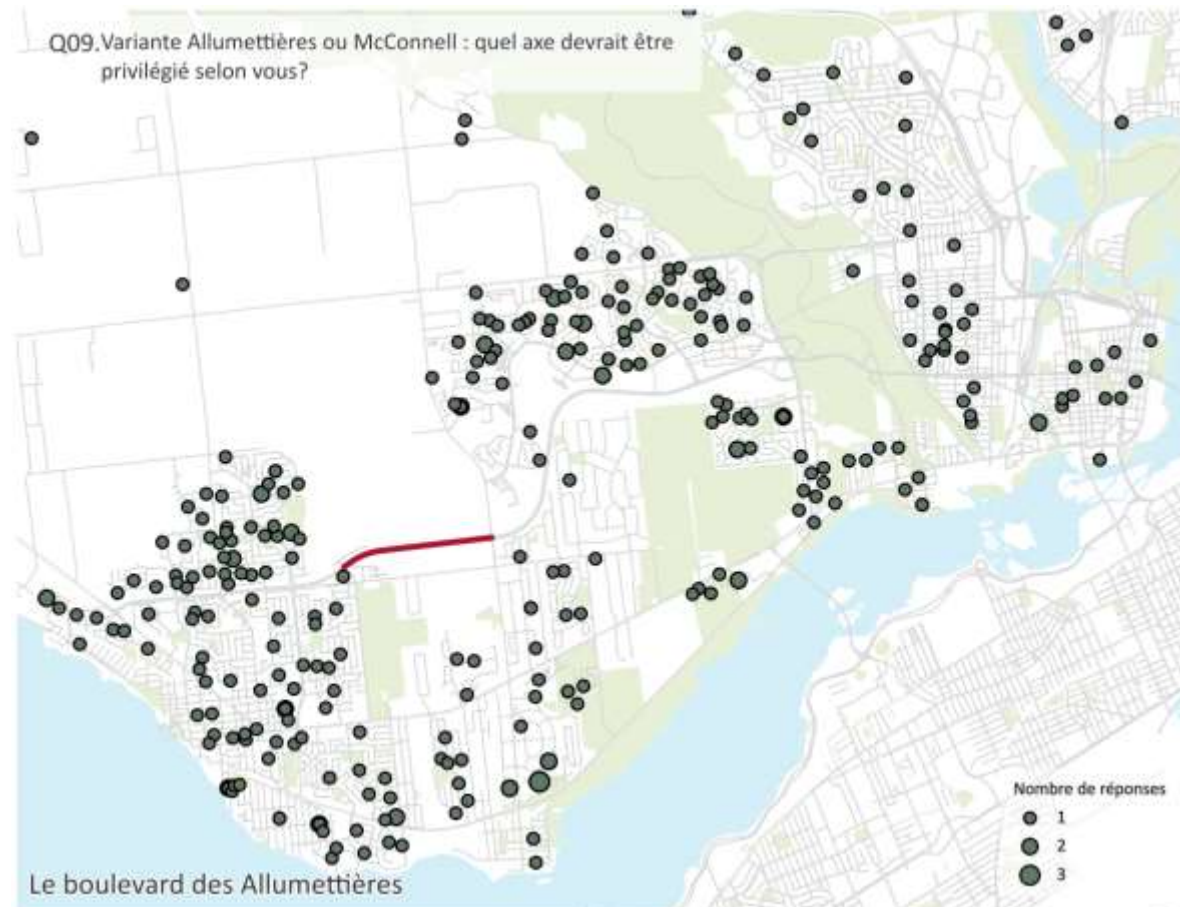
Raisons	Allumettières			McConnell		
	Tous (n=270)	Secteurs concernés (n=192)	Autres secteurs (n=78)	Tous (n=172)	Secteurs concernés (n=118)	Autres secteurs (n=54)
Le tracé ne passerait pas à proximité de mon domicile, j'aurais moins de nuisances	3 %	3 %	4 %	2 %	2 %	2 %
Autre	1 %	1 %	1 %	2 %	2 %	2 %

L'axe Allumettières est privilégié par 40 % des répondants, pour les raisons suivantes :

- Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant (65 %);
- Le parcours serait plus rapide (65 %);
- Il y aurait moins d'impacts sur les riverains (47 %);
- Il serait moins coûteux (42 %).

Parmi les commentaires des répondants, on retrouve un trajet plus direct / rapide (5 mentions), de plus faibles impacts ou nuisances pour les résidents (4 mentions), l'accès facile à Allumettières (3 mentions), le faible nombre de résidences ou de commerces nécessitant une desserte en transport en commun (3 mentions), et l'espace présent sur Allumettières (2 mentions).

Figure 20 – Cartographie des répondants privilégiant la variante Allumettières

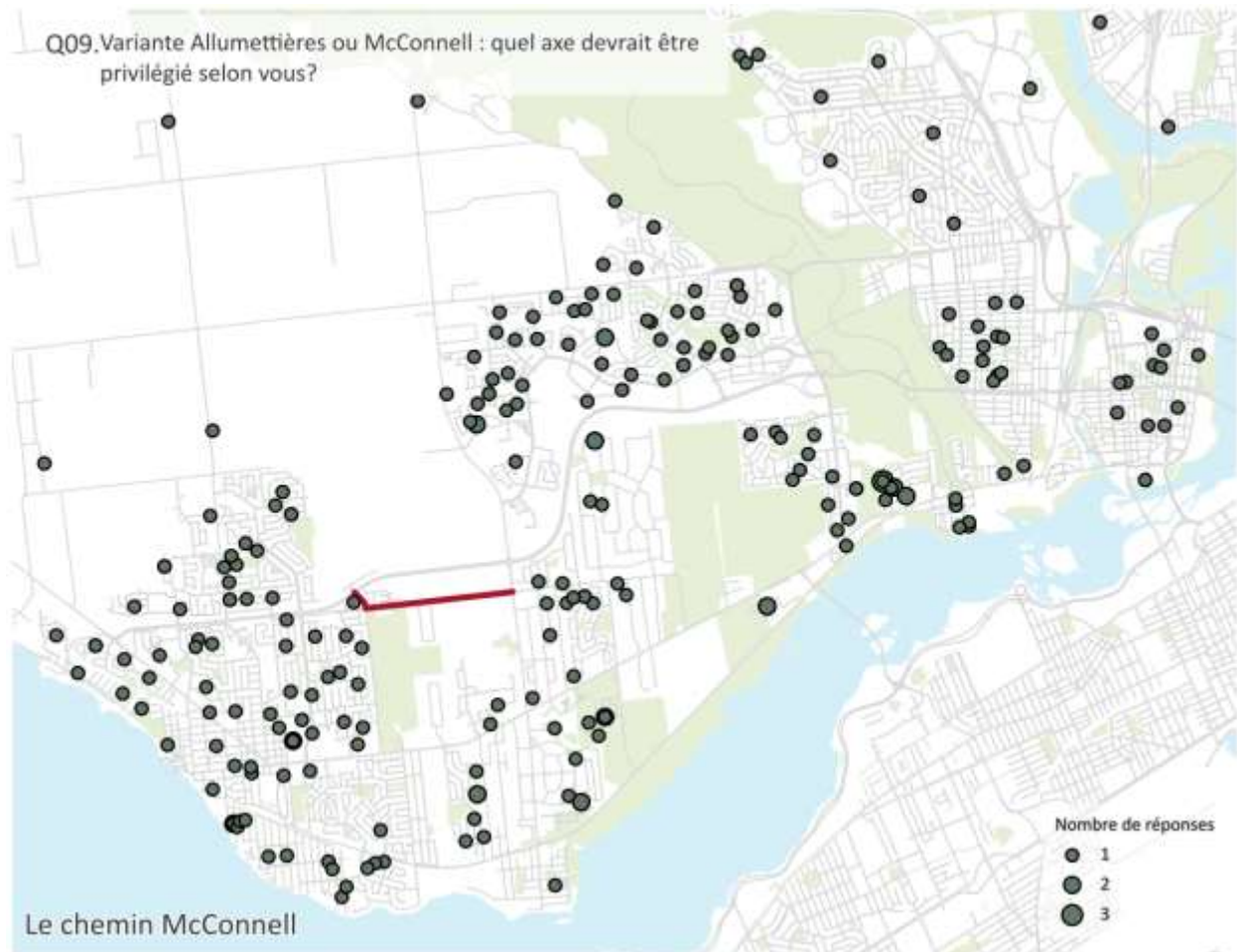


26 % préfèrent le chemin McConnell. Ils invoquent les éléments suivants :

- Il desservirait mieux les résidences et les commerces (64 %);
- Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo (52 %);
- Il contribuerait au développement des quartiers (48 %).

Parmi les raisons citées en commentaires, on retrouve l'importance de desservir les résidences (16 mentions) et la nécessité de laisser Allumettières aux voitures (1 mention).

Figure 21 – Cartographie des répondants privilégiant la variante McConnell



Les deux options conviennent à 20 % des répondants. 14 % n'ont pas d'opinion.

Plateau ou Allumettières

Pour la mise en place d'un lien structurant au nord, deux options sont possibles : un lien sur le boulevard du Plateau ou sur le boulevard des Allumettières.

Les réponses sont présentées à la figure 22 et dans le tableau 11 ci-après.

Figure 22 – Variante Plateau ou Allumettières (n=668)

Q11. Pour la mise en place d'un système structurant au nord, deux options sont possibles. Un lien sur le boulevard du Plateau favoriserait la desserte locale, puisque les résidents du Plateau pourraient plus facilement accéder aux stations à pied. En revanche, un lien sur le boulevard des Allumettières serait plus rapide car il y aurait moins de stations et les véhicules circuleraient plus vite entre les stations.

Quel axe devrait être privilégié selon vous?

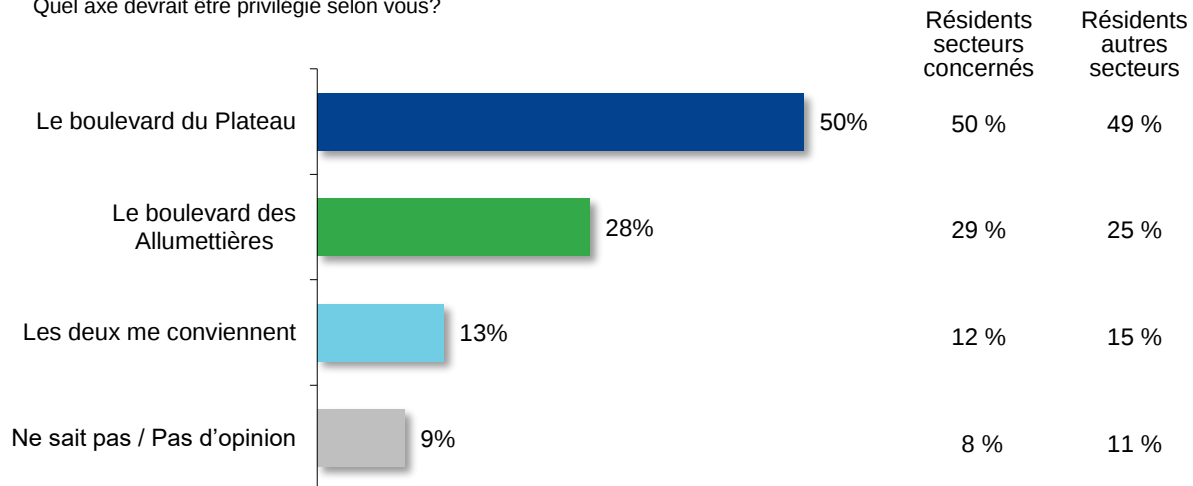


Tableau 11 - Raisons citées pour le choix entre Plateau ou Allumettières (n=520)

Raisons	Plateau			Allumettières		
	Tous (n=334)	Secteurs concernés (n=239)	Autres secteurs (n=95)	Tous (n=186)	Secteurs concernés (n=137)	Autres secteurs (n=49)
Il desservirait mieux les résidences et les commerces	85 %	89 %	75 %	16 %	18 %	10 %
Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo	74 %	77 %	66 %	12 %	11 %	14 %
Il contribuerait au développement des quartiers	62 %	65 %	54 %	12 %	10 %	18 %
Le parcours serait plus rapide	7 %	7 %	7 %	83 %	85 %	78 %
Il permettrait de maintenir de l'espace pour les automobiles sur l'autre axe	31 %	32 %	29 %	31 %	35 %	20 %
Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant	11 %	13 %	6 %	48 %	52 %	37 %
Le tracé passerait à proximité de mon domicile	28 %	33 %	14 %	9 %	10 %	4 %
Il serait moins coûteux	5 %	5 %	6 %	36 %	37 %	33 %
Le tracé ne passerait pas à proximité de mon domicile, j'aurais moins de nuisances	3 %	2 %	4 %	5 %	6 %	2 %
Autre	3 %	3 %	3 %	5 %	6 %	2 %

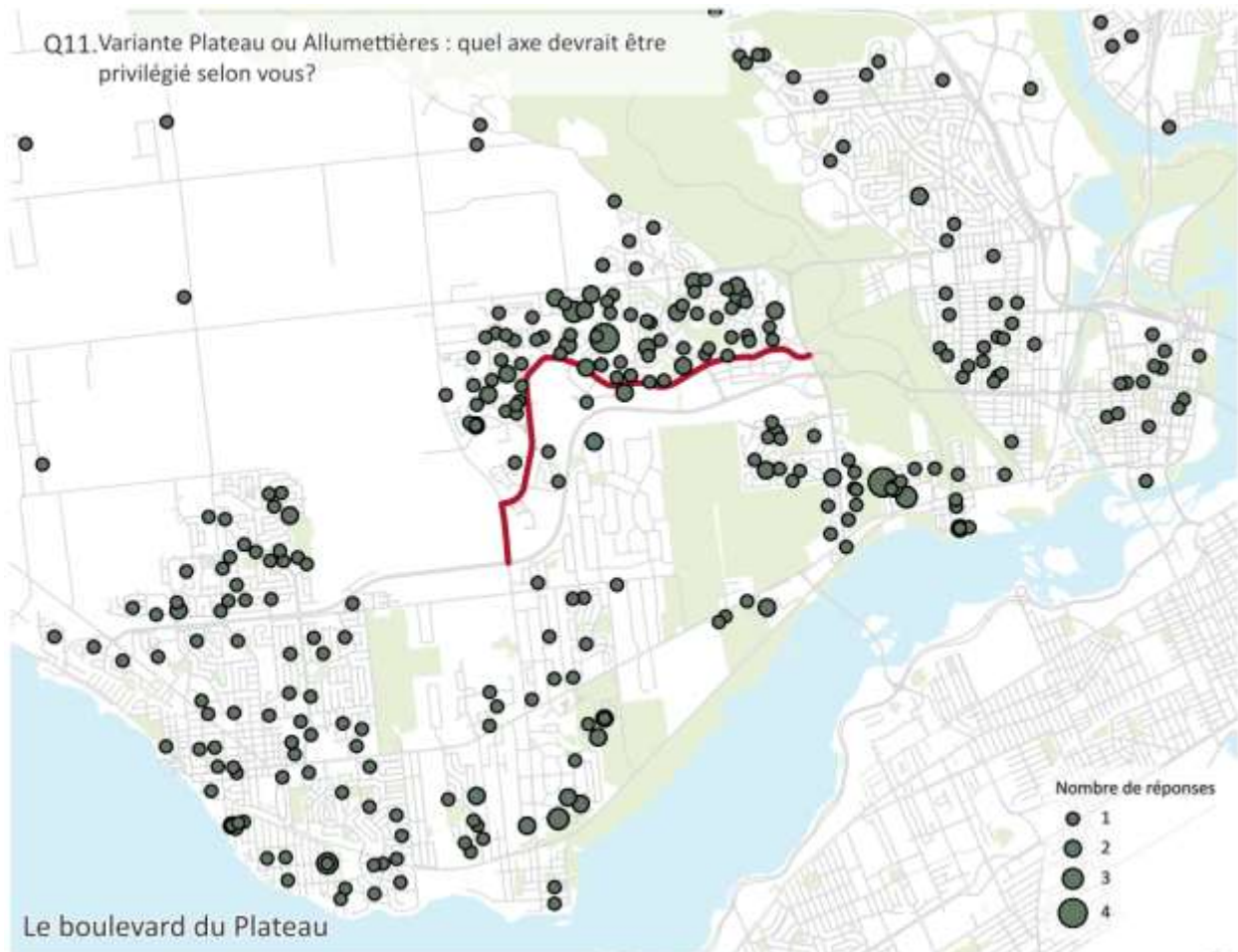
Le boulevard du Plateau se distingue assez nettement puisque 50 % des répondants le privilégient, dont 76 % des résidents du district du Plateau. Trois raisons se démarquent :

- Il desservirait mieux les résidences et les commerces (85 %);
- Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo (74 %);
- Il contribuerait au développement des quartiers (62 %).

Dans leurs commentaires, les répondants mentionnent la desserte des résidences, des commerces et de bibliothèque et l'accès à pied ou à vélo (31 mentions), le potentiel de redynamisation du Plateau et de redéveloppement du centre commercial (3 mentions) et la nécessité de laisser la place à l'auto sur Allumettières (1 mention).

La cartographie des répondants privilégiant l'option Plateau, ci-dessous, met en évidence les préférences des résidents de ce quartier.

Figure 23 – Cartographie des répondants privilégiant la variante Plateau



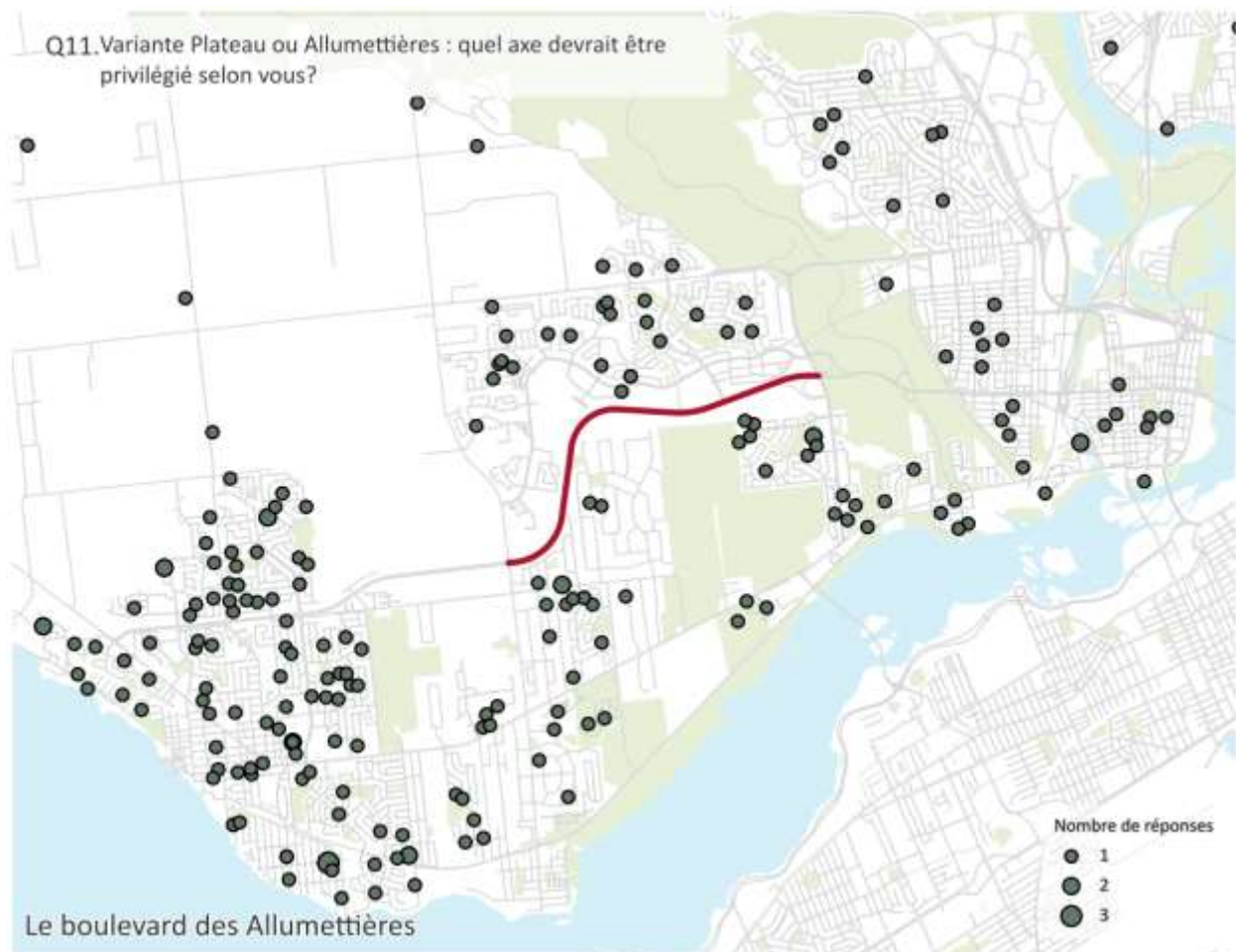
Quant au boulevard des Allumettières, il est préféré par 28 % des répondants, dont 39 % des résidents du secteur Aylmer hors district du Plateau. Les trois principales raisons citées sont les suivantes :

- Le parcours serait plus rapide (83 %);
- Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant (48 %);
- Il serait moins coûteux (36 %).

En commentaires, les répondants citent la rapidité (10 mentions), la possibilité de mettre en place un système de rabattement (6 mentions), l'opportunité de redévelopper les terrains autour d'Allumettières (3 mentions), les impacts des travaux et les nuisances engendrés par la présence du lien structurant sur Plateau (3 mentions), les enjeux liés à la sécurité (présence d'enfants) et à la présence de carrefours giratoires sur Plateau (1 mention).

La cartographie ci-dessous illustre la répartition géographique des participants qui préfèrent l'option du boulevard des Allumettières.

Figure 24 – Cartographie des répondants privilégiant la variante Allumettières



À noter que 13 % des répondants n'ont pas de préférence, et 9 % n'ont pas d'avis.

Taché ou en arrière de l'UQO

Pour accéder au centre-ville de Gatineau, plusieurs options sont possibles, soit emprunter le boulevard Alexandre-Taché ou passer en arrière de l'UQO jusqu'au boulevard Saint-Joseph ou jusqu'à la rue Hanson.

Les préférences des répondants et leurs justifications sont présentées aux pages suivantes.

Figure 25 – Variante Taché ou en arrière de l'UQO (n=668)

Q13. Pour accéder au centre-ville de Hull, plusieurs options sont possibles, soit emprunter le boulevard Alexandre-Taché ou passer en arrière de l'UQO.

En passant par le boulevard Alexandre-Taché, les stations seraient plus proches des résidents situés au nord du boulevard Alexandre-Taché. Par contre, des expropriations seraient nécessaires, car l'espace disponible n'est pas suffisant pour aménager l'axe structurant.

En passant en arrière de l'UQO, le boulevard de Lucerne pourrait être mis en sens unique entre la rue Belleau et la rue Saint-Dominique. Cela permettrait de n'avoir aucune expropriation de résidences et rendrait possible le réaménagement de la rue en avant de l'école Jean-de-Brébeuf. Par contre, l'accès aux stations serait un peu plus difficile et certaines stations seraient situées dans des zones moins urbanisées et moins passantes (par exemple en arrière de la rue Millar, près du pont Prince-de-Galles). En aménageant l'axe structurant en arrière de l'UQO, le boulevard Alexandre-Taché pourrait quant à lui être réaménagé en réutilisant l'espace actuellement occupé par les voies réservées pour élargir les trottoirs et ajouter de la végétation.

Quel(s) axe(s) devrai(en)t être privilégié(s) selon vous?

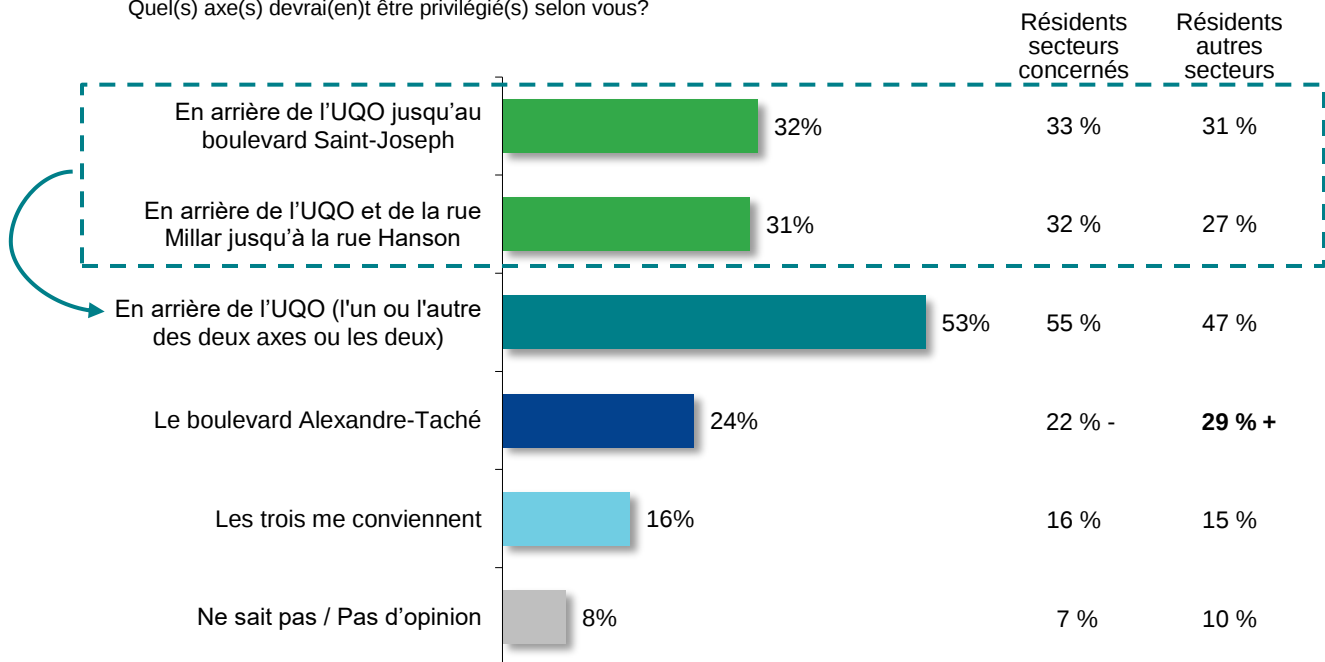


Tableau 12 - Raisons citées pour le choix entre Taché et en arrière de l'UQO (n=507)

Raisons	En arrière de l'UQO			Sur Alexandre-Taché		
	Tous (n=353)	Secteurs concernés (n=261)	Autres secteurs (n=92)	Tous (n=160)	Secteurs concernés (n=103)	Autres secteurs (n=57)
Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant	56 %	61 %	45 %	17 %	17 %	16 %
Il y aurait moins d'impacts sur les riverains (moins d'expropriations)	54 %	54 %	53 %	20 %	25 %	11 %
Le parcours serait plus rapide	46 %	47 %	45 %	37 %	37 %	37 %
Il permettrait de maintenir de l'espace pour les automobiles sur l'autre axe	55 %	56 %	51 %	11 %	13 %	7 %
Il permettrait un meilleur accès à l'UQO	41 %	36 %	52 %	42 %	50 %	28 %
Il desservirait mieux les résidences et les commerces	15 %	17 %	15 %	66 %	68 %	63 %
Les stations seraient situées dans des endroits plus sécuritaires	27 %	27 %	27 %	34 %	41 %	23 %
Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo	18 %	18 %	17 %	55 %	61 %	44 %
Il contribuerait au développement des quartiers	17 %	15 %	22 %	36 %	41 %	28 %
Il serait moins coûteux	24 %	26 %	20 %	17 %	17 %	18 %
Il y aurait moins d'impacts possibles sur la piste multifonctionnelle du sentier des Voyageurs	14 %	15 %	14 %	39 %	44 %	30 %
Il passerait plus loin de l'École Jean-de-Brébeuf	12 %	12 %	13 %	13 %	16 %	7 %
Le tracé passerait à proximité de mon domicile	3 %	4 %	2 %	4 %	6 %	2 %
Le tracé ne passerait pas à proximité de mon domicile, j'aurais moins de nuisances	2 %	2 %	2 %	4 %	7 %	0 %
Autre	8 %	8 %	9 %	13 %	11 %	16 %

53 % des répondants privilégient le passage en arrière de l'UQO mais sont partagés quant à la variante : 32 % souhaiteraient revenir sur Taché au niveau du boulevard Saint-Joseph et 31 % au niveau de la rue Hanson (les répondants pouvaient choisir l'une ou l'autre des options, ou les deux). Ces options sont davantage mentionnées par les résidents du secteur Aylmer (59 %).

Les raisons du choix sont similaires pour les deux variantes :

- Il y aurait moins d'impacts sur les riverains (57 % pour Saint-Joseph et 59 % pour Hanson);
- Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant (respectivement 57 % et 55 %)
- Il permettrait de maintenir de l'espace pour les automobiles sur l'autre axe (respectivement 49 % et 62 %);
- Le parcours serait plus rapide (respectivement 42 % et 50 %);
- Il permettrait un meilleur accès à l'UQO (40 % pour les deux options).

D'autres raisons ont été mentionnées, dont l'avantage d'éviter la congestion sur Taché (12 mentions), la connexion possible avec le Rapibus et le pont Prince-de-Galles (11), la possibilité de réutiliser les voies réservées sur Taché pour élargir les trottoirs et ajouter de la végétation (5), la voie ferrée existante en arrière de l'UQO (4), la vue sur la nature (3), la minimisation des expropriations (2), et les travaux récemment effectués sur Taché (2).

Figure 26 – Cartographie des répondants privilégiant la variante en arrière de l'UQO jusqu'à St-Joseph

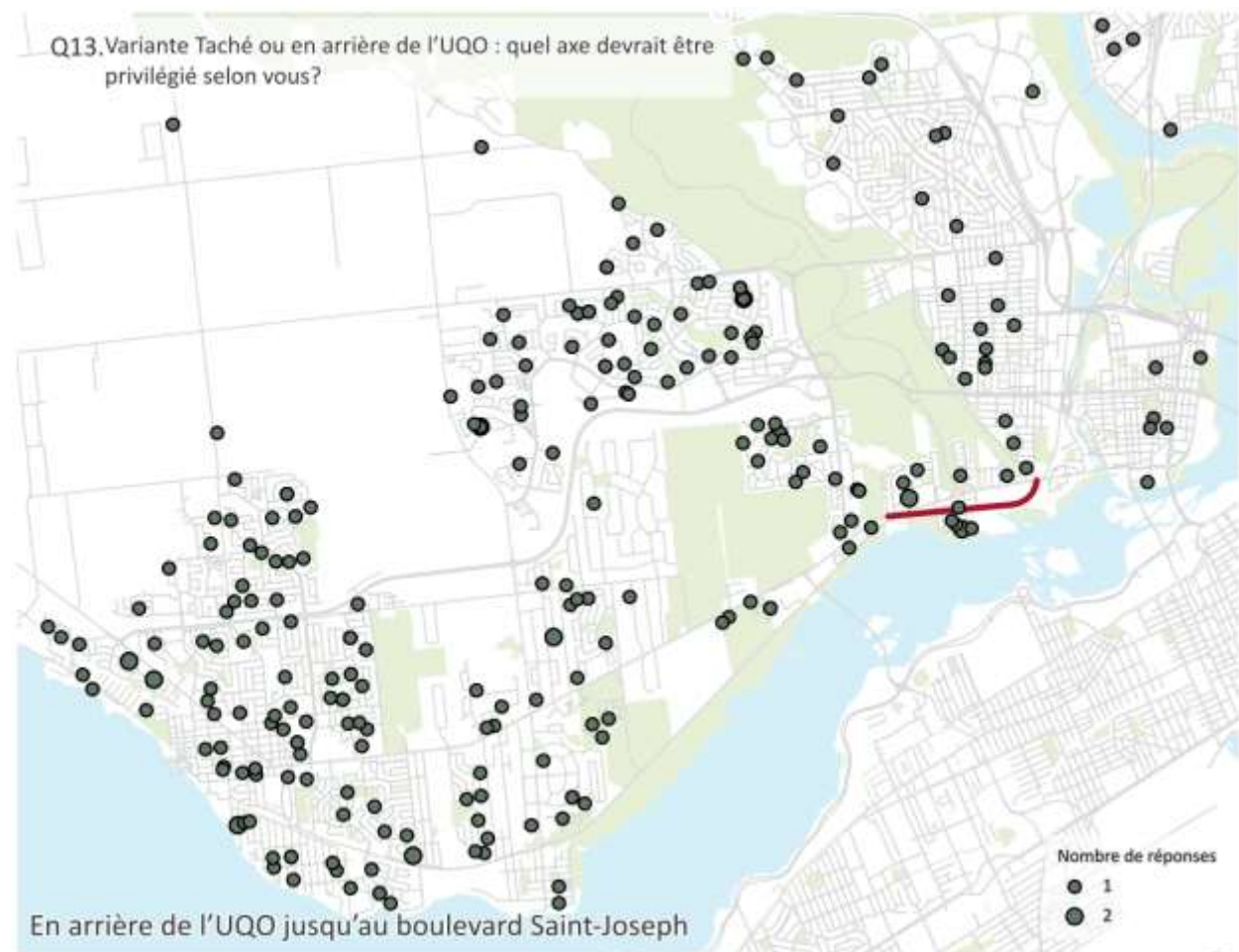
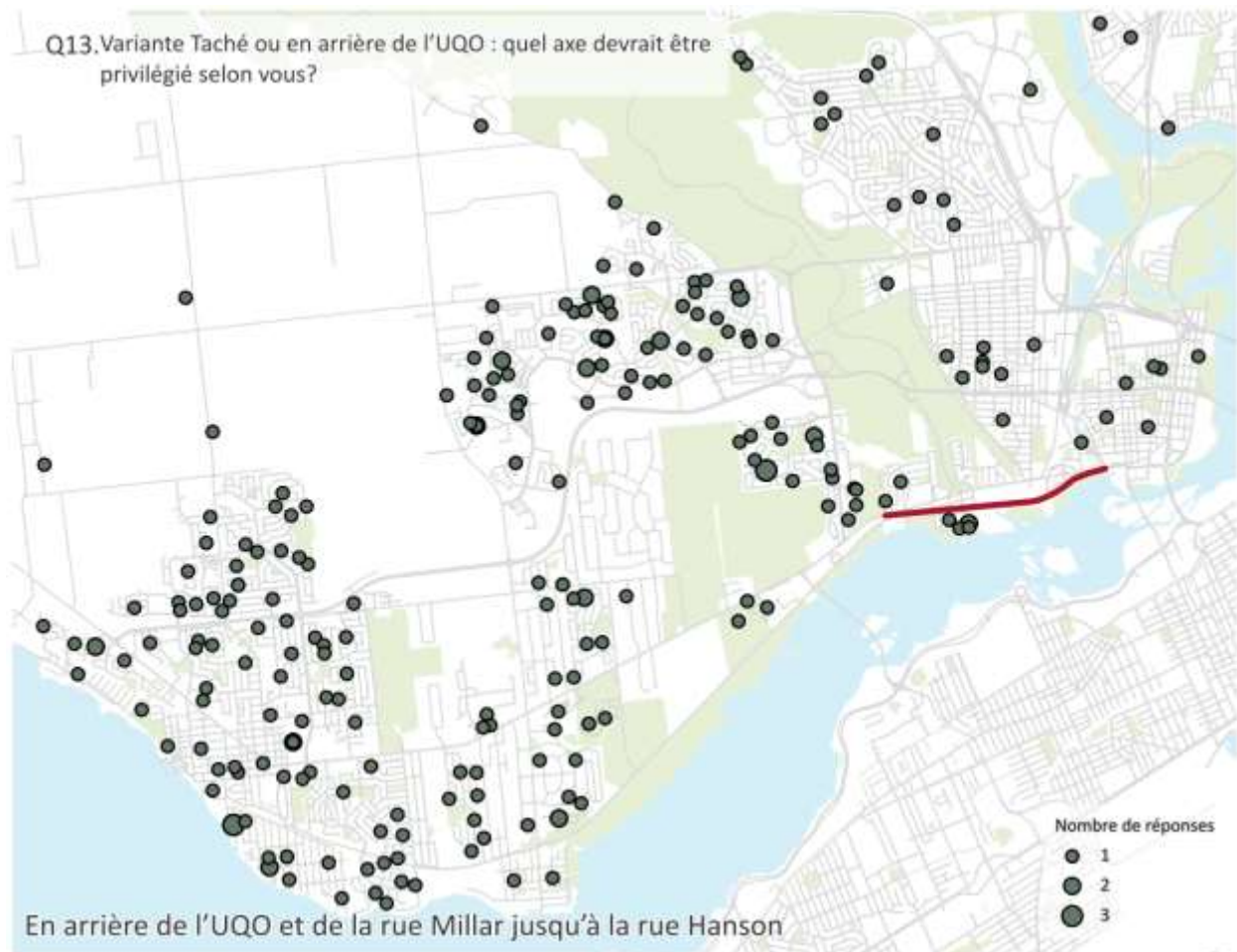


Figure 27 – Cartographie des répondants privilégiant la variante en arrière de l'UQO jusqu'à Hanson



24 % des répondants préfèrent que le lien structurant reste sur le boulevard Alexandre-Taché. Cette variante est plus populaire parmi :

- Les étudiants (39 %);
- Les résidents du secteur Gatineau (33 %) et des secteurs non concernés par l'étude (29 %)
- Les résidents du secteur Hull (32 %);
- Les personnes se rendent à leur lieu de travail ou d'études en transport actif (31 %).

Ceux-ci justifient le choix de Taché par les raisons suivantes :

- Il desservirait mieux les résidences et les commerces (66 %);
- Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo (55 %);
- Il permettrait un meilleur accès à l'UQO (42 %).

Parmi les autres raisons mentionnées, citons la proximité avec les résidents (5 mentions), l'opportunité de réaménager le boulevard Taché avec la venue du lien structurant (5), le lien avec le Rapibus et le boulevard Saint-Joseph (3), les voies réservées existantes (2), et plusieurs risques ou impacts si le tracé passait en arrière de l'UQO : le risque d'inondations (5), les impacts sur la faune et la flore (4) et sur le sentier des Voyageurs (3), sur l'école Jean-de-Brébeuf (2), sur Lucerne (2) et sur les résidences (1).

Figure 28 – Cartographie des répondants privilégiant la variante Taché



16 % n'ont pas de préférence entre les trois options, et 8 % n'ont pas d'opinion.

Connexion via Vanier ou Allumettières

Si l'on veut relier les deux axes structurants et faciliter les déplacements entre le secteur Aylmer et le district du Plateau, deux options sont possibles, soit le boulevard des Allumettières ou le chemin Vanier. Il est aussi possible de ne réaliser aucun de ces liens.

Les préférences des répondants et les raisons citées pour le choix sont présentées aux pages suivantes.

Figure 29 – Option de connexion via Vanier ou Allumettières (n=668)

Q15. Si l'on veut relier les deux axes structurants et faciliter les déplacements entre le secteur Aylmer et le district du Plateau, deux options sont possibles, soit le boulevard des Allumettières, entre le boulevard Wilfrid-Lavigne et le chemin Vanier, ou le chemin Vanier entre le boulevard des Allumettières et le chemin d'Aylmer. Il est aussi possible de ne réaliser aucun de ces liens.

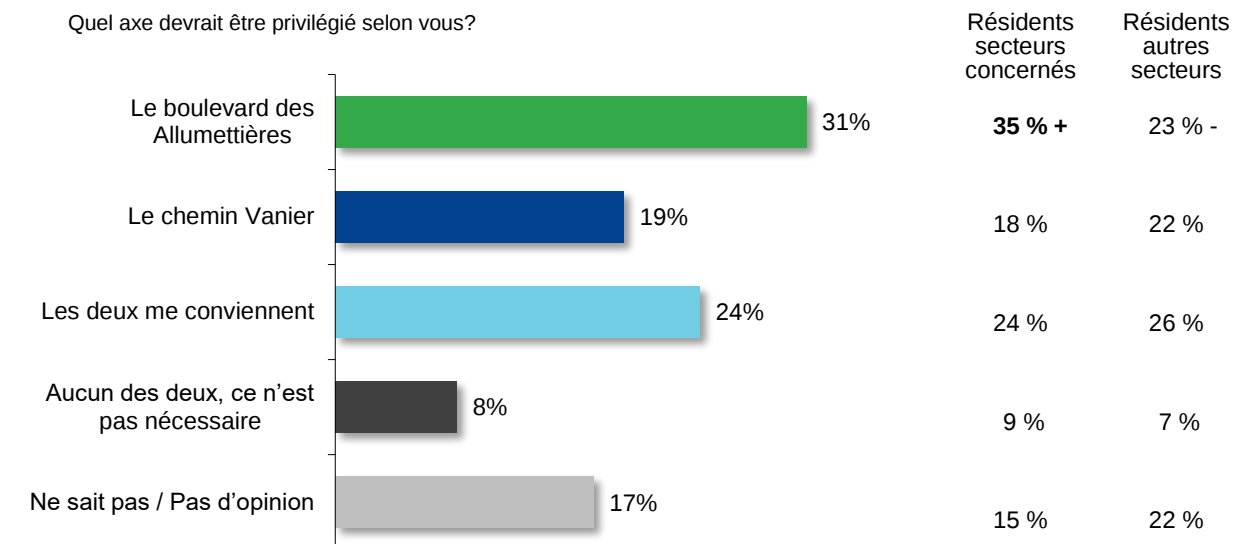


Tableau 13 - Raisons citées pour le choix entre Vanier ou Allumettières (n=338)

Raisons	Allumettières			Vanier		
	Tous (n=209)	Secteurs concernés (n=165)	Autres secteurs (n=44)	Tous (n=129)	Secteurs concernés (n=86)	Autres secteurs (n=43)
Le parcours serait plus rapide	67 %	68 %	66 %	29 %	30 %	26 %
Il faciliterait les déplacements vers les destinations hors centre-ville (vers les cégeps, vers la périphérie de Hull, etc.)	41 %	42 %	34 %	37 %	40 %	33 %
Il desservirait mieux les résidences et les commerces	27 %	28 %	23 %	55 %	58 %	49 %
Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant	48 %	52 %	34 %	15 %	19 %	7 %
Il faciliterait les déplacements vers le centre-ville	33 %	33 %	32 %	37 %	34 %	44 %
Il contribuerait au développement des quartiers	21 %	22 %	18 %	43 %	47 %	37 %
Il permettrait de maintenir de l'espace pour les automobiles sur l'autre axe	31 %	33 %	23 %	21 %	24 %	14 %
Il y aurait moins d'impacts sur les riverains (moins d'expropriations)	36 %	39 %	27 %	8 %	8 %	7 %

Raisons	Allumettières			Vanier		
	Tous (n=209)	Secteurs concernés (n=165)	Autres secteurs (n=44)	Tous (n=129)	Secteurs concernés (n=86)	Autres secteurs (n=43)
Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo	14 %	15 %	14 %	40 %	42 %	35 %
Il serait moins coûteux	25 %	25 %	25 %	8 %	9 %	5 %
Le tracé passerait à proximité de mon domicile	9 %	10 %	2 %	18 %	27 %	0 %
Le tracé ne passerait pas à proximité de mon domicile, j'aurais moins de nuisances	2 %	3 %	0 %	2 %	1 %	2 %
Autre	2 %	2 %	2 %	5 %	7 %	2 %

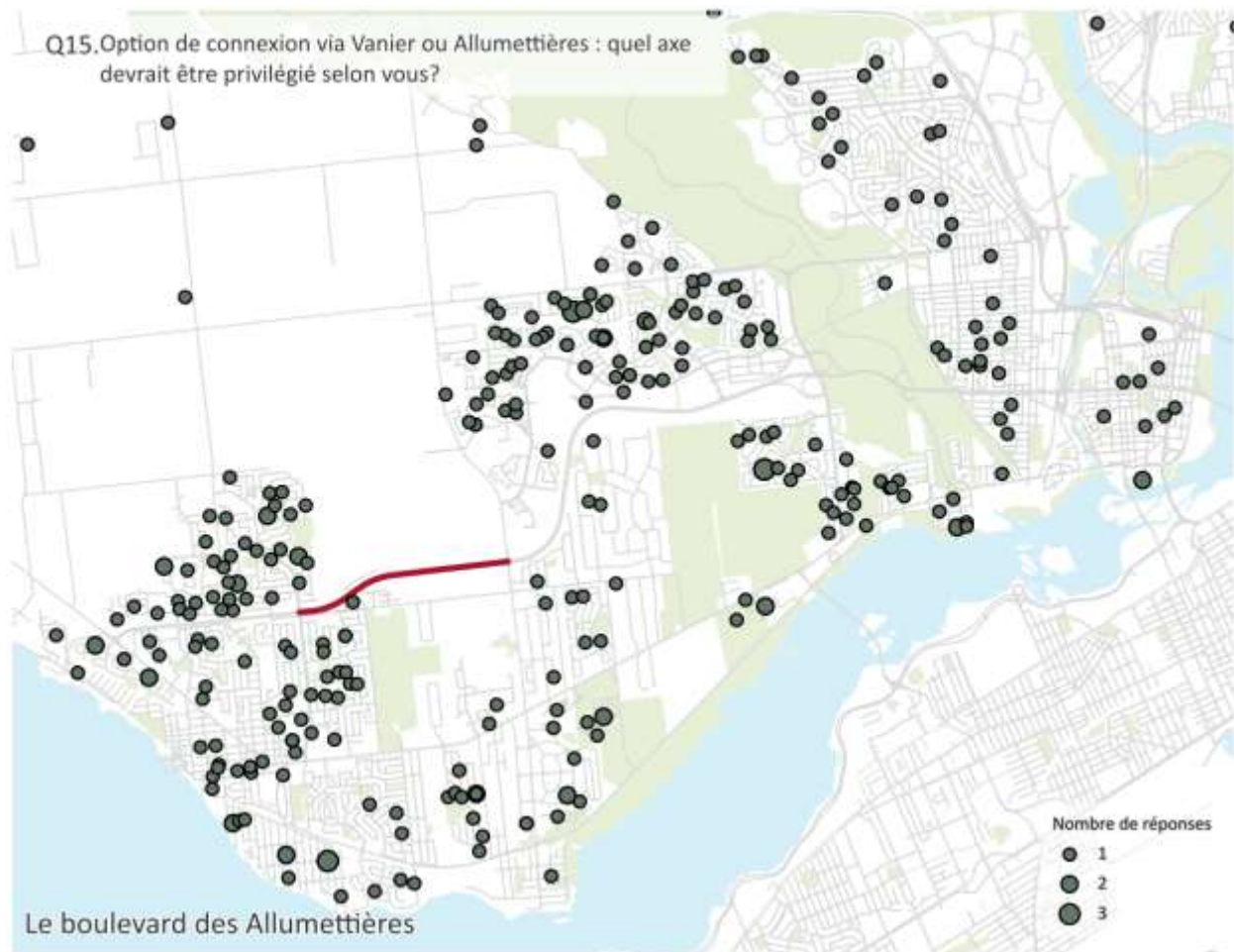
L'axe Allumettières obtient la préférence de 31 % des répondants, surtout pour les raisons suivantes :

- Le parcours serait plus rapide (67 %);
- Il y aurait plus d'espace pour aménager un système structurant (48 %);
- Il faciliterait les déplacements vers les destinations hors centre-ville (41 %).

Les répondants citent la rapidité et le lien entre Aylmer, le Plateau et les autres quartiers (9 mentions), la réduction de l'espace pour la circulation automobile et les nuisances pour les résidents si on aménageait une connexion sur Vanier (respectivement 2 et 1 mentions), et l'accès aux commerces et à l'école à l'intersection Vanier/Allumettières (1 mention).

Les lieux de résidence des répondants ayant choisi cette option sont présentés ci-après.

Figure 30 – Cartographie des répondants privilégiant l'option de connexion via Allumettières



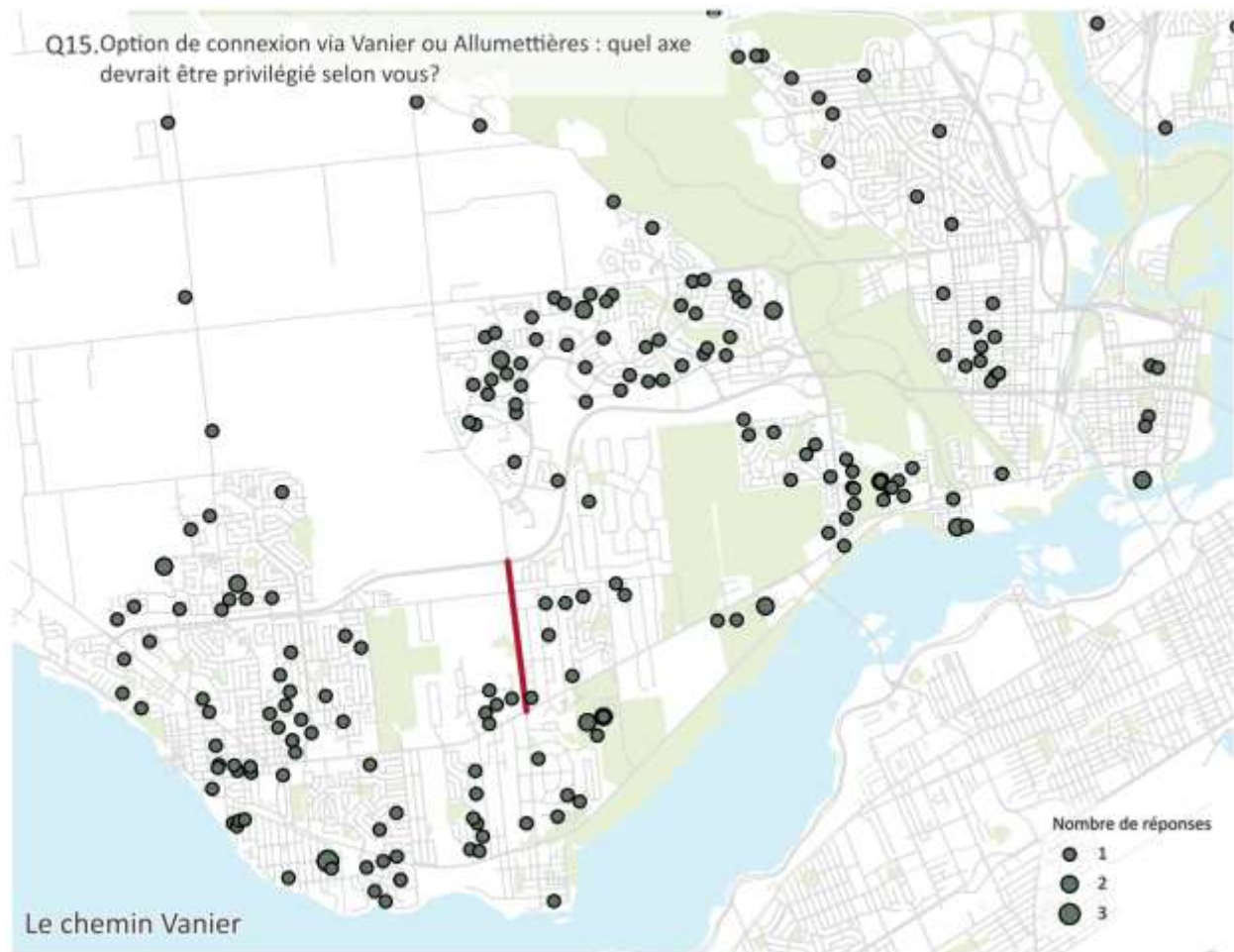
19 % privilégient plutôt le chemin Vanier :

- Il desservirait mieux les résidences et les commerces (55 %);
- Il contribuerait au développement des quartiers (43 %);
- Les stations seraient plus accessibles à pied ou à vélo (40 %).

Parmi les raisons citées en commentaires, on retrouve une meilleure desserte des quartiers (9 mentions) et la nécessité d'améliorer l'accès au transport en commun et la sécurité sur le chemin Vanier (2 mentions).

La carte ci-après illustre les lieux de résidences des répondants privilégiant la connexion via Vanier.

Figure 31 – Cartographie des répondants privilégiant l'option de connexion via Vanier



Les deux options conviennent à 24 % des répondants. 17 % n'ont pas d'opinion. Seuls 8 % sont d'avis que cette connexion entre les deux axes structurants n'est pas nécessaire.

Implications pour les services vers Ottawa

Dans les scénarios opérés uniquement par des autobus, les lignes du secteur Hull et de l'est de Gatineau continueraient de se rendre au centre-ville d'Ottawa.

Cependant, dans les scénarios où un tramway serait mis en place, deux options sont possibles : soit les lignes continuent de se rendre directement au centre-ville d'Ottawa, soit la clientèle est amenée au centre-ville de Gatineau où elle peut faire une correspondance sur le tramway à destination d'Ottawa.

Dans ce contexte, il a été demandé aux répondants à quelle(s) condition(s) la correspondance serait acceptable. **Puisque cette question concerne particulièrement les résidents des secteurs non concernés par l'étude, ce sont leurs réponses qui sont mises de l'avant.**

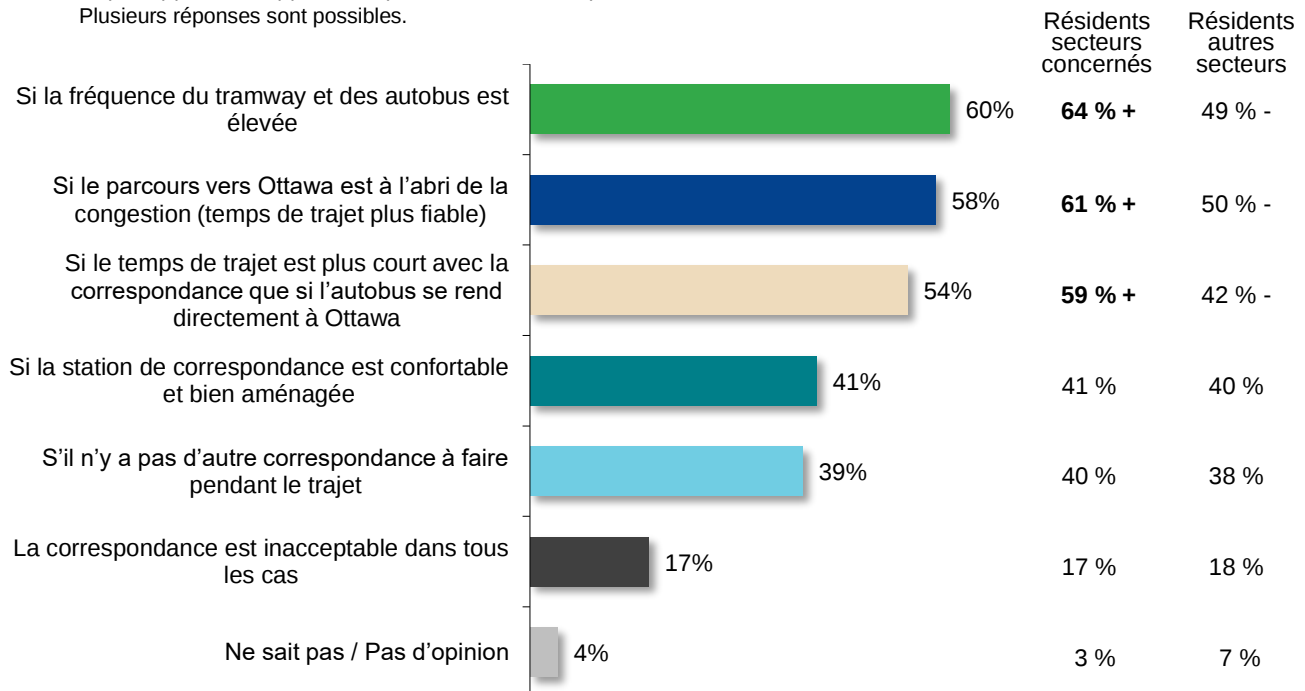
Ceux-ci considèrent que la correspondance est acceptable aux conditions suivantes :

- Si le parcours vers Ottawa est à l'abri de la congestion (50 %);
- Si la fréquence du tramway et des autobus est élevée (49 %);
- Si le temps de trajet est plus court avec la correspondance que s'il était direct (42 %);
- Si la station de correspondance est confortable et bien aménagée (40 %);
- S'il n'y a pas d'autre correspondance à faire pendant le trajet (38 %);

18 % des répondants des secteurs non concernés par l'étude considèrent que la correspondance est inacceptable dans tous les cas.

Figure 32 – Conditions auxquelles la correspondance serait acceptable (n=668)

Q17. À quelle(s) condition(s) la correspondance serait acceptable selon vous?
Plusieurs réponses sont possibles.



Dans les commentaires, catégorisés dans le tableau 14 ci-dessous, 21 % des répondants mentionnent que l'idéal est de limiter le nombre de correspondances. Toutefois, plusieurs mentionnent que la

correspondance est acceptable si le temps de parcours est plus court (12 %), que l'on assure la fluidité et la fiabilité du transport en commun (7 %), que les stations soient confortables (3 %) et que l'on minimise le temps d'attente grâce à des fréquences élevées (3 %).

À noter que plusieurs répondants ont mal compris la question et ont pensé que le système de l'ouest ne se rendrait pas directement à Ottawa.

Tableau 14 – Commentaires sur les implications pour les services vers Ottawa (n=668)

Q18. Avez-vous des commentaires spécifiques à ce sujet?

Commentaires	Mentions	% répondants
Il faut limiter le nombre de correspondances.	141	21 %
Il faut assurer la rapidité des trajets / des temps de parcours plus courts.	78	12 %
La correspondance n'est pas un problème si elle est efficace.	73	11 %
Il faut que les correspondances soient fiables / que le transport en commun soit à l'abri de la congestion.	46	7 %
Il faut considérer d'autres options (convertir le Rapibus en tramway, traverser par d'autres ponts, etc.).	26	4 %
Il faut que les stations de correspondance soient confortables.	21	3 %
Il faut que le tramway et l'autobus soient fréquents pour minimiser le temps d'attente.	19	3 %
Il faut intégrer / arrimer les réseaux de Gatineau et d'Ottawa.	19	3 %
Il faut qu'il y ait de la capacité à bord du tramway.	17	3 %
Il faut que les correspondances soient efficaces / que le système soit simple à utiliser.	17	3 %
Il faut réduire le nombre d'autobus à Ottawa.	17	2 %
Il faut s'assurer de limiter la distance de marche lors des correspondances.	4	1 %
Commentaires non reliés à la correspondance vers Ottawa (opposition au tramway, incompréhension quant au fait que le tramway se rendra à Ottawa).	41	6 %
Aucun commentaire / ne sait pas.	296	44 %

Voici quelques-uns des commentaires exprimés :

S'il faut déjà marcher ou prendre une correspondance pour se rendre à la ligne principale dans notre quartier, je ne crois pas aux bienfaits d'ajouter une autre correspondance.

The more transfers required equals fewer people riding the system. It isn't pleasant waiting for a transfer and the best vehicle is the one you are already in. I stopped riding public transit because I had a minimum of 2 transfers. Waiting between connections was the worst.

You cannot create a disequilibrium in commute options for east Gatineau. Either you consider extending the train line to east Gatineau as well, or keep the direct bus routes to Ottawa. If you add a connection stop it will have an impact on people's mobility and amount of time it takes to get to work.

Il est certain que pour les résidents des secteurs Hull et Gatineau cela est un inconvénient d'effectuer une correspondance. Surtout qu'ils ne bénéficieront pas du service de tramway dans leur quartier (doublement pénalisés).

S'il y a correspondance, trop de gens se retrouverait à devoir en faire, ce qui occasionnerait trop d'achalandage, des délais trop grands, le ralentissement des déplacements vers Ottawa (file d'attente). Les tramways seraient déjà pleins avant de traverser, et sortir tout le monde pour faire une correspondance serait très long.

As long as the transfer is fast and efficient, there's no problem. People will complain regardless however.

Faire des correspondances ne me dérange pas, quand on prend le métro à Montréal on change de ligne au besoin c'est normal. Si l'expérience est rapide, fiable, sans délais et confortable les correspondances ne sont pas un problème.

Réduire le nombre de véhicules au centre-ville d'Ottawa est très important, idéalement une super-station serait construite/aménagée près de Place du Portage et plus aucun autobus ne passerait sur le pont Portage, le transfert interprovincial se ferait uniquement par tramway, qui serait rapide, efficace, à l'heure, confortable. Si bien pensé les avantages sur la réduction du trafic au centre-ville d'Ottawa sont de BEAUCOUP supérieur aux quelques minutes, voir secondes, requises par un transfert à cet endroit.

Pour une correspondance, la clé est d'assurer une fiabilité des transports afin que les gens évitent de rater leur correspondance. La fréquence est également un élément important pour permettre aux gens d'adapter leur déplacement en fonction de leur horaire à eux et non en fonction des horaires de la STO.

Transfers are only acceptable for a rail based system (local bus to rail). If bus is chosen, I would strongly prefer one seat direct to downtown.

Depending on where the transfer takes place, it would be important to have an expectation that there would be sufficient space on the vehicles to which riders are transferring. It would not be acceptable to have one or more buses arrive at the transfer station only to have the arriving Ottawa-bound vehicle already be at full capacity. If transferring riders would often have to wait for several vehicles to pass before they could board a vehicle to complete their trip, this would be a failure.

Don't mind a transfer. Please less buses/train/etc. in downtown Ottawa. The two systems (STO & OC Transpo) should be fully consolidated.

Une station de correspondance à l'abri des intempéries me semble essentielle pour que la population continue de favoriser le transport en commun durant l'hiver.

Il est important que la transition autobus-tramway se fasse de façon fluide et très facilement et que la distance à parcourir entre les deux modes de transport soit très courte et à l'abri des intempéries et possiblement chauffé/climatisé.

Desserte du centre-ville d'Ottawa

Beaucoup de destinations à Ottawa se trouvent à l'ouest du canal Rideau, aux alentours de la station Lyon de l'O-Train. Le système structurant permettra d'effectuer facilement une correspondance sur la Ligne de la Confédération. Cependant, pour se rendre plus loin au centre-ville, les possibilités sont limitées par de nombreuses contraintes (impacts sur la circulation, les bâtiments ou les commerces, différentes vocations des rues, etc.).

Il a donc été demandé aux répondants jusqu'où le système structurant devrait se rendre à Ottawa, parmi les trois options considérées comme réalisables, soit les stations Lyon ou Parlement ou la rue Elgin.

31 % des répondants estiment que ce serait suffisant que le système structurant se rende jusqu'à la **station Lyon**. Sont plus nombreux à supporter cette option :

- Les anglophones (44 %);
- Les résidents du district du Plateau (39 %) et des secteurs concernés par l'étude (34 %);
- Les hommes (39 %);
- Les diplômés universitaires (34 %);
- Les personnes qui reconnaissent la nécessité d'un système structurant (33 %).

58 % sont d'avis que le système devrait se rendre plus loin que la station Lyon.

26 % des répondants sont d'avis que le système devrait plutôt se rendre jusqu'à la **station Parlement**, dont 32 % des personnes qui travaillent au centre-ville d'Ottawa.

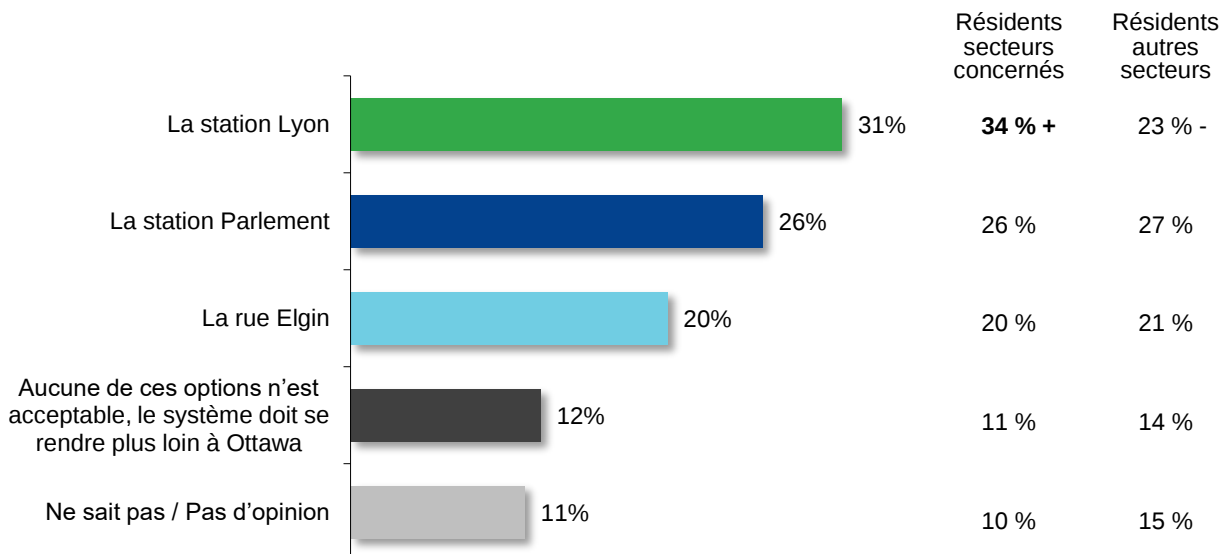
20 % croient que le tracé devrait se poursuivre jusqu'à la **rue Elgin**.

12 % sont d'avis qu'aucune de ces trois options n'est acceptable et que le système devrait se rendre **plus loin** à Ottawa. Les principales raisons citées sont que l'on devrait desservir le centre Rideau, voire l'Université d'Ottawa.

11 % n'ont pas d'opinion.

Figure 33 – Desserte du centre-ville d'Ottawa (n=668)

Q19. Parmi les choix suivants qui sont considérés comme étant réalisables, jusqu'où au minimum devrait se rendre le système structurant à Ottawa selon vous?



Les répondants pouvaient partager leurs commentaires à ce sujet. Ceux-ci sont catégorisés ci-dessous.

Tableau 15 – Commentaires sur la desserte du centre-ville d'Ottawa (n=668)

Q20. Avez-vous des commentaires spécifiques à ce sujet?

Commentaires	Mentions	Station Lyon (n=205)	Station Parlement (n=174)	Rue Elgin (n=134)	Aucune de ces options (n=79)
La station Lyon est une bonne option / un minimum.	79	34 %	3 %	2 %	1 %
Il faut assurer une correspondance adéquate avec la Ligne de la Confédération de l'O-Train.	73	23 %	8 %	3 %	4 %
La station Parlement est une bonne option (centrale, destinations à distance de marche).	65	2 %	32 %	2 %	1 %
La rue Elgin est une bonne option (couvre l'ensemble du centre-ville, près du Centre Rideau).	52	0 %	1 %	36 %	3 %
Il faut limiter les correspondances sur l'O-Train / éviter une deuxième correspondance / assurer le lien avec le réseau d'autobus d'OC Transpo	43	3 %	5 %	13 %	8 %
Le système doit se rendre jusqu'au Centre Rideau.	37	0 %	4 %	7 %	24 %
Le système doit se rendre le plus loin possible à Ottawa.	27	2 %	4 %	8 %	4 %
Le système doit emprunter le pont Prince-de-Galles / se rendre à la station Bayview ou Pimisi.	23	4 %	1 %	0 %	14 %
Le système doit éviter les lieux de congestion / ne doit pas créer de congestion à Ottawa.	17	5 %	1 %	1 %	3 %
Le système doit se rendre jusqu'à l'Université d'Ottawa.	13	0 %	1 %	2 %	10 %
Le système doit se rendre au Pré Tunney.	13	2 %	0 %	0 %	10 %
Le système devrait faire une boucle par les ponts Portage/Prince-de-Galles et Alexandra.	10	1 %	3 %	1 %	3 %
Autres suggestions (amener l'O-Train à Gatineau, ne pas se rendre à Ottawa, intégrer la STO et OC Transpo)	8	1 %	1 %	0 %	5 %
Le système doit offrir une correspondance au moins deux stations pour répartir la clientèle.	6	1 %	1 %	1 %	0 %
Il faut une intégration tarifaire (correspondance gratuite ou billets/PME acceptés).	6	3 %	0 %	0 %	0 %
La Ville d'Ottawa n'acceptera pas / ça dépendra de ce que la Ville d'Ottawa acceptera.	6	2 %	1 %	0 %	0 %
Les stations proposées seront trop achalandées.	5	0 %	0 %	1 %	4 %
Il faut desservir Sussex / King Edward.	4	0 %	1 %	0 %	4 %
Il faut réduire la circulation automobile dans le centre-ville d'Ottawa.	3	0 %	0 %	0 %	3 %
Le système doit se rendre en tunnel à Ottawa	3	1 %	1 %	0 %	0 %
Ne sait pas / pas concerné	11	0 %	0 %	1 %	0 %
Aucun commentaire	294	40 %	51 %	43 %	16 %

Voici quelques-uns des commentaires reçus à ce sujet :

Le faire terminer à côté de la station Lyon en attendant mieux est un compromis acceptable. Des provisions devraient toutefois être conservées pour faire une boucle dans les deux centres-villes via le Pont Alexandra un jour...

The two cities do not need to duplicate routes. Once passengers from Gatineau are in Ottawa, they can walk or transfer to the OC Transpo system. Imagine that the STO and OC Transpo were one organization, what would the planning look like in this situation?

Un seul terminus du côté d'Ottawa est plus qu'acceptable. C'est comme ça que ça marche partout ailleurs, notamment à Montréal. Les banlieues des rives nord et sud n'ont qu'un seul terminus connectant au réseau du Métro. Je ne vois pas pourquoi ça ne pourrait pas être comme ça ici aussi.

You could run the line under Sparks or Wellington and connect both Lyon and Parliament and that would probably be sufficient. But at a minimum the train has to go underground and grade separated to Lyon

Bien que la station Lyon est très près de mon travail, je crois qu'un arrêt qui se rendrait au milieu du centre-ville d'Ottawa (Parlement) éviterait à plus de personnes de prendre une autre correspondance sur le système d'OC Transpo.

Concentrating all drop-offs and pick-ups at one downtown station will create a huge amount of pressure at one point. Having access to STO at two downtown locations will make system less unpleasant for all commuters in those locations.

La rue Elgin est plus centrale. Il n'est pas nécessaire d'aller plus loin puisque la correspondance avec OC Transpo se fait facilement.

Pour plusieurs personnes à destination du Centre Rideau ou du Marché By, Elgin est le minimum requis pour un déplacement efficace. Il serait contre-productif de forcer une personne à aller sur l'O-Train pour un déplacement entre deux stations. Ceux-ci voudront le prendre s'ils vont plus loin dans l'est ou à l'ouest du centre-ville d'Ottawa.

Tout dépend de la décision d'imposer une correspondance pour traverser le pont Portage. Si les usagers doivent avoir une correspondance pour traverser, il faudrait couvrir le centre-ville d'Ottawa jusqu'à Elgin (sans nécessairement dépasser le canal Rideau). Dans le cas inverse, la station Lyon est suffisante - les usagers pourront embarquer dans l'O-Train.

L'idéal serait l'Université d'Ottawa. Aussi bien en profiter! ;-) Sinon, Elgin. Je ne travaille pas à Ottawa. Le peu que j'y vais est pour le CNA, le Centre Rideau, Le Marché, la rue Elgin. Donc Elgin est le minimum pour moi.

Se rendre à Rideau serait un bon compromis car uOttawa est à distance de marche de celle-ci.

Le système structurant devrait se rendre à la station Bayview via le Pont Prince-de-Galles. Je ne suis pas convaincu que ce choix n'est pas réalisable.

Partie 4 – Les modes de transport

Dans cette partie du questionnaire, on rappelait tout d'abord aux répondants que tous les modes considérés pour le système structurant seront totalement électriques et conçus selon les principes d'accessibilité universelle, et que le choix du mode n'a pas d'impact sur l'espace requis pour les aménagements. Ils étaient ensuite invités à exprimer leurs préférences.

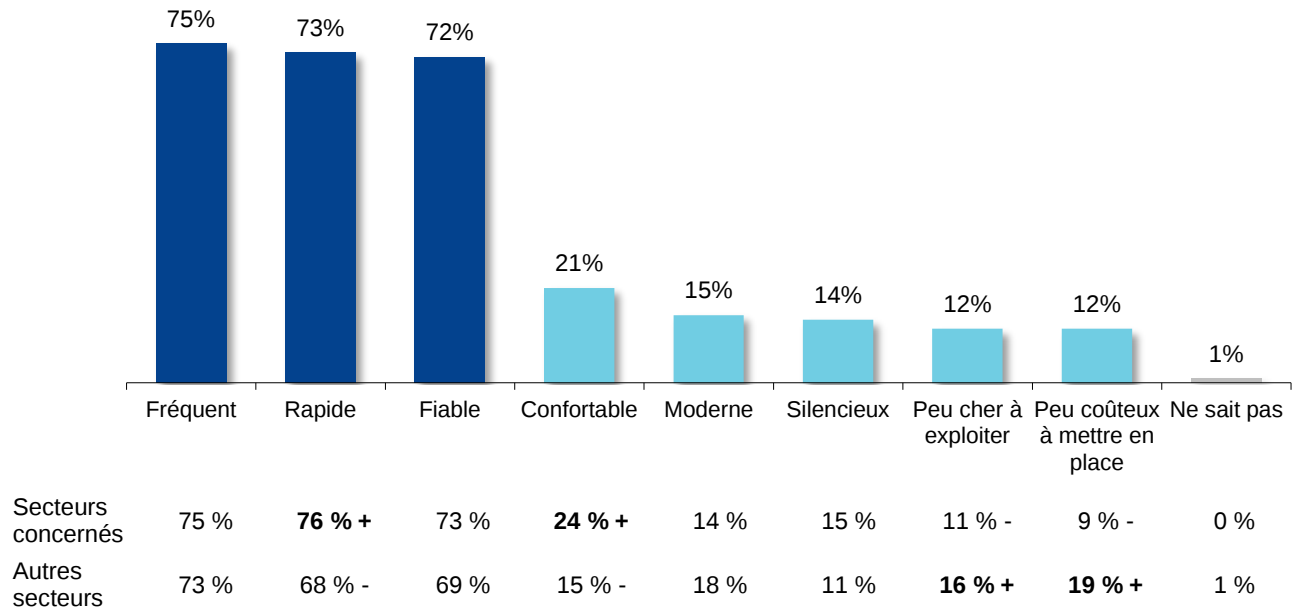
Attributs du mode de transport

Parmi une liste de 8 attributs pouvant qualifier un mode de transport, les répondants étaient invités à choisir les 3 attributs les plus importants pour eux. Les résultats sont présentés ci-dessous :

Figure 34 – Attributs les plus importants dans un mode de transport (n=668)

Q21. Veuillez noter que tous les modes considérés sont totalement électriques, qu'ils seront conçus selon les principes d'accessibilité universelle, et que le choix du mode n'a pas d'impact sur l'espace requis.

Veuillez choisir parmi les adjectifs suivants les 3 attributs qui sont les plus importants pour vous dans un mode de transport :



Trois attributs se démarquent clairement comme étant les plus importants.

L'adjectif « **fréquent** » est retenu par **75 %** des répondants, dont :

- 77 % des utilisateurs du transport collectif;
- 77 % des personnes qui reconnaissent la nécessité d'un système structurant dans l'ouest.

Le qualificatif « **rapide** » recueille **73 %** de mentions, avec des pourcentages plus élevés auprès :

- Les personnes qui travaillent au centre-ville d'Ottawa (81 %);
- Les résidents du district du Plateau (80 %) et des secteurs concernés (76 %);
- Les utilisateurs du transport en commun pour le travail ou les études (79 %);
- Les 35-54 ans (77 %);
- La population active (76 %).

La **fiabilité** est importante pour **72 %** des répondants, en particulier pour :

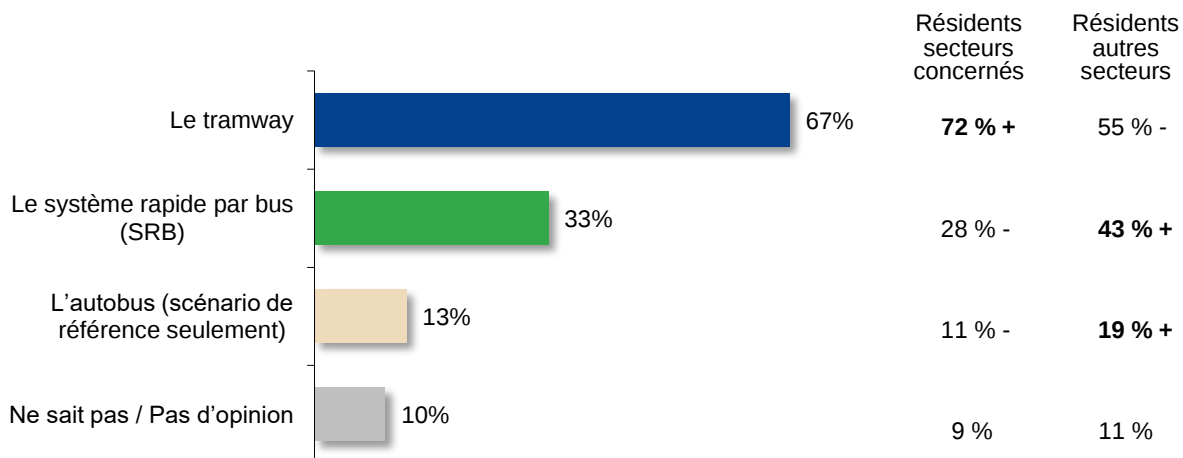
- Les moins de 35 ans (80 %);
- Les anglophones (80 %);
- Les utilisateurs du transport collectif pour le travail ou les études (75 %) et en général (74 %);
- Les personnes qui sont favorables à la mise en place d'un système structurant (75 %).

Modes préférés

Les répondants pouvaient ensuite spécifier le ou les modes de transport qu'ils privilégient parmi les trois modes considérés pour l'ouest de Gatineau : l'autobus (pour le scénario de référence seulement), le service rapide par bus (SRB), ou le tramway. Plusieurs mentions étaient possibles.

Figure 35 – Modes de transport privilégiés pour le système structurant (n=668)

Q22. Trois modes 100 % électriques sont considérés pour le système structurant dans l'ouest de Gatineau : l'autobus, le système rapide par bus (SRB) ou le tramway. Quel(s) mode(s) de transport préféreriez-vous pour le système structurant?



Les deux tiers des répondants privilégient le tramway. Il est significativement plus populaire auprès :

- Des personnes qui se rendent au travail ou aux études à pied ou à vélo (80 %);
- Des répondants favorables à la mise en place d'un système structurant dans l'ouest (77 %);
- Des résidents du secteur Hull (74 %) et des secteurs concernés (72 %);
- Des hommes (73 %);
- Des diplômés universitaires (72 %).

Le SRB est privilégié par un tiers des répondants, dont :

- 48 % des personnes mitigées quant à la nécessité d'un système structurant dans l'ouest;
- 48 % des résidents du secteur Gatineau et 43 % des résidents des secteurs non concernés;
- 45 % des personnes ayant une scolarité de niveau primaire ou secondaire et 41 % des diplômés de niveau collégial;
- 42 % des répondants qui travaillent au centre-ville de Gatineau;
- 39 % des femmes;
- 36 % des utilisateurs du transport collectif pour le travail et les études et en général.

L'autobus recueille 13 % des mentions. Il est davantage retenu par :

- Les personnes mitigées à l'égard de la mise en place d'un système structurant (26 %);
- Les résidents du secteur Gatineau (22 %) et des secteurs non concernés (19 %);
- Les répondants ayant une scolarité de niveau primaire ou secondaire (22 %) et collégial (20 %);
- Les personnes qui travaillent à Gatineau hors centre-ville (20 %);
- Les femmes (16 %).

À noter que 10 % des répondants n'ont pas d'opinion sur le mode de transport.

Raisons de la préférence

Les répondants pouvaient expliquer leurs préférences grâce à une question ouverte. Les commentaires sont catégorisés ci-dessous.

Tableau 16 – Commentaires sur les modes de transport (n=668)

Q23. Pour quelles raisons?

Commentaires	Le tramway (n=447)	Le SRB (n=218)	L'autobus (n=86)
C'est un mode de transport plus rapide.	28 %	26 %	10 %
C'est un mode plus fiable.	22 %	10 %	7 %
Il n'est pas pris dans la congestion.	20 %	9 %	10 %
Il offre une plus grande capacité.	20 %	6 %	3 %
Il est plus confortable.	16 %	2 %	0 %
Il est plus moderne.	15 %	1 %	0 %
Il est moins coûteux à mettre en place.	4 %	18 %	19 %
Il est écologique / moins polluant.	12 %	3 %	3 %
C'est une solution à long terme.	10 %	2 %	0 %
C'est un mode plus efficace.	8 %	6 %	2 %
C'est un investissement avantageux et durable.	8 %	3 %	0 %
Il permet une meilleure accessibilité / desserte des quartiers / Il offre une meilleure connexion avec Ottawa.	5 %	7 %	9 %
Il est plus silencieux.	7 %	1 %	0 %
Il est plus facile à mettre en place et à gérer.	1 %	8 %	7 %
Il est plus flexible.	1 %	7 %	7 %
Le tramway est trop coûteux.	1 %	6 %	9 %
L'autobus est suffisant / Il suffit d'améliorer le système.	0 %	6 %	14 %
C'est un mode structurant.	3 %	2 %	2 %
C'est plus sécuritaire.	2 %	1 %	2 %
La densité de population est trop faible pour un tramway.	0 %	3 %	3 %
Une combinaison des deux modes est préférable.	2 %	4 %	2 %
Il améliore la qualité de vie des citoyens.	2 %	0 %	0 %
Autre	4 %	9 %	13 %
Aucun commentaire	5 %	8 %	9 %

Voici quelques-uns des commentaires reçus :

- **En faveur du tramway**

Je crois que nous sommes rendus à l'étape supérieure en termes de transport en commun, c'est-à-dire le tramway. Un tramway est beaucoup plus rapide, sa capacité de charge est beaucoup plus grande et est plus silencieux qu'un bus. Prenons exemple sur le tramway de Toronto.

C'est moderne, silencieux et écologique. Il y a plus de sièges et l'accessibilité universelle est plus présente (accès plus facile)

I believe this is the most reliable method of transportation in terms of frequency and can be easily and relatively cost-neutrally made electric. It also may result in cost-savings for the STO in terms of bus vs. tram operators and a reduction in diesel fuel costs and avoided carbon price costs.

C'est structurant, on aura un meilleur retour sur l'investissement en terme touristique, immobilier, commercial et en qualité de service. Le vélo y sera très certainement plus convivial.

Le tramway constitue la solution la plus efficace, la plus fiable et la plus rapide. De plus, le tramway a une empreinte écologique inférieure et génère moins de pollutions sonores tout en assurant le meilleur confort. Les investissements financiers supplémentaires sont à cet égard tout à fait justifiés. De plus, le tramway représente le meilleur potentiel de développement urbain et de densification et apporte une plus-value importante en matière de patrimoine et de tourisme.

Le tramway forcera la ville à faire les aménagements nécessaires pour le transport en commun. Les systèmes de bus permettront des demi-mesures et de trop grandes concessions à la circulation automobile.

- **En faveur du SRB**

Possibilité de phasage. Rapport coûts/bénéfices acceptable. Possibilité de bus bi-articulés qui pourraient satisfaire la demande. Moins d'inconnu et expertise d'implantation et de l'exploitation d'un SRB déjà en place à la STO.

L'autobus 100% électrique qui offre confort, flexibilité quant à la grosseur des véhicules à utiliser en dehors des heures de pointe, et qui peut changer de route selon les besoins d'affluence et d'achalandage tout en utilisant tant les rues que les voies réservées et les voies rapides selon le cas et les besoins.

Ce système fonctionne maintenant très bien dans les secteurs où il a été implanté, nul doute que cela fonctionnera également à l'ouest. Le coût vs le système sur rail devrait à lui seul faire réaliser aux dirigeants que c'est la meilleure option.

Buses can use existing road infrastructure. Efficiency, reliability and punctuality will be more a matter of adequate management rather than massive investments.

Car la densité de la population actuelle ne permet pas l'établissement d'un tramway. Il faut que ça soit plus rapide! Le tramway est un système très lent.

Partie 5 – Possibilités d'aménagements

Différents aménagements sont possibles selon l'espace disponible aux différents emplacements. Les aménagements ne seront pas les mêmes sur l'ensemble des tracés, mais pourraient requérir des compromis à certains endroits où l'espace est plus limité.

Nous avons mesuré l'acceptabilité de la réduction du nombre de voies de circulation, des expropriations partielles et totales de propriétés pour aménager des stations plus confortables, une piste cyclable, de la végétation ou des trottoirs plus larges. Les résultats sont présentés aux figures 36, 37 et 38.

De façon générale, les résidents sont davantage prêts à faire des compromis pour avoir des stations mieux aménagées. Ensuite viennent les pistes cyclables, puis la végétation, puis des trottoirs plus larges. Toutefois, les variations sont importantes selon le type de compromis à effectuer.

64 % à 76 % des répondants sont prêts à accepter des **réductions de voies de circulation**. Le niveau d'acceptabilité est significativement plus élevé chez :

- Les résidents du secteur Hull;
- Les usagers du transport collectif en général et pour d'autres motifs que le travail ou les études;
- Les personnes qui utilisent le transport actif pour se rendre au travail ou aux études;
- Les répondants favorables à la mise en place d'un système structurant.

L'acceptabilité des **expropriations partielles de propriétés** varie entre **44 % et 59 %** selon l'objectif de la mesure. Ces pourcentages sont plus élevés parmi :

- Les personnes qui utilisent le transport actif pour se rendre au travail ou aux études;
- Les répondants favorables à la mise en place d'un système structurant.

Une minorité de répondants accepteraient des **expropriations totales de propriétés**, les pourcentages variant entre **24 % et 42 %**. Ceux qui voient la nécessité d'un système structurant y sont plus disposés.

Figure 36 – Acceptabilité de réductions des voies de circulation (n=668)

Q24. Selon vous, des réductions des voies de circulation sont-elles acceptables afin d'aménager ...?

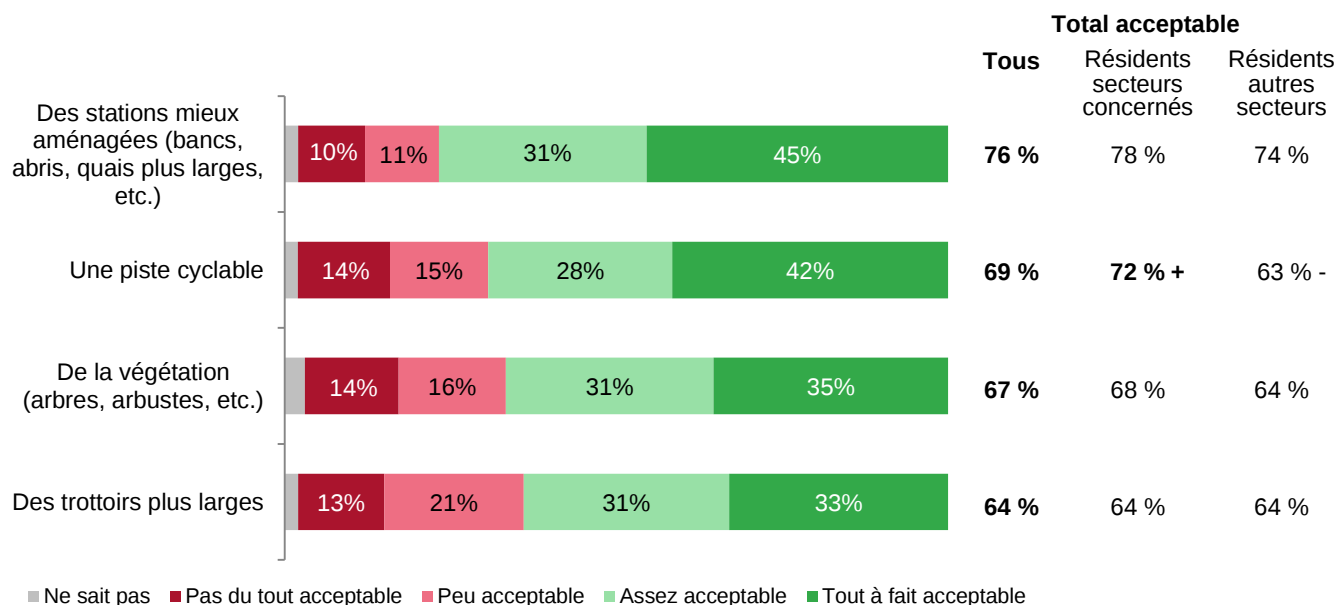


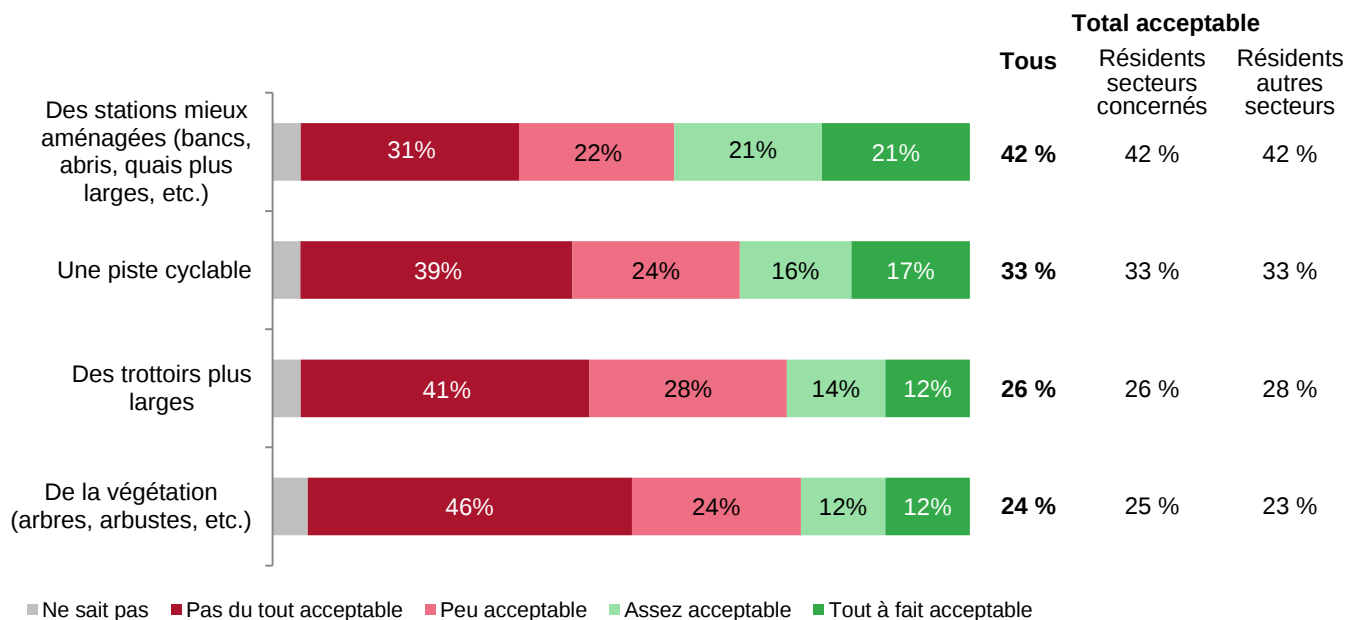
Figure 37 – Acceptabilité d'expropriations partielles de propriétés (n=668)

Q25. Selon vous, des expropriations partielles de propriétés sont-elles acceptables afin d'aménager ...?



Figure 38 – Acceptabilité d'expropriations totales de propriétés (n=668)

Q26. Selon vous, des expropriations totales de propriétés sont-elles acceptables afin d'aménager ...?



Partie 6 - Commentaires généraux

Enfin, les répondants pouvaient faire part de leurs commentaires généraux concernant les scénarios proposés ou tout autre élément en lien avec l'étude. 63 % ont répondu à cette question.

La catégorisation des commentaires est présentée ci-dessous.

Tableau 17 – Autres commentaires en lien avec l'étude (n=668)

Q27. Avez-vous d'autres commentaires concernant les scénarios proposés ou tout autre élément en lien avec l'étude?

Commentaires	Mentions	% répondants
Encouragements / remerciements	53	8 %
Suggestions d'autres options (pont Alexandra, pont Prince-de-Galles, Pré Tunney, utilisation de Lucerne, de Gamelin/St-Joseph, tramway vers le Cégep / sur St-Joseph, monorail, métro)	51	8 %
Il faut réaliser le projet le plus rapidement possible.	48	7 %
Il faut limiter les coûts / les tarifs.	38	6 %
Il faut réduire les temps de déplacement.	35	5 %
Il faut penser long terme / prévoir la croissance de la population.	32	5 %
Il faut que le transport en commun soit fiable.	28	4 %
Commentaires en faveur du tramway	26	4 %
Il faut desservir adéquatement les quartiers / assurer des liens efficaces entre les quartiers et secteurs.	22	3 %
Il faut arrimer le système de transport en commun avec celui d'Ottawa.	22	3 %
Il faut inclure des aménagements pour le transport actif / favoriser la combinaison des modes.	19	3 %
Il faut que le transport en commun soit confortable (places assises, aménagements aux arrêts, etc.)	19	3 %
Il faut arrimer le système avec le Rapibus / développer le service à l'est.	15	2 %
Il faut penser à la qualité de vie et au logement (quartiers TOD).	14	2 %
Il faut réduire la congestion / diminuer le nombre d'automobiles sur les routes / mettre en place une tarification de la congestion.	14	2 %
Il faut éviter les expropriations / être conciliant avec les propriétaires.	12	2 %
Il manquait certaines informations (coûts, services locaux, expropriations).	11	2 %
Il faut que le transport en commun soit isolé de la congestion.	10	1 %
Il faut éviter de réduire le nombre de voies pour les automobiles.	9	1 %
Le tramway est une mauvaise idée / une technologie archaïque.	4	1 %
Autres	8	1 %
Aucun commentaire	248	37 %

Voici quelques-uns de ces commentaires :

Excellent projet absolument nécessaire pour améliorer la qualité de vie de la population tout en diminuant les impacts sur l'environnement (gaz à effet de serre et polluants atmosphériques). Merci de consulter la population sur les différents scénarios envisagés.

Clearly, the West end has been reaching travel capacity for many years, and STO has been trying to keep up with the rapid growth of residential areas. I am glad to see continued discussion and planning to achieve more systemic and long term solutions to the continued growth, and am a strong supporter of the potential for communal transportation. Thanks, and looking forward to a better tomorrow – together

Great work, I really hope that this plan comes to fruition. Thank you for allowing us to voice our opinion even though we are not experts and have spent minimal time studying the issues, its costs, and implications. Keep up the good work.

J'espère que cette consultation mènera enfin à des prises de décisions concrètes. Cela fait des années que la même question se pose, que des études sont faites, sans aucun résultat. Et la réalité des passagers du transport en commun est que chaque année, le temps de transport pour se rendre à Ottawa ne fait qu'augmenter.

The study seems to concentrate on travelling from Aylmer to downtown Ottawa. I would really like to be able to access public transport that allows me to go to West end Ottawa, Hull and Gatineau (particularly the hospitals) in a timely manner and without having to change several times

Je crois que cette étude sous-estime encore une fois les avantages potentiels du pont Champlain et du boulevard de Lucerne.

Tel que mentionné auparavant, il est dommage que l'unique scénario à l'étude consiste à utiliser le Pont Portage. Pour les gens d'Aylmer, nous sommes pratiquement rendus au centre-ville d'Ottawa en prenant ce pont. Il ne semble donc pas y avoir beaucoup d'avantage afin de réduire le temps de transit et de mieux s'arrimer au train d'Ottawa. L'utilisation du pont Prince de Galles devrait être considérée à nouveau, quitte à créer une variante où les gens de l'Ouest voulant se rendre à Hull prendraient un autre tracé.

There are significant gaps in the all-rail scenario proposed by the STO. One is the lack of rail service to the Cégep on Cité-des-Jeunes and to the Mont Bleu neighbourhoods. The all-rail option should provide for a rail link from Aylmer to the Cégep and from the Cégep to a main designated transfer point in Hull. Ideally, the STO should move to have the entire municipality, including all five sectors, covered by light rail.

Clarity will be needed on the extent of grade separation (separation from vehicle traffic) for the tram rail system, and great clarity and attention to real-world traffic patterns and design will be needed to cross Portage Bridge, which has an east-west connection coming in from the Sir John A Macdonald Parkway on the Ottawa side. Mixing trams with vehicle traffic in North America is very challenging. Particular care will need to be taken in order to integrate the tram on the Ottawa side, ensuring that the passenger experience of changing to Lyon Station is very good, while also ensuring that the tram integrates with Ottawa streets and traffic.

Le système DOIT être FIABLE, fréquent et assez confortable afin de convaincre les automobilistes de délaisser la voiture et d'utiliser le transport en commun.

Un tramway ou un SRB ne régleront rien s'ils restent bloqués dans le trafic comme le fait le Rapibus actuellement sur les ponts et aux lumières. Le nouveau système doit être complètement isolé du trafic automobile.

Regardless of the mode (tram, all bus, hybrid), the most important things for me will be: reliability, shorter commuting time (faster and more frequent service) and a seamless integration with the Ottawa system.

Les citoyens qui n'habitent pas près des stations auront-ils un service efficace? Un système de taxi-bus qui passeraient dans les quartiers moins bien desservis à cause du peu d'achalandage, un genre d'application ou les gens pourraient "appeler" une voiture genre uber-sto. Moins cher qu'un bus... et ce serait sans doute plus efficace qu'un bus qui passe aux heures.

Il faut vraiment valoriser les autres moyens de transport tels que l'autobus, le vélo et même la marche, le moins d'automobiliste possible. Il est aussi extrêmement d'avoir beaucoup de végétation pour l'environnement, d'avoir des belles pistes cyclables et des trottoirs sécuritaires et confortables. Le mieux sera que le transport en commun soit si performant qu'on n'est plus besoin d'autos pour sauver la planète et les générations futures :)

Je considère que le coût d'un train léger pour desservir l'Ouest de Gatineau est totalement injustifiable, compte tenu de la population, et inacceptable quant au coût éventuel, compte tenu de la capacité de payer des citoyens et que l'exemple du Rapibus dans l'Est devrait nous servir de leçon quant au réalisme qui doit nous guider dans nos choix.

Consider creating joined long term planning teams between STO and OC Transpo to plan future infrastructure as one organization. Also include non STO and OC Transpo transportation into your plans, like car sharing, biking, etc. Spread the cost of the new system also to individuals that currently use their personal car, as we all pay for their roads via property taxes. Suggest we get away from a system that effectively subsidizes individual car traffic. Presently, environmentally friendlier transportation by use of an STO bus-pass costs around \$100 per month per person, while using streets with one's personal car is free. Suggest inverting the current financial incentives away from individual car traffic and in favor of funding public transit, e.g. by placing a fee on using personal cars on streets/parking while spreading the cost of public transit over all citizens (via property taxes) and thus making public transit less expensive for individual users.

Ne jamais oublier que le réseau de transport en commun ne suffit pas pour faire du développement urbain, il faut aussi une stratégie de développement et un plan d'action de la part de la municipalité. Idéalement, une politique du logement et un bureau qui analyse les projets proposés par les promoteurs. Voir ce que Portland, Oregon a fait avec sa politique de TOD. Très intéressant.

Driving lanes should not be reduced. If anything, they should be increased, along with a rail system. The population has increased exponentially. It's high time something substantive was done.

Appréciation de la consultation

À la fin du questionnaire, une dernière section facultative permettait d'évaluer la satisfaction à l'égard de la consultation. Plus de 500 répondants ont choisi d'y répondre.

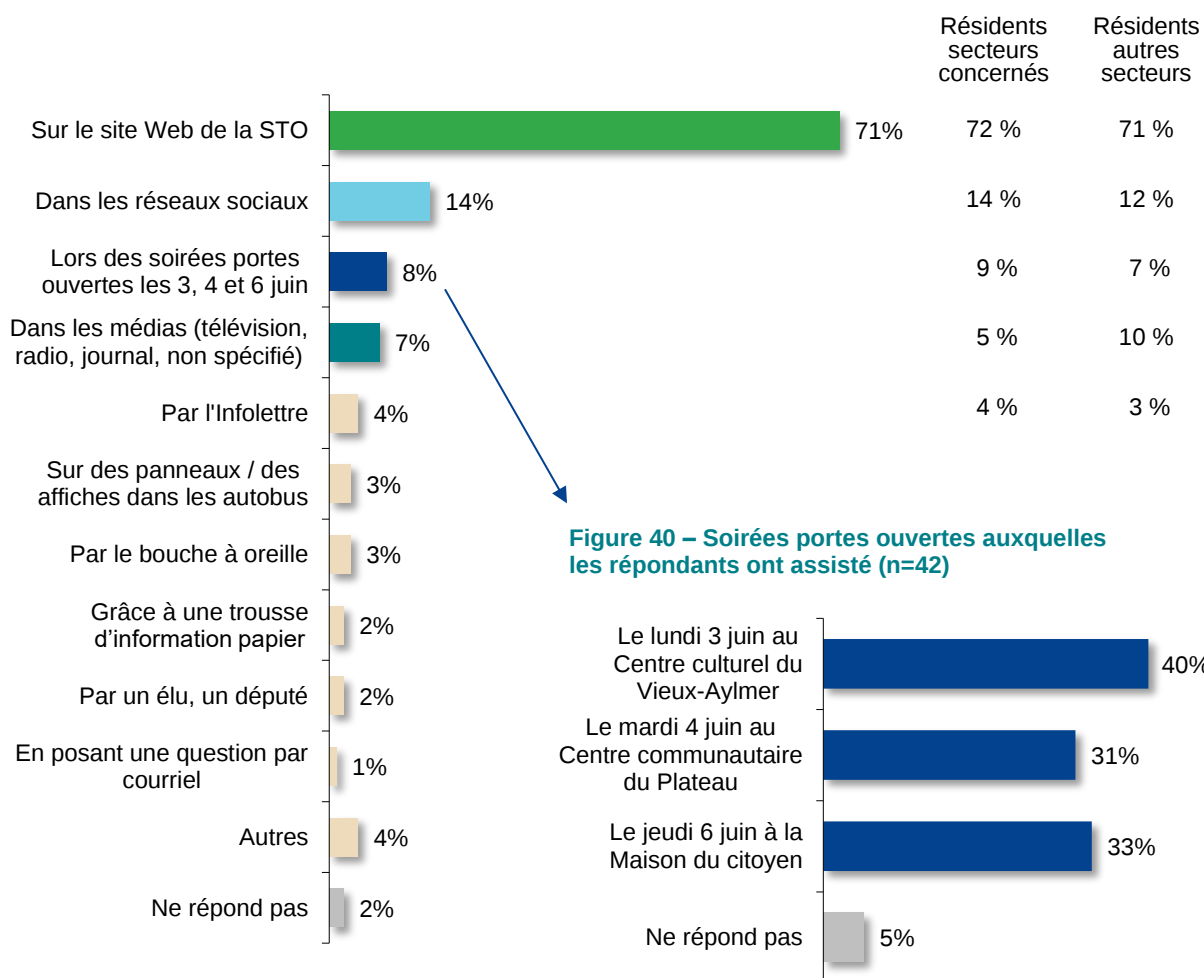
Moyens d'information

Tout d'abord, les répondants étaient invités à indiquer par quels moyens ils s'étaient informés sur l'étude et les scénarios. Près des trois quarts ont visité le site de la STO qui contenait les informations essentielles à la compréhension des différents enjeux soulevés par l'étude.

14 % se sont renseignés via les réseaux sociaux, 8 % en se rendant aux soirées portes ouvertes, et 7 % via les médias.

Figure 39 – Moyens d'information sur l'étude et les scénarios (n=503)

Q37. Comment vous êtes-vous informé sur l'étude et les scénarios?



Satisfaction à l'égard de la consultation

Ensuite, les répondants étaient invités à faire part de leur appréciation à l'égard de différents aspects de la consultation publique.

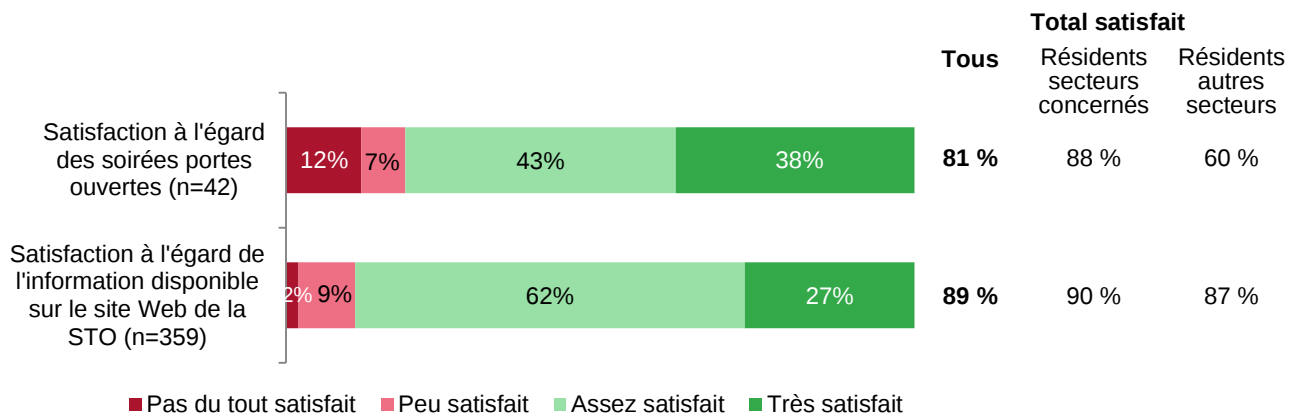
Les participants aux soirées portes ouvertes ont dit être satisfaits à 81 %, dont 88 % pour les résidents de la partie ouest de Gatineau. Il faut toutefois considérer ces résultats avec réserve étant donné le faible nombre de répondants.

Les personnes qui se sont renseignées sur le site Web de la STO étaient 89 % à se déclarer satisfaites de l'information disponible.

Figure 41 – Satisfaction à l'égard des outils d'information

Q39. Quel est votre niveau de satisfaction à l'égard des soirées portes ouvertes?

Q40. Quel est votre niveau de satisfaction à l'égard de l'information disponible sur le site Web de la STO?

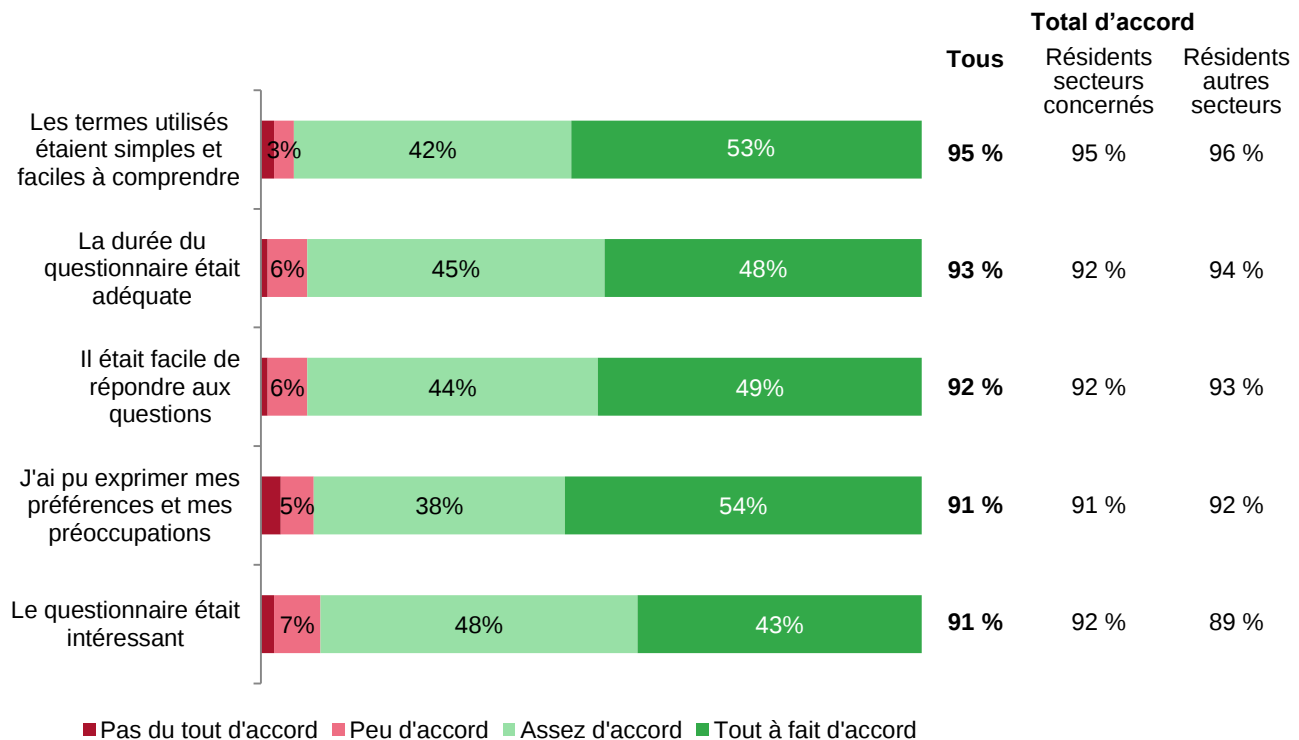


En ce qui concerne le questionnaire, le niveau de satisfaction était relativement élevé :

- 95 % ont trouvé les termes utilisés simples et faciles à comprendre;
- 93 % ont jugé la durée du questionnaire adéquate;
- 92 % ont estimé qu'il était facile de répondre aux questions;
- 91 % ont dit avoir pu exprimer leurs préférences et leurs préoccupations;
- 91 % ont trouvé le questionnaire intéressant.

Figure 42 – Satisfaction à l'égard du questionnaire (n=501)

Q41. Quel est votre degré d'accord avec les énoncés suivants?



Commentaires sur la consultation

Les répondants étaient également invités à faire part de leurs commentaires sur la consultation. Près de 200 répondants ont saisi cette opportunité. Leurs commentaires sont catégorisés ci-dessous.

Tableau 18 – Commentaires sur la consultation (n=501)

Q42. Avez-vous des commentaires sur le processus de consultation?

Commentaires	Mentions	% répondants
Remerciements / félicitations	82	16 %
Il manquait certaines informations (coûts, services locaux, croissance de la population, définitions, rapports complets, etc.).	24	5 %
L'information était complexe / difficilement accessible / manquait de lisibilité.	19	4 %
La consultation est inutile / biaisée / devrait être réalisée par un organisme indépendant.	15	3 %
Il faut prendre l'opinion de la population en compte.	15	3 %
Il faut tenir la population au courant de la suite du projet.	12	2 %
Il est important d'assurer une bonne représentativité de la population.	11	2 %
Il n'y a pas eu assez de publicité pour la consultation / La période de consultation aurait dû être plus longue.	11	2 %
Il aurait fallu plus de consultations en personne.	10	2 %
Il faut aller de l'avant rapidement.	7	1 %

Commentaires	Mentions	% répondants
Participer à la consultation prenait trop de temps.	4	1 %
L'analyse des experts devrait avoir plus de poids que l'avis de la population.	3	1 %
L'information aurait dû être disponible en anglais.	3	1 %
Autres commentaires	5	1 %
Commentaires sur l'étude ou d'autres enjeux	13	3 %
Aucun commentaire	287	57 %

Quelques-uns des commentaires reçus sont reproduits ci-dessous :

Thank you for taking the time to ask the residents and bus users for our opinion. Not all cities would do this, so the fact that you want to hear from the people means a lot to me and means you care about your residents. It is very much appreciated!

I think this is one of the best consultation processes I have been through.

Les dates des consultations en personne n'étaient pas annoncées assez en avance; plus de dates auraient permis plus de gens à y aller. Les vidéos étaient claires. Les questions/choix de réponse étaient parfois trop restreintes.

Vous donnez beaucoup d'information, sinon les discussions avec les chargés de projets c'est bien, on est bien accueilli. On ne sent pas que la STO est déconnecté de ses citoyens. SVP utiliser le terme USAGERS, et non CLIENTS pour parler des utilisateurs de votre service. Vous êtes un service public, pas une entreprise privée.

Félicitations! Très accessible, et permet de nous exposer de manière compréhensive les options et nous faire sentir comme une partie prenante du processus de prise de décision

L'information disponible sur le site internet est une synthèse intéressante mais manque de profondeur pour certains résidents plus aguerris. Les temps de parcours annoncés sont, à mon avis, irréalistes. La congestion fréquente, le non-respect des voies réservées, l'absence de mesures de priorité aux autobus au coin de la promenade du portage et d'Alexandre-taché, le bouchon de circulation perpétuel entre les terrasses Chaudière et l'UQO rendent improbable les temps de parcours annoncés. Or, il s'agit du facteur déterminant pour une majorité d'usagers. À mon avis, vous avez instauré un biais en faveur de l'autobus dans votre étude ce qui a pour conséquence de biaiser les résultats. Il est impensable qu'un système de tramway en site propre prenne le même temps qu'un trajet en autobus même avec des mesures préférentielles.

Le coût estimé de chaque option ainsi que la logique derrière le choix du pont portage auraient pu contribuer à la crédibilité de la consultation.

La description des scénarios (et plus particulièrement les images décrivant les avantages et inconvénients de chaque scénario) étaient difficiles à consulter sur des tablettes et des téléphones, car les images étaient floues. Il m'a fallu utiliser un ordinateur.

J'aurais aimé avoir plus de détails sur les alternatives qui existeront hors du lien structurant (par exemple pour se rendre à Tunney's Pasture). J'aurais aimé les évaluer.

L'explication des scénarios et des variantes me semblent assez compliquée. Peut-être est-ce la nature et les défis du projet, mais ça demande une bonne dose de réflexion pour saisir le tout. Ce faisant, j'ai des doutes que la consultation soit très accessible pour certaines personnes. Rejoint-on les personnes les plus vulnérables avec ce mode de consultation?

Les secteurs plus affectés devraient être consultés indépendamment (et pas seulement les associations de résidents). Les consultations devraient se faire tout au long du processus - AVANT la prise de décision et les annonces publiques (qui ont un impact différent sur les quartiers "menacés").

La consultation n'a aucun pouvoir de contrainte, donc c'est un peu une formalité. Serait intéressant de faire le bilan, une fois les travaux complétés... voir si les priorités des citoyens ont été respectées en bout de compte... Je suis sceptique.

J'espère vraiment que les avis des citoyens seront pris en compte lors du processus décisionnel. Le questionnaire et la trousse d'information sont très bien structurés. Le fait de demander l'avis des citoyens est très important, mais encore plus important est de les écouter.

Atelier de réflexion

En plus du questionnaire, le processus de consultation public incluait un atelier de réflexion ouvert à tous. Celui-ci s'est tenu le 17 juin de 18 h à 20 h à l'hôtel DoubleTree by Hilton dans le secteur Aylmer.

L'objectif de cet atelier était de favoriser la discussion et l'échange pour aller au-delà des questions posées dans le questionnaire, aborder le sujet sous des angles différents, et utiliser l'intelligence collective pour compléter la démarche de consultation. Plusieurs sujets de discussion étaient proposés sur lesquels les participants ont échangé en groupes.

40 citoyens s'étaient inscrits, cependant, seuls 22 d'entre eux se sont présentés. Afin d'assurer une diversité des lieux de résidence dans chaque groupe, les participants ont été répartis à 3 tables rondes différentes. Des membres de la STO et de WSP étaient également présents.

L'atelier de réflexion s'est déroulé en 3 parties :

1. « Rêvons au succès »
2. « Comprendre l'expérience client »
3. Questions et commentaires

Les deux premières parties ont duré environ 50 minutes chacune et étaient composées toutes les deux de deux exercices, lesquels comprenaient systématiquement un travail par groupe (20 minutes) puis une plénière (5 minutes). Le travail par groupe favorisait les discussions entre les participants à une même table et la plénière permettait de présenter les réponses apportées à chaque table et échanger avec l'ensemble des participants autour des enjeux soulevés. Enfin, la troisième partie a permis aux participants de poser des questions et apporter de nouveaux commentaires qui n'avaient pas été abordés précédemment lors de l'atelier.

Partie 1 – « Rêvons au succès »

L'objectif de cette partie était de changer le niveau de réflexion, de bâtir sur nos histoires et nos valeurs collectives pour imaginer un avenir positif et découvrir les facteurs de succès.

Exercice 1

Pour ce premier exercice, la question était la suivante : « *Partagez un moment où vous vous êtes sentis fier d'être un citoyen de Gatineau. Échangez sur ce qui s'est passé. Qu'est-ce qui était unique? Qu'est-ce qui vous a rendu fier, précisément?* »

Les expériences mentionnées par les participants sont les suivantes :

- Les pistes cyclables et le plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Gatineau
- La nature proche de la ville : Parc de la Gatineau, Rivière des Outaouais, Forêt Boucher
- Les activités en plein air, les marchés
- La proximité avec Ottawa, le Parlement, les musées
- Les organismes communautaires
- Une ville à taille humaine et sécuritaire, idéale pour élever des enfants
- Les centres-villes de Hull et Aylmer, la marina d'Aylmer
- La culture : les Mosaïcultures, le Musée canadien de l'histoire
- La solidarité lors des situations difficiles (les inondations, la tornade)
- Le plan de gestion des matières résiduelles

La deuxième question permettait de faire des liens entre les expériences partagées. « *Qu'est-ce que les expériences choisies révèlent sur vos valeurs? Y a-t-il des éléments communs?* »

Les valeurs mentionnées par les participants sont les suivantes :

- Processus consultatif et participatif de la Ville (opinion des citoyens prise en compte)
- Attention portée à l'environnement et au patrimoine culturel
- Volonté de mener des actions qui contribuent au bien-être (qualité de vie)
- Fortes valeurs de solidarité, entraide, résilience

Exercice 2

La question posée aux participants était la suivante : « *Nous nous projetons en 2028. C'est l'ouverture du système structurant et c'est un vif succès. Il donne envie aux automobilistes de prendre le transport en commun et l'achalandage est au rendez-vous. Cette réalisation remplit les citoyens de fierté. Qu'est-ce que la STO, la Ville ou les citoyens ont fait? Quelles ont été les clés de cette réussite?* »

Les éléments mentionnés par les participants sont les suivants :

- Consultation de la population, financement obtenu, respect de l'échéancier
- Système intéressant financièrement
- Temps de parcours réduits, proximité (pas de correspondances, pas plus de marche)
- Système fréquent et fiable
- Tracé bien planifié, bonne desserte (Aylmer, Cégep, hôpitaux...), stimule le développement
- Considération des modes actifs (à pied, à vélo), des déplacements inter-quartiers

- Attrayant pour les jeunes et les personnes démunies
- Système sécuritaire, silencieux, innovant, confortable, universellement accessible
- Connexion entre les deux villes de Gatineau et Ottawa
- En phase de construction : alternatives proposées, viabilité des commerces

On demandait ensuite aux participants de choisir les 3 actions qu'on devrait faire absolument, parce qu'elles sont facilement réalisables et qu'elles auraient le plus d'impact.

Les éléments mentionnés par les participants sont les suivants :

- Système rapide, assez pour que les automobilistes passent au transport collectif
- Système flexible et fréquent : 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7
- Bonne couverture du territoire, réseau d'autobus local efficace

Partie 2 – « Comprendre l'expérience client »

L'objectif de cette partie était de réfléchir ensemble aux implications des scénarios en termes d'expérience client.

Exercice 3

La question était la suivante :

Utiliser un seul mode ou deux modes différents sur les deux axes a plusieurs implications.

Dans les scénarios où le même mode est utilisé sur les deux axes, c'est un même système avec deux branches, une sur le chemin d'Aylmer et l'autre sur Saint-Raymond/Plateau.

Dans les scénarios hybrides, pour éviter que les deux modes se côtoient sur le même axe, le lien sur Plateau se poursuit sur Allumettières vers l'est jusqu'à Maisonneuve.

Quelles seraient les implications possibles pour les déplacements, que ce soit pour les résidents d'Aylmer, du Plateau ou de Hull? Quels sont les avantages des différents scénarios? Quels sont les inconvénients? Comment pourrait-on y remédier?

Les principales implications et recommandations mentionnées par les participants sont les suivantes :

a) Scénarios monomodes :

- Préférables car les usagers prendront l'axe avec le mode le plus performant
- Les clients du Manoir des Trembles seront mieux desservis
- L'efficacité est l'avantage principal du scénario « tout rail »

b) Scénarios hybrides :

- Permettent de franchir la barrière du Parc de la Gatineau ainsi que de desservir les usagers sur Allumettières
- Permettent d'offrir plus de possibilités pour le Plateau vers les centres-villes de Gatineau et Ottawa et les autres secteurs
- Le boulevard du Plateau semble préféré à celui des Allumettières pour les résidents du Plateau mais pas ceux d'Aylmer (détour trop long)

Exercice 4

Pour ce dernier exercice, la question était la suivante :

Dans tous les scénarios, on utilise deux axes pour assurer la desserte : Aylmer / Taché et Plateau / Allumetières. Cependant, on veut aussi assurer le lien entre Aylmer et le Plateau.

Sachant que chaque kilomètre de tramway coûte 50 à 80 millions de dollars, qu'il faut éviter que les deux modes circulent sur le même axe, mais que des services d'autobus peuvent compléter la desserte, comment peut-on assurer des déplacements efficaces entre Aylmer et le Plateau?

Vous pouvez vous appuyer sur deux scénarios différents de votre choix pour développer vos recommandations.

Les principales recommandations mentionnées par les participants sont les suivantes :

- Lignes d'appui et/ou lignes de rabattement
- Boucle Vanier/Allumetières/Wilfrid-Lavigne/chemin d'Aylmer intéressante
- Liens fréquents et rapides entre Aylmer et le Plateau
- Définir d'abord les priorités de développement du territoire et éviter l'étalement urbain : définir les zones à densifier puis choisir les axes préférentiels
- Éviter les correspondances sauf si elles sont bien faites

Partie 3 – Questions et commentaires

Les questions et commentaires abordés par les participants traitaient des sujets suivants :

- Méconnaissance des coûts des scénarios à ce stade de l'étude
- Interconnexion entre les centres-villes de Gatineau et Ottawa
- Préférence pour des autobus électriques plutôt qu'un tramway
- Volonté de la Ville d'Ottawa d'accepter des autobus de la STO en son centre-ville
- Aménagement des stations
- Prochaines étapes de l'étude
- Envoi des informations au panel d'utilisateurs

Mémoires

En marge de la consultation auprès des citoyens, la STO a également reçu 11 mémoires d'organismes ou de particuliers :

- **Antoine L. Normand** a soumis un mémoire le 3 juin 2019 à la Ville de Gatineau et à la STO. Dans celui-ci, il évoque les problématiques de congestion routière et de pollution, mais il estime que Gatineau n'a pas la quantité suffisante d'utilisateurs, ni la capacité financière de payer un train léger. Au lieu de cela, M. Normand propose que le train léger d'Ottawa ajoute une extension de ses rails jusqu'à Gatineau, ainsi la correspondance avec les autobus de la STO se ferait à Gatineau. Il évoque également une autre alternative, soit utiliser des autobus électriques de faible capacité (20 personnes). Enfin, M. Normand propose d'encourager le covoiturage à deux occupants et de réserver les stationnements en centre-ville aux véhicules électriques.

- **Robert Moreau** a soumis un mémoire le 3 juin 2019 dans lequel il propose d'investir dans un train électrique rapide sur arches. Celui-ci voyagerait dans les airs et les quais seraient en hauteur. Ce train desservirait les centres-villes de Hull et Ottawa, les secteurs Aylmer et Plateau à l'ouest et le boulevard Maloney à l'est, jusqu'à Buckingham voire une même extension possible jusqu'à Thurso. Les autobus réguliers circuleraient toujours et il pourrait y avoir un service de navettes dans certains quartiers.
- **Frédéric Pouyot** de la société **GPEKS**, fournisseur d'équipements d'énergie solaire à Ottawa, a déposé un mémoire le 17 juin 2019 afin d'évoquer un système différent du bus et du tramway, envisagés par la STO : l'option ferroviaire de type « Tram Surélevé ». Selon GPEKS, l'implantation d'un tramway présente de nombreux inconvénients par rapport à un tel système : coût deux fois plus élevé, augmentation des accidents de voiture, congestion des autres voies, danger pour les vélos et les motos, bruit pour les résidents à proximité.
- **Bill Clennett** a soumis un mémoire le 21 juin 2019 qui appuie le train léger comme choix de système structurant et recommande de relier son trajet au tracé du Rapibus qui devrait être remplacé par un train léger. Un tel système permettrait selon lui d'orienter l'aménagement du territoire afin d'accroître l'utilisation du transport en commun.
- **Stéphane Vigneault** a soumis un mémoire le 21 juin 2019 dans lequel il met l'accent sur le quartier de Val-Tétreau. Il souhaite profiter de la construction du système structurant pour régler le problème d'urbanisme principal de ce quartier, qui stagne commercialement : la configuration du boulevard Alexandre-Taché, dangereux et laid. La solution est donc de réduire la circulation à une seule voie dans les deux sens entre la rue St-Dominique et l'UQO, ce qui donnerait plus d'espace aux trottoirs et pistes cyclables. Aussi, le tracé du tramway emprunterait le boulevard Lucerne (nouvelle voie verte) à partir de la rue St-Dominique et passerait derrière l'UQO. La Ville de Gatineau devrait selon lui compléter cela par d'autres chantiers, par exemple autour de l'école Jean-de-Brébeuf.
- Le comité d'urbanisme de l'**Association des résidents des Jardins Taché (ARJT)** a déposé le Plan de développement durable du quartier Val-Tétreau en tant que mémoire le 23 juin 2019. L'ARJT défend le dossier de la sécurité sur le boulevard Alexandre-Taché et s'oppose fermement au déploiement d'un service rapide par bus. Au cœur de ce plan de développement se trouve un quartier de type TOD (*Transit Oriented Development*) pour Val-Tétreau, qui prône la densification résidentielle et commerciale du boulevard Alexandre-Taché autour de l'axe de transport du train léger, qui doit emprunter ce boulevard car il sera une solution efficace pour régler la congestion et améliorer la sécurité du quartier.
- L'organisme **Vivre en Ville** a soumis un mémoire le 24 juin 2019. Dans celui-ci, il recommande d'abord un arrimage concret et complet avec l'aménagement du territoire, à savoir relier les milieux de vie entre eux, y planifier des stations en leur cœur, assurer la proximité des activités au réseau structurant et considérer la possibilité de réduire la place allouée à l'automobile. Également, Vivre en Ville demande que le projet soit réalisé selon les deux axes proposés (boulevard du Plateau et chemin d'Aylmer), que l'électrification des transports collectifs soit priorisée et que des connexions efficaces avec le centre-ville d'Ottawa soient renforcées.

- **Louis LePage** a soumis un mémoire le 24 juin 2019 afin de formuler ses commentaires et ceux de sa famille. Il estime que le tramway n'est pas une solution économiquement réaliste pour un système structurant dans l'ouest de Gatineau. Il propose la construction d'un campus de télétravail dans le secteur ouest, et surtout une extension du train léger d'Ottawa jusqu'au centre-ville de Hull et la construction d'une gare centrale située sur les terrains de l'aréna Guertin ou ceux au sud de la Fonderie, ce qui permettrait d'éliminer tous les autobus de la STO au centre-ville d'Ottawa.
- **Mike Clemann**, propriétaire de l'**Hôtel British**, situé sur la rue Principale à Aylmer, a soumis un mémoire le 24 juin 2019 dans lequel il propose que le tramway se rende jusqu'à la marina d'Aylmer via la rue Principale. Il estime que le Vieux Aylmer a besoin d'une meilleure desserte de transport afin de stimuler la croissance économique de ce secteur, de le connecter à tous les secteurs de Gatineau et Ottawa, et de permettre aux citoyens et aux touristes de profiter de l'eau et du soleil.
- L'organisme **Action vélo Outaouais** a soumis un mémoire le 26 juin 2019 dans lequel il soutient la mise en place d'un système structurant dans l'ouest de Gatineau. Action vélo Outaouais insiste particulièrement sur les déplacements vélo : du domicile des cyclistes vers les stations et les corridors proposés ; à même les corridors proposés ; en complémentarité avec les modes de transport proposés soit en transportant son vélo à même les véhicules ou en laissant son vélo à des endroits sécurisés aux stations. La traversée des ponts vers Ottawa devra également être étudiée de près, en maintenant les aménagements cyclables présents et en aménageant des stations à proximité.
- Finalement, **MOBI-O**, le centre de gestion des déplacements de Gatineau et sa région, a soumis un mémoire le 31 juillet 2019, dans lequel il appuie le projet de système structurant dans l'ouest de Gatineau et demande d'assurer la planification de celui-ci de manière intégrée à l'aménagement du territoire. MOBI-O suggère de favoriser l'intégration des modes de transports durables par le développement de milieux de vie de qualité autour des stations. Il met l'accent sur l'optimisation des connexions du réseau avec les centres urbains autour des axes. Enfin, il demande de tenir compte de l'acceptabilité sociale du projet et de préserver l'intégrité des déplacements lors des périodes de travaux.

Les mémoires peuvent être consultés à l'annexe 3.

Conclusion et pistes de réflexion

Avec près de 700 questionnaires complétés, la consultation publique sur le système structurant de transport en commun dans l'ouest a enregistré l'un des taux de participation les plus élevés que Gatineau ait connus ces dernières années. Même si c'est un succès tout relatif par rapport au nombre de citoyens concernés, la fréquentation du site Web atteste de l'intérêt de la population pour les projets de transport en commun. L'appréciation de la consultation semble indiquer que la STO est parvenue à faciliter la compréhension d'enjeux souvent complexes.

La consultation a également attiré une certaine diversité de citoyens : des résidents de l'ouest et de l'est, des usagers du transport en commun et des automobilistes. Même si les résultats ne sont pas représentatifs de la population générale, les écarts entre les différentes catégories de population permettent de comprendre certaines tendances.

Ainsi, on note que quel que soit leur lieu de résidence, la quasi-totalité des répondants considère que la mise en place d'un système structurant de transport en commun dans l'ouest est un investissement nécessaire, ce qui est une excellente fondation pour l'acceptabilité sociale du projet.

De fait, le projet est attendu avec impatience dans l'ouest et les attentes sont particulièrement élevées. On constate un engouement pour le tramway qui se fait sentir à travers l'ensemble des réponses au questionnaire. Pour beaucoup des participants, c'est d'ailleurs la seule option acceptable. Certains peuvent en revanche se rallier à un scénario hybride, mais à condition que les rails soient bâtis de leur côté de la ville!

C'est que le tramway est perçu comme étant plus efficace, fiable, écologique et viable à long terme.

Mais l'argument qui revient le plus souvent est celui de la rapidité. Cela peut surprendre. En effet, le tramway est plutôt moins rapide que l'autobus, toutes choses étant égales par ailleurs. Cependant, les citoyens associent l'autobus à la congestion et ne peuvent pas imaginer qu'un système rapide par bus puisse bénéficier d'aménagements de la même qualité qu'un mode sur rail, ni qu'un tramway puisse être pris dans la congestion.

Même si le système bénéficie d'infrastructures de classe mondiale et de priorités absolues aux intersections, ces attentes à l'égard du temps de déplacement pourraient être difficiles à satisfaire étant donné la trame urbaine dans laquelle il devra s'insérer.

Le tramway évoque par ailleurs certaines craintes, telles que l'accès à des services locaux efficaces et fréquents dans les quartiers ou entre les secteurs qui ne seront pas reliés par le système structurant, et la nécessité de faire des correspondances. Normales dans les réseaux dotés de métros ou de tramways, comme le notent à juste titre plusieurs participants, celles-ci sont encore entourées de préjugés très négatifs à Gatineau.

À cet égard, la question de l'arrimage avec Ottawa divise les répondants. Si certains considèrent que l'on devrait voir les deux réseaux comme un système métropolitain unique qui ne devrait pas avoir de redondances, d'autres tiennent à pouvoir faire la totalité de leur déplacement sur le réseau de la STO. L'expérience doit donc être la plus fluide possible d'un côté à l'autre de la rivière des Outaouais.

On note aussi une préoccupation quant aux impacts du système structurant sur les riverains, résidents ou commerçants, ainsi que sur les édifices patrimoniaux et les milieux naturels. Le niveau d'acceptabilité à l'égard des expropriations est relativement faible. Cela explique que les participants aient

systématiquement privilégié les variantes où il y aurait le plus d'espace pour aménager un lien structurant. La seule exception est le boulevard du Plateau, qui est préféré par une large majorité au boulevard des Allumettières, jugé inhospitalier.

La plupart des répondants sont toutefois davantage ouverts à une réduction du nombre de voies de circulation pour donner davantage de place au transport en commun. Certains y voient une solution à la congestion croissante, qui est un enjeu récurrent dans les commentaires des participants. Cependant, d'autres y voient une menace importante pour la fluidité automobile. Il sera donc important pour la STO de démystifier l'impact du système structurant (et d'une potentielle réduction de la capacité routière) sur la congestion.

Cette divergence d'opinions est une des manifestations de profonds clivages qui transparaissent dans les résultats de la consultation.

On observe tout d'abord un clivage entre les résidents de l'ouest, qui demandent un système de transport en commun qui puisse faire face à la croissance de la population et de l'achalandage qu'ils constatent au quotidien, et ceux de l'est, qui ne sont pas convaincus de la nécessité d'investissements aussi importants. En filigrane, il y a un sentiment d'iniquité entre les niveaux de services offerts aux citoyens.

On note aussi un clivage socio-démographique entre des citoyens jeunes, éduqués, fortement préoccupés par les changements climatiques, et des citoyens plus âgés, davantage portés à utiliser l'automobile et inquiets de l'impact de ces choix sur leur compte de taxes.

La STO doit donc continuer à communiquer largement sur le projet, informer la population de ses exigences et contraintes et expliquer le pourquoi des décisions afin d'obtenir le soutien de l'ensemble des citoyens pour la réalisation de ce projet d'envergure.