

**Étude des besoins et étude des solutions pour un  
système de transport collectif rapide dans la partie  
ouest de la ville de Gatineau**

**Volet 1 – Étude des besoins**

**Version finale**

**Rapport d'étape**

22 MARS 2017





## Étude des besoins et étude des solutions pour un système de transport collectif rapide dans la partie ouest de la ville de Gatineau

**Équipe de travail :** Vincent Ermatinger (OIQ –140097)  
Nathalie Schaillée  
Joëlle Rompré (OUQ – 1221)  
Marc-Antoine Grondin ing junior (OIQ – 5063790)  
Stéphane Tremblay (OIQ - 123363)  
Sylvain Chapdelaine (OIQ – 108162)  
Philippe Morais (OIQ –125036)  
Cédric Chassaing-Cuvillier, M. Sc. Env, M. Sc. Géo  
Marc Lusignan, B. Sc. Urb.  
Paul Tétreault, ing., urb., M.U.P.  
Michel Simard (OUQ - 802)  
Caroline Vien (OIQ – 124508)  
Philippe Mytofir, techn.  
Magali Baumès, adjointe  
Véronique Breton, adjointe

**Vérifié et approuvé par :**



Vincent Ermatinger (OIQ –140097)

### Version

Date	Version	Description
2013-11-12	1	Version préliminaire
2014-11-21	2	Version révisée
2015-04-17	3	Version finale
2017-03-22	4	Version finale révisée

### Référence complète

Consortium Roche-GENIVAR. (2017) *Étude d'opportunité, système de transport collectif rapide dans la partie ouest de la ville de Gatineau, Volet 1 – Étude des besoins, Version définitive*, Montréal, pour la Société de transport de l'Outaouais, Gatineau, 275 pages.



## Table des matières

Liste des abréviations et sigles	vii
<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
Contexte	1
Mandat	1
Méthode	2
Objet et plan	4
<b>1 PROBLÉMATIQUE ACTUELLE</b>	<b>4</b>
1.1 Cadre de planification	4
1.1.1 <i>Gouvernement du Québec</i>	4
1.2 Argumentaire initial du projet	9
1.2.1 <i>Une population en croissance</i>	9
1.2.2 <i>Un réseau routier saturé</i>	9
1.2.3 <i>Une bonne couverture en transport collectif</i>	10
1.2.4 <i>Un potentiel de densification et de requalification urbaine</i>	10
1.3 Territoire	11
1.3.1 <i>Découpage territorial</i>	11
1.3.2 <i>Organisation spatiale</i>	11
1.3.3 <i>Réseaux de transport et infrastructures d'utilité publique</i>	12
1.3.4 <i>Patrimoine et archéologie</i>	19
1.3.5 <i>Paysage</i>	23
1.3.6 <i>Environnement naturel</i>	23
1.4 Population et activités	30
1.4.1 <i>Population</i>	30
1.4.2 <i>Densité de population</i>	31
1.4.3 <i>Dynamique de développement</i>	33
1.4.4 <i>Pôles d'activités</i>	39
1.5 Mobilité	39
1.5.1 <i>Patrons de déplacements</i>	40
1.5.2 <i>Répartition modale et temporelle</i>	50
1.5.3 <i>Déplacements en transport collectif</i>	62
1.6 Transport collectif	65
1.6.1 <i>Structure du réseau</i>	65
1.6.2 <i>Infrastructures et équipements de transport collectif</i>	72
1.6.3 <i>Services offerts</i>	79
1.6.4 <i>Achalandage</i>	82
1.6.5 <i>Fonctionnement</i>	86
1.6.6 <i>Sécurité</i>	90
1.7 Réseau routier et circulation	97
1.7.1 <i>Réseau routier</i>	97
1.7.2 <i>Stationnement</i>	106

1.7.3	<i>Réseaux cyclable et piétonnier</i>	107
1.7.4	<i>Débits de circulation</i>	108
1.7.5	<i>Conditions de circulation actuelles</i>	116
1.7.6	<i>Sécurité routière</i>	125
1.8	Synthèse de la problématique actuelle	136
<b>2</b>	<b>PROBLÉMATIQUE FUTURE</b>	<b>143</b>
2.1	2.1 Territoire et population	143
2.1.1	<i>Territoire</i>	143
2.1.2	<i>Population</i>	150
2.1.3	<i>Pôles d'activités</i>	155
2.2	Projets de transport	156
2.2.1	<i>Réseau routier et mesures préférentielles pour transport collectif</i>	156
2.2.2	<i>Réseau de transport en commun</i>	162
2.2.3	<i>Réseau cyclable</i>	164
2.3	Mobilité	164
2.3.1	<i>Origines et destinations</i>	164
2.3.2	<i>Répartition modale</i>	171
2.3.3	<i>Atteinte des cibles de planification</i>	173
2.3.4	<i>Déplacements en transport collectif</i>	176
2.4	Transport collectif	181
2.4.1	<i>Achalandage</i>	181
2.4.2	<i>Fonctionnement</i>	181
2.5	Circulation	187
2.5.1	<i>Débits</i>	187
2.5.2	<i>Conditions de circulation et temps de parcours</i>	188
2.5.3	<i>Modes actifs</i>	190
2.6	Synthèse de la problématique future	192
<b>3</b>	<b>ÉVALUATION DES BESOINS ET DE LA NÉCESSITÉ D'INTERVENTION</b>	<b>197</b>
3.1	Objectif et méthodologie	197
3.2	La situation actuelle	198
3.2.1	<i>Constats</i>	198
3.2.2	<i>Analyses TRANS</i>	200
3.3	La situation future sans projet sur les réseaux de transport	201
3.4	La situation future planifiée, sans projet structurant dans l'ouest de Gatineau	203
3.5	Objectifs et cibles	205
3.6	Besoins identifiés et nécessité d'intervention	206
3.6.1	<i>Démonstration du besoin et de la nécessité via les analyses TRANS</i>	207
<b>4</b>	<b>RECHERCHE DE SOLUTIONS</b>	<b>209</b>
4.1	Avenue de solution A – Statu quo amélioré	209
4.1.1	<i>Mesures préférentielles</i>	210
4.1.2	<i>Capacité théorique d'une voie réservée</i>	210

4.1.3	<i>Capacité globale requise et répartition des lignes d'autobus</i>	210
4.2	Génération de tracés	217
4.2.1	<i>Analyse préalable des points de desserte</i>	217
4.2.2	<i>Analyse préalable des segments</i>	218
4.2.3	<i>Potentiels et contraintes</i>	220
4.2.4	<i>Définition des avenues de solution</i>	221
4.2.5	<i>Évaluation et ordonnancement des avenues de solution</i>	248
4.3	Technologie	251
4.3.1	<i>Technologie et achalandage</i>	251
4.3.2	<i>Technologie et densité urbaine</i>	253
4.3.3	<i>Technologie et efficacité économique</i>	253
4.3.4	<i>Technologie, environnement et aménagement</i>	254
4.4	Voies réservées et mesures préférentielles annexes	254
4.5	Pôles d'échanges	254
4.6	Aménagement urbain	254
<b>5</b>	<b>CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS</b>	<b>255</b>
<b>6</b>	<b>RÉFÉRENCES</b>	<b>258</b>

## Liste des tableaux

Tableau 1-1	Principaux axes routiers de l'ouest de Gatineau	13
Tableau 1-2	Éléments patrimoniaux	20
Tableau 1-3	Éléments paysagers, architecturaux ou identitaires	22
Tableau 1-4	Éléments naturels sensibles	30
Tableau 1-5	Principales caractéristiques sociodémographiques, aire d'étude, 2001-2011	31
Tableau 1-6	Déplacements provenant de l'aire d'étude, selon l'origine et la destination, 24 h tous motifs tous modes, 2011 et 2005	40
Tableau 1-7	Destinations des déplacements en provenance de l'aire d'étude, période de pointe du matin, 2005-2011	48
Tableau 1-8	Destinations des déplacements en provenance de l'aire d'étude, tous modes, tous motifs, période de pointe du matin, 2011	49
Tableau 1-9	Déplacements dans l'aire d'étude, selon la période de la journée et le mode, 2011	50
Tableau 1-10	Parts modales et heure de départ, déplacements pour le travail, 2011	57
Tableau 1-11	Déplacements motorisés et en transport collectif, aire d'étude, hors pointe, 2011	58
Tableau 1-12	Paramètres comportementaux de déplacements, 1995-2011	59
Tableau 1-13	Variation de différents indicateurs de mobilité, Ottawa et Gatineau, 1986-2011	60
Tableau 1-14	Déplacements en transport collectif en provenance de l'aire d'étude, tous motifs, période de pointe du matin, 2011	63
Tableau 1-15	Part du transport collectif selon la destination, en provenance de l'aire d'étude et global, période de pointe du matin, 2011	64
Tableau 1-16	Déplacements en transport en commun en provenance du secteur d'étude, tous motifs, pointe du matin, 2005 et 2011	64
Tableau 1-17	Capacité et occupation des stationnements incitatifs de l'Ouest de Gatineau, 2013	73

Tableau 1-18 Offre de transport collectif, Ouest de Gatineau, 2013	80
Tableau 1-19 Nombre de bus et intervalle de service, différentes paires origine destination, en direction de la pointe et en provenance de l'aire d'étude, heure et période de pointe du matin	81
Tableau 1-20 Achalandage des lignes de la STO, 2013	83
Tableau 1-21 Occupation des véhicules, transport en commun, 2013	85
Tableau 1-22 Temps de parcours et Vitesses commerciales, Ouest de Gatineau, 2013	87
Tableau 1-23 Ponctualité des lignes d'autobus de la STO en direction du centre de la région	90
Tableau 1-24 Historique des accidents impliquant des autobus, 2010-2013	91
Tableau 1-25 Caractéristiques des axes routiers	104
Tableau 1-26 Tarification des stationnements municipaux du secteur de Hull	106
Tableau 1-27 Débits et taux d'occupation aux lignes-écrans de Vanier et du parc de la Gatineau, 2005 et 2011	116
Tableau 1-28 Temps de parcours, itinéraires 15 et 20, 2011	117
Tableau 1-29 Accidents routiers, zones des principales intersections de l'aire d'étude, 2011-2012	135
Tableau 1-30 Éléments de problématique actuelle	136
Tableau 2-1 Parts modales 2011 et cibles de part modale 2031	144
Tableau 2-2 Cibles de densité, espaces de l'ouest de Gatineau	145
Tableau 2-3 Prévisions démographiques	150
Tableau 2-4 Prévisions emplois	155
Tableau 2-5 Interventions sur le réseau routier et nouvelles mesures préférentielles pour autobus, d'ici 2031	161
Tableau 2-6 Stations et interstations, service de transport en commun en site propre rapide du SADR	164
Tableau 2-7 Déplacements modélisés en provenance de l'aire d'étude, modes automobile et transport collectif, période de pointe du matin, 2011 et 2031	165
Tableau 2-8 Déplacements modélisés, mode transport collectif, période de pointe du matin, 2011-2031	171
Tableau 2-9 Déplacements modélisés en provenance du secteur d'étude, mode transport collectif, 2011-2031	174
Tableau 2-10 Indicateurs de population, emploi et mobilité, aire d'étude, années 2011 et 2031	175
Tableau 2-11 Déplacements selon les principales paires Origine-Destination en transport collectif, période de pointe du matin, 2011 et 2031	177
Tableau 2-12 Secteurs générateurs et attracteurs de déplacements en transport collectif, période de pointe du matin, 2011 et 2031 (PPAM)	180
Tableau 2-13 Achalandage aux lignes-écrans -2011 et 2031	181
Tableau 2-14 Débits circulant à contresens de la pointe, 2011-2031	188
Tableau 2-15 Temps de parcours et vitesses sur les itinéraires en auto, période de pointe du matin, 2011-2031	190
Tableau 2-16 Éléments de problématique future	192
Tableau 17: Nombre de déplacements et parts modales en transport collectif à l'origine de la zone d'étude – scénario BC2011 – PPAM (6h30-9h)	200
Tableau 18: Temps de parcours en TC et en VP sur les principales paires origine/destination des déplacements reliés à la zone d'étude – scénario BC2011– PPAM (6h30-9h)	200
Tableau 19: Nombre de déplacements et parts modales en TC et en VP aux lignes-écran – scénario BC 2011– PPAM (6h30-9h)	201
Tableau 20: Nombre de déplacements et parts modales en transport collectif à l'origine de la zone d'étude – scénario BC2011/2031 et comparaison à BC2011 – PPAM (6h30-9h)	201
Tableau 21: Temps de parcours en TC et en VP sur les principales paires origine/destination des déplacements reliés à la zone d'étude – scénario BC2011/2031 et comparaison à BC2011 – PPAM (6h30-9h)	202
Tableau 22: Nombre de déplacements et parts modales en TC et en VP aux lignes-écran – scénario BC2011/2031 et comparaison à BC2011 – PPAM (6h30-9h)	202

Tableau 23: Nombre de déplacements et parts modales en transport collectif à l'origine de la zone d'étude – scénario BC2031/2031 et comparaison à BC2011/2031 – PPAM (6h30-9h)	203
Tableau 24: Temps de parcours en TC et en VP sur les principales paires origine/destination des déplacements reliés à la zone d'étude – scénario BC2031/2031 et comparaison à BC2011/2031 – PPAM (6h30-9h)	204
Tableau 25: Nombre de déplacements et parts modales en TC et en VP aux lignes-écran – scénario BC2011/2031 et comparaison à BC2011 – PPAM (6h30-9h)	204
Tableau 4-1 Largeur d'emprise requise selon l'envergure de chaussée de circulation	218
Tableau 4-2 Cotation des segments selon la capacité d'implantation	219
Tableau 4-3 Cotation des segments selon la vitesse commerciale potentielle	220
Tableau4-4 Indicateurs de performance, avenues de solution	249
Tableau 4-5 Plage d'achalandage desservie par type de technologie de transport collectif	252
Tableau 4-6 Offre de service de transport collectif et densité urbaine minimale	253

## Liste des figures

Figure 1-1 Motifs de déplacements, différentes périodes, Ouest de Gatineau, 2011	61
Figure 1-2 Structure et niveau d'offre (nombre de départs) du réseau d'autobus, en périodes de pointe, ouest de Gatineau, STO, 2013	67
Figure 1-3 Structure et niveau d'offre (nombre de départs) du réseau d'autobus, 24h, ouest de Gatineau, STO, 2013	69
Figure 1-4 Temps de parcours en automobile, durant la période de pointe, 2011	119
Figure 2-1 Concept d'organisation spatiale	146
Figure 2-2 Gestion de l'urbanisation et affectation du territoire, aire d'étude	147
Figure 2-3 Affectation du territoire	148

## Liste des cartes

Carte 1-1 Contexte géographique	15
Carte 1-2 Grandes fonctions urbaines et éléments anthropiques	17
Carte 1-3 Contraintes environnementales	25
Carte 1-4 Densité de population, 2011	27
Carte 1-5 Dynamique urbaine	35
Carte 1-6 Pôles d'activités	37
Carte 1-7 Déplacements en période de pointe du matin, 2011	43
Carte 1-8 Part modale du transport en commun en période de pointe du matin, 2011	45
Carte 1-9 Part modale aux points critiques et aux lignes-écrans	53
Carte 1-10 Réseau d'autobus de la Société de transport de l'Outaouais (STO), février 2015	55
Carte 1-11 Infrastructures et équipements de transport collectif	75
Carte 1-12 Achalandage de transport collectif aux points critiques et aux lignes-écrans, 2013	77
Carte 1-13 Vitesses commerciales par segment	93
Carte 1-14 Infrastructures de transport	99
Carte 1-15 Débits journaliers moyens annuels (DJMA), 2011	111
Carte 1-16 Débits de circulation aux points critiques et aux lignes-écrans, 2011	113
Carte 1-17 Conditions de circulation, principaux carrefours, heure de pointe du matin, 2011	127
Carte 1-18 Conditions de circulation, principaux carrefours, heure de pointe de l'après-midi, 2011	131

Carte 1-19	Problématique actuelle	141
Carte 2-1	Projets d'aménagement	151
Carte 2-2	Population totale future 2031	153
Carte 2-3	Pôles d'emplois futurs 2031	157
Carte 2-4	Projets d'infrastructures de transport en commun 2031	159
Carte 2-5	Déplacements en période de pointe du matin, 2031	169
Carte 2-6	Achalandage de transport en commun aux lignes-écrans, PPAM 2011 et 2031	183
Carte 2-7	Débits et conditions de circulation, PPAM 2031	185
Carte 2-8	Problématique future	195
Carte 4-1	Avenue de solution A – Bonification du réseau d'autobus	213
Carte 4-2	Densité locale de population et d'activités	215
Carte 4-3	Capacité d'implantation et vitesse commerciale potentielle	223
Carte 4-4	Avenue de solution B - Lucerne	225
Carte 4-5	Avenue de solution C – Principale – Aylmer - Taché	227
Carte 4-6	Avenue de solution D – Allumettières – Vanier – Taché	229
Carte 4-7	Avenue de solution E – Vanier - Taché	231
Carte 4-8	Avenue de solution F - Allumettières	233
Carte 4-9	Avenue de solution G – McConnell – Plateau – Saint-Raymond – Taché	235
Carte 4-10	Avenue de solution H – Allumettières - Plateau	237
Carte 4-11	Avenue de solution I – Allumettières – Plateau – Gamelin ou Saint-Raymond Est	239
Carte 4-12	Avenue de solution J – Allumettières – Vanier – Pink – Saint-Raymond Est	241
Carte 4-13	Avenue de solution K – Pont Champlain	243

## Annexes

Annexe A – Mobilité selon les districts

Annexe B – Schémas des voies réservées

Annexe C – Projets de transport, scénario de référence, Gatineau, 2031

Annexe D – Réseau de transport en commun rapide prioritaire, Ottawa, 2031

Annexe E – Résultats des simulations TRANS 2011 et 2031



## Liste des abréviations et sigles

ACTU	Association canadienne du transport urbain
ATUQ	Association du transport urbain du Québec
CCN	Commission de la capitale nationale
CDPNQ	Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec
CHSLD	Centre d'hébergement et de soins de longue durée
CHVO	Centre hospitalier des Vallées de l'Outaouais
CP	Canadien Pacifique
CRÉO	Conférence régionale des élus de l'Outaouais
CUO	Communauté urbaine de l'Outaouais
DAA	Daniel Arbour & Associés
DJMA	Débit journalier moyen annuel
DT	Direction territoriale
GES	Gaz à effet de serre
GGBB	Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec
MTO	Ministère des Transports de l'Ontario
MTQ	Ministère des Transports du Québec
O-D	Origine destination
PPAM	Période de pointe du matin
PPPM	Période de pointe de l'après-midi
PTMD	Plan territorial de mobilité durable
RCN	Région de la capitale nationale
SADR	le Schéma d'aménagement et de développement révisé
SCT	Secrétariat du Conseil du trésor du Québec
SRB	Système rapide par bus
STO	Société de transport de l'Outaouais
TCQSM	Transit Capacity and Quality of Service Manual
TSP	Transit signal priority
UQO	Université du Québec en Outaouais
ZAP	Zone agricole permanente
ZATC	Zone axée sur le transport en commun



# Introduction

## Contexte

Dans le cadre du déploiement de son réseau de transport collectif, la Société de transport de l'Outaouais (STO) envisage la mise en place de service de transport rapide reliant la partie ouest de la ville de Gatineau, à savoir le secteur d'Aylmer ainsi que les quartiers du Plateau et de Val-Tétréau, aux centres-villes de Gatineau (secteur de Hull) et d'Ottawa de même qu'à la partie est de la ville de Gatineau (secteur de Gatineau). À l'automne 2013, la STO met en service le Rapibus, une infrastructure réservée à la circulation rapide des autobus entre le secteur de Gatineau (boulevard Labrosse) et le centre-ville de Gatineau (Hull). Cette infrastructure s'inscrit depuis longtemps comme pièce maîtresse dans la planification globale du réseau de transport collectif à Gatineau. Les documents de planification de l'aménagement du territoire et des transports de Gatineau, notamment le Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun (Deluc 1994; Roche-Deluc 2003), les études du Rapibus (Roche-Deluc Transurb 1996; Roche-Deluc 2001), le Schéma d'aménagement révisé de la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO 2000), le Plan stratégique 2005-2015 de la STO (STO 2011a), le Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADDR) (Gatineau 2014a) et la Stratégie interprovinciale de transport collectif (MRC 2013), prévoient également un axe de transport collectif rapide similaire desservant la partie ouest de la ville.

Suivant les termes d'un mandat d'étude octroyé par la STO, le consortium Roche Genivar (2012) a déposé en mai 2012 un premier rapport d'étape de *l'étude de faisabilité de voies réservées en site propre pour le transport collectif rapide dans la partie ouest de la ville de Gatineau*. Ce premier rapport d'étape portait sur le diagnostic et le choix d'un corridor. L'examen du projet se poursuit avec une étude d'opportunité suivant les directives du ministère des Transports du Québec (MTQ 2003). L'étude d'opportunité comporte deux (2) parties, soit *l'étude des besoins*, qui fait l'objet du présent document, et, si le besoin est démontré, *l'étude des solutions*.

## Mandat

L'objectif du mandat consiste à réaliser une étude d'opportunité établissant les besoins et problèmes de transport collectif dans le corridor de l'ouest de la ville de Gatineau, c'est-à-dire le territoire à l'ouest du parc de la Gatineau, et proposant, le cas échéant, une solution préférable dans ce corridor. Ces travaux respectent, lorsque pertinents, le contenu défini au *Guide de préparation des études d'opportunité* (MTQ 2003).

La portée de l'étude des besoins inclut : l'argumentaire de la STO et de la Ville de Gatineau ; le traitement de données supplémentaires par rapport à l'étude de Roche Genivar (2012); la démonstration de l'existence, de la nature et de l'importance de la problématique : caractérisation des problèmes, recherche des causes, synthèse (éléments d'analyse comprenant, entre autres, la délimitation du territoire d'étude, les caractéristiques du milieu géographique et socioéconomique, l'utilisation du sol et l'affectation du sol, les réseaux de transport, le déplacement et l'environnement); l'énoncé de nécessité d'intervention, la recherche de solutions envisagées, le rappel des orientations de planification et les enjeux environnementaux; la définition des objectifs opérationnels, une conclusion et des recommandations.

La portée de l'étude des solutions comprend : le rappel de la nécessité d'intervention et des objectifs opérationnels; l'énoncé des solutions à élaborer; la collecte et le traitement de données supplémentaires au besoin; l'énoncé des solutions et leur identification pour fins d'analyses; l'analyse des solutions : cadrage environnemental, analyse de faisabilité technique (géométrie, circulation, transport collectif, déplacements, sécurité, développement économique, etc.), estimation de coûts; la synthèse et la comparaison des solutions au moyen de l'analyse avantages-coûts, d'une évaluation multicritère et d'une liste des avantages et inconvénients, la conclusion et les recommandations.

Le contenu de la présente étude est soumis aux limites génériques des études d'opportunité : il demeure tributaire de la disponibilité et de la qualité des données de même que des limites des prévisions de modélisation, l'étude n'évalue ni le mode de réalisation ni les modalités spécifiques de préfaisabilité – qui font l'objet d'analyses subséquentes. Ce document inclut uniquement l'étude des besoins.

## Méthode

La méthode générale reprend le cadre d'analyse des études d'opportunité, à savoir dans un premier temps l'analyse des différents éléments de la problématique actuelle, dont le territoire, l'environnement, la population, l'activité économique, l'organisation et le fonctionnement du réseau de transport collectif, le réseau routier et les modes actifs, les conditions de circulation et de sécurité, et, dans un second temps, les perspectives de la problématique future quant aux mêmes éléments. La synthèse de la problématique et la recherche des causes permettent d'établir la nécessité d'intervention, de définir des objectifs opérationnels, et enfin, d'identifier des avenues de solution envisageables et de retenir les solutions qui semblent préférables pour l'analyse en étude des solutions.

L'argumentaire initial du projet s'appuie sur les résultats du rapport d'étape de l'étude de faisabilité (Roche-Genivar 2011). Les analyses reprennent les données de cette étude lorsque pertinentes. Dans certains cas, les données ont été actualisées. D'autres analyses sont tirées du traitement de données supplémentaires fournies par la STO et ses partenaires ou autrement obtenues.

Le cadre de planification est recensé par une revue de la documentation officielle de planification des entités publiques aux différents ordres et au cours du temps, notamment le gouvernement du Québec et ses ministères (MTQ 1996, 1998, 2013a; GQ 2011; MDDEFP 2012), la conférence régionale des élus de l'Outaouais (CRÉO 2012, 2013), la Ville de Gatineau et ses prédécesseurs (CUO 2000; Gatineau 2005, 2009, 2012c, 2014a; Aecom 2012) et la STO et ses prédécesseurs (Deluc 1994 Roche-Deluc 2003, STO 2011a), la Commission de la Capitale nationale (CCN 2005a, b, c, 2012a, 2013a, b; MRC 2013).

Le territoire est caractérisé à partir des informations contenues dans les répertoires de données et documents officiels, principalement le schéma d'aménagement révisé de la CUO (2000), le plan d'urbanisme de la Ville de Gatineau (2005), le schéma d'aménagement et de développement révisé (Gatineau 2013a), les prévisions de logement (Gatineau 2013d, 2014a), les bases de données de Gatineau pour les permis de bâtir (Gatineau 2011e, 2012d), le patrimoine (Gatineau 2013b), les paysages (Gatineau 2011a), les milieux humides (Gatineau 2011h), ou d'autres sources officielles (CUO 2000) pour les zones inondables, la CDPNQ (2011), DDM (2007) pour les espèces menacées, vulnérables ou ainsi désignées, la CCN (2012b) pour les écosystèmes d'intérêt, et du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP 2011a, b) pour les aires protégées du Québec et les habitats fauniques reconnus en vertu du Règlement sur les habitats fauniques et de Laliberté (1998) pour le potentiel archéologique.

L'analyse sociodémographique provient de l'agrégation des résultats des recensements de 2011, lorsque disponible et de 2005 (pour certains indicateurs non disponibles pour 2011) (Statcan 2002, 2007 et 2012). Les pôles d'activités sont identifiés à partir des données d'emplois de la liste des

entreprises et commerces de 2010 (Gatineau, 2011g) et des données de fréquentation des établissements d'enseignement postsecondaire. Les prévisions locales de population et d'emploi sont celles modélisées pour l'horizon 2031 par la Ville de Gatineau.

L'analyse de la mobilité actuelle s'appuie sur les enquêtes origine-destination de la région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau réalisées en 1995, 2005 et 2011 (TRANS 1995, 2005; Malatest 2012a, 2013). Certaines données complémentaires permettent de caractériser certains éléments spécifiques, par exemple des extractions spéciales de la STO (2013g) pour l'analyse plus désagrégée à Hull ou l'enquête de Trans (2012a) pour le vélo. Après une brève esquisse de la mobilité journalière, l'analyse de la mobilité se concentre principalement sur la période de pointe du matin.

L'utilisation et le fonctionnement du transport collectif sont analysés à partir de données du réseau de la STO (2013b, e), des relevés de temps de parcours (STO 2013c, f), des observations de la STO (2011i), des occurrences de retards importants probablement dus à des fermetures de voies réservées (STO 2013j), des comptages à bord des autobus (STO 2013c) et de la fréquentation et de la provenance des usagers des stationnements incitatifs en 2010 (STO 2011b). Le portrait de la situation actuelle tient compte de la mise en service du Rapibus au Centre et à l'Est de Gatineau à l'automne 2013. La sécurité des déplacements en autobus est décrite en calculant le taux d'accidents à partir des statistiques d'accidents de la STO dans la partie Ouest de Gatineau (STO 2013a) et de kilométrage parcouru (STO 2013h). Les grandes composantes du réseau de transport collectif futur sont identifiées à partir des études de MRC et al. (2013). L'achalandage futur appréhendé s'appuie sur les tendances passées observées par la STO (2011d) et HDR iTrans (2011).

Le réseau routier et piétonnier ainsi que le stationnement sont caractérisés par des relevés via les applications Street View, Google Earth et les sites web des villes de Gatineau et d'Ottawa, de même que dans le Schéma d'aménagement et de développement révisé (Gatineau, 2014a). Le réseau cyclable est décrit à partir des informations de la CCN (2006), de la Ville de Gatineau (2011i), de la STO (2009b) et Tourisme Outaouais (2010). Le réseau routier futur considéré dans l'aire d'étude ne comprend pas d'ajouts notables par rapport à la situation existante, aucun projet n'étant retenu officiellement à moyen ou long terme (CIMA 2010, Roche NCE 2009).

S'agissant des analyses de circulation, les débits journaliers et horaires sur le réseau routier sont établis pour le réseau artériel et collecteur d'après un ensemble de comptages automatiques et de comptages manuels aux intersections fournis par la Ville de Gatineau (2011h, 2013c) et par le MTQ (2011, 2013b) portant sur différentes années au cours de la période 2008-2013. Les retards aux heures de pointe sont modélisés à l'aide de Syncro 7 en utilisant la programmation actuelle fournie par la Ville de Gatineau (2013f) aux principaux carrefours de l'ouest de Gatineau et de Hull. Des comptages à certaines sections et aux lignes-écrans ainsi que les relevés de temps de parcours réalisés aux fins de l'enquête OD de 2011 (Malatest 2012b) permettent également de caractériser l'écoulement de la circulation. L'étude de circulation de Genivar (2012) permet d'apprécier l'impact de la fermeture de la rue Gamelin. L'analyse de sécurité routière calcule les fréquences, taux et indices de gravité aux principaux carrefours de l'ouest de Gatineau et de Hull à partir des données de la période 2010-2012 fournies par la Ville de Gatineau (2013g) et le MTQ (2013c), en les comparant aux taux et indices de référence. L'analyse est complétée d'après l'étude du MTQ (2012b).

## Objet et plan

Ce rapport présente les résultats de l'étude des besoins. Outre la présente introduction et la conclusion, ce rapport comprend quatre chapitres : le premier chapitre détaille la problématique actuelle; le deuxième chapitre fait état de la problématique future; le troisième chapitre expose la nécessité d'intervention et définit les objectifs opérationnels, alors que le quatrième chapitre explore les avenues de solution.

# 1 Problématique actuelle

## 1.1 Cadre de planification

L'opportunité de mettre en place un système de transport collectif rapide dans la partie ouest du territoire de Gatineau fait l'objet de nombreux examens et débats depuis une vingtaine d'années. La réflexion intègre depuis le début l'aménagement du territoire, les besoins de mobilité et l'offre de service de transport. Dans leurs exercices de planification de long terme, les autorités publiques ont traité de cette question. La présente section fait état des orientations et mesures privilégiées par ces autorités.

### 1.1.1 Gouvernement du Québec

Le gouvernement du Québec a défini des orientations pertinentes en ce qui concerne le développement durable, l'usage des transports collectifs et la mobilité. Les politiques gouvernementales adoptent globalement l'orientation générale de favoriser la consolidation de l'occupation du territoire et l'usage des transports collectifs, avec, plus spécifiquement, les éléments suivants

- Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (GQ 1994) privilégient la consolidation des aires urbaines existantes et la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens et l'expansion urbaine où existent des infrastructures et un potentiel de transport collectif, de même qu'une approche intégrée du développement;
- En ce qui concerne les transports, ces orientations privilégient un service adéquat aux usagers, la préservation des infrastructures, le soutien au développement socioéconomique, l'optimisation des acquis, la réduction des nuisances subies par les résidents et les institutions, la consolidation du commerce des centres urbains, la sécurité des piétons et des cyclistes, la gestion des corridors routiers et la planification de la mobilité.
- Suivant les succès initiaux de son Plan d'action de développement durable 2009-2013, soit 11 % d'augmentation de l'achalandage en cinq ans, alors que l'objectif initial était une croissance de 8 % (MTQ 2012), le MTQ est à réviser sa politique visant à accroître l'offre de service et l'usage des services de transport collectif;
- Dans l'optique de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 20 % sous le niveau de 1990 à l'horizon 2020, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP 2012) entend, dans son Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, « promouvoir le transport collectif et alternatif en améliorant l'offre, en développant les infrastructures et en facilitant les choix durables »;
- Le gouvernement du Québec (2011) prévoit, dans son Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques, un appui accentué aux organismes de transport collectif dans leur virage à l'électricité, incluant le financement;
- Dans son document de consultation sur une future politique québécoise de mobilité durable, le MTQ (2013) favorise un modèle de planification intégrée des transports et de l'aménagement du

territoire et, faisant le bilan des actions passées et constatant les problèmes associés à l'usage de l'auto-solo, juge « souhaitable que nous passions à une autre étape et que nous fassions de la réduction des déplacements automobiles et de la modification des habitudes de déplacement des objectifs incontournables »;

- La Politique sur le bruit routier du MTQ (1998) stipule les modalités d'action en vertu desquelles les municipalités et le ministère peuvent intervenir pour réduire la nuisance sonore associée à une route provinciale.

La direction territoriale (DT) de l'Outaouais du MTQ est en train d'élaborer un nouveau plan territorial de mobilité durable (PTMD). Dans son précédent plan de transport territorial (MTQ 1996), la DT visait à améliorer la mobilité vers Hull et Ottawa et la mobilité interne à Gatineau en privilégiant le parachèvement des axes routiers est-ouest et en y intégrant notamment des voies réservées aux autobus. Parmi ses projets prioritaires, le MTQ identifiait une série de corridors de transport est-ouest de voies réservées aux autobus et aux véhicules à taux d'occupation élevé, notamment, dans l'ouest de Gatineau, les boulevards des Allumettières, le chemin Vanier et le chemin d'Aylmer.

#### 1.1.1.1 Région de l'Outaouais

À l'échelle régionale, les orientations privilégiées concernent notamment le noyau urbain de Gatineau. Ainsi :

- La Conférence régionale des élus de l'Outaouais (CRÉO 2012) favorise le développement des services de transport collectif et actif dans sa Planification stratégique régionale 2012-2017;
- La CRÉO (2013) accorde la priorité à l'amélioration de la desserte par autobus, notamment au moyen des systèmes rapides par bus (SRB<sup>1</sup>). Le Rapibus de la STO est cité en exemple.

#### 1.1.1.2 Ville de Gatineau

La Ville de Gatineau et ses prédécesseurs intègrent la planification urbaine et celle des transports depuis plus de vingt-cinq ans (Deluc 1990; Deluc 1994; STO 2011a). La consolidation du tissu urbain le long de grands axes de transport et une planification intégrée des quartiers et de leur desserte par transport collectif font partie des objectifs d'aménagement dans l'ensemble des plans directeurs.

L'ancienne Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO 2000), à laquelle la Ville de Gatineau a succédé en 2002, avait pour objectif d'améliorer la part modale du transport collectif et favorisait la mise en place d'un réseau de voies réservées desservant les pôles régionaux dans l'axe est-ouest;

La Ville de Gatineau (2013a), dans son le Schéma d'aménagement et de développement révisé(SADDR), rappelle que le conseil municipal a adopté certains principes et orientations dont « répondre aux besoins de déplacement des biens et des personnes en favorisant une diversification de l'offre de transport tout en réduisant graduellement la dépendance à l'automobile ». La Ville définit quatre directions stratégiques qui sont :

- « Gestion durable du patrimoine naturel et bâti : Assurer l'intégration du patrimoine naturel à un milieu bâti de qualité par la mise en valeur des espaces verts et bleus exceptionnels et une gestion durable des ressources;
- Développement intégré et responsable : Favoriser et déployer le potentiel économique, culturel, sportif, social, communautaire et écologique de Gatineau;

---

<sup>1</sup> On utilisera dans ce rapport l'appellation « Système rapide par bus » (SRB) pour désigner, selon la définition proposée par l'ACTU (2007), « un mode de transport rapide sur pneumatiques qui fait appel à des stations, des véhicules, des voies de circulation et à un plan d'exploitation souple dans le but d'offrir un service de qualité supérieure axé sur la clientèle, qui se révèle rapide, fiable, confortable et rentable ». À Ottawa, on utilise le terme « Transitway ». L'appellation « Bus à haut niveau de service » (BHNS) est également utilisée.

- Mosaïque de villages urbains et de milieux de vie champêtre : privilégier les villages urbains et les milieux de vie champêtre comme des unités de planification et d'intervention, des modèles de collectivités viables et des lieux d'appartenance uniques pour les citoyens;
- Gouvernance participative et gestion responsable : Associer les citoyens et les partenaires à la mise en valeur des ressources et continuer d'être une organisation performante axée sur l'excellence de ses services et sur la rigueur de la gestion de ses finances. ».

Le premier principe lié au développement durable se décline en plusieurs composantes qui touchent l'aménagement et le transport, notamment la conservation et la mise en valeur des ressources naturelles; la limitation de l'étalement urbain à l'intérieur des secteurs déjà desservis ou à proximité de ceux-ci; l'aménagement de quartiers plus compacts et plus équilibrés, leur mise en réseau et la préservation de leur connectivité, la réhabilitation et la mise en valeur des sites à l'abandon ou aux affectations désuètes; la réduction de la dépendance à l'automobile et la diversification des modes de déplacement – également dans une perspective de réduction des gaz à effet de serre (GES); la qualité des milieux de vie permettant des modes de vie sains, des échanges conviviaux et le développement du sentiment d'appartenance; la mise en place d'infrastructures dont la construction et l'exploitation sont respectueuses de l'environnement, de la santé et de la sécurité.

Au schéma, la Ville de Gatineau identifie le pôle mixte des Allumettières comme l'un des deux pôles secondaires de la ville avec La Cité. Le pôle se caractérise par une « localisation stratégique en bordure du corridor de transport en commun rapide et qui présentent un potentiel élevé de développement ou de requalification de sites sous-utilisés (ceci, advenant que le boulevard des Allumettières soit retenu dans le cadre de l'étude en cours). La Ville souhaite en faire des modèles de développement axé sur le transport collectif. Regroupant un ensemble d'activités, d'équipements, de commerces et de services dans un secteur d'urbanisation nouvelle, ces pôles comprendront des immeubles de bureaux et d'habitation de densité moyenne à élever. Objet d'une attention particulière quant au design urbain et à la qualité des aménagements urbains, ces pôles visent à rendre attrayante l'utilisation des transports collectifs et actifs, sans pour autant exclure l'automobile. » Le Vieux-Aylmer est qualifié de noyau urbain et considéré comme pôle tertiaire, à l'instar de Buckingham. Ces noyaux « sont les berceaux de développement des communautés qu'ils desservent. Toutes les fonctions urbaines y sont présentes, mais leur rayonnement est plus local que régional. Le noyau urbain prend forme autour d'une rue commerciale d'ambiance et se caractérise par la présence de commerces récréotouristiques et de proximité. La Ville désire renforcer le positionnement commercial, touristique et récréatif des noyaux urbains tout en préservant leur échelle et leur caractère patrimonial. » Les cœurs de village sont des « points centraux desservant la communauté d'un village urbain, soit un bassin de population de 20 000 à 40 000 habitants. Leur emplacement s'appuie sur une concentration commerciale de nature locale, sur la possibilité de raccordement au réseau de transport en commun rapide et sur la présence d'équipements collectifs. (...) »

« Le schéma de 2000 et le Plan de transport de l'Outaouais du MTQ identifient le boulevard des Allumettières et le chemin d'Aylmer comme des axes potentiels pour des voies réservées pour relier l'ouest du territoire et les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. Le MTQ spécifie la vocation d'axe routier rapide est-ouest du boulevard des Allumettières. La Ville, en partenariat avec la STO et le MTQ, vise à améliorer l'offre en infrastructures et en service de transport en commun et à augmenter la part modale du transport en commun. Selon la Ville, le boulevard des Allumettières représente un potentiel pour compléter la structure urbaine et privilégie qu'il devienne l'axe structurant de transport en commun rapide en site propre dans l'ouest. Advenant que l'étude conclue sur l'utilisation d'un autre corridor, le schéma devrait être révisé. » Dans le cadre de son orientation 2 qui priorise la mobilité durable, la Ville identifie comme actions de « planifier la desserte de l'ouest du territoire par un service de transport en commun en site propre rapide, relié aux centres-villes de Gatineau et d'Ottawa, de



prioriser les voies réservées de transport en commun et les axes à haut niveau de service, de compléter le programme de stationnements incitatifs, des mesures préférentielles pour autobus et de participer à la mise en œuvre du Plan directeur d'électrification du parc d'autobus de la STO (...). », de même que de : gérer la demande d'espaces de stationnement au centre-ville et dans les centres d'activités; planifier les liens piétonniers et cyclables selon la desserte de transport en commun notamment le Rapibus; urbaniser le chemin Vanier, le chemin McConnell, le chemin Klock, le boulevard Lucerne, le chemin Pink et prolonger l'O-Train jusqu'à Gatineau par le pont Prince-de-Galles.

En ce qui concerne l'orientation 3 valorisant le patrimoine naturel et culturel, la Ville entend considérer le patrimoine dans l'ensemble de la planification par sa sauvegarde, sa transmission, sa mise en valeur et son appropriation citoyenne. L'intervention en patrimoine, outre les mesures institutionnelles comme la protection des biens, passe par une appropriation au sein de la population elle-même. Les éléments d'intérêt patrimonial comprennent plus particulièrement la Forêt-Boucher, le parc de la Gatineau, le cimetière St. James, le Vieux-Aylmer et le parc Commémoratif « La gestion du patrimoine culturel commande de s'assurer, entre autres, que les interventions touchant la forme urbaine contribuent à la valorisation du patrimoine. La façon de concevoir les aménagements doit valoriser les modes de vie ou les composantes du patrimoine culturel d'intérêt, alors que la mixité des fonctions doit stimuler les liens sociaux et culturels et une densification du tissu urbain contribue à l'identité culturelle des lieux.(...) Les interventions doivent être considérées sous un angle de communauté viable intégrant son patrimoine culturel. La revitalisation des vieux quartiers doit être portée par des innovations d'aménagement touchant l'ensemble des aspects d'intégration (transport en commun, réseau d'espace public, vie communautaire, esprit du lieu, branding, etc.). »

L'orientation 4 qui cible la création de milieux de vie complets et écoresponsable privilégie les transports collectifs et actifs tout en favorisant la densification le long des corridors de transport rapide ou à haut niveau de service. L'orientation 5, qui entend protéger les personnes et les biens, précise la minimisation du bruit le long des boulevards des Allumettières et Saint-Raymond. La Ville vise une réduction des GES émis par personne de 26,3 % en 2020 par rapport à 2009 et de 38,8 % en 2051 par rapport à 2009. Le transport routier représentait en 2009 une part de 33,9 % de l'ensemble des émissions de GES à Gatineau. La mobilité durable est identifiée comme une condition de l'atteinte de ces cibles. Le schéma introduit le concept de zones axées sur le transport en commun (ZATC), lesquelles constituent autant de « secteurs de densification des activités conçus pour maximiser l'utilisation du transport collectif et favoriser les déplacements actifs ». Plusieurs de ces ZATC sont identifiées le long de l'axe du boulevard des Allumettières, à Aylmer.

La Ville de Gatineau (2005) prend comme action, dans son plan d'urbanisme (règlement 500), de favoriser le déplacement des personnes par des modes alternatifs, notamment par des mesures préférentielles pour la circulation des autobus. Le plan d'urbanisme vise par ailleurs à assurer une desserte efficace des villages urbains<sup>2</sup>, des secteurs d'emplois, des centres de service de Gatineau et du centre-ville d'Ottawa.

---

<sup>2</sup> « Inscrits au plan stratégique de la Ville depuis 2003, les villages urbains et les milieux de vie champêtre sont les unités privilégiées de planification et d'intervention. » (Ville de Gatineau (2013a), Schéma d'aménagement et de développement révisé, second projet, p. 3-32).

### 1.1.1.3 Société de transport de l'Outaouais

Le Plan intégré des réseaux routier et de transport en commun (Deluc, 1994), mis à jour en 2003 (Roche Deluc, 2003), visait, par un ensemble de mesures touchant à la fois à l'offre de transport, le développement urbain et la gestion de la demande, à faire passer la part modale du transport collectif à la ligne-écran du parc de la Gatineau de 26 % à 30 % (2011)<sup>3</sup> puis à 45 % à l'horizon 2046. Il concluait à la nécessité de mettre en place un système de transport rapide.

L'étude de choix technologique (Roche-Deluc Transurb 1996) et l'étude de faisabilité (Roche-Deluc 2001) d'un système de transport régional ont identifié l'autobus comme mode le plus approprié pour l'offre de transport collectif dans le corridor du Rapibus. Ce projet vise à assurer des déplacements efficaces vers les centres-villes de Gatineau et de Hull, en site propre dans une emprise ferroviaire, comptant peu de carrefours, environné d'un milieu urbain densifié et équipé de parc-o-bus. Il se veut aussi un lien est-ouest de la ville de Gatineau, comprenant une liaison avec Aylmer (c'est-à-dire le corridor faisant l'objet de la présente étude). Il intègre également un lien cyclable continu. Les avantages du Rapibus sont l'amélioration de la rapidité, de la fiabilité et de l'accessibilité du transport collectif, l'amélioration de la qualité de l'air, l'amélioration de la sécurité des déplacements et des usagers, l'amélioration de la qualité de vie des riverains<sup>4</sup> et le soutien à l'aménagement du territoire. Enfin, à long terme, le Rapibus pourra, par sa flexibilité d'exploitation, s'arrimer à de futurs services interprovinciaux de transport collectif que ce soit par l'un ou l'autre des ponts Alexandra, du Portage, Chaudière ou Prince-de-Galles. L'achalandage quotidien pressenti est de l'ordre de 25 000 passagers (Roche-Deluc Tecsub 2004).

Le Plan stratégique 2005-2015 de la STO, révisé en 2011 (STO 2011a), présente une vision liant l'aménagement du territoire à la mobilité. Trois interventions stratégiques façonnent cette vision : un rôle important dans la planification des nouveaux projets d'aménagement et de développement du territoire; l'arrimage de la STO au Plan stratégique 2009-2014 de la Ville de Gatineau (2009) et aux autres instruments de planification; des opérations et un parc d'autobus toujours plus performants et respectueux de l'environnement physique et humain.

La STO entend mettre en place un réseau de transport collectif performant appuyé par une infrastructure moderne qui intègre les modes autres que l'auto solo. Les interventions stratégiques comprennent la mise en place d'un système rapide par bus (SRB) pour l'Outaouais, dit « Rapibus » (le premier tronçon aménagé dans l'est de Gatineau comporte une route à l'usage exclusif des autobus, une piste cyclable, des stations intégrant des quais pour bus et des places de stationnement pour autos et vélos; la Ville entend par ailleurs densifier l'occupation du sol à proximité des stations). Par ce projet, la STO vise à améliorer de manière significative la desserte en transport en commun dans l'axe est-ouest en reliant le secteur d'Aylmer aux secteurs de Buckingham et de Masson-Angers.

La vision du plan stratégique 2005-2015 prévoit d'ici 2015 :

- une consolidation des villages urbains et une réduction de l'étalement urbain;
- de faire d'un système de transport collectif rapide<sup>5</sup> l'épine dorsale du réseau de transport collectif;
- une augmentation de l'achalandage en transport collectif pour atteindre approximativement 21 millions de déplacements en 2015, soit 27 % de plus qu'en 2005. En 2012, l'essentiel de cet objectif avait été atteint avec 20,2 millions de passagers transportés ou 96 % de la cible (STO, 2013d). La croissance visée de l'achalandage entre 2005 et 2015 représente une réduction de plus

<sup>3</sup> Cette cible a été atteinte. Voir à la Carte 1-7, Volumes et parts modales, lieux de passage et lignes écrans, 2010.

<sup>4</sup> L'amélioration de la qualité de vie des riverains résulte principalement de l'élimination des nuisances liées à la voie ferrée et à la gare de triage et non de l'implantation du projet comme tel.

<sup>5</sup> La technologie retenue pour le projet du Rapibus est celle de l'autobus standard circulant sur une voie en site propre. Cette implantation ménage la possibilité d'augmenter la capacité de transport dans l'avenir, si nécessaire en recourant à une autre technologie, tel le train léger (STO, 2011a).

de 8 000 automobiles sur le réseau routier de la ville, soit une économie de 40 000 tonnes de GES au terme du plan, soit en 2015<sup>6</sup>;

- d'articuler la desserte du territoire (villages urbains, centre-ville, centres d'emplois et pôles d'activités économiques, culturelles, sociales et touristiques) autour d'un système de transport rapide et fiable;
- de doubler la longueur des voies réservées pour passer à plus de 40 km avec la réalisation du projet du Rapibus et les autres projets présentement à l'étude;
- de hausser l'offre de stationnements incitatifs ou parc-o-bus pour la porter à plus de 3 000 places dont 2 650 (88,3 %) réalisées à ce jour (STO 2013k).

À l'échelle de la région de la capitale nationale (RCN), la volonté d'améliorer et d'intégrer les déplacements interprovinciaux a amené l'ensemble des acteurs impliqués à définir une stratégie d'intervention faisant du transport collectif « l'élément essentiel de la vision de mobilité durable et de transport écologique ». Prenant acte des dysfonctionnements actuels et de la volonté d'Ottawa de voir la circulation des autobus diminuer au centre de la région métropolitaine, la mise en service d'un système de transport collectif rapide dans l'ouest de Gatineau s'apparentant au Rapibus est jugée bénéfique (MRC, 2013).

## 1.2 Argumentaire initial du projet

Dans le cadre d'un processus global de planification de transport collectif dans le corridor de l'ouest de la ville de Gatineau, la STO envisage la réalisation d'un axe de transport collectif à haut niveau de service reliant les centres-villes de Gatineau (secteur Hull) et d'Ottawa à l'ouest de la ville de Gatineau (secteur Aylmer). Cette section résume les arguments avancés à ce jour par la STO et la Ville de Gatineau en appui à ce projet.

### 1.2.1 Une population en croissance

- Le développement résidentiel connaît un essor important dans la partie ouest de Gatineau, particulièrement depuis 2001;
- La population devrait augmenter de façon importante et la demande de déplacements devrait croître d'autant, sans tenir compte de la demande additionnelle associée au rabattement de la municipalité voisine de Pontiac principalement;
- En sus de cette tendance à la croissance de population, la Ville de Gatineau projette des développements résidentiels majeurs densifiant l'habitat, notamment en rive de la future infrastructure rapide de transport en commun dans l'ouest.

### 1.2.2 Un réseau routier saturé

- Le réseau routier structurant dans la partie ouest de Gatineau est principalement orienté dans la direction est-ouest (axes Pink, des Allumettières et Aylmer) avec peu de liaisons nord-sud;
- Des problèmes de congestion récurrents sont constatés à l'approche du centre-ville de Gatineau et du pont Champlain;
- Le nombre de déplacements motorisés aux périodes de pointe est élevé au point de saturer les axes routiers favorisant ainsi l'émission accrue de polluants atmosphériques et de GES;

---

<sup>6</sup> Ces objectifs en matière d'achalandage et de réduction des GES sont également assortis de cibles en ce qui concerne la part modale du transport collectif à différentes lignes écrans, soit 30 % en 2011 et 45 % en 2046 au boulevard Saint-Raymond et 30 % (2011) et 40 % (2046) à la rivière des Outaouais (STO, 2011a).

- Aucun projet routier augmentant de manière significative la capacité de traversée du parc de la Gatineau n'est prévu dans l'Ouest gatinois, il deviendra de plus en plus problématique de franchir le parc de la Gatineau via les trois liens routiers actuels;
- L'augmentation marquée du nombre de véhicules par ménage et le faible taux d'occupation des véhicules laisse présager un accroissement de la congestion routière (Gatineau, 2012c).

### 1.2.3 Une bonne couverture en transport collectif

- Le réseau actuel de la STO offre une bonne couverture du territoire de l'ouest de Gatineau et la voie réservée dans l'axe Aylmer – Taché permet de bonnes vitesses commerciales;
- À la différence de la partie est de la ville où l'exploitation de liaisons de type express a précédé la mise en service du Rapibus à l'automne 2013, le réseau actuel de lignes de la STO entre les secteurs d'Aylmer et du Plateau, en direction des centres-villes de Gatineau (Hull) et d'Ottawa desservent tous les arrêts jalonnant le tracé afin d'offrir la desserte des différents pôles;
- L'achalandage journalier du transport collectif était de l'ordre de 14 400 déplacements/jour pour Aylmer et le Plateau en 2010, dont 3 300 effectués à l'heure de pointe du matin, les déplacements sont également orientés vers les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau en fonction de l'offre actuelle de service;
- Les parc-o-bus, stationnements incitatifs dont le nombre a été multiplié par trois au cours des dix dernières années, sont fortement sollicités et la capacité de ces stationnements dans l'ouest gatinois, d'environ 700 places, est atteinte;
- Les parts modales constatées en différents points sont intéressantes pour un secteur de banlieue (20 % aux périodes de pointe et 11 % en moyenne journalière). Le transport collectif bénéficie d'une image positive et permet d'offrir une alternative à l'usage de l'automobile;
- L'achalandage du réseau d'autobus est en croissance dans l'ouest de Gatineau.

### 1.2.4 Un potentiel de densification et de requalification urbaine

La partie ouest de Gatineau constitue encore un milieu de vie peu dense et structuré, sans pôle majeur de génération ou d'attraction de déplacements et peu de pôles d'emplois concentrés, hormis dans les secteurs commerciaux du Plateau, le Vieux-Aylmer et l'Université du Québec en Outaouais (UQO). Il existe de réelles opportunités de créer des centralités locales en densifiant l'habitat et en concentrant les emplois dans cette partie de la ville, comme le vise la Ville de Gatineau.

À la lumière de ces éléments, la Ville de Gatineau et la STO sont d'avis qu'il est nécessaire de mettre en place une desserte structurante en transport collectif dans la partie ouest de Gatineau, afin de pouvoir soutenir la vision de la ville de Gatineau de l'aménagement du territoire dans cette partie de la ville. Les avantages d'un tel projet incluent notamment l'optimisation et l'amélioration des infrastructures de transport, la préservation des conditions de déplacement des personnes et des biens à long terme, le renforcement de la vitalité économique, l'amélioration du cadre de vie et la bonification de l'accessibilité aux services. Pour la STO, il apparaît impératif d'optimiser et d'améliorer ses services en bonifiant son offre de service afin de satisfaire les attentes de la population.

## 1.3 Territoire

Cette section présente l'organisation actuelle du territoire d'intervention, de même que les éléments du milieu naturel et anthropique particulièrement sensibles.

### 1.3.1 Découpage territorial

L'analyse du territoire s'appuie sur des sources de données et des réalités administratives dont les limites ne coïncident pas nécessairement. Cette section identifie les principales entités spatiales auxquelles réfèrent les analyses subséquentes.

Sur le plan du découpage administratif de la Ville de Gatineau, l'aire d'étude comprend des parties des secteurs d'Aylmer et de Hull.

Pour l'analyse sociodémographique, l'aire d'étude est découpée en quartiers (illustrés en carton à la carte 1-4) :

- Aylmer Ouest, dont le territoire correspond à la partie de la ville de Gatineau à l'ouest du corridor de l'autoroute 50 et au sud du chemin Pink;
- Aylmer Est, qui correspond au territoire d'Aylmer situé à l'est du corridor de l'autoroute 50, entre la rivière des Outaouais et le chemin Pink<sup>7</sup>;
- Plateau, soit le territoire situé au nord du boulevard des Allumettières, entre une ligne située à l'est du chemin Vanier et le boulevard Saint-Raymond;
- Manoir-des-Trembles-Val-Tétreau, situé entre la rivière des Outaouais et le boulevard des Allumettières, entre le pont Champlain et le boulevard Saint-Joseph.

Les données agrégées de déplacements tirées des enquêtes origine destination sont analysées sur la base des districts suivants (illustrés en carton à la carte 1-8, à l'intérieur de l'aire d'étude) :

- Le district d'Aylmer;
- Le district du Plateau – Manoir-des-Trembles<sup>8</sup>;

À l'extérieur de l'aire d'étude, principalement :

- Le district de Hull Périphérie, globalement la partie du secteur de Hull située entre le parc de la Gatineau et le ruisseau de la Brasserie et la rivière Gatineau (donc excluant le centre-ville)<sup>9</sup>;
- Le district de l'île de Hull;
- Le district du centre d'Ottawa;
- Le district du Cœur d'Ottawa, correspondant aux quartiers centraux aux abords du centre d'Ottawa;
- Le district de Gatineau Centre, situé sur la rive est de la rivière Gatineau et limité à l'est par la montée Paiement;
- Le district d'Ottawa Ouest.

### 1.3.2 Organisation spatiale

La carte 1-1 présente le contexte géographique propre à l'aire d'étude. La partie ouest de Gatineau est incluse dans la région de la Capitale-Nationale, sur la rive nord de la rivière des Outaouais. La rivière des Outaouais au sud et à l'ouest, le parc de la Gatineau au centre et la rivière Gatineau à l'est constituent trois barrières naturelles. La ville d'Ottawa est située en face sur la rive sud de la rivière des Outaouais.

<sup>7</sup> Lorsque l'analyse vise les grands axes, le secteur d'Aylmer sera plutôt découpé entre une partie sud, entre la rivière des Outaouais et un axe Bagot – Draveurs, et une partie nord entre cet axe et le chemin Antoine-Boucher.

<sup>8</sup> Ce district est officiellement dénommé Plateau dans l'enquête origine destination du comité TRANS mais pour des raisons de correspondance au territoire couvert, il est ici dénommé Plateau – Manoir-des-Trembles.

<sup>9</sup> Dans certains cas, ce district est séparé en cinq zones aux fins d'analyse en raison de sa superficie et de son caractère composite.

L'aire d'étude comporte une trame urbaine irrégulière. Les plus grandes densités de population se situent aux extrémités est (Val-Tétreau, Manoir-des-Trembles et Le Plateau) et ouest (Aylmer-Ouest). Ces trois espaces sont largement occupés par des usages résidentiels. Le parc de la Gatineau occupe une large bande au centre-est alors que l'espace du centre-sud de l'aire d'étude est occupé par plusieurs terrains de golf et autres espaces ouverts, encerclant ainsi Val-Tétreau et créant des milieux urbains enclavés, tels que les quartiers du Manoir-des-Trembles et Athol-Doune – Montagnais. Des espaces industriels se trouvent au centre-nord en bordure ouest du chemin Vanier et au nord du chemin Pink. L'extrémité nord-ouest est une zone rurale. La zone agricole permanente (ZAP) se trouve de manière générale au nord du chemin Antoine-Boucher et à l'ouest du corridor de l'autoroute 50.

Les pôles urbains d'importance du secteur de Hull sont :

- Le centre-ville de Gatineau où se concentrent les services gouvernementaux, les services financiers, les équipements collectifs, les attractions uniques;
- Le pôle institutionnel à l'est de Val-Tétreau autour du croisement Alexandre Taché/Saint-Joseph et Promenade Lac-des-Fées : deux campus de l'UQO, Centre hospitalier Pierre-Janet, Collège militaire de Salaberry;
- Le pôle institutionnel le long du boulevard de la Cité-des-Jeunes au nord du boulevard Saint-Raymond : Cégep de l'Outaouais (campus Gabrielle-Roy), Cégep Heritage, École secondaire Mont-Bleu, Centre Asticou;
- Le pôle hospitalier sur le boulevard Lionel-Émond (une rue à l'est de la Promenade du Lac-des-Fées), au sud du boulevard Saint-Raymond : Centre Hospitalier des Vallées de l'Outaouais (CHVO) de Hull et le Centre d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD) Foyer du bonheur;
- Le parc industriel le long du boulevard de la Carrière et le pôle du Casino du Lac-Lemay.

À l'ouest, deux pôles se dégagent :

- Le noyau urbain du Vieux-Aylmer et la rue Principale dans le secteur d'Aylmer est une artère mixte avec vocation commerciale;
- Le Centre commercial Le Plateau.

Hormis les deux pôles précédents, les pôles de services dans l'ouest de Gatineau sont mineurs et desservent une clientèle de voisinage; parmi ceux-ci, le centre de village du Lac-Deschênes, quinze noyaux de services de proximité, dont le corridor commercial du chemin Vanier, le parc industriel Vanier et dans le parc industriel Pink.

### **1.3.3 Réseaux de transport et infrastructures d'utilité publique**

L'aire d'étude est reliée à Ottawa par le pont Champlain. Plus à l'est, le secteur de Hull est relié à la ville d'Ottawa par quatre ponts routiers qui sont, d'ouest en est : le pont Chaudière; le pont du Portage; le pont Alexandra; le pont MacDonald-Cartier. De plus, il existe le pont ferroviaire désaffecté Prince-de-Galles, dans l'axe de la promenade du Lac-des-Fées (qui devient, au nord de la rue Gamelin, le boulevard de la Cité-des-Jeunes) et du corridor du Rapibus. Les principaux axes routiers de l'aire d'étude sont indiqués au tableau 1-1.

**Tableau 1-1 Principaux axes routiers de l'ouest de Gatineau**

Axes est-ouest	Axes nord-sud
Boulevard de Lucerne*	Rue Broad – chemin Klock
Rue Principale - chemin d'Aylmer – boulevard Alexandre-Taché*	Boulevard Wilfrid-Lavigne*
Chemin Earley	Chemin Vanier*
Chemin McConnell	Boulevard des Grives*
Boulevard des Allumettières (route 148)*	Boulevard Saint-Raymond (sud)*
Boulevard du Plateau*	Promenade de la Gatineau
Chemin Pink – boulevard Saint-Raymond (est)*	Boulevard de la Cité-des-Jeunes*

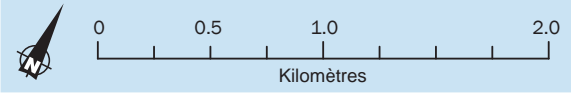
Note : \* Artère principale ou secondaire du réseau routier selon le schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Gatineau

L'axe Principale – Aylmer – Taché, qui est une même route dont le nom varie, le boulevard des Allumettières et la partie composée du chemin Pink et du boulevard Saint-Raymond (est) forment trois grands axes permettant de traverser tout le territoire d'est en ouest. Parmi les autres axes est-ouest, le boulevard Lucerne se termine à l'est, au croisement de la rue Belleau et ne permet donc pas d'atteindre directement l'UQO et Hull. Le chemin McConnell est une voie interne à Aylmer alors que le boulevard du Plateau joue le même rôle dans le quartier du Plateau.

Au sud de l'aire d'étude, l'emprise de l'ancienne voie ferrée démantelée et maintenant propriété de la CCN, longe le boulevard de Lucerne dans l'axe est-ouest. À l'extrémité est, dans l'emprise de l'ancienne voie ferrée desservant Hull et Gatineau Centre (secteur de Gatineau) dans l'axe nord-sud en suivant le tracé du boulevard de la Carrière et de la rivière Gatineau est aménagé le Rapibus, mis en service en octobre 2013.



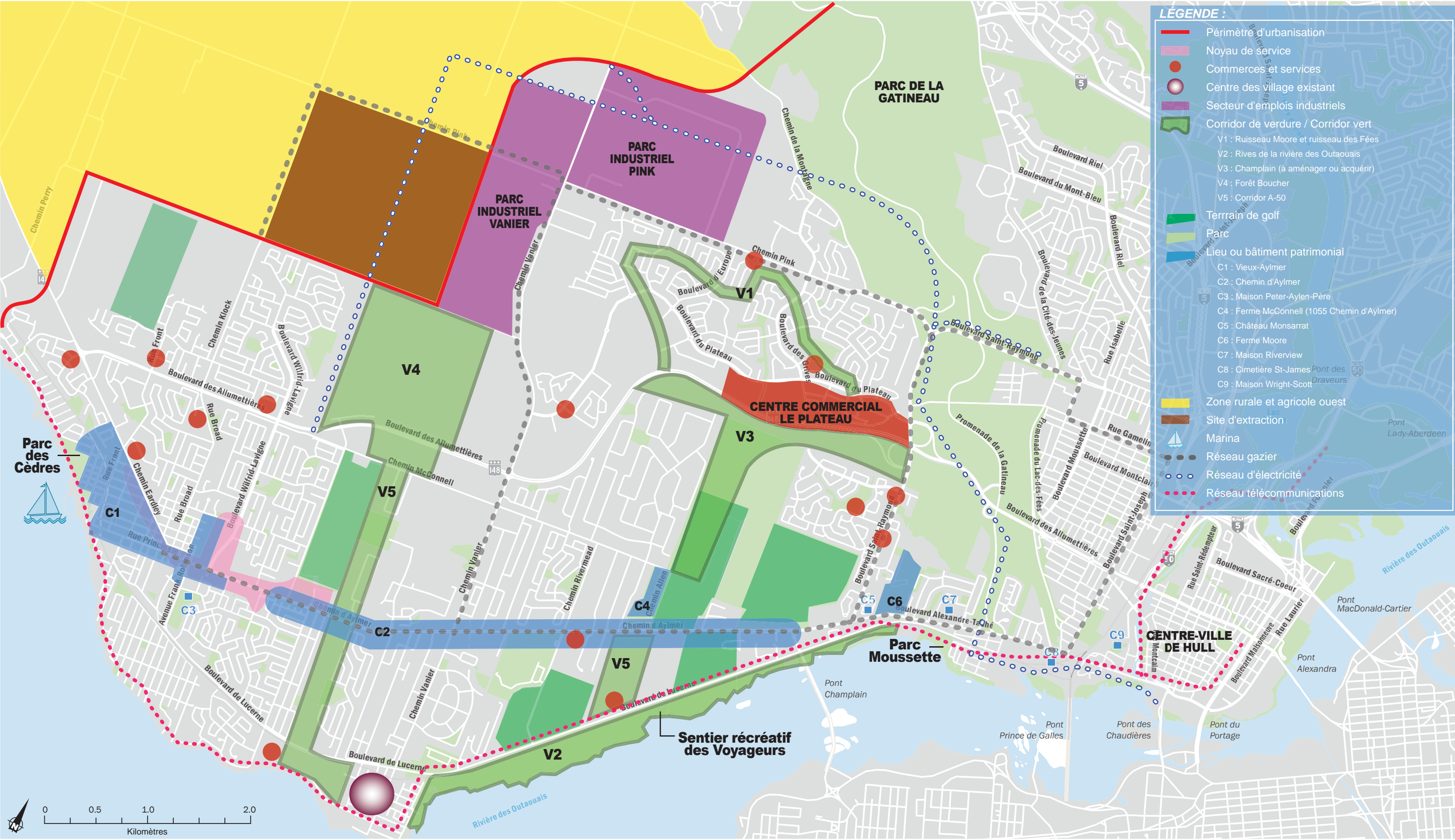




Carte 1-1  
Contexte géographique

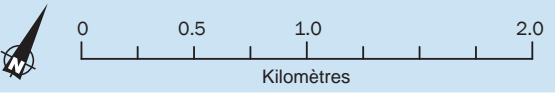






**LÉGENDE :**

- Périmètre d'urbanisation
- Noyau de service
- Commerces et services
- Centre des village existant
- Secteur d'emplois industriels
- Corridor de verdure / Corridor vert
  - V1 : Ruisseau Moore et ruisseau des Fées
  - V2 : Rives de la rivière des Outaouais
  - V3 : Champlain (à aménager ou acquérir)
  - V4 : Forêt Boucher
  - V5 : Corridor A-50
- Terrain de golf
- Parc
- Lieu ou bâtiment patrimonial
  - C1 : Vieux-Aylmer
  - C2 : Chemin d'Aylmer
  - C3 : Maison Peter-Aylen-Père
  - C4 : Ferme McConnell (1055 Chemin d'Aylmer)
  - C5 : Château Monsarrat
  - C6 : Ferme Moore
  - C7 : Maison Riverview
  - C8 : Cimetière St-James
  - C9 : Maison Wright-Scott
- Zone rurale et agricole ouest
- Site d'extraction
- ⚓ Marina
- Réseau gazier
- Réseau d'électricité
- Réseau télécommunications



Carte 1-2  
Grandes fonctions urbaines et éléments anthropiques



L'axe majeur de desserte du transport en commun de Gatineau en lien avec Ottawa se fait par le pont du Portage alors que le réseau d'autobus de l'ouest de Gatineau est articulé autour du chemin d'Aylmer et du boulevard Alexandre-Taché.

Le réseau de distribution gazière actuel emprunte les chemins d'Aylmer et Pink. Des conduites sont prévues dans l'emprise du chemin Vanier. Des lignes de transport d'énergie électrique traversent l'est de Val-Tétreau.

#### 1.3.4 Patrimoine et archéologie

Gatineau, et particulièrement l'aire d'étude, compte plusieurs éléments naturels ou bâtis qui sont des lieux de patrimoine. Certains lieux sont protégés par un statut légal, certains sont officiellement reconnus et d'autres présentent un intérêt sans désignation officielle, mais tous nécessitent une attention particulière en cas d'intervention tout en étant des lieux d'attraction participant de la vie culturelle de la population locale et des visiteurs.

Bergeron Gagnon (2008) estime à 428 le nombre d'édifices d'intérêt patrimonial potentiel à Aylmer et à 1221 à Hull. De ceux-ci, 189 sont assujettis à un statut juridique à Aylmer et 136 à Hull, la plupart à l'intérieur d'un site de patrimoine. Ainsi, le site du patrimoine d'Aylmer comprend 101 édifices (MCCQ 2014), et à Hull, ceux de Kent-Aubry-Wright 52, Hanson-Taylor-Wright 38 et du Portage 24. À Aylmer, 21 édifices patrimoniaux disposent d'une aire de protection (Bergeron Gagnon 2008).

« Le site du patrimoine d'Aylmer est un secteur urbain comptant plus de 80 bâtiments. Il se compose de grandes résidences bourgeoises, de demeures plus modestes, de commerces ainsi que d'édifices institutionnels et religieux, construits aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Son périmètre irrégulier présente une forme allongée et comprend les bâtiments de chaque côté de la rue Principale ainsi que ceux bordant des sections de rues transversales, entre le boulevard Wilfrid-Lavigne et la rue Bordeaux, à l'est, et la rivière des Outaouais, à l'ouest. (...) Ce bien est cité site patrimonial. La protection s'applique aux terrains et à l'enveloppe extérieure des bâtiments qui s'y élèvent. Le périmètre du site inclut un immeuble patrimonial classé, soit l'auberge Charles-Symmes, et plusieurs immeubles patrimoniaux cités. » (MCCQ 2014)

Le tableau 1-2 recense les principaux lieux patrimoniaux dans l'ouest de Gatineau. La plupart se retrouvent tout le long de l'axe Aylmer-Taché. Un édifice ou site patrimonial est classé par le ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ) qui doit établir un plan de conservation. Certaines interventions sur les biens patrimoniaux classés<sup>10</sup>, comme une restauration, une démolition, ou son transport hors du Québec, exigent l'autorisation du MCCQ. Toute aliénation requiert autorisation. Une aire de protection peut être définie dans le périmètre d'un édifice ou site patrimonial. Toute construction, démolition et opération cadastrale à l'intérieur de l'aire de protection exige une autorisation du MCCQ. Une municipalité peut citer un édifice ou site patrimonial, auquel cas elle peut établir un plan de conservation et son autorisation est requise pour toute démolition, y compris partielle, déplacement, utilisation comme adossement et opération cadastrale (dans le cas d'un site). Des préavis de 45 jours sont également requis pour d'autres interventions.

---

<sup>10</sup> Les biens culturels classés et reconnus, au sens de l'ancienne loi québécoise sur les biens culturels sont devenus le 19 octobre 2012 des biens patrimoniaux classés suivant la Loi sur le patrimoine culturel (c. P-9.002, a. 242) alors que les arrondissements historiques, arrondissements naturels sont devenus des sites patrimoniaux déclarés (a. 245) et les sites du patrimoine des sites patrimoniaux cités (a. 246).

**Tableau 1-2 Éléments patrimoniaux**

Élément patrimonial	Année de construction	Code*	Emplacement	Statut (Québec)	Statut (ville)	Statut (fédéral)
Église Saint-Paul	1894		Eardley / Parker (rue du Couvent)			
Auberge Charles-Symmens	1831		1, rue Front	Classé immeuble patrimonial	Site patrimonial d'Aylmer	Désigné lieu historique national du Canada
Maison Peter-Aylen-Père	1850	C3	108, rue du Patrimoine		Cité immeuble patrimonial	
Hôtel British	1841		71, rue Principale		Site patrimonial d'Aylmer	
Ancien palais de justice	1852		120, rue Principale		Site patrimonial d'Aylmer	
Maison John-Murphy	1847		12, rue Broad		Site patrimonial d'Aylmer	
Église anglicane Christ Church	1843		101, rue Symmes		Site patrimonial d'Aylmer	
Maison John-Egan et monastère des pères rédemptoristes	1840 et 1937		161, rue Principale		Site patrimonial d'Aylmer	
Maison James-Coleman	1870		10, chemin Grimes		Cité immeuble patrimonial, Site patrimonial	
Maison Joseph-McGoey	1871		416, chemin d'Aylmer		Cité immeuble patrimonial	
Ancienne chapelle méthodiste du canton de Hull	1827		495, chemin d'Aylmer	***	Cité Immeuble patrimonial	

Élément patrimonial	Année de construction	Code*	Emplacement	Statut (Québec)	Statut (ville)	Statut (fédéral)
Maison McConnell	1874	C4	1088, chemin d'Aylmer			Reconnu édifice du patrimoine
Cimetière St. James	1820	C8	Boulevard Alexandre-Taché		Cité site patrimonial	
Ferme Virginia Morre			670, boulevard Alexandre-Taché			Reconnu édifice du patrimoine
Maison Riverview (Ville-Joie-Sainte-Thérèse)	1865	XX	432, boulevard Alexandre-Taché	Classé immeuble patrimonial		
Maison Wright-Scott	1855	C9	28, boulevard Alexandre-Taché	Classé site patrimonial	Site du patrimoine Hanson-Taylor-Wright	Classé édifice du patrimoine
Édifices E.-B.-Eddy 1, 2, 3 et 6	Amérindiens , 1883-1890		3, rue Eddy	Classé immeuble patrimonial		
Secteur Portage (site Kent / Aubry / Wright)						
Bureaux de la Hull Iron & Steel Foundries	1918		205, rue Montcalm			Reconnu édifice du patrimoine
Maison Fairview	1863		100, rue Gamelin	Classé immeuble patrimonial		

Note \* Code identifiant l'emplacement à la carte 1-2. \*\*Inclut les maisons John-McLean, Parker-Lindsay et Rajotte-Klock. \*\*\* Résiliation de reconnaissance par le MCCQ en 2010. Source : Bergeron Gagnon (2008), MCCQ (2014), Gatineau (2013b) et Parcs Canada (2014). Le MCCQ (2014) s'appuie, entre autres, sur l'Inventaire du patrimoine bâti de la région de l'Outaouais (2009 - 2011) de Bergeron Gagnon.



**Tableau 1-3 Éléments paysagers, architecturaux ou identitaires**

Axe	Élément paysager, architectural ou identitaire	Code*	Emplacement
Lucerne	Noyau urbain de Deschênes		
Aylmer - Taché	Vieux Aylmer	C1	
	Académie d'Aylmer		170, rue Principale
	Chemin d'Aylmer	C2	Chemin d'Aylmer
	Maison McConnell		
	Maison Ruggles Wright		Chemin d'Aylmer
	Ferme Moore	C6	Boul. Alexandre-Taché
	Maison Riverview	C7	Boul. Alexandre-Taché
	Université du Québec en Outaouais (Pavillon)		Boul. Alexandre-Taché
	Musée canadien des civilisations		
	Barrage Chute des Chaudières et usine E.B. Eddy		
Vanier	Chemin Vanier		

Note \* Code identifiant l'emplacement à la carte 1-2. Source : Gatineau (2011a).

Un édifice du patrimoine du Canada est une propriété du gouvernement fédéral classée ou reconnue selon qu'il revêt une valeur patrimoniale très élevée ou une valeur patrimoniale, en vertu de la Politique du Conseil du Trésor sur la gestion des biens immobiliers. Celle-ci stipule que les ministères doivent consulter le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEÉFP), avant de démolir, de démanteler ou de vendre un édifice fédéral à valeur patrimoniale et tout faire dans la mesure du possible pour trouver une autre vocation convenable. Un lieu historique national du Canada, qui peut être un site archéologique, une construction, un arrondissement ou un paysage culturel d'importance historique canadienne, est désigné en vertu de la Loi sur les lieux et monuments historiques. Le patrimoine bâti du gouvernement fédéral, régi sur avis du BEÉFP, « a une valeur inestimable ». (Parcs Canada 2014). Les interventions doivent respecter les Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux du Canada (2010).

Les sites d'intérêt patrimonial se situent pour la plupart dans l'axe Aylmer – Taché, notamment le Vieux-Aylmer comprenant quelque 143 bâtiments patrimoniaux, le chemin d'Aylmer lequel inclut une quinzaine de bâtiments patrimoniaux et un paysage patrimonial, ainsi que le secteur du ruisseau de la Brasserie. Considérant les faibles marges de recul par rapport à la voie publique, le cimetière St.James et le Vieux-Aylmer présentent une sensibilité qui peut être considérée importante. La présence importante d'éléments patrimoniaux dans l'aire d'étude, de même que le cadre législatif et réglementaire régissant ce patrimoine, devront être considérés dans l'élaboration des solutions. Par ailleurs, la présence d'un axe de transport collectif performant, attrayant et bien intégré au milieu urbain peut améliorer l'accessibilité et mettre en valeur les ensembles et les éléments patrimoniaux.



Bien que Laliberté (1998) ne relève pas de site archéologique dans l'aire d'étude, des zones de potentiel archéologique pré-contact fort ou moyen pourraient se retrouver aux abords de la ferme McConnell, en bordure de la rivière des Outaouais, ainsi qu'aux environs du boulevard des Allumettières et du boulevard Saint-Raymond est dans le parc de la Gatineau et ses abords.

### **1.3.5 Paysage**

Les éléments paysagers architecturaux ou identitaires d'intérêt, identifiés au tableau 1-3, sont souvent associés aux composantes patrimoniales. Ainsi, le chemin d'Aylmer, le plus ancien chemin de la région, qui relie Aylmer et Hull depuis plus de 200 ans, est considéré par la Ville de Gatineau (2013a) comme un excellent modèle d'intégration architecturale et de préservation du paysage naturel, notamment aux abords du cimetière Bellevue. Ce paysage, à forte valeur identitaire, fait l'objet d'un zonage particulier depuis 1990. Le chemin Vanier et le chemin de la Mine (Cité-des-Jeunes) constituent également des paysages mixtes où se mêlent la nature et le bâti. Au centre de l'aire d'étude, les terrains de golf dominant le paysage associé à la vie gatinoise. Outre le Vieux-Aylmer, le noyau urbain de Deschênes constitue un paysage urbain d'intérêt. La plupart des éléments de patrimoine identifiés précédemment forment également des éléments de paysage significatifs. (Gatineau 2011a)

### **1.3.6 Environnement naturel**

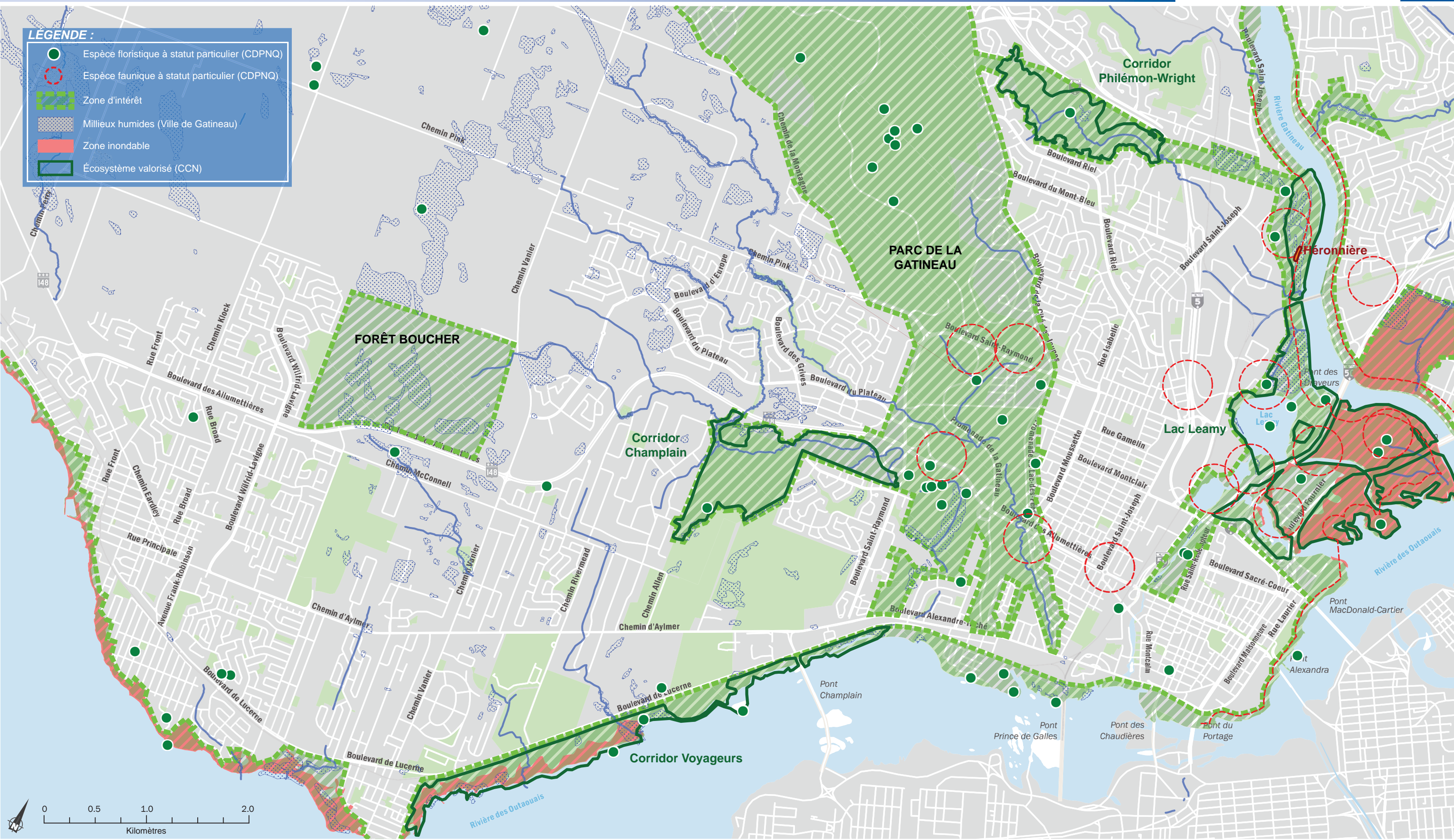
Quatre aires, illustrées à la carte 1-3, présentent un intérêt marqué pour la conservation de par leur valeur écologique élevée.

- Le parc de la Gatineau, la plus grande propriété de la CCN;
- Le corridor Champlain se démarque par sa diversité spécifique et en habitats, avec des zones riveraines et des boisés feuillus matures;
- Le corridor des Voyageurs, tout comme le lac Leamy, forme une plaine alluviale dominée par l'érable argenté qui, avec l'île qu'il comprend, sert de refuge pour l'avifaune;
- La forêt Boucher, nouvellement protégée et citée comme écoterritoire qui a une empreinte écologique restreinte et qui protège les habitats naturels d'intérêt.



**LÉGENDE :**

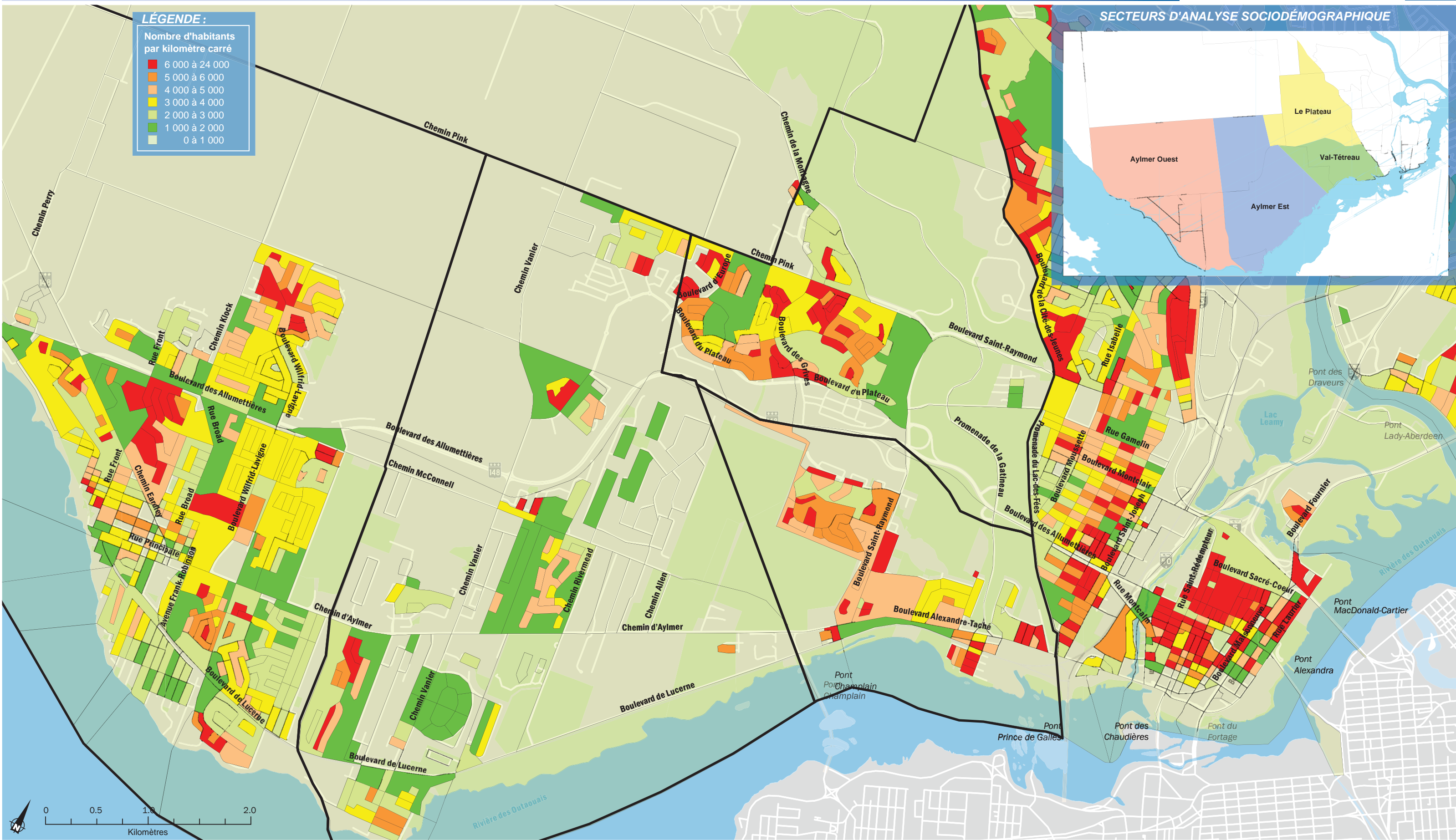
- Espèce floristique à statut particulier (CDPNQ)
- Espèce faunique à statut particulier (CDPNQ)
- Zone d'intérêt
- Milieux humides (Ville de Gatineau)
- Zone inondable
- Écosystème valorisé (CCN)



Carte 1-3  
Contraintes environnementales



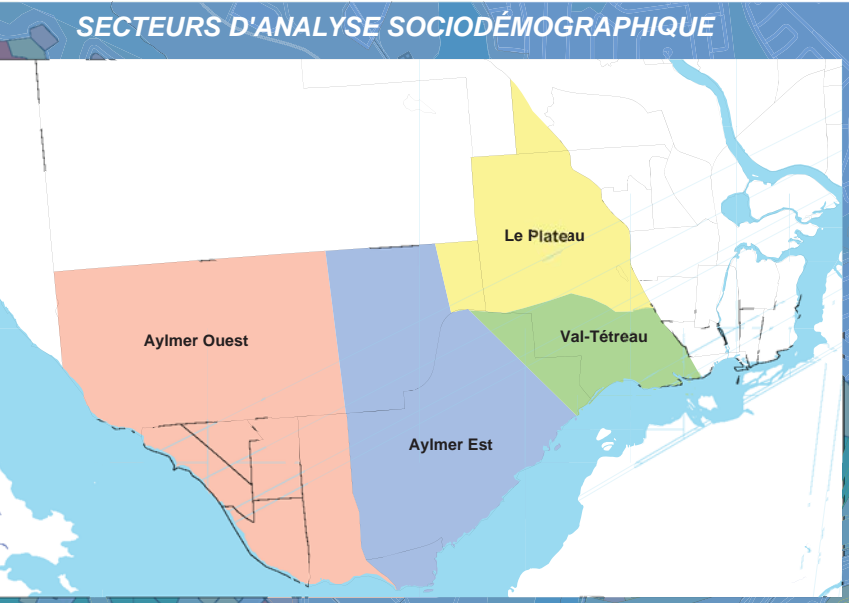




**LÉGENDE :**

Nombre d'habitants par kilomètre carré

- 6 000 à 24 000
- 5 000 à 6 000
- 4 000 à 5 000
- 3 000 à 4 000
- 2 000 à 3 000
- 1 000 à 2 000
- 0 à 1 000



Carte 1-4  
Densité de population, 2011



Le parc de la Gatineau abrite de nombreuses espèces en péril ainsi que plusieurs milieux naturels d'intérêt représentatifs de la diversité biologique de l'Est du Canada. Il est une aire protégée en vertu de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel du Québec. Il est également doté de centaines de kilomètres de sentiers, de forêts abritant plus d'une cinquantaine d'espèces d'arbres, d'une riche faune et de nombreux lacs aux eaux limpides, caractéristiques des collines du Bouclier canadien; la partie du parc située dans l'aire d'étude correspond au secteur du Seuil, pour lequel la CCN (2005c) définit certaines orientations comme de « favoriser les interventions et les usages qui permettent de consolider les écosystèmes naturels en restreignant le fractionnement des habitats; maintenir le réseau de sentiers officiels dans le but de favoriser la découverte et la reconnaissance des milieux naturels; fermer les accès informels de façon à mieux gérer les déplacements et à en réduire les répercussions sur les milieux naturels; faire de l'accueil Gamelin la porte d'entrée principale du parc de la Gatineau; encourager la tenue d'activités publiques qui offrent une visibilité à la mission de conservation et de mise en valeur des milieux naturels du Parc. » La rue Gamelin a été réaménagée en sentier récréatif et n'est pas disponible pour accueillir du transport collectif. Les interventions dans le parc et sur les propriétés fédérales peuvent être assujetties à différentes lois et politiques telles la Loi sur les espèces en péril du Canada, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, la Politique fédérale sur la conservation des terres humides.

La CCN identifie le parc de la Gatineau, le corridor Champlain et le corridor des Voyageurs comme des écosystèmes et habitats naturels. Le corridor Champlain est relié au parc de la Gatineau. Cette connectivité rend ce secteur intéressant pour la conservation. La connectivité d'un milieu au réseau hydrographique de surface est un indice de pérennité. La majorité des occurrences d'espèces fauniques et floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées mentionnées par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) est localisée au sein de ces secteurs.

Le corridor des Voyageurs comprend les terres entre la rivière des Outaouais et le boulevard Lucerne, y compris l'emprise de l'ancienne voie ferrée. Ce corridor est un milieu naturel abritant un habitat valorisé, faisant partie de la zone de conservation d'oiseau du Lac-Deschênes. Le corridor constitue le cadre visuel du boulevard Lucerne, considéré comme une entrée panoramique de la capitale. Le corridor comprend le sentier récréatif des voyageurs de même que trois stationnements publics et des accès aux berges.

La forêt Boucher, située entre le boulevard des Allumettières et la rue Antoine-Boucher, est nouvellement protégée et citée comme écoterritoire. Elle permet la préservation d'une grande biodiversité et constitue un dernier refuge naturel pour la faune près des zones urbanisées. La valeur écologique de la forêt Boucher est évaluée comme très élevée, comptant plus de 400 espèces végétales et animales, dont une importante concentration de noyers cendrés, le pékan, le polatouche, un site de nidification de 50 espèces d'oiseaux, 4 espèces floristiques et fauniques vulnérables (adiante pédalé, ginseng à cinq folioles, matteuccie fougère-à-l'autruche, couleuvre tachetée). La forêt est traversée par le corridor de l'autoroute 50 dont la vocation de transport est préservée dans la SADR de la Ville de Gatineau. Bien que la plus grande partie soit propriété publique (Gatineau, MTQ, MDDEP), une grande partie est constituée de lots privés. Le territoire au nord de la rue Antoine-Boucher, au-delà du chemin Cook et à l'ouest du chemin Vanier, hormis la bande industrielle et le site d'extraction, présente généralement un potentiel écologique.

La majorité des milieux humides identifiés par la Ville de Gatineau (2011h) est située au nord du boulevard des Allumettières et à l'ouest du parc de la Gatineau. L'ensemble des cours d'eau, plans d'eau et milieux humides (étang, marais, marécages et tourbières) de l'aire d'étude sont protégés en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Dans l'aire d'étude, quinze sites où des mentions d'espèces à statut particulier sont répertoriées (trois sont des espèces fauniques et douze sont des espèces floristiques) sont situés à l'extérieur de la vaste

zone d'intérêt susmentionnée, ce qui signifie que près de 80 % de ces sites se retrouvent à l'intérieur de ladite zone. L'habitat de ces espèces est protégé en vertu du Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables et leurs habitats. Le tableau 1-4 présente une synthèse des éléments naturels sensibles par axe.

**Tableau 1-4 Éléments naturels sensibles**

Axe	Éléments sensibles
Lucerne	Écosystème valorisé par la CCN et à statut particulier (corridor des Voyageurs), et espace faunique à statut particulier (CDPNQ) sur l'île de Hull
Aylmer-Taché	Espaces fauniques à statut particulier (ferme, parc de la Gatineau et île de Hull)
Allumettières	Espaces fauniques à statut particulier (corridor Champlain, parc de la Gatineau) et espèces floristiques à statut particulier (3 sites), forêt Boucher
Pink-Saint-Raymond Est	Espace faunique à statut particulier (parc de la Gatineau), forêt Boucher

## 1.4 Population et activités

### 1.4.1 Population

Le tableau 1-5 présente les principales caractéristiques sociodémographiques de la population établie dans l'aire d'étude en 2011, suivant quatre quartiers, soit Aylmer Ouest, Aylmer Est, le Plateau et Val-Tétréau – Manoir-des-Trembles, délimités dans l'encart de la carte 1-4. En 2011, la population totale dans l'aire d'étude était de 72 558 habitants, soit 27,8 % de l'ensemble de la ville de Gatineau. Le quartier d'Aylmer Ouest est le plus peuplé avec 34 576 habitants ou un peu moins de la moitié de la population de l'aire d'étude. Le quartier d'Aylmer est regroupait 15 335 habitants, ce qui résulte en environ 49 900 habitants globalement pour Aylmer, dans l'ouest de l'aire d'étude. Dans la partie est, les secteurs géographiques du Plateau et de Val-Tétréau comptait 12 034 et 10 623 habitants respectivement, soit globalement 22 700 personnes.

L'âge médian de la population de l'aire d'étude se situait à 35,6 ans en 2011. Les groupes d'âge sont différenciés selon les secteurs géographiques. Ainsi, le groupe d'âge dominant de Val-Tétréau est la tranche des 50-54 ans pour un âge médian de près de 40 ans. Les ménages sont composés de 2,5 personnes en moyenne dans l'aire d'étude en 2011. L'aire d'étude est nettement plus jeune que Gatineau et le Québec (38,4 et 41,0 ans respectivement) avec en corollaire des ménages plus nombreux (2,5 personnes par ménage contre 2,3). C'est particulièrement le cas de la population du Plateau, qui est 10 ans plus jeune en médiane. La médiane d'Aylmer ouest et est laisse deviner une composition de zones plus âgées et des zones plus jeunes. Val-Tétréau se distingue du reste de l'aire d'étude par une population plus âgée (14 % de 65 ans et plus), plus âgée que celle de Gatineau en général (12 %) mais moins que pour l'ensemble du Québec (16 %). La population d'Aylmer ouest est également légèrement plus âgée (10 % de 65 ans et plus) en raison de la présence du Vieux-Aylmer.

Le revenu moyen des ménages de 82 000 \$ en 2005; était nettement supérieur dans l'aire d'étude comparativement à celui de Gatineau (68 000 \$) et encore davantage par rapport au Québec (59 000 \$).



L'aire d'étude regroupait en 2005 quelque 45 100 personnes occupées dont une grande partie habitait Aylmer ouest (22 808 travailleurs). Le taux d'emploi de l'aire d'étude est de 72,2 %, soit nettement plus que la moyenne gatinoise (66,7 %) et québécoise (60,5 %). Des différences de taux d'emploi existant à l'intérieur de l'aire d'étude s'expliquent en grande partie par la structure d'âge, les personnes retraitées étant moins nombreuses et les jeunes ménages actifs en plus grand nombre, notamment sur Le Plateau, où le taux d'emploi et le revenu moyen par ménage étaient nettement supérieurs en 2005 (83,4 % et 100 000 \$ respectivement).

Selon l'enquête O-D (Malatest 2011), le nombre de véhicules par ménage est de 1,56 dans le district d'Aylmer et de 1,34 dans le district du Plateau. Le taux pour le district du Plateau est comparable au taux moyen pour la ville de Gatineau qui compte 1,38 véhicule par ménage; par contre, celui d'Aylmer est sensiblement plus élevé. Près de la moitié des ménages du district d'Aylmer ont deux véhicules et plus à leur disposition. Globalement, le nombre de véhicules par ménage a diminué au sein des districts et de Gatineau entre 2005 et 2011. Le taux de véhicules par personne a par ailleurs crû de 5,2 % dans l'aire d'étude au cours de la même période alors qu'il diminuait légèrement à Gatineau (-1,4 %).

#### 1.4.2 Densité de population

La densité brute moyenne de population la plus élevée dans l'aire d'étude se situe dans Val-Tétreau – Manoir-des-Trembles (2 170 hab./km<sup>2</sup>) tandis que la plus faible est dans le quartier d'Aylmer Est (779 hab./km<sup>2</sup>). On retrouve environ 1 100 hab./km<sup>2</sup> dans les quartiers d'Aylmer ouest et du Plateau.

Tableau 1-5 Principales caractéristiques sociodémographiques, aire d'étude, 2001-2011

Quartier	Aylmer-Ouest	Aylmer-Est	Le Plateau	Val-Tétreau - Manoir-des-Trembles	Aire d'étude	Île de Hull	Hull-Périphérie	Gatineau	Québec
Population totale (2011)	34 576	15 335	12 034	10 623	<b>72 568</b>	8 977	40 393	265 349	7 903 001
Densité brute de population (pers./km <sup>2</sup> )	1 122,3	778,9	1 162,5	2 170,0	<b>1 103,8</b>	1 892,2	1 102,6	773,7	5,8
<b>Population 1996 à 2011</b>									
Population en 2011	34 576	15 335	12 034	10 623	<b>72 568</b>	8 977	40 393	265 349	7 903 001
Population en 2006	28 182	10 537	8 843	10 007	<b>57 568</b>	9 121	40 917	242 124	7 546 131
Population en 2001	26 925	6 550	6 017	9 180	<b>48 674</b>	9 769	42 122	226 725	7 237 475
Population en 1996	27 505	6 050	4 160	8 010	<b>45 725</b>	9 390	40 835	217 510	7 138 795
Variation 2006-2011	+6 394	+4 798	+3 191	+611	<b>+14 990</b>	-144	-524	+23 225	+356 870

Quartier	Aylmer-Ouest	Aylmer-Est	Le Plateau	Val-Tétreau - Manoir-des-Trembles	Aire d'étude	Île de Hull	Hull-Périphérie	Gatineau	Québec
	(+23 %)	(+45 %)	(+36 %)	(6 %)	<b>(+26 %)</b>	(-2%)	(-1%)	(+10 %)	(+5 %)
Variation 2001-2011	+7 651 (+28 %)	+8 785 (+134%)	+6 017 (+100%)	+1 438 (+16%)	<b>+23 884</b> <b>(+49 %)</b>	-792 (-9%)	-1 729 (-4%)	+38 624 (+17 %)	+665 526 (+9 %)
Variation 1996-2011	+7 071 (+26 %)	+9 285 (+153%)	+7 874 (+189%)	+2 608 (+33%)	<b>+26 833</b> <b>(+59 %)</b>	-413 (-5%)	-442 (-1%)	+47 839 (+22 %)	+764 206 (+11%)
<b>Structure par âge</b>									
0-19 ans	27 %	30 %	30 %	20 %	<b>27 %</b>	12 %	19 %	24 %	22 %
20-34 ans	20 %	19 %	25 %	23 %	<b>22 %</b>	31 %	23 %	21 %	19 %
35-64 ans	43 %	42 %	39 %	44 %	<b>42 %</b>	39 %	43 %	43 %	42 %
65 ans et plus	10 %	7 %	4 %	14 %	<b>9 %</b>	18 %	15 %	12 %	16 %
Groupe d'âge dominant	30-34	35-39	30-34	50-54	<b>30-34</b>	25-29	50-54	45-49	50-54
Âge moyen	36,6	33,9	31,8	39,4	<b>35,6</b>	43,2	40,8	38,4	41,0
<b>Typologie des ménages</b>									
Nombre de personnes par ménage	2,5	2,7	2,5	2,0	<b>2,5</b>	2,6	2,8	2,3	2,3
Revenu moyen des ménages (\$) – 2005	76 563	96 928	100 221	71 891	<b>82 342</b>	42 755	55 588	67 623	58 954
<b>Emploi (2005)</b>									
Nombre de travailleurs	23 808	7 940	6 174	8 177	<b>45 098</b>	5 156	23 030	195 033	6 184 490
Taux d'emploi	69,4 %	73,2 %	83,4 %	71,0 %	<b>72,2 %</b>	66,0 %	66,0%	66,7 %	60,5 %

Source : Statistique Canada, recensement 2001, 2006 et 2011.

La densité moyenne de population de l'ensemble des secteurs de la ville de Gatineau est de 774 hab./km<sup>2</sup>. L'aire d'étude se situe donc en territoire principalement urbanisé, avec des espaces ouverts (Aylmer Est) ou à urbaniser. La carte 1-4 présente la densité de population en 2011 dans l'aire d'étude. Les plus fortes densités (plus de 5 000 hab/km<sup>2</sup>) sont concentrées en des zones limitées, principalement Tétréau et le Manoir des Trembles, plusieurs zones du Plateau, la rue Front et les nouvelles zones au nord d'Aylmer. À Hull, la densité de population est nettement plus élevée, notamment entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Labelle, entre la rue de l'Hôtel-de-Ville et le boulevard Sacré-Cœur, et le long de la promenade de la Cité-des-Jeunes en face des cégeps.

### 1.4.3 Dynamique de développement

Historiquement, l'ouest de Gatineau se développe initialement par l'implantation du village d'Aylmer vers 1840 sous l'impulsion de l'industrie du bois. La trame urbaine se fie rapidement dans cette partie du territoire. Le chemin d'Aylmer devient l'axe de circulation routière alors que le territoire cantonal entre les pôles d'Aylmer et de Hull demeure dans un cadre champêtre puis récréatif, à l'exception de l'implantation du village de Deschênes plus au sud sur la rive de l'Outaouais. Après une stagnation dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, un développement à vocation et à typologie banlieusarde s'inscrit en continuité du pôle ancien d'Aylmer (Ville d'Aylmer). L'aménagement du boulevard des Allumettières en 2007 améliore l'accessibilité routière et catalyse la construction résidentielle dans la partie centre-nord de l'aire d'étude, tant sur le Plateau qu'à Aylmer.

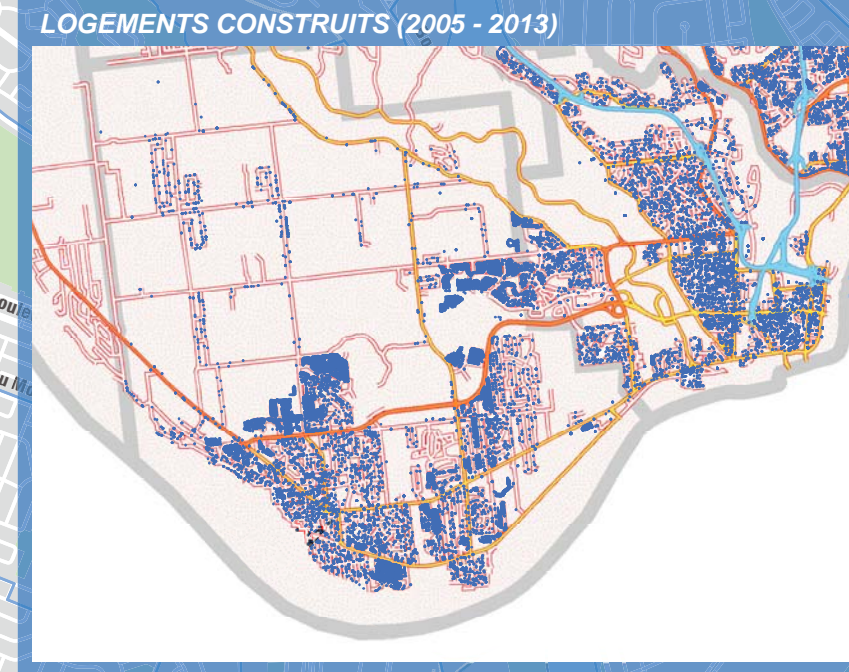
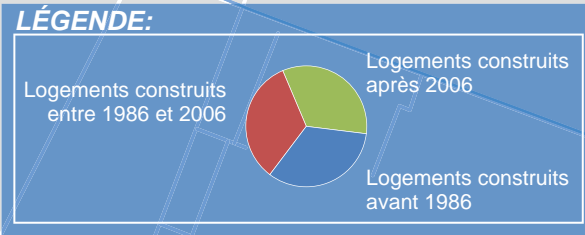
La croissance de population dans l'aire d'étude a été de 26 833 personnes, soit un taux global de +59 %, ce qui est largement supérieur aux taux enregistrés pour l'ensemble de Gatineau (+ 22 %) et encore plus comparativement au Québec (+11 %). Si la première période quinquennale 1996-2001 présente une croissance modérée, la plus grande partie de la croissance démographique est survenue entre 2001 et 2011, soit une hausse de +49 %. La croissance de la population a été d'un peu plus de 12 000 entre 2001 et 2006 (57,8 % de la croissance de Gatineau) alors que près de 15 000 habitants se sont ajoutés à l'aire d'étude entre 2006 et 2011, soit 64 % de la croissance démographique à Gatineau pendant cette même période (+23 225).

Entre 2001 et 2011, la croissance de population s'est réalisée en quantités semblables entre les quartiers d'Aylmer est, Aylmer ouest et du Plateau à raison de 8 800, 7 700 et 6 000 nouveaux résidents respectivement. La croissance dans Val-Tétréau est nettement plus modérée (+1 400 résidents en dix ans). Sur la courte période (2006-2011), la croissance a été plus intense à Aylmer ouest (+6 400 résidents) comparativement au Plateau (+ 3 200 nouveaux résidents). Les variations de population entre 2006 et 2011 les plus marquantes en termes relatifs sont dans les quartiers d'Aylmer est (45 %), le Plateau (34 %) et Aylmer ouest (+23 %) contre environ 6 % pour le quartier de Val-Tétréau - Manoir-des-Trembles. La population au nord du boulevard des Allumettières a augmenté considérablement au cours des sept dernières années, tant à Aylmer que sur le Plateau, comme illustré à la carte 1-5, l'augmentation du nombre de logements construits. Des aires de nouveaux développements résidentiels se trouvent néanmoins un peu partout dans le territoire d'Aylmer est dans la partie sud de l'aire d'étude. Il est à noter que la croissance observée dans la partie ouest de Gatineau entre 2001 et 2011 se caractérise par la venue de familles. Ainsi, alors que 39 % des nouveaux ménages à Gatineau se sont établis dans le secteur d'Aylmer au cours de cette période, près de la moitié (48 %) de l'augmentation de population y survenait (Gatineau, 2011a).

La carte 1-5 illustre la dynamique de développement dans l'aire d'étude. Val-Tétréau – Manoir-des-Trembles demeure le quartier où les logements sont plus anciens en majorité, datant d'avant 1986. Aylmer se distingue par plusieurs tendances, notamment son noyau villageois où une part importante de logements construits avant 1986 dans la partie centre-ouest.

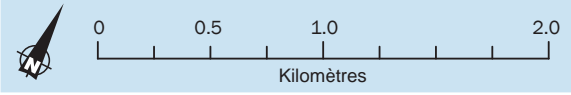
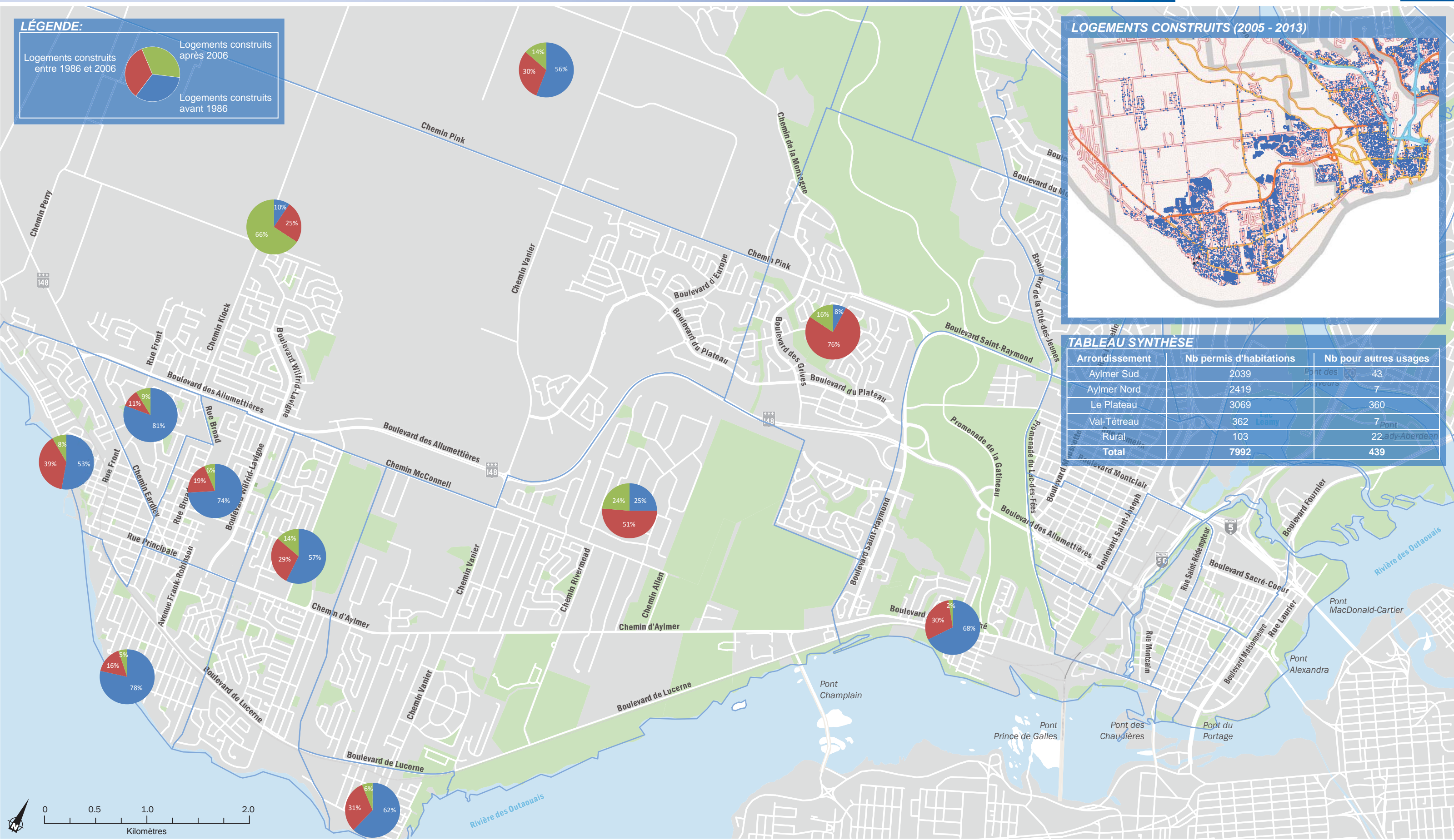






**TABLEAU SYNTHÈSE**

Arrondissement	Nb permis d'habitations	Nb pour autres usages
Aylmer Sud	2039	43
Aylmer Nord	2419	7
Le Plateau	3069	360
Val-Tétréau	362	7
Rural	103	22
<b>Total</b>	<b>7992</b>	<b>439</b>



Carte 1-5  
Dynamique urbaine

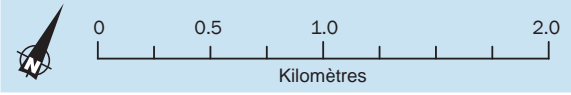
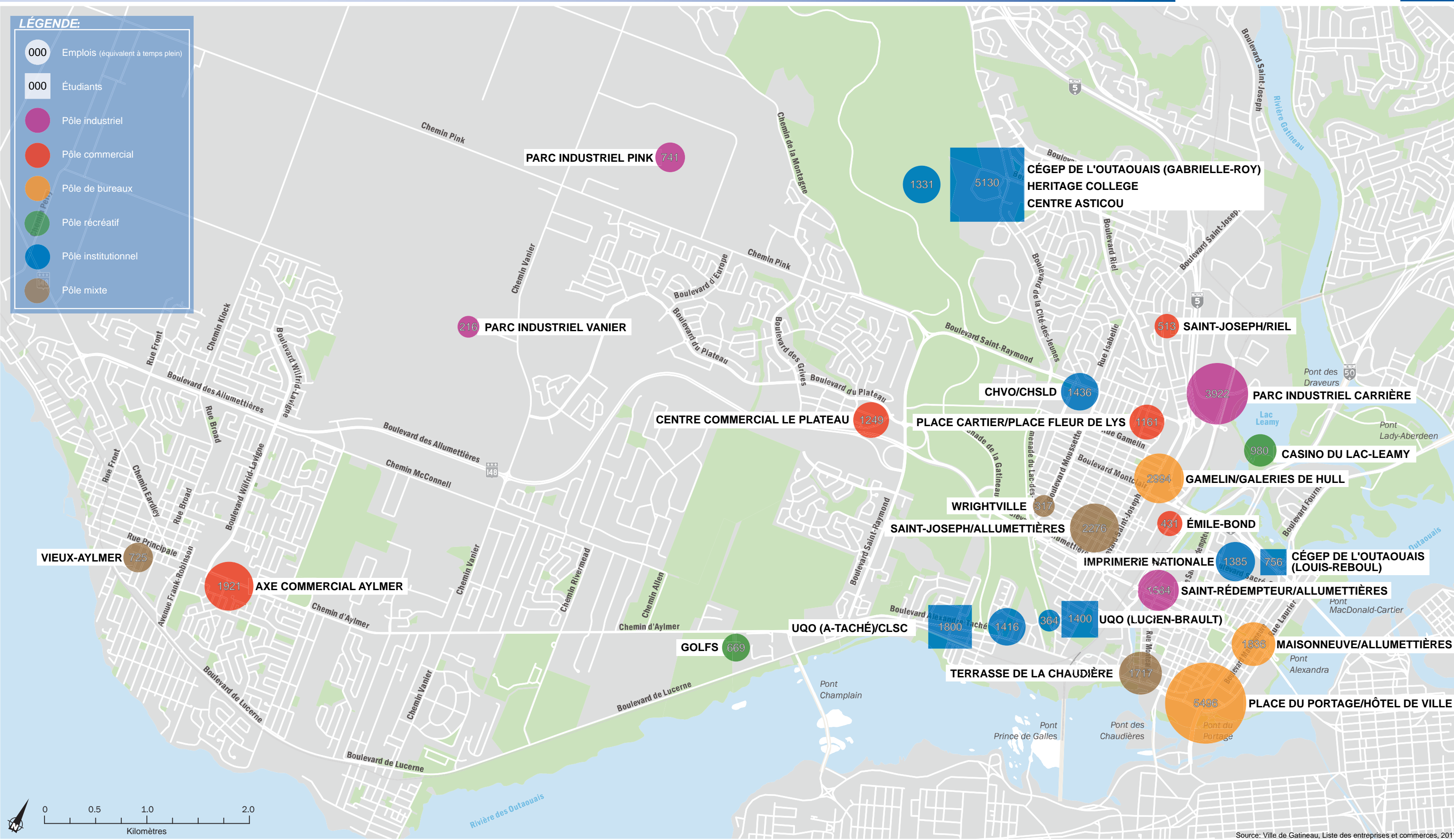
M:\2010\1101-50987-00\Transport\3.0 Technique\3.7 DAO\Illustrator\04 Besoins Solutions\Avril 2015





**LÉGENDE:**

- 000 Emplois (équivalent à temps plein)
- 000 Étudiants
- Pôle industriel
- Pôle commercial
- Pôle de bureaux
- Pôle récréatif
- Pôle institutionnel
- Pôle mixte



Source: Ville de Gatineau, Liste des entreprises et commerces, 2011

Carte 1-6  
Pôles d'activités





Aylmer connaît aussi des développements résidentiels récents, comme l'illustre le nombre de permis d'habitation délivrés pour Aylmer nord (2 419 permis) et Aylmer sud (2 039 permis) entre 2005 et 2013. On dénombre un nombre important de nouveaux logements dans le Plateau depuis 2005. Au total, il s'est construit un millier de logements en moyenne par année dans l'aire d'étude au cours de la période.

#### 1.4.4 Pôles d'activités

Les pôles d'activités<sup>11</sup> d'importance dans l'aire d'étude sont, comme l'illustre la carte 1-6 :

- Pôle mixte sur l'Île-de-Hull, principalement au sud-est, le long de la rue Laurier, avec près de 7 300 emplois, dont environ 5 500 emplois dans le secteur de la place du Portage;
- Pôle institutionnel à l'ouest de Val-Tétreau autour du croisement Alexandre Taché/Saint-Joseph et Promenade Lac-des-Fées : deux campus de l'UQO (6 400 étudiants et 470 employés réguliers), Centre hospitalier Pierre-Janet, Collège militaire de Salaberry;
- Pôle institutionnel le long du boulevard de la Cité-des-Jeunes au nord du boulevard Saint-Raymond : Cégep de l'Outaouais – campus Gabrielle-Roy (3 441 étudiants en 2013), Cégep Héritage (1 037 étudiants en 2011), Centre Asticou (652 étudiants en 2013);
- Pôle hospitalier sur le boulevard Lionel-Émond, au sud du boulevard Saint-Raymond : CHVO de Hull et CHSLD Foyer du bonheur (1 400 employés pour les deux sites);
- La rue Principale à Aylmer est une artère mixte avec une forte vocation commerciale (près de 1 900 emplois) et le vieux-Aylmer compte environ 725 emplois;
- La zone commerciale du Plateau comptabilise près de 1 250 emplois;
- La zone industrielle Pink compte près de 750 emplois;
- Pôle du Casino du Lac-Lemay traversé par le boulevard de la Carrière (1 400 emplois en 2013).

La grande majorité de ces derniers se concentre à l'est de l'aire d'étude, suivant différents axes. Cette distribution se fait tant pour les pôles d'emplois que pour les établissements d'enseignement et les services. Ainsi, on distingue, outre la Place du Portage, plusieurs pôles d'emplois de différentes natures répartis sur les différents axes est-ouest dans l'île de Hull et dans Hull Périphérie, de même que deux pôles institutionnels majeurs, l'un l'UQO le long du boulevard Alexandre-Taché, l'autre formé des cégeps et de l'hôpital aux environs du boulevard Saint-Raymond est. Dans l'aire d'étude elle-même, où les pôles d'activités sont nettement moins importants, trois espaces se distinguent, soit le centre d'Aylmer, mixte, le centre Le Plateau, à vocation commerciale, et les parcs industriels Pink et Vanier.

## 1.5 Mobilité

Cette section fait état des flux de déplacements en provenance et à destination de l'aire d'étude en 2005 et en 2011, tel que le révèlent les enquêtes origine destination (O-D) dans la région de la Capitale nationale compilées par le comité TRANS (TRANS 2005, Malatest 2012b, c)<sup>12</sup>. L'annexe A présente les données pour les districts d'Aylmer et du Plateau – Manoir-des-Trembles<sup>13</sup>, tels que définis aux fins de

<sup>11</sup> L'importance des pôles d'emplois est estimée à partir de la Liste des industries et commerces de la Ville de Gatineau (2011g). Des facteurs ont été appliqués pour estimer des emplois équivalents à temps plein, afin de tenir compte de la part d'emplois à temps partiel. Ces facteurs ont été déterminés selon les secteurs industriels, commerciaux, activités de bureau, santé et éducation, à partir des données de Statistique Canada sur la main-d'œuvre. Le nombre d'étudiants a été colligé auprès des institutions d'enseignement.

<sup>12</sup> Soulignons les limites propres aux enquêtes par échantillon : s'agissant des enquêtes origine-destination réalisées dans la région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau, des valeurs de taille inférieure à 750 pourraient ne pas être significatives. C'est donc avec prudence qu'il faut considérer certains sous-ensembles.

<sup>13</sup> La dénomination utilisée dans le cadre de l'enquête origine destination de TRANS, c'est-à-dire Le Plateau, a été modifiée de manière à mieux refléter la réalité géographique du district.

l'enquête. Ces deux districts correspondent au territoire de l'aire d'étude. Alors que le district d'Aylmer correspond à peu près aux deux quartiers d'Aylmer ouest et est présentés précédemment, le district du Plateau–Manoir-des-Trembles correspond au quartier du Plateau ainsi que le Manoir-des-Trembles, qui est plutôt inclus dans le quartier de Val-Tétreau-Manoir-des-Trembles. Val-Tétreau, qui est également inclus dans le quartier de Val-Tétreau-Manoir-des-Trembles, fait partie du district de Hull Périphérie.

### 1.5.1 Patrons de déplacements

#### 1.5.1.1 Ensemble des déplacements en journée

Le tableau 1-6 et la carte 1-7 présentent une synthèse des grands flux de déplacements dont l'origine se situe dans l'un des deux grands secteurs de l'aire d'étude, sur l'ensemble d'un jour de semaine type. Les limites des districts sont indiquées à la carte 1-8.

**Tableau 1-6 Déplacements provenant de l'aire d'étude, selon l'origine et la destination, 24 h tous motifs tous modes, 2011 et 2005**

		Déplacements en provenance de :		
		Plateau – Manoir-des- Trembles	Aylmer	Aire d'étude
Destination	Année 2011, 24h, tous modes, tous motifs			
	Gatineau <sup>14</sup>	32 500	65 000	97 500
	Ottawa	8 600	15 200	23 800
	Total	41 100	80 200	121 300
	Année 2005, 24h, tous modes, tous motifs			
	Gatineau	21 600	52 000	73 600
	Ottawa	6 900	16 200	23 100
	Total 2005	28 500	68 200	96 700
	Variation 2005-2011			
	Gatineau	10 900 (50,5 %)	13 000 (25,1 %)	23 900 (32,5 %)
	Ottawa	1 700 (24,7 %)	-1 000 (-6,2 %)	700 (3,1 %)
	Total	12 600 (44,3 %)	12 000 (17,6 %)	24 600 (25,5 %)

Source : Enquêtes O-D. Comité TRANS. 2005 et 2011. Traitement : Consortium Roche Genivar.

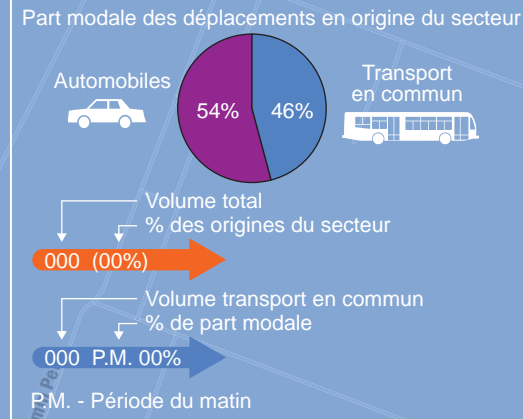
Le nombre total quotidien de déplacements depuis l'aire d'étude était de 121 300 en 2011, dont 50 % à l'intérieur de l'aire d'étude, 30 % vers d'autres districts de Gatineau et 20 % vers Ottawa; les deux-tiers de ces déplacements provenaient du district d'Aylmer en 2011, contre 71 % six ans plus tôt (l'importance démographique de ce secteur a connu la même évolution). Le nombre de déplacements était en hausse de 25,5 % par rapport à 2005, alors que la hausse de population était de 26,5 %. La

<sup>14</sup> Comprend également la municipalité régionale de comté (MRC) des Collines-de-l'Outaouais, dont le nombre de déplacements est marginal.

croissance du nombre de déplacements est passablement plus forte dans le district du Plateau-Manoir-des-Trembles qu'à Aylmer. Dans ce dernier district, le volume des déplacements vers Ottawa est en baisse, par ailleurs largement compensée par une augmentation des flux à destination de Gatineau.



**LÉGENDE:**



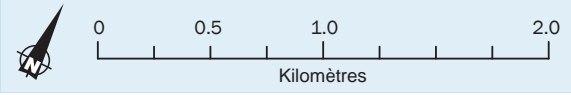
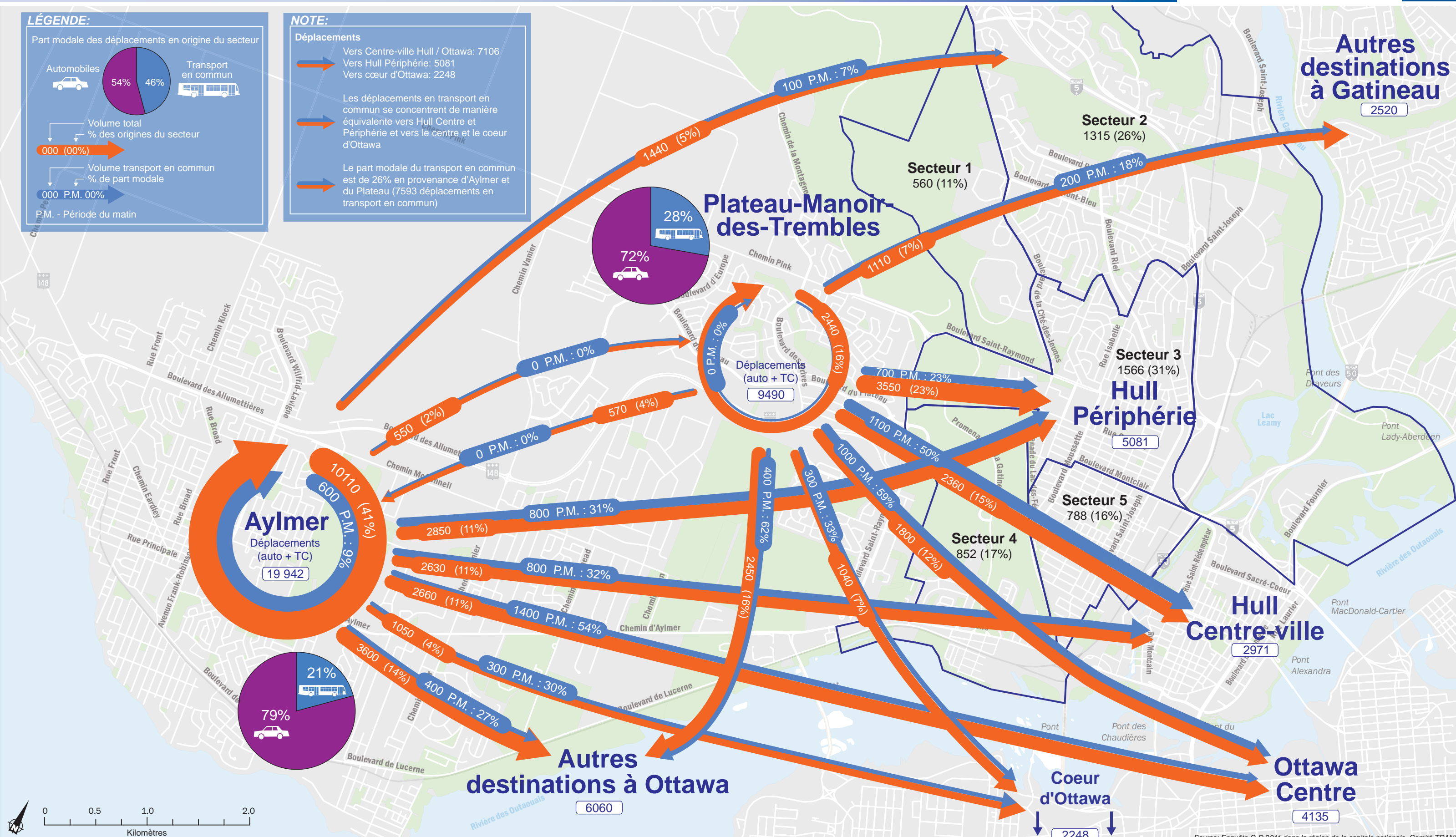
**NOTE:**

**Déplacements**

Vers Centre-ville Hull / Ottawa: 7106  
Vers Hull Périphérie: 5081  
Vers cœur d'Ottawa: 2248

Les déplacements en transport en commun se concentrent de manière équivalente vers Hull Centre et Périphérie et vers le centre et le cœur d'Ottawa

Le part modale du transport en commun est de 26% en provenance d'Aylmer et du Plateau (7593 déplacements en transport en commun)

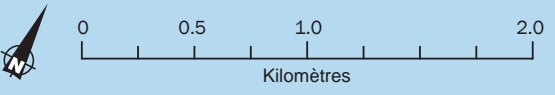
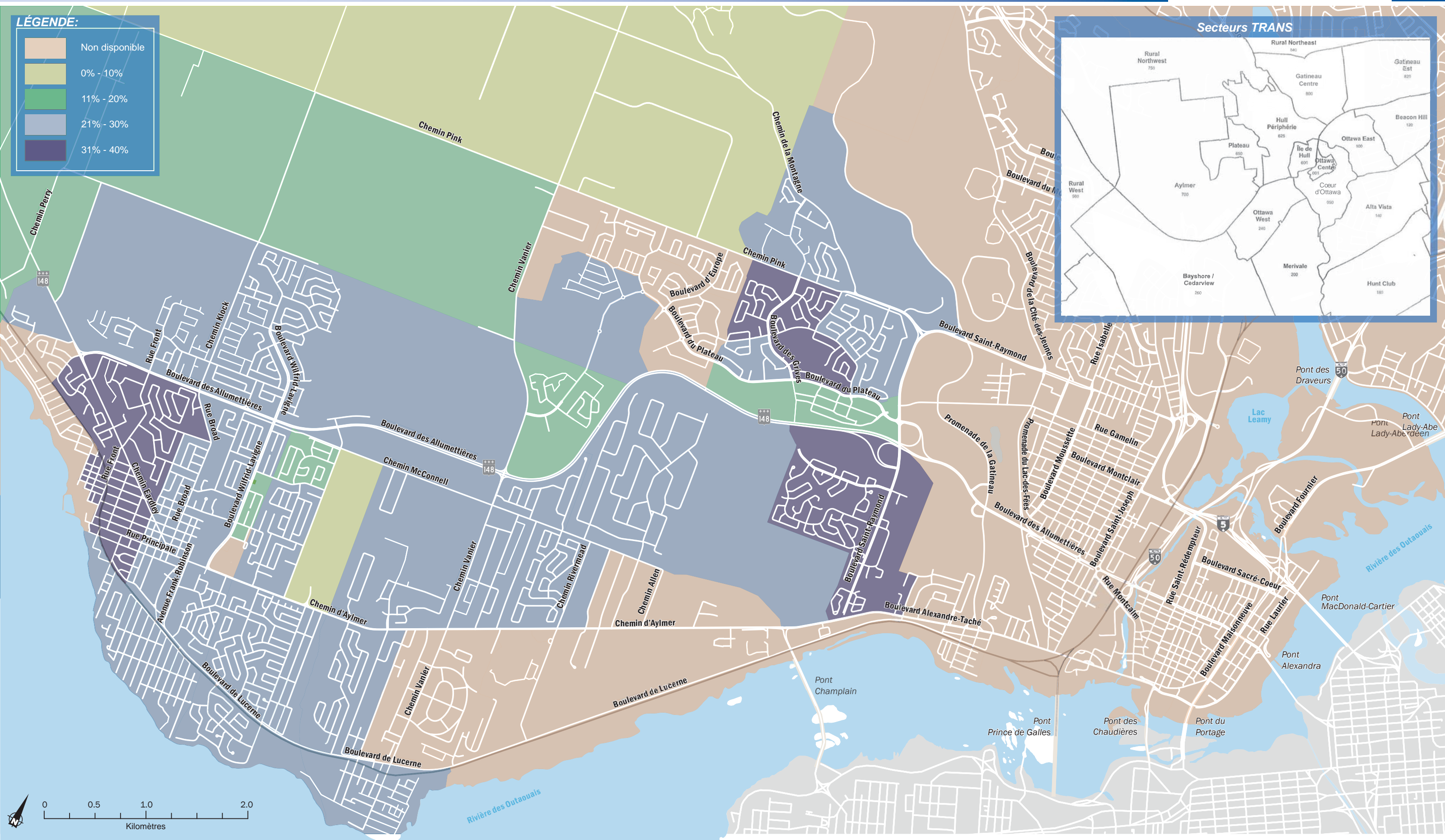
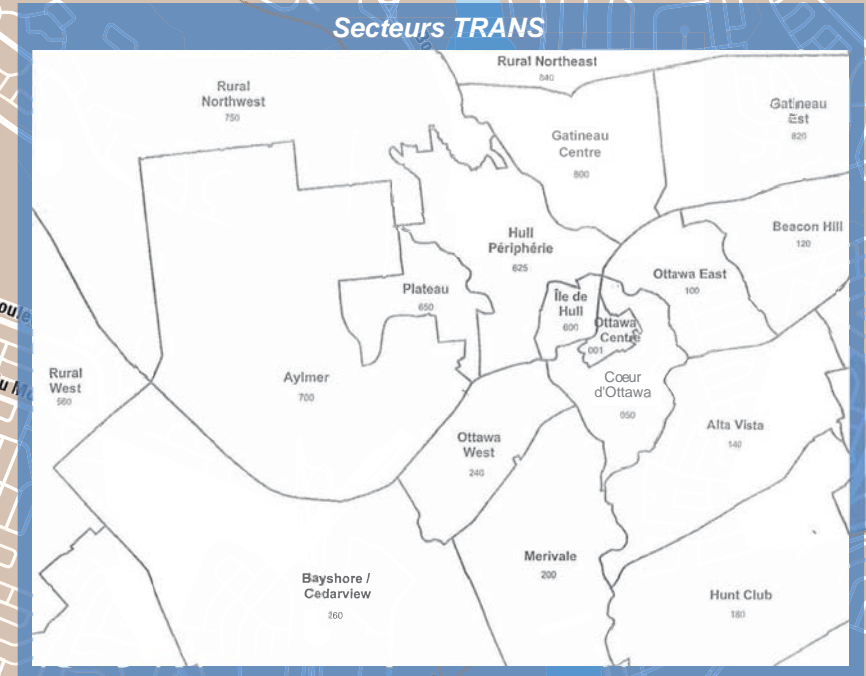
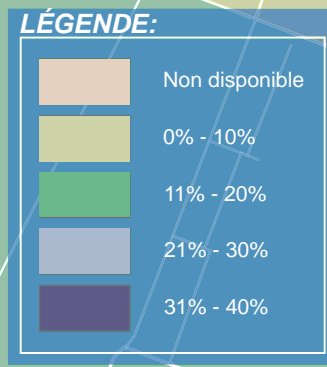


Source: Enquête O-D 2011 dans la région de la capitale nationale. Comité TRANS

Carte 1-7  
Déplacements en période de pointe du matin, 2011







**Carte 1-8**  
Part modale du transport en commun en période de pointe du matin, 2011

M:\2010\1101-50987-00\Transport\3.0 Technique\3.7 DAO\Illustrator\04 Besoins Solutions\Avril 2015





### 1.5.1.2 Ensemble des déplacements à la période de pointe du matin

Le tableau 1-7 présente les grands flux de déplacements dont l'origine se situe dans l'aire d'étude en période de pointe du matin (PPAM). Les déplacements à l'intérieur de l'aire d'étude sont mis en évidence<sup>15</sup>.

Le nombre total de déplacements en pointe du matin est de l'ordre de 40 000 en 2011 et a crû de 37,9 % depuis 2005. Cette hausse est particulièrement importante pour ce qui est des déplacements internes à l'aire d'étude : représentant près du quart des déplacements en 2005, ils font maintenant le tiers du total. Le nombre de déplacements en provenance du Plateau a augmenté plus rapidement que depuis Aylmer, notamment en raison de l'évolution démographique. Si le volume global de déplacements depuis l'aire d'étude a augmenté plus rapidement que la population, cela est causé principalement par les déplacements de nature locale ou interne, car les déplacements vers les autres districts de Gatineau ou vers Ottawa ont suivi ou ont été légèrement en deçà de la croissance de la population ou de la main-d'œuvre. La croissance des déplacements en provenance du Plateau-Manoir-des-Trembles est particulièrement importante vers Hull (+93 %) tant l'île que la périphérie, la partie centrale d'Ottawa (+78 %) et les autres districts de Gatineau (+66 %), taux de croissance supérieurs à ceux qu'a connus la population, alors qu'Aylmer a connu au cours de la même période une hausse de 19 % du nombre des déplacements vers Hull et de 15 % vers les autres districts de Gatineau, cette évolution étant comparable à celle de sa population.

Les déplacements à destination d'Ottawa ont quant à eux connu une baisse de leur nombre ou de leur taux. Les tendances observées vers Ottawa depuis l'aire d'étude reflètent la dynamique globale des échanges entre les deux rives, en tenant compte de la croissance démographique particulière dans l'ouest de Gatineau. Ainsi, toutes origines confondues, la progression des déplacements vers le Centre et le Cœur d'Ottawa a été de seulement 4 % entre 2005 et 2011 et cette évolution est similaire que les déplacements proviennent de la rive ontarienne ou québécoise. En raison de la croissance démographique d'Aylmer et du Plateau-Manoir-des-Trembles (mais surtout de ce dernier district), le nombre de déplacements de l'aire d'étude vers le Centre et le cœur d'Ottawa a plutôt augmenté de 27 %. La baisse du nombre de déplacements vers le Centre et le Cœur d'Ottawa depuis le Plateau-Manoir-des-Trembles et Aylmer (-10 %) a suivi une tendance analogue à celle à destination du Centre et du Cœur d'Ottawa en provenance de Gatineau (-17 %) mais contraire à celle observée vers le Centre et le Cœur d'Ottawa depuis les différents quartiers d'Ottawa, lesquels ont été en hausse appréciable.

Le tableau 1-8 détaille les flux de déplacements en provenance de la zone d'étude et permet d'identifier les principales destinations en pointe du matin pour un jour de semaine type en 2011.

---

<sup>15</sup> À l'extérieur, le district « Rural nord-ouest » inclut une partie de la municipalité de Pontiac. Pour ce qui est des destinations, d'autres districts se révèlent particulièrement d'intérêt : à Gatineau, « Île de Hull » concerne le centre-ville de Gatineau et les autres quartiers de l'île de Hull, et « Hull Périphérie » ceinture l'île de Hull à l'ouest et au nord; à Ottawa, « Ottawa Centre » concerne le centre-ville dense d'Ottawa tandis que « Cœur d'Ottawa » ceinture celui-ci, « Ottawa ouest » (de l'autre côté du pont Champlain) et « Alta Vista » (au sud-est de la rivière Rideau et au sud de l'autoroute 417). Les limites des districts sont illustrées dans un encart de la carte 1-8.

**Tableau 1-7 Destinations des déplacements en provenance de l'aire d'étude, période de pointe du matin, 2005-2011**

		Déplacements en provenance de :		
		Plateau-Manoir-des-Trembles	Aylmer	Aire d'étude
Destination	Année 2011, PPAM, tous modes, tous motifs			
	Internes à l'aire d'étude	3 010	10 660	13 670
	Île de Hull	2 360	2 630	4 990
	Hull Périphérie	3 550	2 850	6 400
	Gatineau (autres districts)	1 110	1 410	2 520
	Centre et Cœur d'Ottawa	2 840	3 710	6 550
	Ottawa (autres districts)	2 450	3 610	6 060
	Total - Externes	12 310	14 210	26 520
	Grand total 2011	15 320	24 870	40 190
	Année 2005, PPAM, tous modes, tous motifs			
	Internes à l'aire d'étude	1 170	6 380	7 550
	Île de Hull	1 230	1 180	2 410
	Hull Périphérie	1 830	3 430	5 260
	Gatineau (autres districts)	670	1 400	2 070
	Centre et Cœur d'Ottawa	1 600	3 540	5 140
	Ottawa (autres districts)	2 300	4 420	6 720
	Total - Externes	7 630	13 970	21 600
	Grand total 2005	8 800	20 350	29 150
	Variation 2005-2011 (% relative)			
	Aire d'étude	1 840 (+157,3 %)	4 280 (+67,1 %)	6 120 (+81,1 %)
	Île de Hull	1 130 (+91,9 %)	1 450 (+122,9 %)	2 580 (+107,1 %)
	Hull Périphérie	1 720 (+94,0 %)	-580 (-16,9 %)	1 140 (+21,7 %)
	Centre et Cœur d'Ottawa	1 240 (+77,5 %)	170 (+4,8 %)	1 410 (+27,4 %)

Déplacements en provenance de			
	Plateau-Manoir-des-Trembles	Aylmer	Aire d'étude
Ottawa (autres districts)	150 (+6,5 %)	-810 (-18,3 %)	-660 (-9,8 %)
Total - Externes	4 680 (+61,1 %)	240 (+1,7 %)	4 920 (+22,8 %)
Tous les déplacements	6 520 (+74,1 %)	4 520 (+22,2 %)	11 040 (+37,9 %)
Variation de population totale	+61,1 %	+13,1 %	+26,5 %
Variation de population occupée	+53,1 %	+17,3 %	+28,5 %

Source : Enquêtes O-D. Comité TRANS. 2005 et 2011. Traitement : Consortium Roche Genivar.

**Tableau 1-8 Destinations des déplacements en provenance de l'aire d'étude, tous modes, tous motifs, période de pointe du matin, 2011**

Type de déplacement / destination	Depuis Plateau-Manoir-des-Trembles		Depuis Aylmer		Depuis aire d'étude	
	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part
<b>Internes à l'aire d'étude</b>						
Plateau	2 440	81,1%	550	5,2%	2 990	21,9%
Aylmer	570	18,9%	10 110	94,8%	10 680	78,1%
<b>Total - Internes</b>	<b>3 010</b>	<b>100,0%</b>	<b>10 660</b>	<b>100,0%</b>	<b>13 670</b>	<b>100,0%</b>
<i>Part dépl. internes dans « Grand total »</i>		<b>19,6%</b>		<b>42,9%</b>		<b>34,0%</b>
<b>Externes</b>						
<b>Gatineau</b>						
Île de Hull	2 360	19,2%	2 630	18,5%	4 990	18,8%
Hull Périphérie	3 550	28,8%	2 850	20,1%	6 400	24,1%
Gatineau Centre	630	5,1%	830	5,8%	1 460	5,5%
Autres externes, Gatineau	480	3,9%	580	4,1%	1 060	4,0%
<b>Total - Gatineau (externes)</b>	<b>7 020</b>	<b>57,0%</b>	<b>6 890</b>	<b>48,5%</b>	<b>13 910</b>	<b>52,5%</b>
<b>Ottawa</b>						
Ottawa Centre	1 800	14,6%	2 660	18,7%	4 460	16,8%
Cœur d'Ottawa	1 040	8,4%	1 050	7,4%	2 090	7,9%
Ottawa Ouest	760	6,2%	770	5,4%	1 530	5,8%
Ottawa Est - Alta Vista	810	6,6%	980	6,9%	1 790	6,7%
Autres externes, Ottawa	880	7,1%	1 860	13,1%	2 740	10,3%
<b>Total - Ottawa</b>	<b>5 290</b>	<b>43,0%</b>	<b>7 320</b>	<b>51,5%</b>	<b>12 610</b>	<b>47,5%</b>
<b>Total - Externes</b>	<b>12 310</b>	<b>100,0%</b>	<b>14 210</b>	<b>100,0%</b>	<b>26 520</b>	<b>100,0%</b>
<i>Part dépl. externes dans « Grand total »</i>		<b>80,4%</b>		<b>57,1%</b>		<b>66,0%</b>
<b>GRAND TOTAL - Tous</b>	<b>15 320</b>	<b>100,0%</b>	<b>24 870</b>	<b>100,0%</b>	<b>40 190</b>	<b>100,0%</b>

Source : Enquête O-D. Comité TRANS 2011. Traitement : Consortium Roche Genivar.

Hull Périphérie constitue la destination de près du quart des déplacements sortant de l'aire d'étude en période de pointe du matin avec 6 400 déplacements, soit davantage que l'île de Hull (4 990 déplacements) et le centre d'Ottawa (4 460 déplacements). Le centre d'Ottawa concentre plus de deux fois le nombre de déplacements à destination de sa périphérie (Cœur d'Ottawa). Constituant un important pôle mixte (pôle d'emploi et pôle institutionnel), le district de Hull Périphérie agit comme centre de services pour les secteurs Aylmer et Plateau, notamment avec la présence de plusieurs établissements d'enseignement postsecondaire alors qu'Ottawa constitue principalement un pôle d'emploi. Situé de l'autre côté de la rivière Gatineau et localisé dans l'axe est-ouest traversé par le Rapibus, le district de Gatineau Centre constitue également une destination d'intérêt avec environ 1 500 déplacements attirés, soit un attrait comparable à Ottawa ouest ou Ottawa est-Alta Vista sur l'autre rive de l'Outaouais. La carte 1-7 illustre les grands flux de déplacements en provenance d'Aylmer et du Plateau durant la période de pointe du matin en 2011.

Concernant les déplacements internes, Aylmer compte 4 déplacements sur 10 qui en proviennent et s'y terminent, ce qui est comparable à la moyenne de proportion de déplacements strictement internes de 38 % dans la région. Le Plateau-Manoir-des-Trembles, avec seulement 16 % des déplacements effectués à l'interne en période de pointe du matin, se singularise. Cette autonomie moindre s'explique d'une part par le développement récent dans ce district de même que par la proximité des pôles de services de Hull Périphérie, qui attirent 28 % des déplacements depuis le Plateau-Manoir-des-Trembles en période de pointe du matin. Le nombre de déplacements entre le Plateau-Manoir-des-Trembles et Aylmer est faible.

Enfin, les déplacements attirés vers Aylmer et le Plateau-Manoir-des-Trembles et provenant de l'extérieur de l'aire d'étude sont au nombre de 4 200 dont un quart en provenance de Hull Périphérie et un quart des zones rurales nord-ouest (municipalité de Pontiac).

### 1.5.2 Répartition modale et temporelle

Le tableau 1-9 décrit les déplacements selon le mode et selon la période de la journée<sup>16</sup>. La répartition modale est celle observée en fonction des réseaux de transport, notamment le transport collectif qui existe. Il peut exister une demande latente pour du transport collectif l'offre ne répond pas adéquatement à ces besoins. De manière générale, les déplacements de l'aire d'étude se font pour un quart à chaque période de pointe et pour moitié hors pointe. Cette répartition est semblable pour Gatineau. Les déplacements en automobile comptent pour les trois quarts de tous les déplacements, encore davantage hors pointe (82 %). La répartition modale pour les déplacements externes en période de pointe du matin est estimée à 30,9 % des déplacements motorisés. Sur la ligne écran de la Montagne, cette proportion est estimée à 30 % en pointe du matin<sup>17</sup>.

**Tableau 1-9 Déplacements dans l'aire d'étude, selon la période de la journée et le mode, 2011**

	PPAM	Hors pointe	PPPM	24 h
<b>Déplacements selon le mode<sup>18</sup></b>				
Automobile	28 930	74 150	35 250	138 330
Transport collectif	8 400	7 510	7 130	23 040
Modes actifs*	3 270	6 570	3 440	13 280

<sup>16</sup> PPAM : pointe du matin (6 h 30 à 8 h 59). PPPM : pointe de l'après-midi (15 h 30 à 17 h 59). Hors-pointe : reste de la journée. Voir également tableau détaillé à l'annexe A.

<sup>17</sup> La cible pour cet indicateur est de 45 % en 2046.

<sup>18</sup> Tel qu'exposé dans Malatest (2013), page 4, c'est le mode de déplacement « primaire » qui est ici considéré, tout déplacement impliquant une partie effectuée en transport collectif étant attribué à ce mode. Ajoutons que le covoiturage est assimilé à « automobile », le transport scolaire, le transport adapté, les deux-roues motorisés et le taxi à « Autres modes », la marche et le vélo à « Modes actifs ».

	PPAM	Hors pointe	PPPM	24 h
Autres modes**	4 240	2 360	1 950	8 550
Tous modes	44 840	90 590	47 770	183 200
Part de la journée (Tous modes)	24,5 %	49,4 %	26,1 %	100,0 %
Part de la journée (TC)	36,5 %	32,6 %	30,9 %	100,0 %
Part TC/motorisés***	30,9 %	11,2 %	28,0 %	18,2 %

\*Les modes actifs comprennent la marche et le vélo pour la plus grande partie du déplacement. \*\*Les autres modes comprennent les taxis, les motos, les autobus scolaires, les autocars interurbains ou nolisés, les trains, les avions, les traversiers. \*\*\* Externes, dans le sens de la pointe en période de pointe, externes deux directions pour hors pointe.

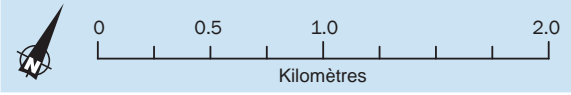
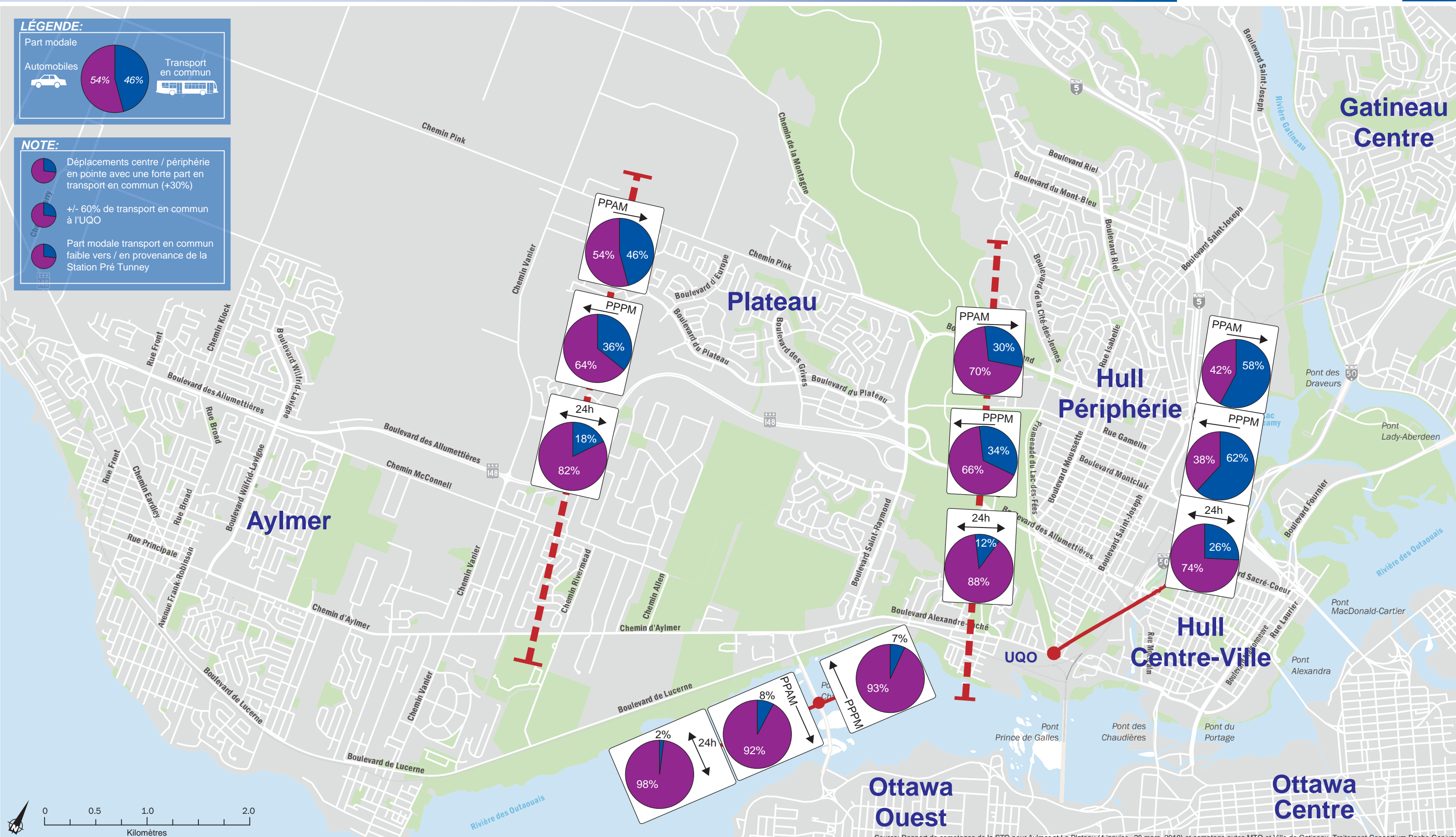
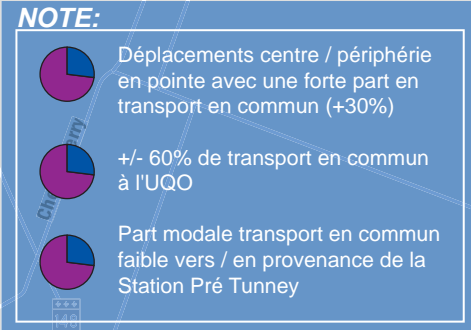
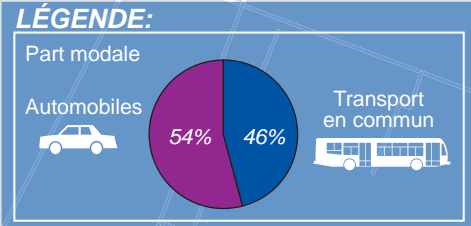
Source : Enquête O-D. Comité TRANS 2011. Traitement : Consortium Roche Genivar.

### 1.5.2.1 Modes actifs

L'utilisation des modes actifs représente 7,2 % de l'ensemble des déplacements, et ce, à toutes les périodes. Les déplacements à pied, au nombre de 10 400, se font essentiellement à l'intérieur de chaque district. Les quelque 2 900 déplacements en vélo se font surtout entre le Plateau-Manoir-des-Trembles et Hull Périphérie (également l'île de Hull) ou à l'intérieur d'Aylmer. Il est notoire que l'usage des modes actifs est sous-estimé par les enquêtes O-D réalisées de septembre à novembre, période au cours de laquelle le recours au vélo diminue sensiblement. L'étude spécifique du Comité TRANS (2012) constate que c'est à Ottawa que le recours au vélo est le plus important et confirme que le district du Plateau-Manoir-des-Trembles est générateur de flux interdistricts d'importance. Les autres modes (taxi, etc.) représentent 4,7 % des déplacements quotidiens.







Source: Rapport de comptages de la STO pour Aylmer et Le Plateau (4 janvier - 28 mars, 2010) et comptage autos MTQ et Ville de Gatineau. Traitement Consortium Roche Genivar

**Carte 1-9**  
Part modale aux points critiques et aux lignes-écrans





**LÉGENDE:**

- Station Rapibus
- Station Rapibus avec lignes en correspondance
- Point de desserte hors corridor avec lignes en correspondance
- Corridor Rapibus
- Parcours des lignes circulant en corridor Rapibus
- Zone portes fermées
- Direction du service
- Avant-midi : 4 h 45 à 9 h 00
- Après-midi : 14 h 30 à 18 h 00

**Directions des lignes circulant en corridor**

La semaine - période de pointe	
Terminus de départ	Terminus d'arrivée
20 AM	Rideau/Cumberland
68 AM	Freeman
100 AM	Labrosse
100 PM	Cégep Gabrielle-Roy
300 AM	Labrosse
300 PM	Terrasses de la Chaudière via Place d'Accueil *
400 AM	Labrosse
400 PM	Rideau/Cumberland
600 AM	Place d'Accueil
600 PM	Labrosse via autoroute 5 et 50
810 AM	Rideau/Cumberland
810 PM	Labrosse
810 PM	Rideau/Cumberland
810 PM	Labrosse via autoroute 5 et 50
810 PM	Rideau via autoroute 50 et 5

**La semaine - période hors-pointe**

68	Labrosse → Cégep Gabrielle-Roy
400	Labrosse → Rideau/Cumberland via Terrasses de la Chaudière
800	Labrosse → Rideau/Cumberland
800	Labrosse → Rideau/Cumberland

**La fin de semaine - en tout temps**

400	Labrosse → Rideau/Cumberland via Terrasses de la Chaudière
-----	--

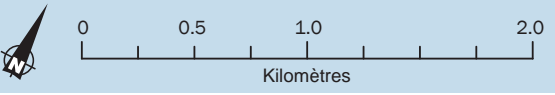
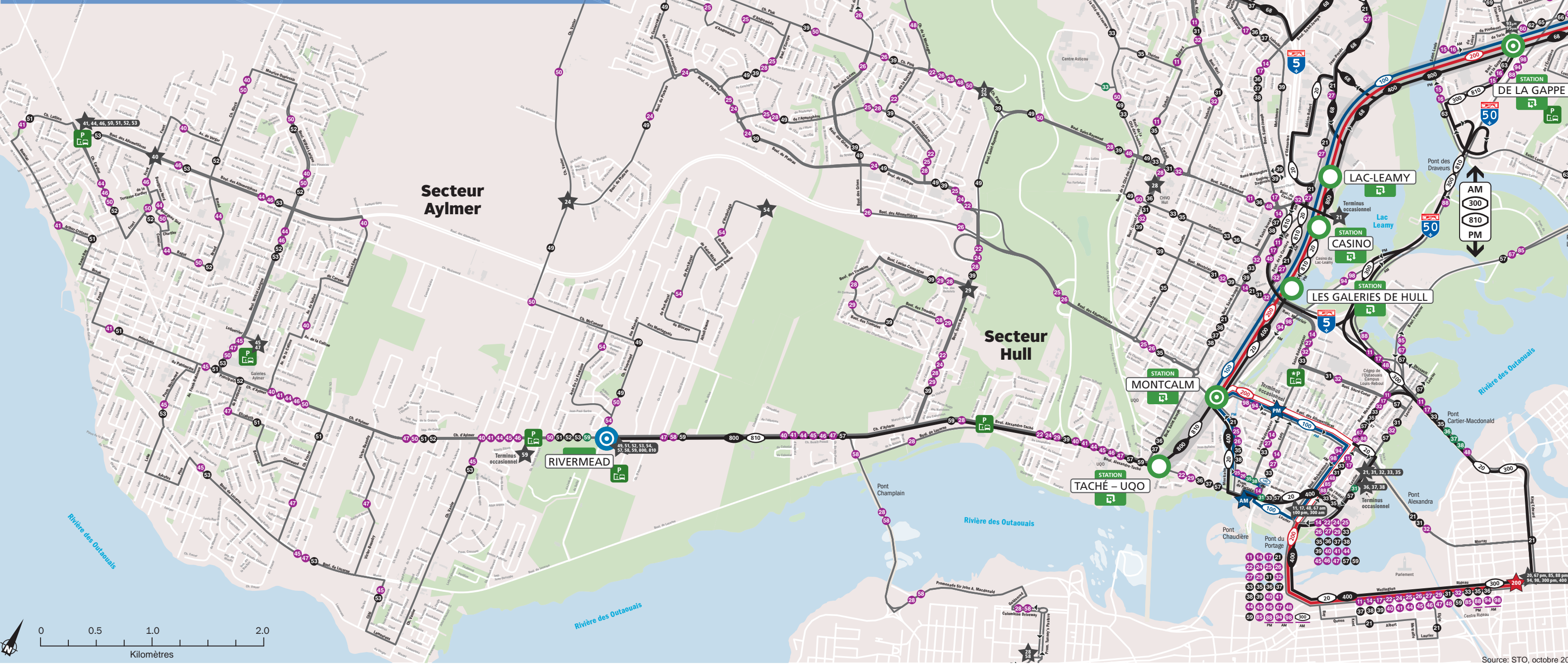
\* Certains départs s'effectuent à des Allumettes/Saint-Rédempteur en PM.

**Stations Rapibus avec lignes en correspondance**

STATION	Terminus
MONTCALM	20, 68, 100, 300, 400, 600, 810
DE LA GAPPE	20, 68, 100, 300, 400, 600, 810
DE LA CITE	20, 68, 100, 300, 400, 600, 810
LABROSSE	68, 100, 300, 400, 600, 810

**Points de desserte hors corridor avec lignes en correspondance**

STATION	Terminus
RIVERMEAD	20, 68, 100, 300, 400, 600, 810
FREEMAN	20, 68, 100, 300, 400, 600, 810



Source: STO, octobre 2014

Carte 1-10 Réseau d'autobus de la Société de transport de l'Outaouais (STO), février 2015





### 1.5.2.2 Transport collectif

Le nombre quotidien de déplacements effectués en transport collectif en provenance ou à destination de l'aire d'étude s'élève à environ 23 000. De ce nombre, 91,9 % (21 180) sont des déplacements externes (entrant ou sortant des secteurs du Plateau-Manoir-des-Trembles et d'Aylmer depuis ou vers d'autres districts, répartis à peu près également entre les deux directions) alors que 1 900 ( 8,1 %) se font exclusivement à l'intérieur de l'aire d'étude. La répartition durant la journée diffère de la distribution générale du fait que ce mode est privilégié pour le navettage et que les déplacements sont plus dispersés en période de pointe de l'après-midi. Ainsi, les trois périodes de la journée ont des parts semblables, mais davantage la période de pointe du matin (36,5 %) que celle de l'après-midi (30,9 %). En provenance de l'aire d'étude, près des deux-tiers des déplacements en transport collectif ont lieu durant la période de pointe du matin. Le retour à la maison est moins concentré puisque la pointe de l'après-midi concentre 55 % des déplacements en direction de l'aire d'étude. L'usage du transport collectif est très concentré dans le sens de la pointe. Ainsi, les flux en période de pointe du matin sont très différenciés selon la direction (6 % des déplacements en contre-pointe).

### 1.5.2.3 Travailleurs

Le recensement 2011 permet de documenter les déplacements effectués par les travailleurs, indiqués au tableau 1-10. La part du transport collectif est plus élevée dans l'aire d'étude (20 %) que dans l'ensemble de Gatineau (17 %). Les modes de transport actifs (vélo, marche, etc.) sont d'usage marginal mais les valeurs plus élevées (5 % pour la marche et autant pour le vélo) à Val-Tétreau où la proximité des pôles permettant des déplacements plus courts favorise les modes actifs. L'heure de départ des travailleurs se concentre entre 7 h 00 et 8 h 59. À Aylmer-Ouest et dans l'ensemble de Gatineau, 30 % des travailleurs quittent leur domicile plus tôt, entre 5 h 00 et 6 h 59, alors que dans l'est de l'aire d'étude, plus proche du centre de la région métropolitaine, seulement 20 % des travailleurs quittent avant 7 h00. Tel qu'illustré à la carte 1-8, les zones où la part du transport collectif est la plus importante correspondent aux zones les plus densément peuplées, notamment Manoir-des-Trembles, le Plateau et l'ouest d'Aylmer.

**Tableau 1-10 Parts modales et heure de départ, déplacements pour le travail, 2011**

Secteur géographique	Aylmer-Ouest	Aylmer-Est	Le Plateau	Val-Tétreau-Manoir-des-Trembles	Aire d'étude	Gatineau	Québec
Automobile	75 %	77 %	73 %	64 %	73 %	75 %	78 %
Transport collectif	19 %	19 %	21 %	26 %	20 %	17 %	13 %
Marche	4 %	1 %	2 %	5 %	3 %	5 %	6 %
Vélo	2 %	2 %	4 %	5 %	3 %	2 %	1 %
Autres	1 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %
<b>Heure de départ pour le travail de la population qui travaille (2011)</b>							
Entre 5 h et 6 h 59	30 %	23 %	19 %	21 %	26 %	30 %	25 %
Entre 7 h et 8 h 59	57 %	65 %	68 %	67 %	61 %	54 %	56 %
Après 9h	13 %	12 %	13 %	12 %	13 %	16 %	19 %

Source : Statistique Canada, Recensement 2011. Traitement : Consortium Roche Genivar.

### 1.5.2.4 Déplacements hors pointe

Hors pointe, un tiers des déplacements se fait à l'intérieur de l'aire d'étude alors que près de 43 % proviennent ou se destinent à un autre district de Gatineau, dont près de 21 % Hull Périphérie, comme le montre le tableau 1-11. Moins d'un quart des déplacements implique une origine ou une destination à Ottawa. Les 7 400 déplacements quotidiens hors pointe effectués en transport collectif se font

principalement avec Ottawa (46 %) et les autres districts de Gatineau (42 %), les déplacements internes étant au nombre de 900 ou 12 % des déplacements en transport collectif à cette période. Les trois principaux districts d'origine ou de destination sont Hull Périphérie, Ottawa Centre et le Cœur d'Ottawa. La part du transport collectif dans les déplacements motorisés est particulièrement élevée vers les quartiers centraux d'Ottawa, soit entre 29 % et 39 %.

**Tableau 1-11 Déplacements motorisés et en transport collectif, aire d'étude, hors pointe, 2011<sup>19</sup>**

Origine ou destination	Déplacements motorisés		Déplacements TC		Répartition
	Nombre	%	Nombre	%	TC/motorisés
<b>Aire d'étude (internes)</b>	<b>30 700</b>	<b>33,6%</b>	<b>900</b>	<b>12,2%</b>	<b>3%</b>
Île de Hull	4 300	4,7%	700	9,5%	16%
Hull Périphérie	18 700	20,5%	1 700	23,0%	9%
Gatineau Centre	6 800	7,4%	400	5,4%	6%
Gatineau autres	9 300	10,2%	300	4,1%	3%
<b>Total - Externes Gatineau</b>	<b>39 100</b>	<b>42,8%</b>	<b>3 100</b>	<b>41,9%</b>	<b>8%</b>
Ottawa Centre	3 600	3,9%	1 400	18,9%	39%
Cœur d'Ottawa	4 500	4,9%	1 300	17,6%	29%
Ottawa autres	13 400	14,7%	700	9,5%	5%
<b>Total – Ottawa</b>	<b>21 500</b>	<b>23,5%</b>	<b>3 400</b>	<b>45,9%</b>	<b>16%</b>
<b>Grand total</b>	<b>91 300</b>	<b>100,0%</b>	<b>7 400</b>	<b>100,0%</b>	<b>8%</b>

Source : Enquête OD 2011. Traitement : Roche-Genivar.

#### 1.5.2.5 Évolution globale de la mobilité

Le tableau 1-12 présente différents indicateurs de mobilité pour les années 2005 et 2011. Les données sont comparables pour une même année. Toutefois, la comparaison entre les deux années doit être interprétée avec précaution comme les données de 2011 portent sur les déplacements de la population âgée de 5 ans et plus alors que celles de 2005 et des années antérieures portaient sur les déplacements de la population âgée de 11 ans et plus. Les indicateurs peuvent donc être comparés lorsque les déplacements des 5-10 ans sont marginaux pour l'ensemble considéré. Ainsi, le nombre moyen de déplacements quotidiens par personne est supérieur de l'ordre de 1 % à 5 % en 2011 par rapport à 2005, notamment les taux de déplacements internes<sup>20</sup>, mais la différence peut provenir en partie de l'inclusion des 5-10 ans en 2011. Le nombre moyen de déplacements par personne en transport collectif pour la journée ont augmenté dans des fourchettes de 1 % à 7 %<sup>21</sup>; alors que la propension à effectuer un déplacement externe a diminué; les taux de déplacements en période de pointe du matin ont augmenté de 3 % à 9 %<sup>22</sup>; les taux de déplacements sortants en période de pointe du matin sont en diminution globalement (-2 % à -8 %) et davantage pour les taux de déplacements en automobile (-8 % à -13 %). Le taux d'occupation des automobiles est en augmentation marginale. Compte tenu du changement majeur de population dans le district du Plateau, des modifications majeures y sont survenues dont les plus importantes sont le fort accroissement du taux de déplacements internes et du taux de déplacements en transport collectif.

<sup>19</sup> En raison des arrondissements, les agrégations de données sur les déplacements tirées des matrices O-D rendues disponibles par Malatest (2013) peuvent différer légèrement de celles, de la même source, tirées des compilations faites pour les différents secteurs de l'enquête O-D réalisée en 2011. En fonction des besoins, les différents tableaux utilisent l'une ou l'autre source.

<sup>20</sup> À l'intérieur du même district.

<sup>21</sup> Les données ne présentent pas de corrélation entre les variations de taux de déplacements tous modes effectués par les résidents et de déplacements en transport collectif sur leur territoire.

<sup>22</sup> Les variations de taux en PPAM sont corrélées avec les variations de taux sur 24 h.

**Tableau 1-12 Paramètres comportementaux de déplacements, 1995-2011**

	Plateau-Manoir-des-Trembles	Aylmer	Aire d'étude	Gatineau	Région
<b>Année 2011</b>					
Tous déplacements 24 h	2,43	2,38	2,40	2,31	2,52
Déplacements TC 24 h	0,40	0,28	0,33	0,31	0,32
Déplacements internes 24 h	0,53	0,94	0,79	0,99	1,05
Déplacements externes 24 h	2,13	1,64	1,81	1,70	1,47
Déplacements PPAM	0,69	0,62	0,64	0,64	0,53
Déplacements sortants PPAM	0,51	0,32	0,39	0,32	0,33
Déplacements sortants TC PPAM	0,15	0,08	0,11	0,08	0,08
Déplacements sortants auto PPAM	0,31	0,22	0,25	0,21	0,21
Dépl. sortants auto conducteur PPAM	0,25	0,17	0,20	0,17	0,18
Passagers/auto sortant PPAM	1,24	1,27	1,26	1,21	1,20
Proportion TC/auto+TC sortant PPAM	32,6 %	28,0 %	30,1 %	26,5 %	27,4 %
<b>Année 2005</b>					
Tous déplacements 24 h (par résident)	2,44	2,28	2,32	2,28	2,40
Déplacements TC 24 h	0,39	0,28	0,31	0,29	0,31
Déplacements internes 24 h	0,36	0,80	0,68	0,88	0,90
Déplacements externes 24 h	2,91	1,77	2,09	1,84	1,54
Déplacements PPAM	0,68	0,59	0,62	0,62	0,50
Déplacements sortants PPAM	0,50	0,36	0,40	0,35	0,35
Déplacements sortants TC PPAM	0,14	0,08	0,10	0,08	0,08
Déplacements sortants auto PPAM	0,35	0,25	0,27	0,25	0,23
Dépl. sortants auto conducteur PPAM	0,29	0,20	0,23	0,20	0,20
Passagers/auto sortant PPAM	1,21	1,22	1,21	1,20	1,18
Proportion TC/auto+TC sortant PPAM	28,3 %	25,3 %	26,4 %	23,6 %	26,6 %

Notes :

- Taux par habitant, à l'exception du taux d'occupation automobile et proportion modale (deux dernières lignes);
- Déplacements internes : à l'intérieur d'un même district;
- Déplacements sortants : déplacements dont la destination est à l'extérieur du district d'origine et dont l'origine située dans le district;
- Nombre de tous les déplacements représentent ceux effectués par les résidents alors que les déplacements internes, externes et sortants sont calculés sur la base de l'entité géographique;
- Somme des déplacements internes et externes peut donc différer du nombre de tous les déplacements.

La mobilité globale, en termes de propension de la population à se déplacer, ne présente pas de tendance uniforme sur le long terme, comme l'indique le tableau 1-13. La tendance a ainsi été à la baisse entre 1986 et 2005, mais à la hausse entre 2005 et 2011, cela tant pour l'ensemble des personnes, les 11 ans et plus, ou les ménages. De la même façon, certains facteurs affectant la demande varient de manière différente selon les périodes par rapport à la population totale; par exemple, la population occupée<sup>23</sup> peut augmenter plus fortement, au même rythme ou moins fortement que la population totale et le taux de motorisation peut demeurer constant, augmenter ou diminuer. Le seul mouvement constant au cours de la longue période est la constitution de ménages de plus en plus petits, sous l'effet de la fragmentation des couples et de la baisse de natalité, quoique ce mouvement se soit nettement estompé depuis 2005. Par ailleurs, le marché de l'emploi présente des déséquilibres importants de l'offre (population occupée) et de la demande (emplois), allant facilement jusqu'à plus de 15 % pour la région métropolitaine (situation en 2011). Les évolutions respectives de l'offre et de la

<sup>23</sup> Nombre de personnes en emploi.



demande ne sont pas nécessairement corrélées, alors que le marché peut se comporter différemment à Ottawa et à Gatineau à une même période, ou pour l'ensemble de la région d'une période à l'autre.

**Tableau 1-13 Variation de différents indicateurs de mobilité, Ottawa et Gatineau, 1986-2011**

(a) Taux de déplacements quotidiens, région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau

Année	Taux par personne	Taux par pers., 11 ans et plus	Taux par ménage	Pers./ mén.
1986	2,67	2,83	7,21	2,70
1995	2,60	3,00	6,79	2,61
2005	2,44	2,78	6,03	2,47
2011	2,52	2,69	6,10	2,42

(b) Variation annuelle moyenne de certains déterminants de la demande, Gatineau\*

Période	Population totale	Ménages	Population occupée	Nombre de véhicules
1986-1995	2,0 %	2,8 %	2,5 %	2,7 %
1995-2005	1,6 %	2,4 %	1,3 %	3,3 %
2005-2011	1,5 %	1,7 %	1,1 %	1,4 %

(c) Variation annuelle moyenne de la population occupée et de l'emploi, Ottawa et Gatineau

Période	Ottawa		Gatineau*	
	Population occupée	Emplois	Population occupée	Emplois
1986-1995	1,3 %	1,6 %	2,5 %	-2,3 %
1995-2005	1,3 %	2,5 %	1,3 %	7,0 %
2005-2011	1,4 %	1,6 %	1,1 %	1,4 %

(d) Variation annuelle moyenne des déplacements quotidiens, Gatineau\*

Période	Déplacements auto	Conducteurs auto	Déplacements TC	Déplacements vélo	Déplacements à pied
1986-1995	3,3 %	3,2 %	-3,0 %	3,8 %	8,9 %
1995-2005	0,2 %	0,7 %	3,4 %	1,2 %	-1,3 %
2005-2011	0,5 %	0,7 %	1,5 %	4,7 %	-2,6 %

(e) Certaines caractéristiques des modes de déplacements quotidiens, Gatineau\*

Année	Taux d'occupation auto	Part modale TC**	Part non motorisés
1986	1,28	18,5 %	8,1 %
1995	1,28	12,4 %	12,6 %
2005	1,23	15,4 %	12,0 %
2011	1,22	16,0 %	11,8 %

Notes :

- Déplacements des personnes de 11 ans et plus, incluant le taux d'occupation;
- \* Gatineau inclut la ville de Gatineau et la MRC des Collines-de-l'Outaouais;
- \*\* Par rapport aux déplacements auto+TC.

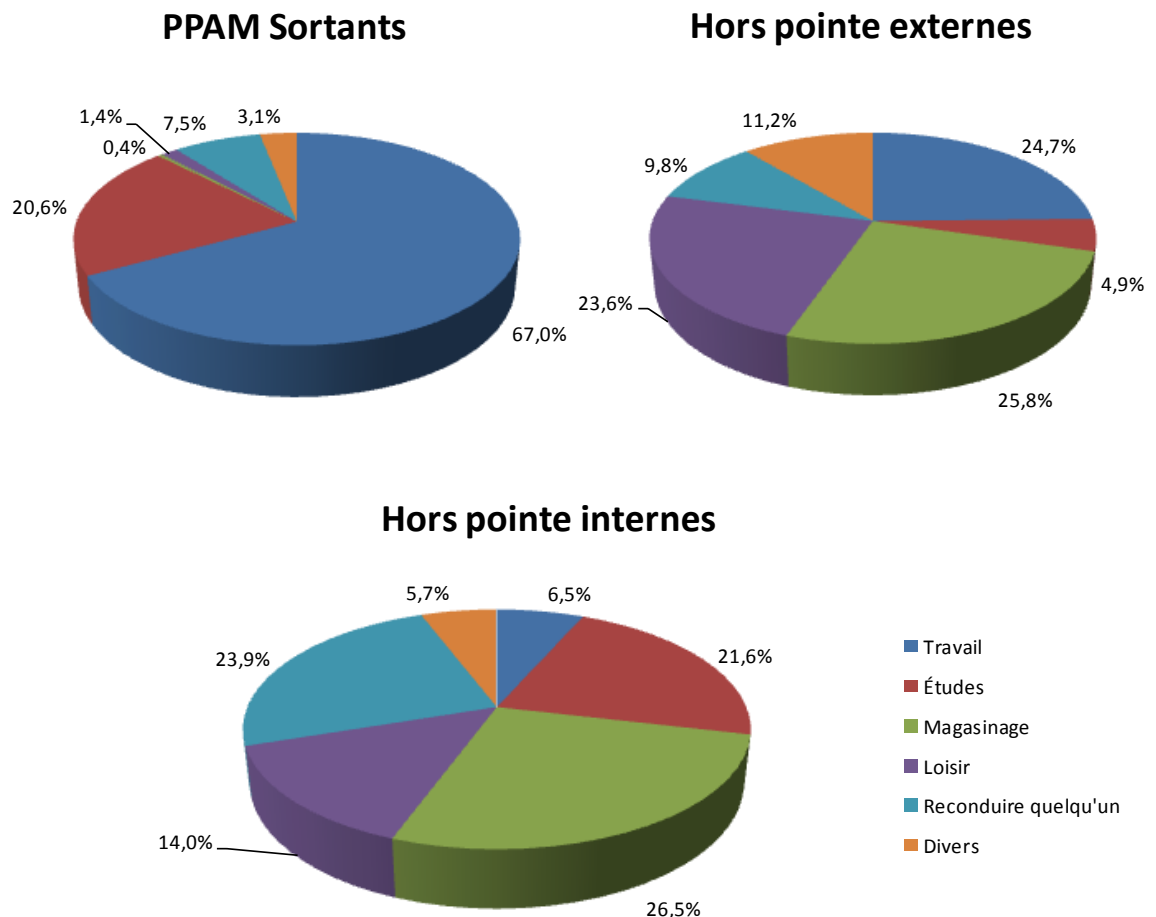
Source : Malatest (2013). Traitement Roche-Genivar.

Les différents modes présentent des évolutions contrastées tant entre eux qu'aux différentes périodes. Alors que l'automobile était en forte croissance avant 1995, la hausse des mouvements d'automobiles est d'environ la moitié de celle de la population depuis 1995. Inversement, le nombre de déplacements en transport collectif a fortement décliné entre 1986 et 1995 à Gatineau, pour fortement augmenter entre 1995 et 2005 puis croître au rythme de la population entre 2006 et 2011, la part modale augmentant marginalement du fait de la croissance moins rapide du trafic automobile. Les déplacements en vélo, encore marginaux, augmentent rapidement, alors que la propension à se déplacer à pied est en diminution constante depuis 1995. La part modale des modes actifs se trouve donc en régression depuis plus de quinze ans.

### 1.5.2.6 Motifs de déplacements

En période de pointe du matin, les déplacements sortant de l'aire d'étude se font aux deux tiers pour se rendre au travail, alors que 21 % se font pour motif études, comme l'illustre la figure 1-1. Ces deux grands motifs représentent donc plus de 89 % des déplacements en transport collectif. Outre les déplacements pour reconduire quelqu'un, qui représentent 8 % du total et qui sont en partie également liés au travail ou aux études, les autres motifs sont non significatifs à cette période.

Figure 1-1 Motifs de déplacements, différentes périodes, Ouest de Gatineau, 2011



Note : Exclut les retours à domicile.

Source : Malatest (2013). Traitement Roche-Genivar.

Hors pointe, les déplacements entre l'ouest de Gatineau et un lieu extérieur se font essentiellement pour trois motifs représentant chacun un quart des déplacements : le travail, le magasinage et le loisir. Également hors pointe, mais à l'intérieur de l'ouest de Gatineau, les déplacements sont principalement expliqués par le magasinage, pour reconduire quelqu'un, par les études et les loisirs.

#### 1.5.2.7 Zones rurales nord-ouest

Les déplacements en provenance du district « Rural nord-ouest », qui englobe entre autres la municipalité de Pontiac, en période de pointe du matin en 2011 sont de l'ordre de 6 700, dont 750 se destinent au centre-ville de Hull, 1 560 à sa périphérie, 1 100 vers l'aire d'étude (dont 860 à Aylmer), 700 vers le centre-ville d'Ottawa et 200 vers sa périphérie. Le nombre de déplacements effectués en transport collectif en provenance de ce secteur est de 520, dont 300 sont des déplacements bimodaux impliquant l'usage de l'automobile.

#### 1.5.3 Déplacements en transport collectif

En transport collectif à la période de pointe du matin, de tous les 8 100 déplacements en provenance de l'aire d'étude, 7 500 se dirigent à l'extérieur. Ces déplacements externes se partagent pour moitié vers Gatineau et l'autre moitié vers Ottawa. Les principales destinations sont Ottawa-Centre (2 400 déplacements), l'île de Hull (1 900 déplacements) et Hull Périphérie (1 500 déplacements), soit 5 800 déplacements pour ces trois aires centrales. Les autres déplacements externes, au nombre de 1 700, se répartissent entre le Cœur d'Ottawa (600), Ottawa ouest (300), Alta Vista-Ottawa est (400) et Gatineau Centre (300). Vers Hull Périphérie, les déplacements en transport collectif se dirigent notamment vers la zone de l'UQO-Tétreau (400 déplacements), l'hôpital et ses environs (400) et les cégeps (300). La part du transport collectif dans les déplacements motorisés varie sensiblement d'une zone à l'autre, les zones d'établissements d'enseignement postsecondaire affichant une part du transport collectif de l'ordre de 46 % contre 18 % à 25 % pour les autres zones. Les déplacements en transport collectif en période de pointe du matin à destination de l'aire d'étude en provenance de l'extérieur sont non significatifs. Le tableau 1-14 détaille ces valeurs de part modale pour différentes paires origine-destination en 2011 pour la période de pointe du matin.

Le nombre d'usagers du transport collectif provenant de l'ouest de Gatineau et se dirigeant vers le centre de la région métropolitaine<sup>24</sup> est équivalent à celui en provenance du secteur de Gatineau<sup>25</sup>, soit en 2011 quelque 6 400 usagers en période de pointe du matin contre 6 200 respectivement, ou en ne considérant que les deux centres-villes 4 300 usagers contre 4 400 respectivement.

Le tableau 1-15 indique les parts modales du transport collectif parmi les déplacements motorisés provenant de l'aire d'étude selon le district de destination, et compare les parts de l'aire d'étude à celles enregistrées pour l'ensemble de la région métropolitaine. Le recours au transport collectif est presque toujours supérieur à la moyenne de la région métropolitaine pour les déplacements en provenance du district de Plateau-Manoir-des-Trembles alors que c'est l'inverse pour le district d'Aylmer (sauf pour ceux d'entre eux se destinant à Hull Périphérie). S'agissant des écarts entre secteurs de destination, les secteurs centraux de Gatineau et d'Ottawa connaissent une part modale en faveur du transport collectif bien plus élevée qu'ailleurs (plus de 50 % par exemple à destination d'Ottawa Centre).

<sup>24</sup> Districts de l'île de Hull, Hull Périphérie, Ottawa Centre et Cœur d'Ottawa.

<sup>25</sup> Districts de Gatineau Centre (Pointe-Gatineau) et de Gatineau Est.

**Tableau 1-14 Déplacements en transport collectif en provenance de l'aire d'étude, tous motifs, période de pointe du matin, 2011**

(a) Ensemble des déplacements TC en provenance de l'aire d'étude

Type de déplacement / destination	Depuis Plateau-Manoir-des-Trembles		Depuis Aylmer		Depuis aire d'étude	
	Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part
<b>Internes à l'aire d'étude</b>						
Plateau-Manoir-des-Trembles	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Aylmer	0	0,0 %	600	100,0 %	600	7,1 %
<b>Total - Internes</b>	<b>0</b>	<b>0,0 %</b>	<b>600</b>	<b>100,0 %</b>	<b>600</b>	<b>7,1 %</b>
		<b>0,0 %</b>		<b>13,6 %</b>		<b>7,4 %</b>
<b>Externes</b>						
Gatineau						
Île de Hull	1 100	29,7 %	800	21,1 %	1 900	25,3 %
Hull Périphérie	700	18,9 %	800	21,1 %	1 500	20,0 %
Gatineau Centre	200	5,4 %	100	2,6 %	300	4,0 %
Autres externes, Gatineau	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
<b>Total - Gatineau (externes)</b>	<b>2 000</b>	<b>54,1 %</b>	<b>1 700</b>	<b>44,7 %</b>	<b>3 700</b>	<b>49,3 %</b>
Ottawa						
Ottawa Centre	1 000	27,0 %	1 400	36,8 %	2 400	32,0 %
Cœur d'Ottawa	300	8,1 %	300	7,9 %	600	8,0 %
Ottawa Ouest	200	5,4 %	100	2,6 %	300	4,0 %
Ottawa Est - Alta Vista	200	5,4 %	200	5,3 %	400	5,3 %
Autres externes, Ottawa	0	0,0 %	100	2,6 %	100	1,3 %
<b>Total - Ottawa</b>	<b>1 700</b>	<b>45,9 %</b>	<b>2 100</b>	<b>55,3 %</b>	<b>3 800</b>	<b>50,7 %</b>
<b>Total - Externes</b>	<b>3 700</b>	<b>100,0 %</b>	<b>3 800</b>	<b>100,0 %</b>	<b>7 500</b>	<b>100,0 %</b>
		<b>100,0 %</b>		<b>86,4 %</b>		<b>92,6 %</b>
<b>GRAND TOTAL - Tous</b>	<b>3 700</b>	<b>100,0 %</b>	<b>4 400</b>	<b>100,0 %</b>	<b>8 100</b>	<b>100,0 %</b>

Source : Enquête O-D. Comité TRANS 2011. Traitement : Consortium Roche Genivar.

(b) Déplacements TC de l'aire d'étude vers Hull Périphérie

Zone de destination	Déplacements TC	Répartition modale
1 - Cégeps	300	46 %
2-Carrière-Mont-Bleu	200	18 %
3-Hôpital et environs	400	24 %
4-UQO-Tétreau	400	47 %
5-Wrightville	200	25 %
<b>Hull Périphérie</b>	<b>1 500</b>	<b>29 %</b>

Source : Enquête O-D. Comité TRANS 2011. Traitement : Consortium Roche Genivar.

**Tableau 1-15 Part du transport collectif selon la destination, en provenance de l'aire d'étude et global, période de pointe du matin, 2011**

Destination		Origine	Plateau-Manoir- des-Trembles	Aylmer	Aire d'étude	Région
Gatineau*						
	Île de Hull		50 %	32 %	40 %	38 %
	Hull Périphérie		23 %	31 %	26 %	18 %
	Gatineau Centre		33 %	13 %	21 %	7 %
	Autres externes, Gatineau		0 %	0 %	0 %	2 %
	Total - Gatineau*		32 %	26 %	29 %	15 %
Ottawa						
	Ottawa Centre		59 %	54 %	56 %	57 %
	Cœur d'Ottawa		33 %	30 %	32 %	43 %
	Ottawa Ouest		29 %	14 %	21 %	22 %
	Ottawa Est - Alta Vista		29 %	20 %	24 %	18 %
	Autres externes, Ottawa		0 %	6 %	4 %	15 %
	Total - Ottawa		35 %	30 %	32 %	25 %
<b>Région métropolitaine*</b>			<b>33 %</b>	<b>28 %</b>	<b>30 %</b>	<b>23 %</b>

Notes :

- Part modale par rapport aux déplacements motorisés (auto + transport collectif)
- \* : Excluant aire d'étude

Source : Enquête O-D. Comité TRANS 2011. Traitement : Consortium Roche Genivar.

**Tableau 1-16 Déplacements en transport en commun en provenance du secteur d'étude, tous motifs, pointe du matin, 2005 et 2011**

			Année 2011		Année 2005	
			Déplacements	R.M.	Déplacements	R.M.
Destination	Gatineau	Île de Hull	1 900	40,4 %	1 000	43,5 %
		Hull Périphérie	1 500	26,3 %	1 300	27,7 %
		Plateau	0	0,0 %	100	9,1 %
		Aylmer	600	8,2 %	800	18,6 %
		Gatineau Centre	300	21,4 %	300	33,3 %
		Autres Gatineau	0	0,0 %	0	0,0 %
		Total	4 300	19,7 %	3 500	24,8 %
	Ottawa	Ottawa Centre	2 400	55,8 %	1 500	48,4 %
		Cœur d'Ottawa	600	31,6 %	600	31,6 %
		Ottawa West	300	21,4 %	200	15,4 %
		Alta Vista	200	18,2 %	200	15,4 %
		Autres Ottawa	300	9,4 %	200	5,0 %
		Total	3 800	31,9 %	2 700	23,3 %
	Grand total		8 100	25,5 %	6 200	24,1 %

La part de l'utilisation du transport en commun est restée stable (environ 25 %) entre 2005 et 2011, étant passée globalement de 48 % à 56 % vers le centre d'Ottawa et de 44 % à 40 % vers l'Île de Hull (tableau 1-16). Bien que l'usage du transport collectif ait connu une hausse sensible entre 2005 et 2011 pour les déplacements effectués à partir du Plateau (+61 %) et d'Aylmer (+13 %), la forte croissance des déplacements effectués en automobile durant la même période résulte en une très légère hausse de 1 % de la part modale pour le Plateau-Manoir-des-Trembles et en une baisse de 2 % pour Aylmer. Comparé à l'évolution de la population, l'usage du transport collectif en période de pointe demeure stable.

Les déplacements bimodaux sont de deux types, selon que l'utilisateur soit conducteur (donc utilise une case de stationnement incitatif « parc-o-bus ») ou passager (dépose-minute) de l'automobile utilisée pour gagner l'arrêt d'embarquement du réseau de transport collectif. Si on considère l'ensemble des déplacements effectués à la pointe du matin en transport collectif en provenance des secteurs Aylmer et Plateau-Manoir-des-Trembles, 15,3 % d'entre eux (contre 10 % en moyenne pour l'ensemble de la région métropolitaine) impliquent une arrivée à l'arrêt d'embarquement en voiture et 8 sur 10 impliquent un conducteur d'automobile. Vu la taille de l'échantillon de l'enquête OD 2011, on ne peut considérer pour la période de pointe du matin que l'ensemble des déplacements en provenance des districts du Plateau-Manoir-des-Trembles (300, soit 11 % de ceux effectués en transport collectif) et d'Aylmer (858, 18 % de tous les déplacements en transport collectif), soit 1 158 déplacements bimodaux. De ceux-ci, 900 sont à destination des deux centres-villes (236 déplacements vers Île de Hull et 664 vers Ottawa Centre), soit une part sensiblement plus élevée que pour l'ensemble des déplacements en transport collectif (78 % contre 57 %). Les déplacements effectués comme conducteur sont deux fois plus importants que ceux effectués comme passager, ce qui laisse présager une demande comblée de 775 cases de stationnement incitatif en 2011.

## 1.6 Transport collectif

### 1.6.1 Structure du réseau

Le réseau d'autobus de la STO dans la partie ouest de Gatineau est détaillé à la carte 1-10. Sa structure est schématisée aux figures 1-2 à 1-4 pour les différentes périodes.

Le réseau est organisé autour de terminus ou points de correspondance spécifiques :

- Terminus : Des Allumettières, Wilfrid-Lavigne, Pink/Auguste-Mondoux, Du Conservatoire/Pink, Pink/Prado, Pink/De la Sapinière, Atholl-Doune/D'Hochelaga, Louise-Campagna/Saint-Raymond, Gabrielle-Roy, Gamelin/Émond, Casino, Laurier/Des Allumettières.
- Points de correspondance : Place d'Accueil au centre-ville de Hull; le centre-ville d'Ottawa; le parc-o-bus Rivermead; le Parc-O-Bus Freeman; le pôle éducatif de la Cité-des-Jeunes (pavillon Gabrielle-Roy); le pôle hospitalier CHVO; la station Pré Tunney (Ottawa).
- Les vingt-deux circuits de la STO desservant l'aire d'étude sont organisés selon trois types de lignes :
- Des lignes radiales entre la périphérie (quartiers d'Aylmer, du Plateau et Val Tétréau-Manoir-des-Trembles) et les centres-villes de Hull et d'Ottawa (seuls les circuits 57 et 59 sont opérés en tout temps; toutes les autres lignes sont exploitées en périodes de pointe seulement) :
  - d'Aylmer : 40-41-44-45-46-47-57-59;
  - du Plateau : 22-24-25-26-48<sup>26</sup>;
  - de Val Tétréau-Manoir des Trembles : 29.

<sup>26</sup> La ligne 48 dessert également les secteurs ruraux au nord du Plateau.



- Des lignes tangentielles, permettant de relier des secteurs périphériques sans nécessairement passer par le centre-ville (seul le circuit 49 est opéré en tout temps entre le Plateau et Rivermead; toutes les autres lignes sont exploitées en périodes de pointe seulement) :
  - circuit 28 entre Hôpital – Plateau – Val Tétreau - Pré Tunney;
  - circuit 39 entre Freeman – Plateau – Val Tétreau – Île de Hull– Ottawa centre;
  - circuit 49 entre Cégeps – Plateau – Rivermead;
  - circuit 50 entre les cégeps et Aylmer;
  - circuits 800-810 entre le stationnement Rivermead, l’UQO et la ligne de Rapibus jusqu’à la station Labrosse.

Figure 1-2

Structure et niveau d'offre (nombre de départs) du réseau d'autobus, en périodes de pointe, ouest de Gatineau, STO, 2013

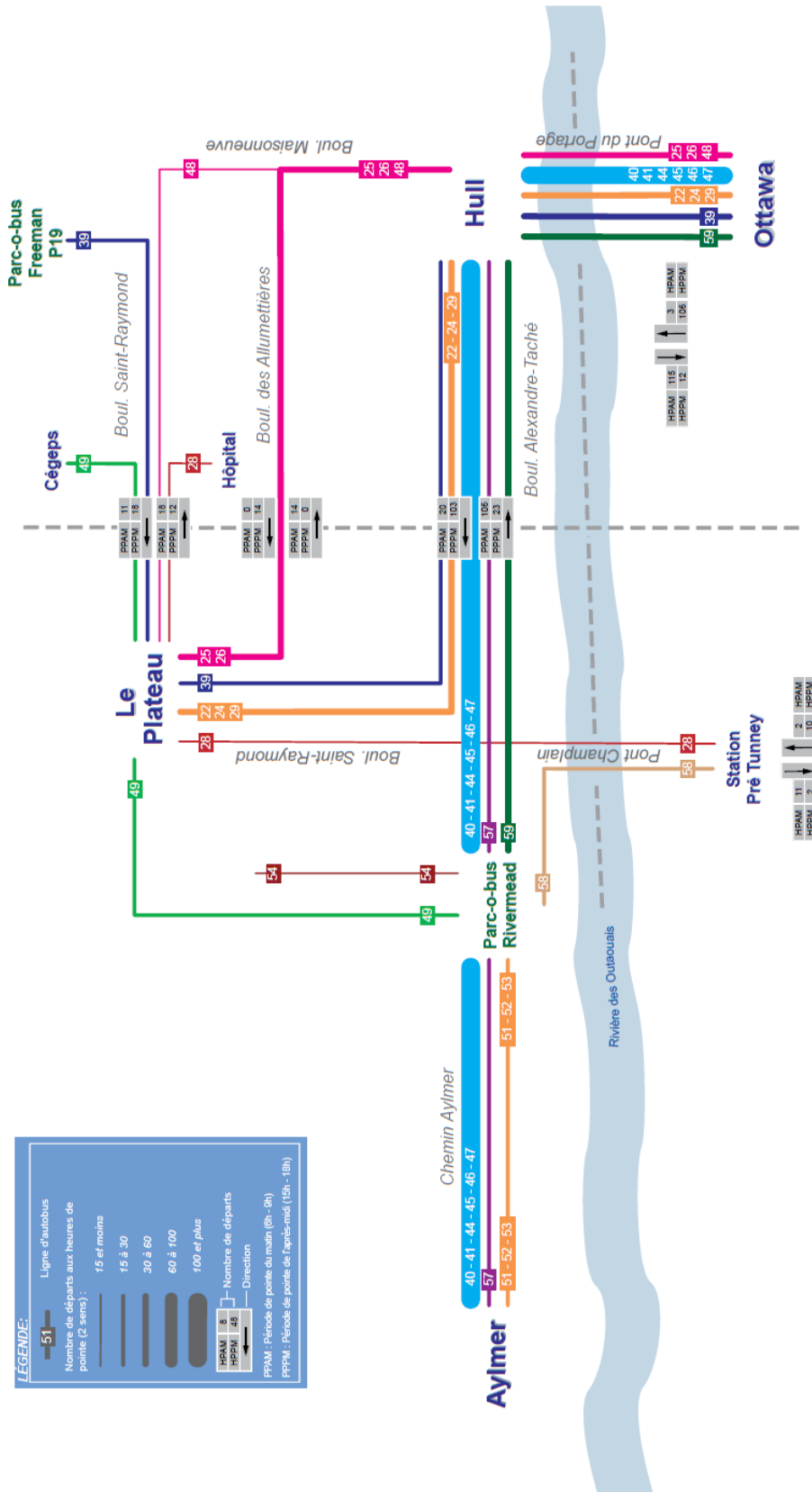
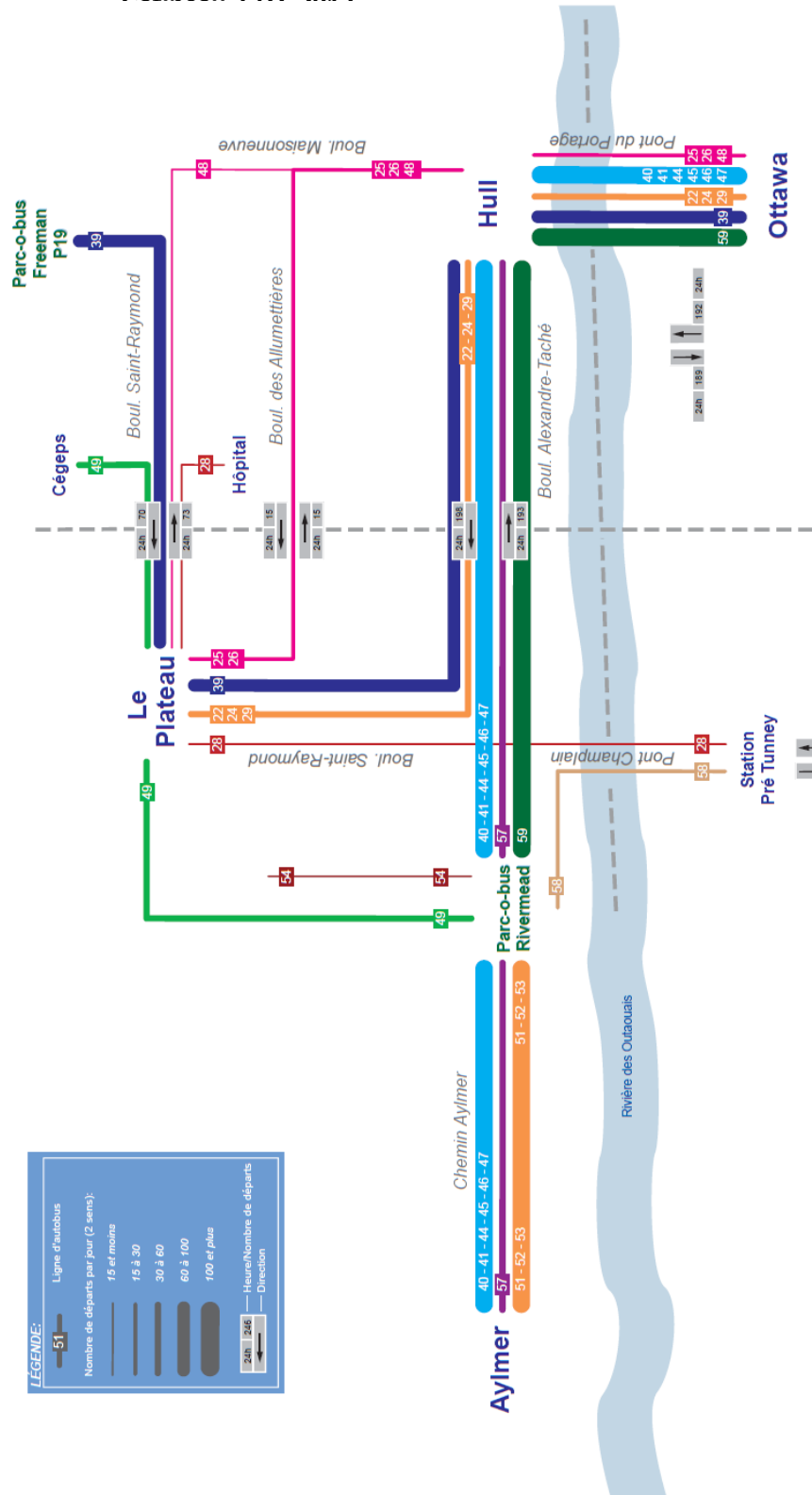




Figure 1-3

Structure et niveau d'offre (nombre de départs) du réseau d'autobus, 24h, ouest de





- Des lignes locales de desserte et de rabattement (lignes 51-52-53 en tout temps, lignes 54 et 58 en période de pointe seulement) :
  - Secteur d’Aylmer – Stationnement Rivermead : 51-52-53-54;
  - Stationnement Rivermead – Pré Tunney : 58.

Le réseau de la STO, en 2013, dans le secteur à l’étude est structuré différemment en période de pointe et en dehors de celles-ci :

- Période de pointe, sens de la pointe : Lignes locales directement connectées à Hull et Ottawa, sans correspondance depuis le Plateau et Aylmer;
- Hors période de pointe ou en sens contraire de la pointe : Rabattement de lignes locales sur radiales vers Hull et Ottawa. Seuls les circuits 39 (en provenance du Plateau) et 59 (en provenance d’Aylmer) se rendent aux centres de Hull et d’Ottawa. Aussi, hors des périodes de pointe, aucun circuit à l’ouest du parc-o-bus Rivermead (51-52-53), ne se prolonge à l’est de ce parc-o-bus.

À l’inverse de l’est gatinois avec les lignes 11, 17 et de 80 à 90, aucune ligne express ne dessert l’Ouest gatinois. L’ensemble des lignes à l’étude dessert tous les arrêts.

La plus récente refonte de service à Aylmer remonte à 2007. Cette refonte avait pour objectif de faciliter les déplacements par autobus à l’intérieur du secteur à l’étude, tout en rehaussant la desserte vers les centres-villes de Hull et d’Ottawa. Avant cette refonte, le service était composé de lignes régulières et de lignes de pointe, qui se rendaient presque toutes directement au centre-ville d’Ottawa. En 2007, un réseau local par correspondance a été créé pour les périodes hors pointe. Ainsi, trois lignes locales (51, 52 et 53) desservent le territoire d’Aylmer en dehors des heures de pointe et ces lignes terminent au terminus Rivermead. À partir de ce terminus qui comprend également un parc-o-bus, les usagers peuvent faire une correspondance sur la ligne 59 pour se rendre au centre-ville de Hull ou d’Ottawa ou encore la ligne 49 vers le Plateau, l’hôpital et les cégeps. Les services sur le tronç commun du chemin d’Aylmer, entre le terminus Rivermead et le centre d’Ottawa, sont ainsi optimisés. En période de pointe, des lignes directes vers les centres-villes desservent chacune des zones. Les usagers qui utilisent le stationnement incitatif au terminus Rivermead ont donc accès à huit lignes qui se destinent vers les centres de Hull et d’Ottawa, une vers la station Pré-Tunney et une vers Le Plateau et les cégeps.

La desserte du secteur du Plateau a été adaptée au fil du développement résidentiel qui s’est réalisé dans le secteur. La ligne 39 est la ligne régulière desservant le secteur du Plateau et du Manoir des Trembles, faisant un lien entre les centres-villes, l’hôpital et les Galeries de Hull. En 2005, lors de l’ouverture du boulevard Freeman, cette ligne a été coupée à ce terminus. Dans le secteur du Plateau et du Manoir des Trembles, le parcours de cette ligne a été modifié au fil du temps pour s’adapter au développement de l’urbanisation. Des lignes de pointe ont été créées successivement :

- la ligne 29 en 2000 pour desservir le Manoir des Trembles pour venir en soutien à la ligne 39 qui connaît des surcharges importantes en période de pointe;
- la ligne 26 en 2003, passant d’abord par le boulevard Saint-Raymond et ensuite modifiée en 2008 pour passer par le boulevard des Allumettières puisque les usagers débarquant sur le chemin d’Aylmer en période de pointe de l’après-midi limitaient la capacité offerte aux résidents du Plateau;
- la ligne 25 en 2005 passant d’abord par Saint-Raymond et ensuite modifiée en 2008 pour passer par le boulevard des Allumettières, à l’instar de la ligne 26;
- la ligne 22 en 2008, passant par le boulevard Saint-Raymond pour pallier le fait que les lignes 25 et 26 passent sur le boulevard des Allumettières;
- la ligne 24 en 2011 pour le secteur ouest du Plateau, passant par le boulevard Saint-Raymond et le boulevard Alexandre-Taché. Ligne modifiée en 2013 pour s’étendre davantage dans la partie ouest du Plateau avec l’ouverture du boulevard du Plateau;



- La ligne 49 qui dessert Aylmer (ligne régulière) vers le Cégep est également modifiée en 2005 pour passer par le Plateau. Cela donne donc accès à un service régulier, tout en créant un lien du Plateau vers Aylmer ou vers les cégeps;
- La ligne 50 en 2013, en complément à la ligne 49, pour desservir Aylmer vers le Cégep, sans détour dans le Plateau.

Depuis octobre 2013, lors de la mise en service du Rapibus, les lignes 800 et 810 ont été ajoutées. Elles partent du stationnement Rivermead et se rendent à la station Labrosse, en empruntant le corridor Rapibus.

Les secteurs d'Aylmer et du Plateau profitent d'une très bonne couverture du réseau de la STO sur l'ensemble de leur territoire. La quasi-totalité des secteurs développés se situe à moins de 500 mètres d'une ligne d'autobus. Même les secteurs enclavés sont desservis. Le secteur Manoir des Trembles profite d'un détour des lignes 28 et 39 en provenance du Plateau de même que du service de la ligne 22. Celui d'Atholl-Doune-Montagnes est desservi par ligne 54, seulement aux 60 minutes en heure de pointe. Le boulevard des Allumettières n'accueille actuellement aucune ligne continue entre Aylmer, le Plateau et Hull. Cela est lié en partie à la faible densité de population en bordure immédiate de cet axe et à l'organisation historique du réseau d'autobus.

La desserte de Hull Périphérie est directe depuis le secteur du Plateau grâce aux lignes 39 et 49 vers les cégeps et le stationnement Freeman et aux lignes 25 et 26 sur le boulevard des Allumettières, et ce, particulièrement en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. En revanche, la desserte de ce secteur depuis Aylmer est plus complexe, car une correspondance est le plus souvent nécessaire, soit au stationnement Rivermead soit par l'île de Hull. L'ajout en 2013 de la ligne 50 entre le stationnement des Allumettières et le cégep Gabrielle-Roy facilite les déplacements des étudiants aux périodes de pointe.

Seulement deux lignes empruntent le pont Champlain vers la station Pré-Tunney (28, 58). La structure du réseau d'autobus crée un effet de convergence sur le chemin d'Aylmer en trois points : Wilfrid-Lavigne, Rivermead et Saint-Raymond Sud. À partir de Saint-Raymond la majeure partie des lignes de la STO desservant l'Ouest gatinois se retrouvent sur l'axe Aylmer - Tâché, ce qui rend l'opération du réseau très sensible à toute perturbation sur cet axe stratégique, aussi bien au niveau du transport collectif que des échanges de circulation entre Hull et Aylmer.

## 1.6.2 Infrastructures et équipements de transport collectif

### 1.6.2.1 Mesures préférentielles aux autobus

Plusieurs tronçons de voies réservées aux autobus sont implantés dans l'aire d'étude, comme le recense la carte 1-11 :

- Chemin d'Aylmer entre le chemin Vanier et le boulevard Saint-Raymond : 4,1 km, voie réservée et covoiturage en rive dans le sens de la pointe à la période de pointe correspondante (direction Est en PPAM et direction Ouest en PPPM). La voie réservée en direction est en PPAM se prolonge sur le boulevard Alexandre-Taché;
- Boulevard Alexandre-Taché entre le boulevard Saint-Raymond et la rue de Boucherville : 2,5 km, voie réservée en rive et covoiturage en tout temps en direction est seulement;
- Boulevard Alexandre-Taché, en voie centrale entre la rue Hadley et la rue Montcalm : 0,8 km, voie réservée en période de pointe du matin. Cette voie centrale est un aménagement peu habituel pour les automobilistes. Durant le reste de la journée, cette voie centrale est une voie de circulation automobile en direction de la périphérie. Cette voie réservée est discontinuée dans le secteur de Hull;

- Pont Champlain : 1,2 km, voie réservée centrale et covoiturage, dans le sens de la pointe aux périodes de pointe (direction sud en PPAM et direction nord en PPPM);
- Pont du Portage : 1,2 km, voies réservées et covoiturage en tout temps;
- Boulevard Maisonneuve entre le boulevard Sacré-Cœur et la rue Laurier : 1,2 km, voies réservées en rive dans le sens de la pointe aux périodes de pointe (direction sud en PPAM et direction nord en PPPM);
- Boulevard des Allumettières entre le boulevard Maisonneuve et la bretelle A-50 : 1,2 km, dans les deux directions;
- Rue Montcalm, en direction nord, à partir de la rue Wellington jusqu'à la rue Papineau : 400 m.

Deux carrefours à feux sont équipés de gestion prioritaire pour les autobus (Transit signal priority - TSP) :

- Boulevard Alexandre-Taché/rue Châteaubriand, à l'approche ouest;
- Boulevard Maisonneuve/rue Laurier, à l'entrée du pont du Portage, approche nord en direction sud.

### 1.6.2.2 Stationnements incitatifs

Cinq stationnements incitatifs (parc-o-bus), indiqués au tableau 1-17, sont connectés aux lignes desservant principalement Aylmer. Au total, ils offrent plus de 900 places de stationnement pour les usagers de l'autobus. La tarification est gratuite. L'utilisation du parc-o-bus des Galeries d'Aylmer dépasse largement sa capacité, alors que les autres sont presque à capacité<sup>27</sup>. À proximité des parc-o-bus Rivermead, Hippodrome et Saint-Dominique, des débordements sont observés sur les rues résidentielles avoisinantes. La demande réelle est donc supérieure aux seuls relevés des véhicules stationnés dans les infrastructures prévues à cet effet. À l'égard de l'achalandage journalier du transport collectif, moins de 4 % des usagers utilisent les stationnements incitatifs.

**Tableau 1-17 Capacité et occupation des stationnements incitatifs de l'Ouest de Gatineau, 2013**

Parc-O-Bus	Places totales	Nombre de véhicules	Places disponibles	Utilisation (%)	Provenance d'Aylmer
Des Allumettières	119	21	98	18 %	n.d.
Galeries Aylmer	35	34	1	97 %	100 %
Hippodrome Aylmer	200	284	-84	142 %	95 %
Rivermead	507	532	-25	105 %	91 %
Saint-Dominique	53	53	0	100 %	66 %
<b>Total</b>	<b>914</b>	<b>924</b>	<b>-10</b>	<b>101 %</b>	

Source : STO (2014).

<sup>27</sup> Des comptages et des relevés d'occupation ont été réalisés par la STO en 2010. Aucun comptage du parc-o-bus des Allumettières n'était disponible puisqu'il a été ouvert en 2011. Bien que les données présentent le stationnement incitatif Galeries d'Aylmer en surcapacité, le fait qu'il est très vaguement délimité le rend très difficile à compter judicieusement. En effet, les usagers ont tendance à stationner à d'autres endroits que les espaces réservés. De plus, les espaces réservés sont rarement comblés à 100%.

Les usagers de ces parc-o-bus proviennent majoritairement du secteur d'Aylmer, peu d'entre eux provenant du Plateau et des secteurs ruraux en périphérie de l'aire d'étude. Les résidents d'Aylmer ont donc un comportement spécifique, en relation avec le taux de motorisation élevé et les hauts revenus moyens du secteur, puisqu'ils sont plus attirés à se rendre dans un parc-o-bus pour prendre le transport collectif, plutôt que d'emprunter les lignes de desserte locale et d'effectuer une éventuelle correspondance. Cela peut notamment s'expliquer par des temps de parcours pouvant être longs et des fréquences plus faibles en période hors pointe. Pour certains usagers, le parc-o-bus représente donc le meilleur compromis pour se rendre d'une manière efficace et rapide à leur lieu de travail, bien que de nombreux autres usagers d'Aylmer et du Plateau accèdent au transport collectif depuis leur domicile. L'absence de stationnements incitatifs dans le Plateau amène les usagers qui voudraient faire un déplacement bimodal à se rendre dans d'autres secteurs ou à trouver d'autres solutions, ce qui explique en partie le faible nombre d'utilisateurs de stationnements incitatifs habitant ce quartier. Certains se stationnent néanmoins au centre d'achat sur le Plateau (Loblaws).

### 1.6.2.3 Rapibus

Le Rapibus est un corridor dédié aux autobus dans les parties centre et est de Gatineau, partant du carrefour La Vérendrye/Labrosse jusqu'aux centres-villes de Gatineau et d'Ottawa dans l'emprise de l'ancienne voie ferrée. Ce corridor canalisera les déplacements. La mise en service a été effectuée à l'automne 2013. Les caractéristiques techniques du concept Rapibus sont notamment : un site propre long de 12 km; 10 stations; 8 lignes en site propre; 22 lignes en rabattement sur les services du Rapibus; 47 nouveaux autobus articulés; 2 nouveaux parc-o-bus; 10,7 km de piste cyclable longeant le corridor.

Le concept du Rapibus s'appuie sur trois grands principes :

- Création de nouvelles lignes à haute fréquence :
  - Ligne bleue (100) à destination du centre-ville de Gatineau durant la période de pointe du matin et à destination de l'est de Gatineau en période de pointe de l'après-midi;
  - Ligne rouge (200) à destination du centre-ville d'Ottawa durant les heures de pointe du matin et à destination de l'est de Gatineau en heure de pointe de l'après-midi;
  - Des lignes Rapibus assurant la desserte vers les autres pôles d'activités (300, 800-810, 68, 20 et 400);
  - Ces lignes circulent majoritairement sur le corridor du Rapibus, ainsi que le nouveau réseau de voies réservées constitué des axes des boulevards des Allumetières et de Maisonneuve (en après-midi pour la ligne axe est choisi 100).
- Création de nouvelles lignes de quartier :
  - Mise en place de nouvelles lignes de quartier remplaçant toutes les lignes Express et Interzone des secteurs de Gatineau, de Buckingham, de Masson-Angers et de Cantley;
  - Les nouvelles lignes de quartiers ont la vocation de desservir leur quartier de desserte et de converger seulement vers les stations du Rapibus (Labrosse, de la Cité et de la Gappe).
- Implantation d'un réseau en rabattement :
  - Depuis les quartiers résidentiels vers le corridor Rapibus, un nouveau réseau en rabattement, pour améliorer l'offre de service;
  - Des lignes aux arrêts limités;
  - Les secteurs concernés sont Gatineau, Buckingham, Masson-Angers et Cantley.

**LÉGENDE :**

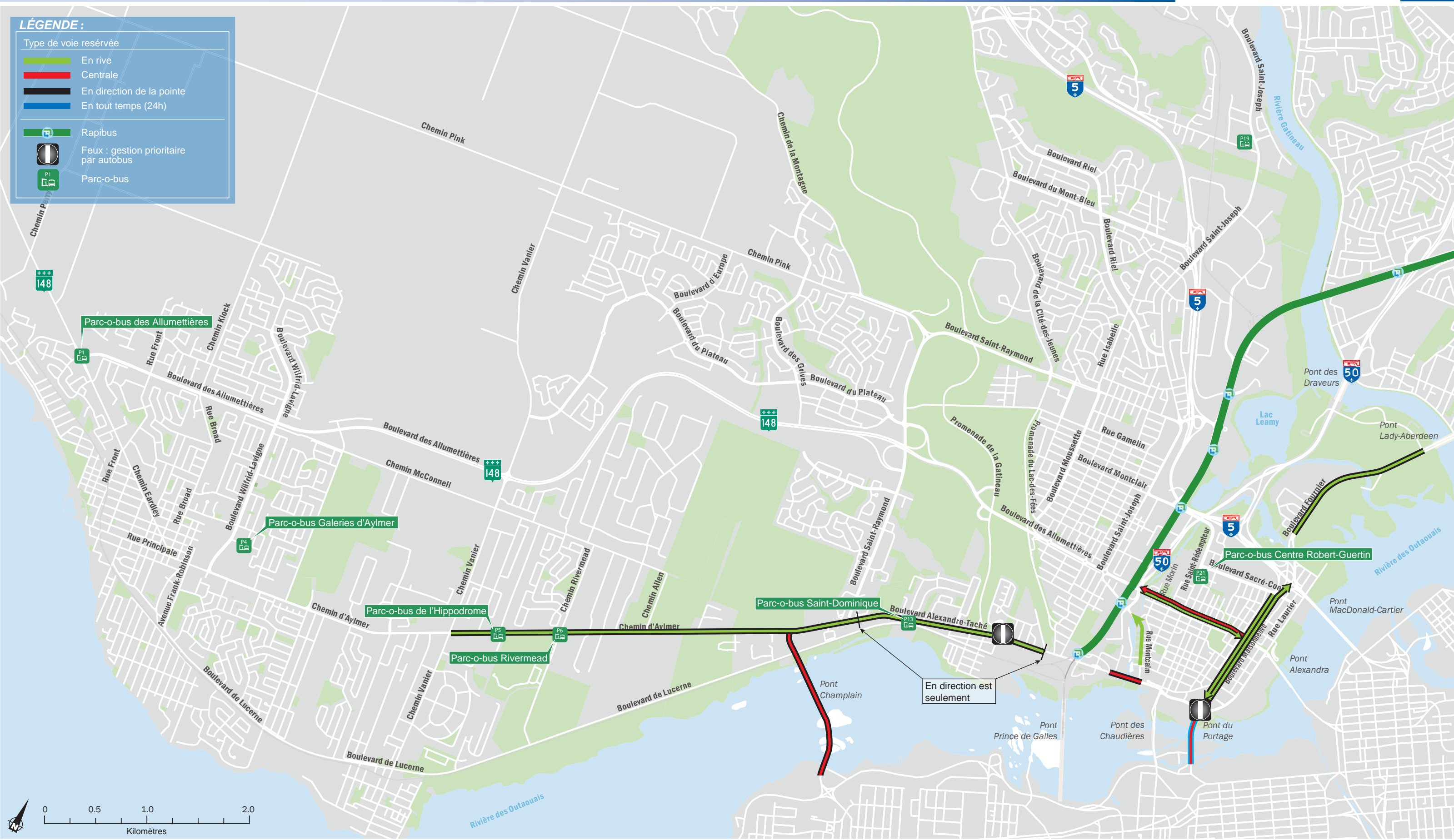
Type de voie réservée

- En rive
- Centrale
- En direction de la pointe
- En tout temps (24h)

Rapibus

Feux : gestion prioritaire par autobus

Parc-o-bus



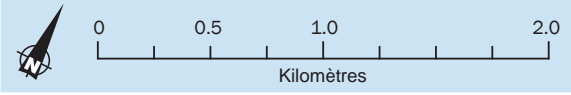
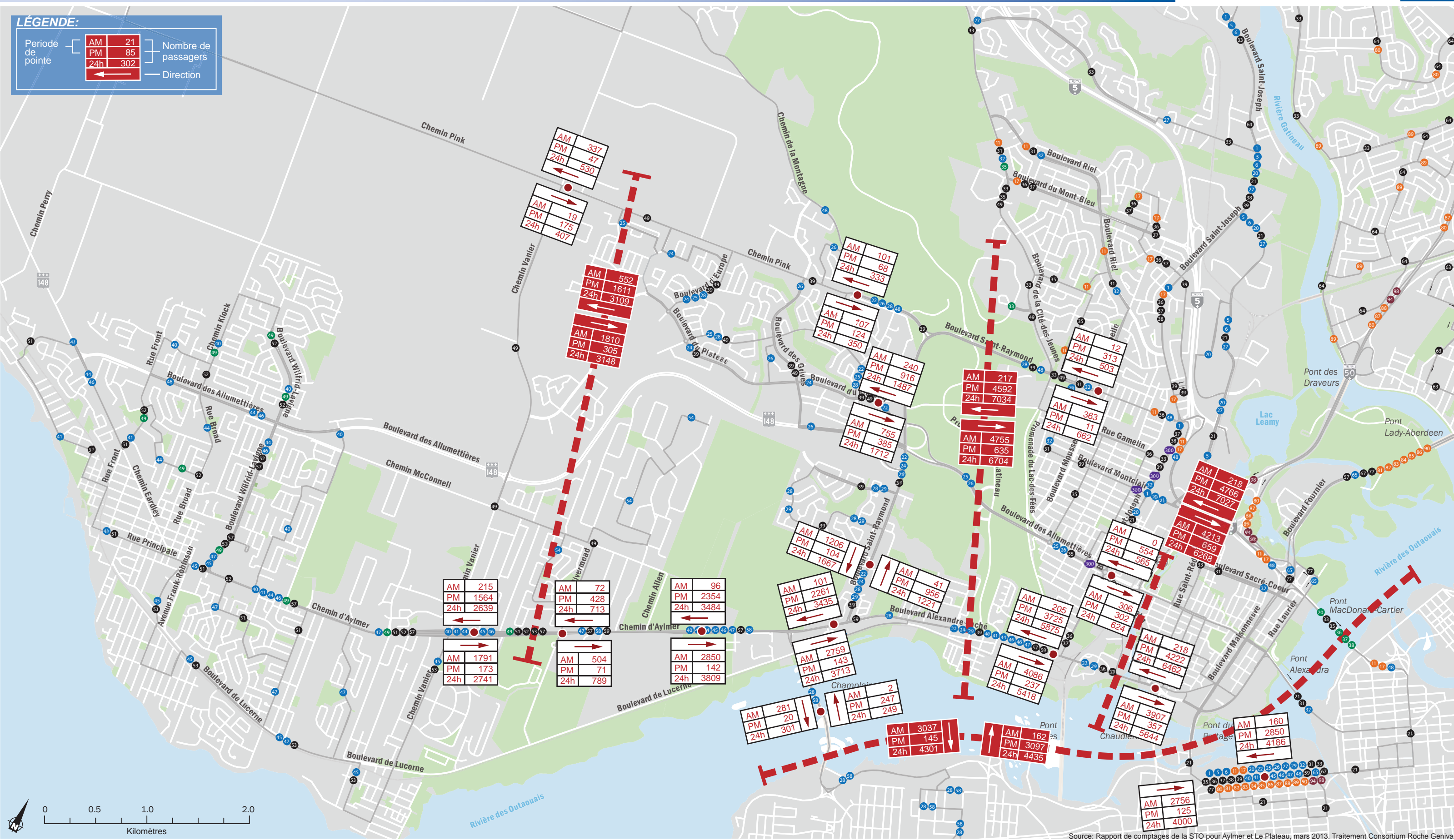
Carte 1-11  
Infrastructures et équipements en transport collectif





**LÉGENDE:**

Période de pointe	AM	21	Nombre de passagers
	PM	85	
	24h	302	
			Direction



Source: Rapport de comptages de la STO pour Aylmer et Le Plateau, mars 2013. Traitement Consortium Roche Genivar

Carte 1-12  
Achalandage du transport en commun aux points critiques et aux lignes-écrans, 2013





### 1.6.3 Services offerts

Comme mentionnés auparavant, les vingt-deux circuits de la STO desservant l'aire d'étude sont répartis selon deux types de service, tel que détaillé au tableau 1-18 :

- Les services réguliers toute la journée :
  - Desservant les secteurs d'Aylmer et de Val-Tétreau : 51-52-53-57-59<sup>28</sup>;
  - Desservant les secteurs du Plateau et Val-Tétreau : 39;
  - Desservant les secteurs du Plateau et d'Aylmer : 49;
- Les services uniquement aux périodes de pointe, principalement dans le sens de la pointe :
  - Desservant les secteurs d'Aylmer et Val-Tétreau : 40-41-44-45-46-47;
  - Desservant Aylmer : 50-54;
  - Desservant Le Plateau et Val Tétreau : 22-24-29;
  - Desservant Le Plateau : 25-26-48;
  - Desservant le Pré Tunney : 28-58.

Au total, près de 140 bus durant la période de 3 h (intervalle moyen de 1,5 minute) sont offerts sur la ligne-écran du parc de la Gatineau aux périodes de pointe du matin et de l'après-midi dans le sens de la pointe, pour un total de près de 682 bus/24 h dans les deux directions. L'heure de pointe concentre à elle seule près de 40 % de l'offre des 3 heures des périodes de pointe, avec près de 55 bus/h (intervalle de 1 minute). Dans la direction opposée à la pointe, le service offert est nettement moindre, soit 12 bus/h (intervalle de 5 minutes) vers la périphérie en pointe du matin et 14 bus/h (intervalle de 4 minutes) vers le centre en pointe de l'après-midi. La desserte par le pont Champlain se fait uniquement en période de pointe et seulement 11 voyages par direction.

Les fréquences offertes par les lignes régulières en période de pointe présentent trois cas de figure : la fréquence est plus élevée en période de pointe qu'hors pointe, par exemple sur la ligne 59; la fréquence est identique en période de pointe et hors pointe, ainsi la ligne 39; le service de la ligne régulière est offerte uniquement en contre-pointe, d'autres lignes desservant la clientèle dans la direction de la pointe, comme pour les lignes 51-52-53.

Concernant les lignes de pointe, l'offre de service présente une certaine disparité. Certaines lignes de pointe proposent des fréquences de 12 bus/période de pointe comme les lignes 44 et 46. D'autres lignes de pointe ont des fréquences beaucoup plus faibles, allant de 1 à 6 bus/période de pointe. Au cumul des deux types de ligne, la fréquence est relativement bonne aux heures de pointe, mais elle demeure insuffisante aux heures creuses.

---

<sup>28</sup> La ligne 59 s'arrête au stationnement Rivermead et ne dessert donc pas Aylmer Ouest.

**Tableau 1-18 Offre de transport collectif, Ouest de Gatineau, 2013**

Période	HPAM		PPAM		HPPM		PPPM		Journalier	
	Centre	Périphérie	Centre	Périphérie	Centre	Périphérie	Centre	Périphérie	Centre	Périphérie
Lignes	bus/h	bus/h	bus/3h	bus/3h	bus/h	bus/h	bus/3h	bus/3h	bus/24h	bus/24h
22	4		7			3		6	8	8
24	3		8			3		6	8	8
25	3		7			3		7	8	8
26	3		7			3		7	7	7
28	2		5			2		4	5	4
29	4		8			2		6	8	8
39	2	2	7	6	2	2	6	6	36	37
40	3		8			3		8	9	9
41	3		8			3		7	8	8
44	5		12			4		11	14	13
45	4		10			4		10	11	11
46	5		12			4		11	13	13
47	2		6			2		5	6	5
48	1		1			1		1	1	1
49	1	2	6	5	2	3	6	7	31	28
50	4	1	6	2						
51		1		3	1		4		32	27
52		1		3	1		4		30	27
53		1		3	1		3		27	26
54	1		3			1		3	3	3
57	2	2	6	7	4	4	11	12	20	22
58	2	1	6	2	1	3	2	6	8	8
59	6	2	14	7	2	4	6	15	52	56
800-810	1	-	3	-						
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>13</b>	<b>149</b>	<b>38</b>	<b>14</b>	<b>54</b>	<b>42</b>	<b>138</b>	<b>345</b>	<b>337</b>
<b>Lignes de pointe</b>	<b>49</b>	<b>2</b>	114	4	1	41	2	98	117	114
Lignes régulières	11	11	35	34	13	13	40	40	228	223

Heures de pointe : HPAM – 7 h/8 h, HPPM – 16 h/17 h

Période de pointe : PPAM - 6h/9h, PPPM - 15h/18h

Lignes : Service régulier - **Service de pointe**

Source : STO (2013b). Compilation : Roche-Genivar.

L'intervalle de service offert à l'usager diffère de ce que peuvent laisser croire les intervalles moyens de chacune des lignes, comme il y a superposition de lignes dans une grande partie du réseau. Le tableau 1-19 présente les intervalles moyens de service en heure et en période de pointe du matin en direction de la pointe suivant les zones de desserte de l'aire d'étude vers les principales destinations, à savoir le centre-ville, le Pré-Tunney, les cégeps, la Cité :

- En direction du centre-ville, la fréquence est très élevée sur l'axe Alexandre-Taché vers le centre-ville, soit un intervalle de moins de 2 minutes, de même que sur le chemin d'Aylmer à partir du stationnement Rivermead, de l'ordre de 2 minutes;
- En direction du centre-ville, la fréquence est relativement élevée sur le boulevard Saint-Raymond sud (intervalle de 5 à 6 minutes), des différentes zones du Plateau (5 à 9 minutes), de Wrightville (6 à 8 minutes) et du centre d'Aylmer (6 à 8 minutes);
- En direction du centre-ville, la fréquence est satisfaisante au Manoir-des-Trembles (10 minutes), mais peut s'allonger dans les zones sud, ouest et nord d'Aylmer (10 à 23 minutes);
- En direction de Pré-Tunney, la fréquence est d'un passage aux 30 minutes, tant du stationnement Rivermead que du Plateau;
- En direction des cégeps, l'intervalle typique à l'heure de pointe est de 15 à 20 minutes en provenance du Plateau et en provenance d'Aylmer;
- En direction de La Cité, l'intervalle de la nouvelle ligne 810 est de 60 minutes à partir du stationnement Rivermead, aucune ligne directe ne desservant cette destination à partir du Plateau.

L'heure de pointe comporte environ 41 % des départs de la période de pointe (41,9% sur le tronçon le plus achalandé). Pour certains services, la fréquence demeure constante durant la période de pointe (33,3 % des départs de la période de pointe effectués en heure de pointe), ce qui est le cas pour les services minimaux se destinant au Pré-Tunney et à La Cité, ou encore l'offre est plus importante à l'heure de pointe, ainsi pour la clientèle étudiante à destination des cégeps (la moitié ou les deux tiers des départs de la période de pointe effectués en heure de pointe).

La couverture du réseau est bonne dans le sens que l'ensemble des secteurs est desservi par le réseau d'autobus, mais certains secteurs souffrent de faibles fréquences de passages, notamment Aylmer Sud, voire le nord de l'aire d'étude. La ligne 28 vers le Pré-Tunney pourrait illustrer ces propos. Seulement 9 bus y passent dans la journée, et ce, dans les deux directions.

**Tableau 1-19** Nombre de bus et intervalle de service, différentes paires origine destination, en direction de la pointe et en provenance de l'aire d'étude, heure et période de pointe du matin

Zone de desserte (Lignes)	Heure de pointe du matin		Période de pointe du matin		Nombre bus HPAM/PPA M
	Nombre de bus	Intervalle moyen (min)	Nombre de bus	Intervalle moyen (min)	
<b>Vers centre-ville</b>					
Val-Tétreault (22-24-29-39-40-41-44-45-46-47-57-59)	44	1,4	105	1,7	41,9%
Wrightville (25-26-35)	11	5,5	23	7,8	47,8%
Carrefour du Plateau (22-24-25-39)	12	5,0	29	6,2	41,4%
Plateau Nord-Est (22-26-39)	9	6,7	21	8,6	42,9%
Plateau Europe (24-25-39)	8	7,5	22	8,2	36,4%

Zone de desserte (Lignes)	Heure de pointe du matin		Période de pointe du matin		Nombre bus HPAM/PPAM
	Nombre de bus	Intervalle moyen (min)	Nombre de bus	Intervalle moyen (min)	
<b>Vers centre-ville</b>					
Manoir-des-Trembles (29-39)	6	10,0	15	12,0	40,0%
Saint-Raymond Sud (22-24-29-39)	13	4,6	30	6,0	43,3%
Aylmer - Les Golfs (40-41-44-45-46-47-57-59)	30	2,0	76	2,4	39,5%
Aylmer Centre (44-46)	10	6,0	24	7,5	41,7%
Aylmer Sud (45-47)	6	10,0	16	11,3	37,5%
Aylmer Nord (40)	3	20,0	8	22,5	37,5%
Aylmer Ouest (41)	3	20,0	8	22,5	37,5%
<b>Vers Pré-Tunney</b>					
Plateau - Saint-Raymond Sud (28)	2	30,0	5	36,0	40,0%
Aylmer, à l'est de Rivermead (58)	2	30,0	6	30,0	33,3%
<b>Vers Cégeps</b>					
Plateau (49)	3	20,0	6	30,0	50,0%
Aylmer (50)	4	15,0	6	30,0	66,7%
<b>Vers La Cité</b>					
Aylmer, à l'est de Rivermead (810)	1	60,0	3	60,0	33,3%

Source : STO (2013b). Compilation : Roche-Genivar.

#### 1.6.4 Achalandage

Le tableau 1-20 présente l'achalandage des différentes lignes d'autobus alors que la carte 1-12 détaille l'achalandage de transport collectif à différents points critiques et lignes-écrans dans l'aire d'étude. Les déplacements en transport collectif sont très pendulaires. La demande est concentrée en période de pointe du matin en direction est vers Hull-Ottawa et de l'après-midi en direction ouest vers les secteurs géographiques d'Aylmer et du Plateau.

**Tableau 1-20 Achalandage des lignes de la STO, 2013**

Ligne	Achalandage 2013 (24h, 2 directions)	Charge moyenne par voyage (24h, 2 directions)	Charge à bord à hauteur du parc de la Gatineau (24h, 2 directions)	Charge à bord à hauteur du parc de la Gatineau (PPAM, vers centre)
22	595	33	526	254
24	852	47	790	437
25	775	43	634	0
26	647	40	555	306
28	279	31	-	-
29	651	34	592	321
39	3 058	42	1 519	275
40	1 048	52	841	403
41	742	46	586	299
44	1 530	57	1 178	594
45	1 105	50	855	388
46	1 234	46	908	507
47	522	47	423	271
48	63	32	48	28
49	1 755	25	-	-
51	602	10	-	-
52	828	15	-	-
53	368	7	-	-
54	53	8	-	-
57	1 466	33	788	151
58	376	24	-	-
59	1 677	12	2 983	459
Total	20 220	33	13 226	4 693
<b>Lignes pointe</b>		<b>39</b>	<b>7 936</b>	<b>3 808</b>
Lignes régulières		21	5 290	885

Source : STO (2013b).

Au total, l'achalandage provenant de l'ouest de Gatineau en direction de Hull et d'Ottawa est d'environ 4 700 usagers en période de pointe du matin et d'environ 14 200 usagers sur une base journalière, dans les deux directions, répartis de la manière suivante :

- Secteur géographique d'Aylmer : 7 300 déplacements par jour en autobus (~50 %);
- Secteur géographique du Plateau : plus de 4 000 déplacements par jour en autobus (~30 %);
- Secteur géographique de Val-Tétreau : près de 2 900 déplacements par jour en autobus (~20 %).



En pointe du matin, l'achalandage provenant des secteurs d'Aylmer, du Plateau et de Val-Tétreau est plus important vers Ottawa (environ 2 800 usagers – 73 %) que vers le centre-ville de Gatineau (Hull) (quelque 1 100 usagers – 27 %). Des 2 800 usagers se rendant au centre-ville d'Ottawa environ 300 se rendent à la Station Pré Tunney, via le pont Champlain.

À la ligne-écran du parc de la Gatineau, l'achalandage de 13 226 déplacements représente près de 65 % de l'achalandage journalier de l'ensemble de l'aire d'étude (24 h dans les deux directions). Les lignes de pointe représentent 60 % de cet achalandage, contre 40 % pour les lignes régulières<sup>29</sup>. De ce fait, il ressort que plus de la majorité des déplacements passent par le centre-ville de Gatineau (Hull) sur la période 24h, dans les deux directions. À cette même ligne-écran en période de pointe du matin en direction du centre, l'achalandage est d'environ 4 700 déplacements, soit 35 % des déplacements quotidiens. Les lignes de pointe représentent près de 81 % de cet achalandage, regroupant près de 3 800 déplacements.

À la hauteur de l'Université du Québec en Outaouais (UQO, campus Alexandre-Taché), la charge en période de pointe du matin est importante, environ 4 100 usagers en direction du centre et en période de pointe de l'après-midi, environ 3 700 usagers en direction de la périphérie. Concernant l'achalandage au niveau de l'UQO, on recense 144 montants et 206 descendants sur 24h direction centre et 295 montants et 252 descendants sur 24h direction de la périphérie. Direction centre et en période de pointe du matin, on dénombre 70 montants et 21 descendants, en période de pointe de l'après-midi, il y a 17 montants et 21 descendants. En direction de la périphérie, on recense 26 montants et 38 descendants, en période de pointe de l'après-midi, il y a 170 montants et 113 descendants. D'une part l'achalandage est plus important dans le sens de la périphérie que vers le centre. D'autre part, les périodes de pointe du matin et de l'après-midi ne sont pas toujours les périodes les plus achalandées de la journée. L'achalandage de l'arrêt d'autobus de l'UQO s'étale sur toute la journée.

#### 1.6.4.1 Adéquation offre-demande

À partir de la charge moyenne par voyage pour chaque ligne d'autobus, il est possible de mettre en exergue le taux de remplissage et les réserves de capacité de ces lignes et donc les lignes les plus achalandées (tableau 1-21) :

- Les lignes 44, 40 et 45, provenant d'Aylmer et traversant toute l'aire d'étude pour se diriger au centre-ville d'Ottawa, ont un très fort taux de remplissage (plus de 90 %);
- Les lignes 24, 47, 41, 46, 25, 39 et 26 présentent un bon taux de remplissage, allant de 85 % à 73 %;
- Les autres lignes ont des taux de remplissage relativement faibles, notamment celles opérées hors pointe.

---

<sup>29</sup> Cela ne signifie pas que 40 % de l'achalandage survient hors pointe comme les lignes régulières circulent également en période de pointe.

**Tableau 1-21 Occupation des véhicules, transport en commun, 2013**

Ligne	Charge moyenne/voyage	Taux de remplissage*	Réserve de capacité
44	57	104 %	-2
40	52	95 %	3
45	50	91 %	5
24	47	85 %	8
47	47	85 %	8
41	46	84 %	9
46	46	84 %	9
25	43	78 %	12
39	42	76 %	13
26	40	73 %	15
29	34	62 %	21
22	33	60 %	22
57	33	60 %	22
48	32	58 %	23
28	31	56 %	24
49	25	45 %	30
58	24	44 %	31
52	15	27 %	40
59	12	22 %	43
51	10	18 %	45
54	8	15 %	47
53	7	13 %	48

\*basé sur un autobus classique de 55 places.

## 1.6.5 Fonctionnement

### 1.6.5.1 Temps de parcours et vitesses commerciales

Le service d'autobus desservant l'Ouest gatinois prévoit à l'horaire les temps de parcours suivants pour relier les principales origines – destinations en période de pointe :

- Secteur d'Aylmer – Centre-ville de Gatineau (secteur Hull) : 35-40 minutes;
- Secteur d'Aylmer – Centre-ville d'Ottawa : 55-60 minutes;
- Secteur Le Plateau – Centre-ville de Gatineau (secteur Hull) : 15-20 minutes;
- Secteur Le Plateau – Centre-ville d'Ottawa : 35-40 minutes.

Cela prend donc un peu plus d'une demi-heure pour relier Aylmer au centre-ville de Gatineau (Hull) pour une distance d'environ 15 km, alors qu'il faut près de quinze à vingt minutes pour relier le centre-ville de Gatineau (secteur Hull) au centre-ville d'Ottawa, pour une distance d'environ 4 km. Les usagers à destination d'Ottawa perdent passablement de temps lors de la desserte du centre-ville de Gatineau, en raison de la congestion, de la forte présence aux intersections, de la desserte locale dans le secteur du Portage et des manœuvres de montées et descentes de passagers, et aussi à cause du fait que le nombre important d'autobus qui circulent au centre-ville d'Ottawa entraîne la création de trains d'autobus, qui se retardent les uns les autres

Au regard des temps de parcours affichés à l'horaire, les relevés de temps de parcours réels sur les différentes lignes de la STO permettent d'observer des retards importants en pointe du matin :

- Secteur d'Aylmer – Centre-ville de Gatineau (secteur Hull) : 5 à 18 minutes selon les lignes;
- Secteur d'Aylmer – Centre-ville d'Ottawa : 8 à 22 minutes selon les lignes;
- Secteur Le Plateau – Centre-ville de Gatineau (secteur Hull) : environ 15 minutes selon les lignes;
- Secteur Le Plateau – Centre-ville d'Ottawa : environ 10 minutes.

Les retards sont globalement significatifs et la transition entre le secteur *Terrasses de la Chaudière* et le centre-ville d'Ottawa est problématique au regard du temps perdu additionnel. La stabilité des horaires est donc problématique aux périodes de pointe. Davantage de problèmes sont observés dans le secteur de Hull qu'au centre-ville d'Ottawa, en raison de la difficile transition des autobus entre ces deux secteurs.

Tel que présenté au tableau 1-22, les vitesses commerciales des autobus dans la partie ouest du réseau de la STO sont généralement bonnes, avec une moyenne journalière de l'ordre de 24 km/h. Les lignes du secteur d'Aylmer sont légèrement plus performantes (24,7 km/h) que celles du Plateau (22,2 km/h). Les lignes régulières (23,2 km/h) offrent des performances équivalentes aux lignes de pointe (23,4 km/h), bien qu'elles bénéficient de conditions de circulation allégées hors des périodes de congestion routière.

À l'exception des lignes 28 et 48, les lignes desservant les centres-villes de Gatineau (secteur Hull) et d'Ottawa présentent les vitesses commerciales les plus faibles du réseau, compte tenu du volume de circulation des véhicules et des problèmes de congestion présents. Par ailleurs, les lignes 26, 39 et 49 ont les vitesses commerciales les plus faibles (entre 16,3 km/h et 17,6 km/h).

À l'échelle des quartiers, deux cas de figure sont observés :

- Secteurs Aylmer et Plateau : les vitesses commerciales à l'intérieur de ces quartiers sont bonnes en période de pointe du matin et de l'après-midi. Elles sont de 20km/h à 30km/h et plus. Toutefois, il apparaît quelques axes qui font exception particulièrement en période de pointe de l'après-midi. Le chemin d'Aylmer, le chemin Fraser, Promenade Wychwood et la rue Principale ont des vitesses commerciales sous les 20 km/h, allant jusqu'à 15 km/h;
- Secteurs Val-Tétreau, Hull périphérie et sur l'île de Hull : les vitesses commerciales se dégradent, tombant parfois sous 15 km/h.

Cette dualité a un effet direct sur la qualité de l'offre de service vers les grands pôles d'activités. En effet, ceux-ci sont concentrés à l'est de l'aire d'étude et c'est à ce niveau que les vitesses commerciales sont les plus faibles. En outre, les secteurs où les vitesses commerciales sont les plus faibles sont les secteurs les plus achalandés étant donné la présence des pôles d'emplois et d'études (nombreuses montées / descentes aux arrêts) et la concentration de la circulation sur un nombre restreint d'axes est-ouest en traversée du parc de la Gatineau (congestion du réseau routier).

**Tableau 1-22 Temps de parcours et Vitesses commerciales, Ouest de Gatineau, 2013**

Ligne	Longueur (km)	Temps de parcours moyen (min.) réels	Vitesse commerciale moyenne (km/h)
22	16,0	40	24,0
24	14,8	48	18,5
25	12,7	42	18,2
26	13,1	45	17,5
28	19,4	37	31,4
29	11,2	35	19,4
39	27,0	99	16,3
40	18,7	51	22,0
41	19,7	55	21,5
44	20,9	54	23,2
45	20,0	53	22,7
46	19,6	52	22,5
47	19,5	47	25,0
48	31,7	58	32,7
49	17,1	58	17,6
51	10,7	25	25,4
52	10,6	22	28,5
53	9,1	18	30,3
54	4,9	12	24,7
57	19,8	46	25,8
58	7,5	16	27,8
59	10,9	36	18,2
		<i>MOYENNE</i>	23,6

Source : STO, 2013.

Légende : Service régulier - **Service de pointe**

Les principaux points de ralentissement relevés par la STO, en ce qui concerne l'exploitation des services d'autobus dans l'aire d'étude sont attribuables à la congestion véhiculaire, notamment aux endroits suivants :

- En période de pointe du matin :
  - En approche du pont Champlain (deux directions sur le chemin d'Aylmer);
  - Secteur des carrefours giratoires sur le boulevard des Allumettières et sur la rue Montcalm;
  - En approche du pont du Portage en direction sud depuis le boulevard de Maisonneuve où les autobus doivent effectuer deux changements de voie en passant de la voie de droite à la voie de gauche;
  - La promenade du Portage où la vitesse est réduite (plusieurs usagers embarquant et débarquant des autobus);

- Secteur du boulevard Saint-Raymond, à l'approche du boulevard de la Cité-des-Jeunes en direction est.
- En période de pointe de l'après-midi :
  - Le secteur du centre-ville de Hull sur le boulevard Alexandre-Taché et la promenade du Portage (combinaison de congestion, nombreux virages à effectuer par les autobus et plusieurs usagers embarquant et débarquant);
  - La rue Montcalm en approche du boulevard Saint-Joseph en direction ouest;
  - Secteur du boulevard Saint-Raymond et du boulevard Saint-Joseph;
  - Secteur du boulevard Saint-Raymond, à l'approche du boulevard de la Cité-des-Jeunes en direction ouest.

#### 1.6.5.2 Effets des équipements de transport collectif

Les voies réservées assurent aux autobus d'éviter la circulation automobile. En effet, en période de pointe du matin, les autobus bénéficient de meilleures conditions de circulation, particulièrement sur l'axe Aylmer – Taché en direction ouest et sur l'axe Maisonneuve en direction nord. En période de pointe de l'après-midi, les voies réservées permettent de réduire les retards encourus par les autobus, principalement sur l'axe Aylmer –Taché, l'axe Maisonneuve et la place Samuel-de-Champlain (entre le chemin d'Aylmer et le boulevard de Lucerne), et ainsi de rendre le transport en commun plus efficace. Certains carrefours ont des conditions de circulation de niveau F, affichant un retard moyen de plus de 80 secondes.

Les quelque 900 places de stationnement incitatif sont utilisées en surcapacité, notamment au site combiné Rivermaid-Hippodrome qui regroupe l'essentiel de cette offre, démontrant leur attrait et leur besoin dans la chaîne de déplacements de plusieurs usagers du transport en commun en fonction de l'organisation actuelle du réseau. À proximité des parc-o-bus Rivermead, Hippodrome et Saint-Dominique, des débordements sont observés sur les rues résidentielles avoisinantes. Pour plusieurs usagers, le stationnement incitatif est le meilleur compromis pour se rendre d'une manière efficace et rapide à leur lieu de destination. De ce fait, ils peuvent jouer un rôle déterminant pour au moins un quart des usagers du transport en commun.

#### 1.6.5.3 Dysfonctionnement lié à la surcharge

Un autre élément de dysfonctionnement observé à la période de pointe de l'après-midi est lié aux autobus provenant du centre-ville d'Ottawa qui arrivent déjà complets au centre-ville de Gatineau (Hull), ce qui empêche les usagers d'origine de Gatineau à destination des secteurs de Val-Tétreau, d'Aylmer et du Plateau de monter à bord. Cette situation rallonge passablement le temps d'attente et dégrade fortement la qualité de service des usagers.

#### 1.6.5.4 Régularité

Au regard de l'ensemble des données fournies par la STO concernant la performance de ses 22 lignes d'autobus du secteur étudié, il ressort un portrait juste de la ponctualité de ces dernières. La ponctualité des lignes provenant du Plateau et d'Aylmer se base sur des points de contrôles fixes et majeurs, où l'on mesure la différence entre le temps de passage planifié à l'horaire et le temps de passage réel des autobus. Ces principaux points de contrôles sont situés notamment aux carrefours du boulevard Saint-Raymond et du chemin d'Aylmer, ainsi qu'au niveau de la promenade du Portage. Ces points de contrôles sont les principaux points d'injection du réseau d'autobus de l'ouest de Gatineau et ils se veulent donc des points de repère représentatifs.

La ponctualité a été étudiée en période de pointe du matin et pour la période de 24 h, selon quatre indicateurs : pourcentage des autobus en avance, pourcentage des autobus respectant la norme STO (0 à 5 minutes), pourcentage des autobus en retard de 5 à 10 minutes, ainsi que le pourcentage des

autobus en retard de plus de 10 minutes, et ce, pour les autobus provenant du Plateau et d'Aylmer en direction du centre-ville. Le tableau 1-23 présente certaines statistiques.

#### Autobus provenant d'Aylmer

- Moyenne de quatre points de contrôle en période de pointe du matin – en direction centre
  - Autobus en avance : 41,8 %
  - Autobus respectant la norme de la STO : 50,6 %
  - Autobus en retard de 5 à 10 minutes : 6,3 %
  - Autobus en retard de plus de 10 minutes : 1,3 %
- Ponctualité au point de contrôle au carrefour du boulevard Saint-Raymond et du chemin d'Aylmer – en direction centre
  - Autobus en avance : 42,5 %
  - Autobus respectant la norme de la STO : 51 %
  - Autobus en retard de 5 à 10 minutes : 5,3 %
  - Autobus en retard de plus de 10 minutes : 1 %

Ainsi, les autobus en provenance d'Aylmer sont majoritairement à l'heure, voire en avance sur les horaires planifiés.

#### Autobus provenant du Plateau

- Moyenne de quatre points de contrôle en période de pointe du matin – en direction centre
  - Autobus en avance : 32 %
  - Autobus respectant la norme de la STO : 53,6 %
  - Autobus en retard de 5 à 10 minutes : 8,7 %
  - Autobus en retard de plus de 10 minutes : 5,7 %
- Ponctualité au point de contrôle au carrefour du boulevard Saint-Raymond et du chemin d'Aylmer – en direction centre
  - Autobus en avance : 42 %
  - Autobus respectant la norme de la STO : 43,1 %
  - Autobus en retard de 5 à 10 minutes : 10,2 %
  - Autobus en retard de plus de 10 minutes : 4,6 %
- Ponctualité au point de contrôle à la promenade du Portage – en direction centre
  - Autobus en avance : 17 %
  - Autobus respectant la norme de la STO : 27,7 %
  - Autobus en retard de 5 à 10 minutes : 26,4 %
  - Autobus en retard de plus de 10 minutes : 29 %

Si, les autobus en provenance du secteur Plateau sont en moyenne très majoritairement à l'heure, voire en avance sur les horaires planifiés, de manière détaillée la ponctualité se dégrade fortement aux principaux points d'injection. En effet, le point de contrôle du carrefour boulevard Saint-Raymond et du chemin d'Aylmer et davantage celui de la promenade du Portage révèlent des retards importants. Les passages d'autobus à la promenade du Portage peuvent être considérés systématiquement en retard comme 55 % le sont de plus de cinq minutes. Dans ce dernier cas, les retards sont observés autant le matin qu'en journée.

Lorsque l'on décompose les données concernant les autobus en avance, il est intéressant de constater deux cas de figure. Dans l'analyse des données, nous nous sommes arrêtés sur les autobus en avance jusqu'à une minute et les autobus en avance de plus d'une minute (seuil qui peut forcer l'utilisateur à rater son autobus).

Dans le cas des autobus en provenance du secteur d'Aylmer, que ce soit en période de pointe du matin et en période 24h, près de la moitié des autobus sont en avance de plus d'une minute. Cela implique



que l'autobus passe à l'arrêt avant l'horaire affiché. Pour les autobus en provenance du secteur du Plateau, le constat est similaire, avec des taux significatifs d'autobus arrivant avec plus d'une minute d'avance. En effet, les lignes 22, 24, 28, 29 et 39 ont des taux pouvant aller jusqu'à près de 60%.

La situation des autobus en avance s'explique par rapport aux conditions de circulation automobile sur le réseau. Les horaires de passage des autobus tiennent compte des périodes où l'achalandage est plus dense. Toutefois, les temps de parcours varient d'une journée à l'autre, selon la congestion. En outre, les autobus sont donc en avance de quelques minutes lorsqu'il y a moins de circulation.

Ainsi, les autobus en retard et en avance posent un défi important à l'égard des usagers, puisque l'adhérence à l'horaire n'est pas toujours respectée par un nombre significatif d'autobus. Dans les deux cas, l'utilisateur est le premier touché, car soit il manque son autobus, soit il l'attend plus de 5 minutes. La qualité de l'offre de service s'amointrit à l'égard des usagers.

Ainsi, la moitié des passages ne respectent pas la norme de ponctualité de la STO, tant en période de pointe qu'en hors pointe. Par ailleurs, on relève aussi des autobus en avance en provenance du Plateau, alors que la proportion est plus grande en provenance d'Aylmer. Aussi, la fréquence élevée des autobus en avance peut suggérer que les temps à l'horaire sont supérieurs à la réalité et que certains chauffeurs peuvent être portés à ralentir ou attendre sur leur trajet de manière à adhérer à l'horaire.

**Tableau 1-23 Ponctualité des lignes d'autobus de la STO en direction du centre de la région**

Origine	% avance	% norme STO (0-5 minutes)	% retard (5 à 10 minutes)	% retard majeur (plus de 10 minutes)
Plateau – PPAM	32,0 %	53,6 %	8,7 %	5,7 %
Plateau – 24 h	32,4 %	52,7 %	8,7 %	6,2 %
Aylmer - PPAM	41,8 %	50,6 %	6,3 %	1,3 %
Aylmer – 24 h	44,0 %	49,5 %	5,1 %	1,6 %

Source : STO, Octobre 2013.

### 1.6.6 Sécurité

Le tableau 1-24 illustre les différents accidents impliquant des autobus qui ont eu lieu dans l'aire d'étude. Depuis 2010, on dénombre 89 d'accidents avec un autobus, dont un mortel et plusieurs blessés. Globalement, les accidents impliquent une voiture et un autobus et les dégâts sont majoritairement matériels. La fréquence d'accidents est moindre depuis 2012. De ce fait, il n'apparaît pas de point noir sur le réseau en termes de sécurité routière pour le réseau de la STO.

**Tableau 1-24 Historique des accidents impliquant des autobus, 2010-2013**

Année	Nombre d'accidents recensés	Gravité	Accidents corporels	Km parcourus par les lignes autobus de l'aire d'étude
2010	33	1 majeur	1 blessé	n.d.
2011	31	1 majeur	Plusieurs blessés et 1 décès	4 896 000
2012	18	Tous mineurs	1 blessé	5 200 052
2013*	7	1 majeur	-	n.d.

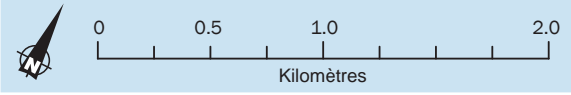
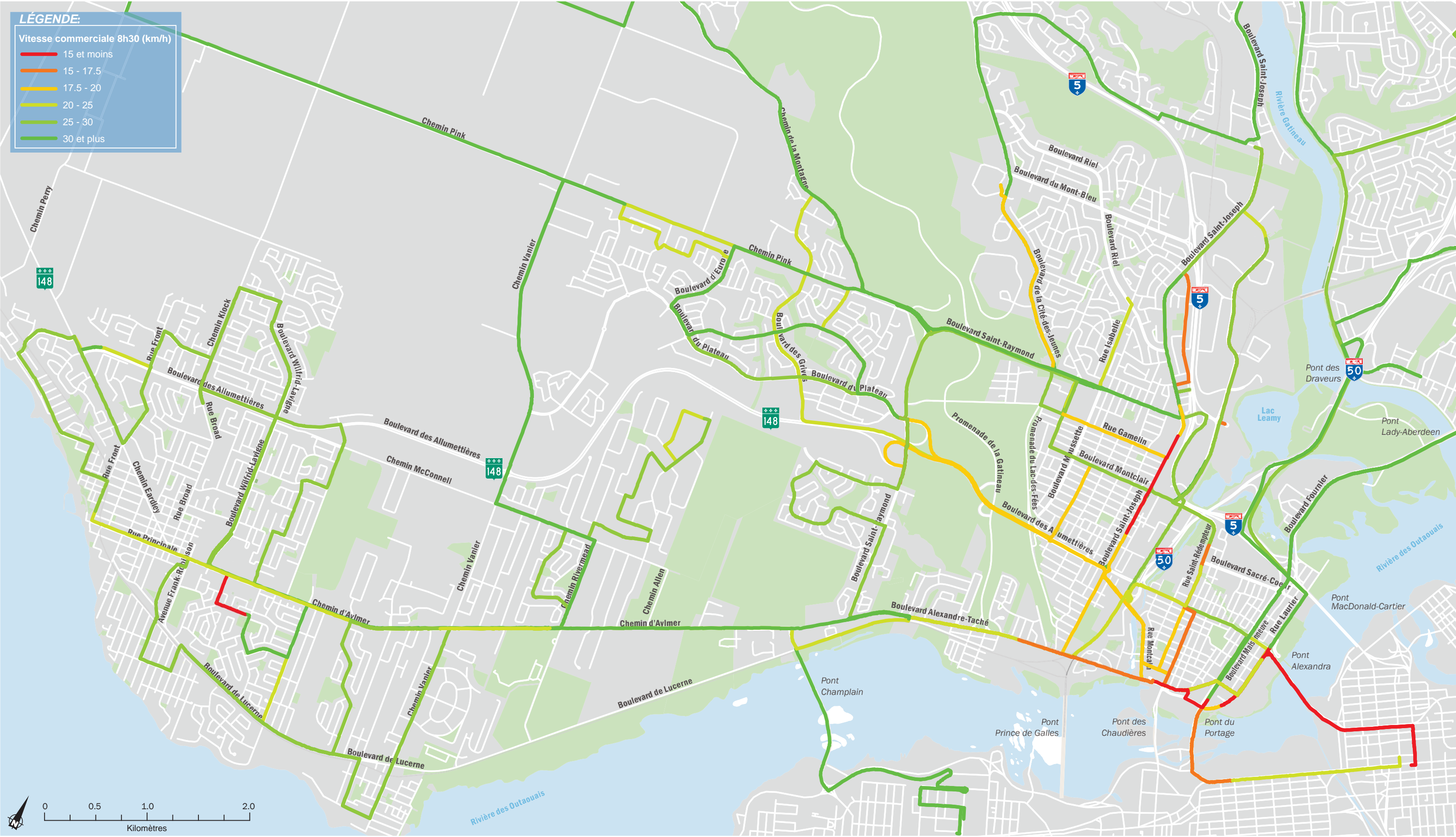
Source : STO (2013a, h). \* Jusqu'en juillet 2013.



**LÉGENDE:**

Vitesse commerciale 8h30 (km/h)

- 15 et moins
- 15 - 17.5
- 17.5 - 20
- 20 - 25
- 25 - 30
- 30 et plus



Carte 1-13a  
Vitesse commerciale par segment, heure de pointe du matin

M:\2010\1101-50987-00\Transport\3.0 Technique\3.7 DAO\Illustrator\04 Besoins Solutions\Avril 2015

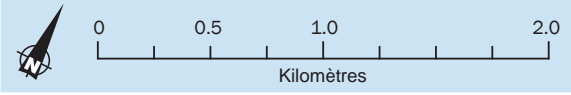
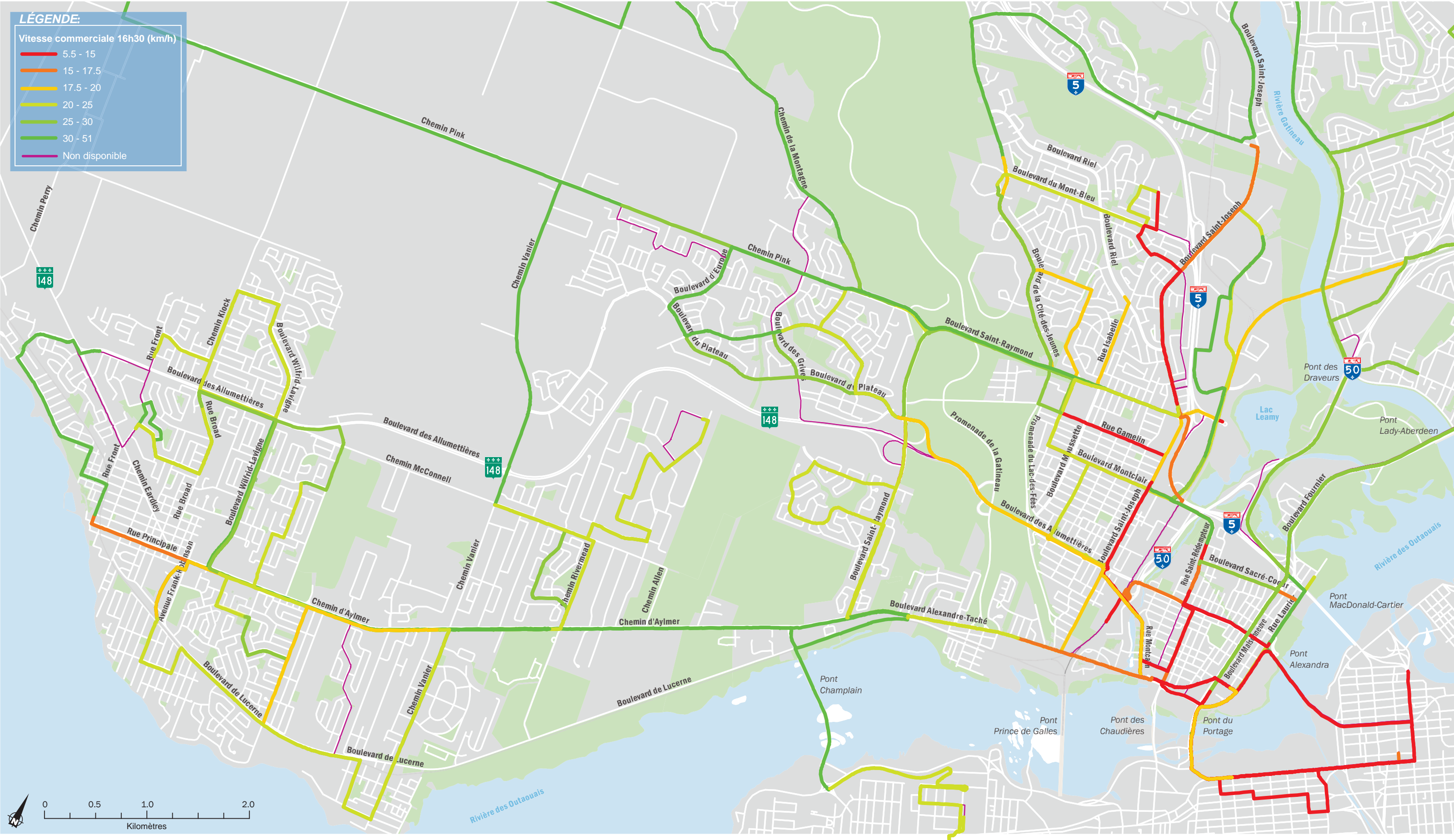




**LÉGENDE:**

Vitesse commerciale 16h30 (km/h)

- 5.5 - 15
- 15 - 17.5
- 17.5 - 20
- 20 - 25
- 25 - 30
- 30 - 51
- Non disponible



Carte 1-13b  
Vitesse commerciale par segment, heure de pointe de l'après-midi





## 1.7 Réseau routier et circulation

### 1.7.1 Réseau routier

#### 1.7.1.1 Hiérarchie du réseau routier

La hiérarchie du réseau routier dans l'aire d'étude est illustrée à la carte 1-14. Le réseau supérieur desservant le territoire de Gatineau (autoroutes 5 et 50) est accessible par les boulevards des Hautes-Plaines, Saint-Joseph, du Casino, des Allumettières, Maisonneuve et Fournier ainsi que par la rue Montcalm.

Le réseau routier permettant de franchir le parc de la Gatineau et de relier le secteur ouest de Gatineau au centre-ville de Gatineau est principalement constitué de trois axes majeurs : le boulevard des Allumettières, le boulevard Saint-Raymond et le chemin Pink ainsi que l'axe formé de la rue Principale, du chemin d'Aylmer et du boulevard Alexandre-Taché.

De son extrémité ouest jusqu'au croisement avec l'autoroute 50, le boulevard des Allumettières relève de la responsabilité du MTQ. Dans le *Plan de transport de l'Outaouais 1996-2011*, le MTQ (1996) précise que le boulevard des Allumettières répond à un objectif « d'améliorer la mobilité entre l'est et l'ouest de la ville de Gatineau et de soutenir le développement économique ». Il est le « seul lien routier de juridiction provinciale qui permet le déplacement des marchandises vers les communautés situées à l'ouest de la région de l'Outaouais favorisant ainsi leurs déplacements social et économique. » Les paramètres opérationnels priorisent la capacité véhiculaire, les déplacements rapides (70 km/h) et sécuritaires des véhicules routiers, notamment les véhicules lourds, ce qui implique certaines caractéristiques telles qu'une servitude de non-accès, une emprise large dédiée à la circulation rapide, la ségrégation des modes, excluant la circulation de piétons et de vélos sur ou en bordure immédiate du boulevard (MTQ 2013c). Par ses caractéristiques géométriques et d'accessibilité, le boulevard des Allumettières, est un élément essentiel du réseau routier supérieur. Dans la portion ouest et centre, l'emprise disponible demeure importante et la capacité résiduelle est grande. La portion est du boulevard des Allumettières, entre l'autoroute 50 et la rivière des Outaouais, ainsi que le boulevard Saint-Raymond, le chemin d'Aylmer et le boulevard Alexandre-Taché font partie du réseau artériel géré par la Ville et assurent la desserte des mouvements est-ouest.

Les quartiers résidentiels du secteur ouest de Gatineau sont desservis par un réseau d'axes collecteurs bien articulé reliant entre eux les rues à vocation locale et les trois axes majeurs décrits précédemment. Les principaux axes collecteurs à Aylmer sont le chemin Pink, le chemin Eardley, le boulevard Wilfrid-Lavigne, le chemin Vanier et le chemin Rivermead. Le boulevard Lucerne joue également un rôle d'axe collecteur reliant entre eux la partie centrale du secteur d'Aylmer et l'approche nord du pont Champlain. Dans le secteur de Hull, les principaux axes collecteurs situés à l'ouest du parc de la Gatineau sont le chemin de la Montagne, le chemin Pink, le boulevard du Plateau, le boulevard de l'Europe, le boulevard des Grives et le boulevard Louise-Campagna. Plus à l'est, outre la rue Laurier, le boulevard des Allumettières et le boulevard Saint-Raymond, le réseau artériel comprend le boulevard Maisonneuve. Le réseau collecteur est principalement formé de l'axe du boulevard de la Cité-des-Jeunes et de la promenade du Lac-des-Fées, de l'axe de la rue Isabelle et du boulevard Moussette, du boulevard Saint-Joseph, de l'axe du boulevard Montclair et de la rue Saint-Rédempteur, du boulevard Sacré-Cœur, de la rue Montcalm, de la rue Eddy et de la promenade du Portage.

L'accessibilité entre les rives québécoises et ontariennes est assurée par la présence de cinq ponts : Champlain; Chaudière; du Portage; Alexandra; MacDonald-Cartier. Le pont Prince-de-Galles constitue, un lien ferroviaire actuellement inutilisé. Les villes de Gatineau et d'Ottawa étudient la possibilité de le rénover pour assurer un lien actif à court terme.

### 1.7.1.2 *Discontinuités géométriques*

De manière générale, le réseau routier de Gatineau est assez bien structuré et ne comprend pas beaucoup de discontinuités géométriques. Avec l'ouverture en 2005 du lien du boulevard des Allumettières entre les axes du boulevard Saint-Raymond et de l'autoroute 50, une importante discontinuité du réseau routier a été corrigée. Le boulevard des Allumettières constitue un lien performant reliant les deux côtés du parc de la Gatineau desservis antérieurement par deux éléments routiers (boulevards Saint-Raymond et Alexandre-Taché) qui, considérant l'essor de la population sans cesse grandissant de la partie ouest de Gatineau, avaient largement atteint leurs capacités respectives. Les discontinuités les plus importantes sont l'accessibilité indirecte vers le pont Champlain pour les usagers en provenance du boulevard Saint-Raymond ainsi que vers le pont Chaudière pour les usagers provenant du nord via le boulevard Saint-Joseph ainsi que par les rues Montcalm et Saint-Rédempteur.

### 1.7.1.3 *Caractéristiques géométriques*

Le tableau 1-25 présente les caractéristiques des infrastructures routières. Certains axes est-ouest sont divisés en deux tronçons, séparés au parc de la Gatineau, distinguant les conditions à Aylmer-Le Plateau et à Hull. Tous les axes décrits ont deux directions de circulation.

#### **Axes est-ouest**

Les axes Lucerne, Alexandre-Taché, Allumettières et Pink, sont les quatre principaux liens du territoire à l'étude pour l'insertion d'un système de transport collectif rapide ont été analysés d'un point à l'extrémité ouest de l'aire d'étude jusqu'à l'intersection Laurier/Maisonneuve. Ces axes comprennent donc dans certains cas des voies publiques en sus de celles qui portent l'odonyme nommant l'axe. Ils sont présentés en tronçons ouest et est, ceux-ci étant séparés au parc de la Gatineau. À ces axes principaux s'ajoutent les axes McConnell et du boulevard du Plateau qui peuvent constituer des variantes locales d'autres axes.

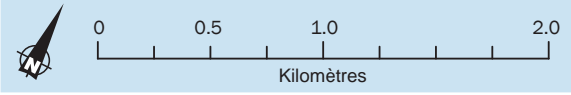
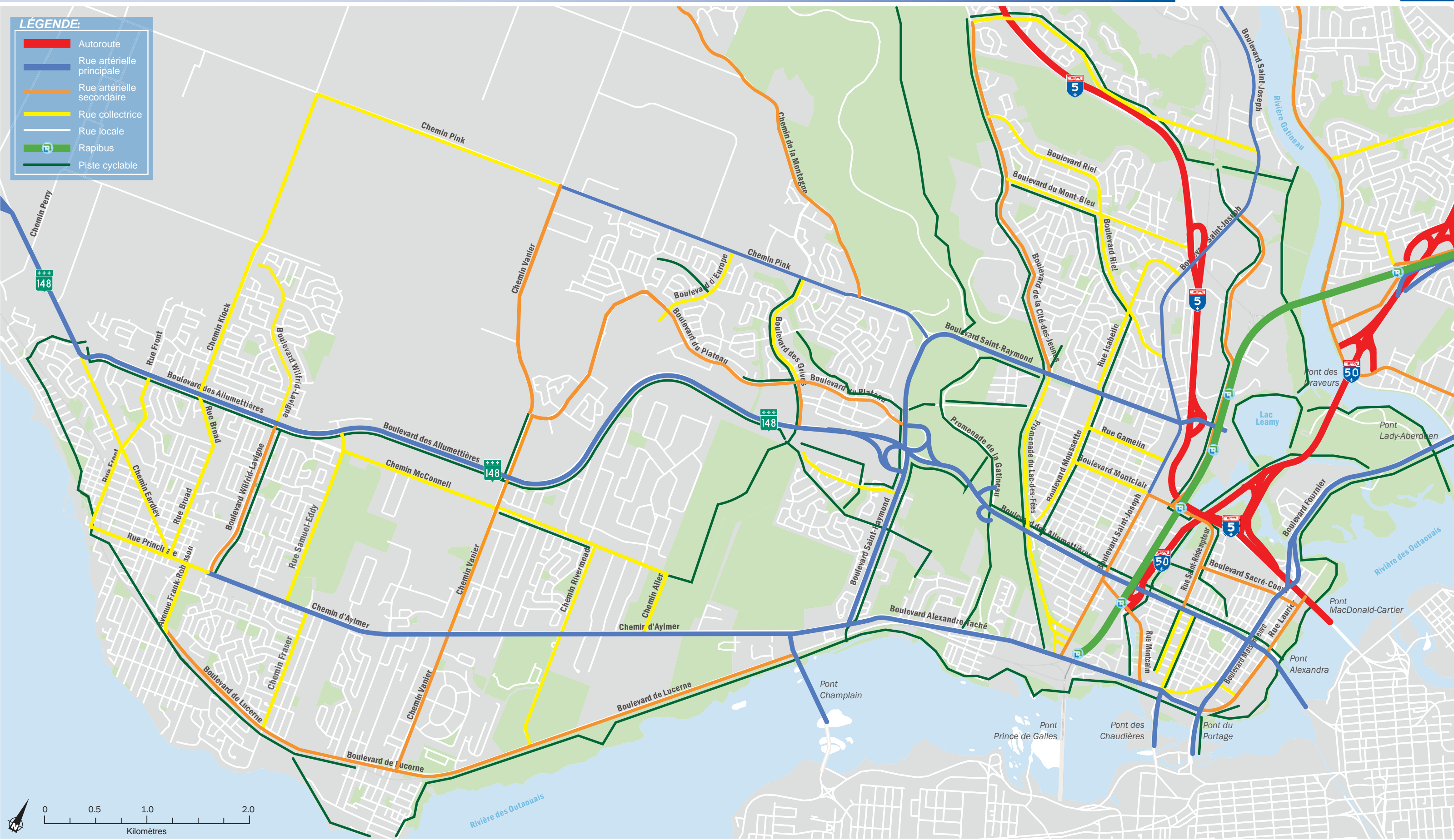
L'axe Lucerne, qui part de l'intersection Principale/Broad à l'intersection Lucerne/Belleau, emprunte sur la plus grande partie le boulevard de Lucerne auquel s'ajoutent de courts segments de la rue Principale, du boulevard Frank-Robinson et de la rue Belleau, a une longueur totale de 12,6 km. L'emprise compte une voie par direction et offre une largeur de 43 mètres. Le tronçon croise 30 intersections, dont cinq sont gérées par des feux de circulation. L'axe se termine à la rue Belleau. Les véhicules doivent ensuite se rabattre sur le boulevard Alexandre-Taché.

L'axe Aylmer-Taché, qui comprend la rue Principale, le chemin d'Aylmer, le boulevard Alexandre-Taché et la rue Laurier, part de l'intersection Principale/Broad jusqu'à la promenade de la Gatineau pour le tronçon ouest, alors que le tronçon est couvre le parcours entre la promenade jusqu'à l'entrée du pont du Portage. La longueur totale est de 11 km et l'emprise varie entre 20 et 21 mètres sur toute la longueur, sauf à l'intersection Maisonneuve/Laurier qui voit la largeur doubler. Le nombre de voies est principalement d'une par direction sur le tronçon ouest. À partir de la rue Saint-Dominique, ce nombre passe à trois jusqu'à la rue Montcalm. Par la suite, le nombre de voies varie de deux à quatre par direction (principalement dû aux configurations des intersections). Une voie réservée débute dans le tronçon ouest au chemin Vanier et se termine au tronçon est à la rue Montcalm, avec interruption entre les rues de Boucherville et Hardley. L'axe croise au total 63 intersections, dont 25 sont gérées par des feux de circulation.

L'axe McConnell est couvert en un seul tronçon de 4,3 km, du boulevard Wilfrid-Lavigne au chemin Allen. L'ensemble de l'axe a une voie par direction. Il croise 16 intersections, dont aucune n'est gérée par un feu de circulation.

**LÉGENDE:**

- Autoroute
- Rue artérielle principale
- Rue artérielle secondaire
- Rue collectrice
- Rue locale
- Rapibus
- Piste cyclable






Carte 1-14  
Infrastructures de transport

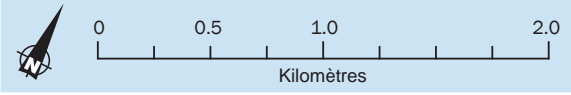
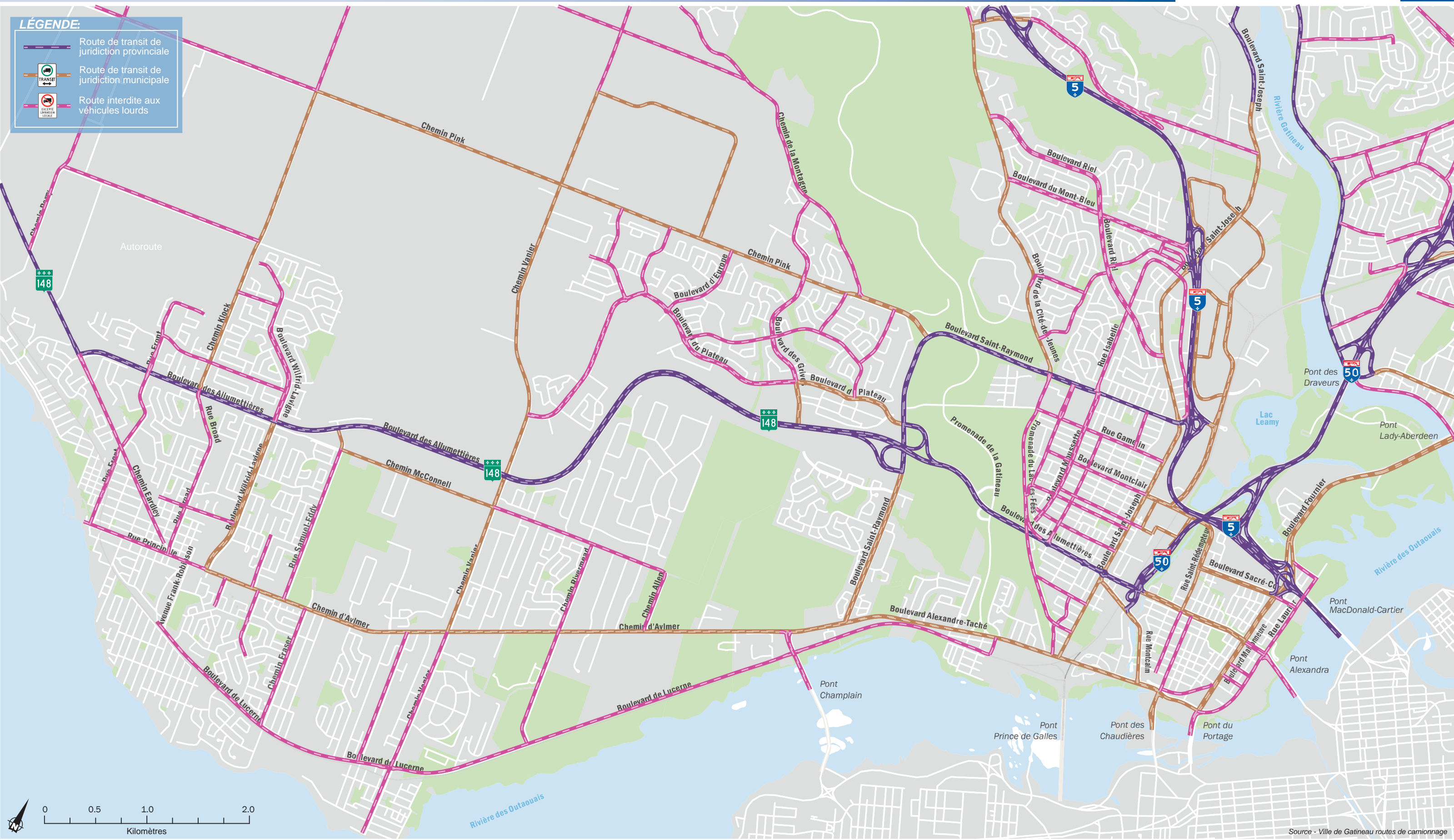
M:\2010\1101-50987-00\Transport\3.0 Technique\3.7 DAO\Illustrator\04 Besoins Solutions\Avril 2015





**LÉGENDE:**

-  Route de transit de juridiction provinciale
-  Route de transit de juridiction municipale
-  Route interdite aux véhicules lourds



Source - Ville de Gatineau routes de camionnage

Carte 1-14a  
Réseau de camionnage





L'axe des Allumettières comprend le boulevard du même nom sur la plus grande partie, de même que le boulevard Maisonneuve à son extrémité est. La portion ouest de l'axe des Allumettières débute à l'intersection Allumettières/Eardley jusqu'à la promenade de la Gatineau. Le tronçon est se poursuit jusqu'à la rue Laurier via le boulevard Maisonneuve. La longueur totale de l'axe est de 13 km. La largeur de l'emprise réduit de moitié d'un tronçon à l'autre (70 à 38 mètres). Le nombre de voies est variable sur l'ensemble de l'axe. Le minimum est de deux par directions et s'étend à quatre selon la configuration des intersections ou les périodes de stationnements sur rue. Une voie réservée centrale existe également dans le tronçon est, en direction ouest, entre le boulevard Maisonneuve et la rue de Carillon, près de la station Montcalm du Rapibus. Le tronçon croise 32 intersections, dont 16 sont gérées par des feux de circulation, 3 par des carrefours giratoires, 4 par des échangeurs et l'étagement du Rapibus avec bretelle.

L'axe du boulevard du Plateau a une longueur totale de 5,1 km. Comportant deux directions séparées par un terre-plein central, la section entre le boulevard Saint-Raymond et la rue du Satellite offre deux voies par direction, élargie à trois voies à certaines intersections pour l'ajout de voies de virage. La section de la rue Satellite au chemin Vanier ne compte qu'une voie par direction et une voie de stationnement. L'axe croise au total 20 intersections, dont 4 sont gérées par des feux de circulation et 5 par des giratoires.

L'axe Pink (tronçon ouest) part de l'intersection Terry-Fox/Allumettières jusqu'à la promenade de la Gatineau, en incluant une portion du boulevard Saint-Raymond. La longueur totale est de 17 km. L'emprise varie entre 45 et 170 mètres. La majeure partie du tronçon ouest a une voie par direction. et s'élargit du côté est (qui s'étend du parc de la Gatineau par le boulevard Saint-Raymond jusqu'au boulevard de la Carrière, empruntant à la suite de cet axe les boulevards des Allumettières et Maisonneuve) entre deux et quatre selon la configuration des intersections ou les périodes de stationnements sur rue. L'axe croise 57 intersections dont 22 sont gérées par des feux de circulation.

#### *Axes nord-sud*

L'axe Wilfrid Lavigne part de la rue Maurice Duplessis jusqu'à la rue Principale. L'axe a une longueur de 2,9 km. De Maurice Duplessis à la rue des Thuyas, les automobilistes n'ont qu'une voie par direction. L'axe s'élargit par la suite jusqu'à la rue Principale à deux voies, en plus d'une voie de stationnement et d'un terre-plein central. Au total, 21 intersections croisent Wilfrid Lavigne, dont seulement deux sont gérées par des feux de circulation.

L'axe Vanier est évalué du chemin Pink jusqu'au boulevard Lucerne, sur une longueur totale de 6,3 km. Dans l'ensemble, une voie permet aux automobilistes de circuler par direction. Toutefois, entre des Allumettières et McConnell, l'axe est plus large et compte 4 voies. L'axe croise 18 intersections, dont 4 sont gérées par des feux de circulation.

L'axe Saint-Raymond, dans sa portion nord-sud, a une longueur de 3,1 km. Il y a 2 voies par directions, avec une sur largeur à plusieurs intersections pour faciliter les virages à gauche ainsi que l'arrivée des voitures des axes perpendiculaires. Au total, 9 des 10 intersections croisant l'axe sont gérées par des feux de circulation.

L'axe du Lac-des-Fées, sous juridiction fédérale et qui est en continuité du boulevard de la Cité des Jeunes au sud de Saint-Raymond, a une longueur de 3 km (incluant son prolongement pour accéder au boulevard Alexandre-Taché via les rues Graham et Scott). Deux voies sont présentes entre le boulevard Saint-Raymond et la rue Gamelin. Par la suite, l'axe est réduit à une voie, sauf aux approches des bretelles d'accès au boul. des Allumettières où une voie est ajoutée. Cet axe croise peu d'intersections (8), dont une est gérée par un feu de circulation et une autre est un échangeur avec le boulevard des Allumettières.

**Tableau 1-25 Caractéristiques des axes routiers**

		Longueur (km)	Nombre de voies	Nombre d'intersections	Contrôles	Largeur d'emprise (m)	Vitesse affichée (km/h)
<b>Axes est ouest</b>							
<b>Axe Lucerne</b>	Ouest	10,2	2 X 1 voie	30	5 feux	Lucerne: 43,2 Belleau: 18,1	À l'ouest du pont Champlain : <b>70</b> Pont Champlain à Belleau : <b>50</b>
<b>Axe Aylmer – Taché</b>	Ouest	8,5	De Broad à Saint-Dominique: 1 voie De Saint-Dominique à promenade de la Gatineau: 1 voie bidirectionnelle selon l'heure de pointe et 1 voie régulière.	42	17 feux	20,2 à 20,9	Broad à rue du Golf <b>50</b> Rue du Golf à Saint-Raymond : <b>70</b>
	Est	2,4	De Promenade de la Gatineau à Montcalm: 1 voie bidirectionnelle selon l'heure de pointe et 1 voie régulière. De Montcalm à Maisonneuve: 2 à 3 voies selon le tronçon	21	8 feux	Tronçon: 20,2 à 20,9 Laurier/ Maisonneuve: 48	Saint-Raymond à Maisonneuve : <b>50</b>
<b>Axe Allumettières</b>	Ouest	8,7	2 voies, 3 à 4 voies aux intersections. 3 voies dans le secteur de l'échangeur Saint-Raymond	7	6 feux, 2 échangeurs	70	Eardley à Promenade du Lac-des-Fées : <b>70 - 90</b>
	Est	4,3	De Saint-Raymond à Promenade de la Gatineau: 2 à 3 voies De la Promenade de la Gatineau au croisement de l'A-50: 2 voies Du croisement de l'A-50 à l'intersection Maisonneuve/Laurier: 3 voies (1 voie de stationnement à certaines périodes et 3 à 4 voies aux intersections).	25	10 feux, 3 giratoires, 1 échangeur partiel	38,2	Promenade du Lac-des-Fées à Laurier : <b>50</b>
<b>Axe Pink</b>	Ouest	10,5*	1 voie jusqu'à rue de la Gravité (2 voies à l'intersection rue du Conservatoire et 1 voie + 1 VVG à la rue du Prado et boulevard d'Europe). De la rue de la Gravité jusqu'au parc de la Gatineau: 2 voies	21	3 feux	82,4 à 170,5	Terry-Fox à des Grives : <b>70</b> Des Grives à de la Carrière : <b>50</b>
	Est	2,9	Parc de la Gatineau à Saint-Joseph: 2 voies De Saint-Joseph à boul. de la Carrière: 2 voies direction est, 3 voies direction ouest Du boul. de la Carrière à l'A-5: 2 voies	36	19 feux	45,4	<b>50</b>
<b>Axe McConnell</b>		4,3	2 X 1 voie	16	0	ND	Wilfrid-Lavigne à Samuel-Edey : <b>50</b> Samuel-Edey à Vanier : <b>70</b> Vanier jusqu'à l'extrémité : <b>50</b>

	Longueur (km)	Nombre de voies	Nombre d'intersections	Contrôles	Largeur d'emprise (m)	Vitesse affichée (km/h)
<b>Axe du Plateau</b>	5,1	Présence d'un terre-plein central De Saint-Raymond à Satellite: 2 X 2 voies De Satellite à Vanier: 2 X 1 voie plus voies de stationnement. 5 Intersections gérées par giratoires	20	4 feux, 5 giratoires	ND	<b>50</b>
<b>Axes nord sud</b>						
<b>Axe Eardley</b>	2,3	Du parc-o-bus des Allumettières à la rue Park/ Principale	13	ND	ND	<b>50</b>
<b>Axe Wilfrid-Lavigne</b>	2,9	De Maurice-Duplessis à rue des Thuyas: 1 voie De Thuyas à Principale: 2 voies (plus voie de stationnement et terre-plein)	21	2	ND	<b>50</b>
<b>Axe Vanier</b>	6,3	De Pink à Allumettières: 1 voie. Élargissement à la hauteur du boul. des Allumettières Des Allumettières à Ch. McConnell: 1 voie. Aucun marquage mais largeur de 2 voitures De Ch. McConnell à boulevard Lucerne: 1 voie	18	3	ND	Lucerne à Aylmer <b>50</b> Aylmer à McConnell : <b>70</b> McConnell à Plateau : <b>50</b> Plateau à Pink : <b>70</b>
<b>Axe Saint-Raymond</b>	3,1	2 voies par direction avec surlageur à plusieurs intersections pour VVG et l'arrivée des voitures des axes perpendiculaires	10	9	ND	Ch. d'Aylmer à échangeur Allumettières : <b>50</b> Échangeur Allumettières à Pink : <b>70</b>
<b>Axe Lac-des-Fées**</b>	3,0	De Saint-Raymond à Gamelin: 2 voies De Gamelin à Alexandre-Taché: 1 voie, 2 voies à l'approche des bretelles d'accès du boul. des Allumettières	8	1	ND	<b>60</b>
<b>Axe Saint-Joseph</b>	3,1	De Saint-Raymond à Nicolet: 2 voies, 3 à plusieurs intersections pour VVG De Nicolet à Alexandre-Taché: 1 voie (plus voie de stationnement selon certaines périodes)	22	5 feux, 2 giratoire	ND	<b>50</b>
<b>Axe Montcalm</b>	1,2	De Saint-Joseph à Papineau: 2 voies De Papineau à Alexandre-Taché: 1 voie (dir. nord, les stationnements deviennent une voie réservée selon périodes)	10	4 feux, 1 giratoire	ND	<b>50</b>

Notes : Les principaux axes nord sud sont séparés en tronçons ouest et est séparés au parc de la Gatineau. \*6,8 km entre chemin Klock et boulevard Saint-Raymond. \*\* Axe en bordure du parc de la Gatineau.

L'axe Saint-Joseph, entre les boulevards Saint-Raymond et Alexandre-Taché, a une longueur de 2,7 km. Du boulevard Saint-Raymond à la rue Nicolet, chacune des directions a 2 voies, voire 3 pour les voies de virage à gauche à certaines intersections. Par la suite, l'axe est rétréci à 1 voie, mais compte du stationnement sur rue à certaines périodes de la journée. L'axe croise 22 intersections, mais seulement le quart (5) est géré par des feux de circulation.

L'axe Montcalm, entre les boulevards Saint-Joseph et Alexandre-Taché, a une longueur de 1,2 km. Chacune des directions, entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Papineau, compte 2 voies. Ailleurs, l'axe est rétréci à 1 voie, sauf en direction nord où la voie de stationnement sur rue devient une voie réservée selon certaines périodes. Au total, 10 intersections croisent l'axe, dont 4 sont gérées par des feux de circulation.

### *Vitesse affichée*

Les vitesses affichées varient majoritairement entre 50 et 70 km/h. Les rives des axes Pink, Allumettières, Aylmer, Lucerne, McConnell, Vanier et Klock sont peu urbanisées, permettant une vitesse affichée de 70 km/h et jusqu'à 90 km/h sur certains tronçons du boulevard des Allumettières. Dans les milieux plus denses, la vitesse diminue à 50 km/h. La promenade du Lac-des-Fées fait exception, avec une vitesse permise de 60 km/h.

## 1.7.2 Stationnement

L'offre de stationnement, la localisation et surtout le coût sont reconnus comme des facteurs influant sur le choix du mode de transport des voyageurs.

### 1.7.2.1 Offre de stationnement

En plus des stationnements incitatifs offerts par la STO, trois types de stationnement sont disponibles : sur rue avec parcomètres ou horodateurs, municipaux et privés.

Le stationnement sur rues tarifé coûte, au centre-ville de Gatineau (secteur Hull) 0,25 \$ pour chaque tranche de 7,5 minutes ou 2 \$ l'heure. Le maximum de temps permis varie entre 1h30 et 2h, selon la rue (60 minutes à Wrightville, un peu au nord). À titre comparatif, il en coûte 0,25 \$ par tranche de 5 minutes, soit 3 \$ de l'heure à Ottawa.

Certains stationnements municipaux sont disponibles à certains usagers qui doivent détenir un permis émis par la Ville et les autres sont ouverts au grand public. Les tarifs sont indiqués au tableau 1-26. Du côté ontarien, le coût mensuel de la majorité des stationnements municipaux varie entre 75 \$ et 180 \$ (moyenne de 3,75 \$ à 9 \$ par jour).

**Tableau 1-26 Tarification des stationnements municipaux du secteur de Hull**

Stationnement	Catégorie	Tarif horaire	Tarif journalier	Tarif mensuel
Guertin	Permis mensuel	s/o	s/o	50 \$
Montcalm	Permis mensuel	s/o	s/o	108 \$
Morin	Permis mensuel	s/o	s/o	74 \$
Maison du citoyen	Courte durée	3 \$	12 \$	s/o
Carrefour	Courte durée	1,50 \$	s/o	s/o
Port Jacques-Cartier	Longue durée	s/o	8 \$	98 \$
Théâtre de l'île	Longue durée	1,50 \$	10 \$	160 \$
15, rue Leduc	Longue durée	2 \$	12 \$	140 \$ - 170 \$
Fonderie	Longue durée	2 \$	10 \$	90 \$

Source : Gatineau (2014).

### 1.7.2.2 Politique de stationnement

La Ville de Gatineau a adopté en 2012 sa Politique sur le stationnement (Aecom 2012). La Ville définit cinq orientations précisées par des objectifs dont plusieurs visent à contribuer à un transfert modal vers le transport actif et collectif. Ces objectifs sont :

- Réaliser un juste équilibre de l'offre du stationnement de longue durée entre les besoins des navetteurs qui doivent utiliser leur véhicule automobile et les objectifs de transfert modal vers le transport en commun et le transport actif;
- Viser progressivement la réduction du nombre exigé d'espaces de stationnement lors de la réalisation de nouveaux projets dans les secteurs bien desservis par un service approprié de transport en commun et d'infrastructures pour les modes actifs; réduire progressivement le nombre exigé d'espaces de stationnement dans les secteurs bien desservis par le transport en commun et les infrastructures pour modes actifs; adapter les normes municipales de stationnement en fonction de la proximité des services de transport collectif et des infrastructures de transport actif existantes;
- Poursuivre le développement du réseau de stationnement incitatif de la STO sur le territoire de la ville de Gatineau; équiper les Parc-o-bus des installations et services nécessaires au stationnement sécuritaire des vélos;
- Favoriser les modes actifs par l'implantation d'infrastructures adéquates de stationnement et d'équipement d'accueil dans tous les immeubles à bureaux; imposer l'aménagement d'infrastructures d'accueil pour les modes actifs, incluant des places pour vélos sécuritaires et en quantité suffisante, des casiers et des douches, dans tous les nouveaux projets d'édifices à bureaux, commerciaux et institutionnels et développer des programmes incitatifs pour l'application rétroactive de ce règlement;
- Sous réserve du pouvoir habilitant accordé par la LADTU (LAU révisée), utiliser les recettes de la tarification du stationnement pour favoriser les modes alternatifs de déplacements pour implanter des infrastructures qui incitent les citoyens au transfert modal et pour entretenir ces infrastructures;
- Adapter la tarification du stationnement afin de progressivement décourager l'utilisation de l'automobile pour les déplacements reliés au travail, sans toutefois pénaliser les clients des commerces et les visiteurs.

### 1.7.3 Réseaux cyclable et piétonnier

Le réseau de pistes cyclables se retrouve à la carte 1-14. Le réseau cyclable dessert bien les déplacements est-ouest, dans les axes des boulevards Lucerne et des Allumettières, mais les interconnexions nord-sud se font plus rares ou sont discontinués, sauf dans le parc de la Gatineau. Immédiatement au sud de l'axe Lucerne, le réseau cyclable est accessible entre l'avenue Frank-Robinson et le chemin Fraser. Les piétons peuvent emprunter un trottoir sur différentes portions de l'axe, sauf sur une distance de 9 km, entre l'avenue Frank-Robinson et la rue Boudria. Dans le secteur du boulevard Alexandre-Taché, le réseau cyclable est accessible via la rue Scott et dans le secteur de la rue Belleau. Il longe également l'axe du côté sud, entre la rue Montcalm et du boulevard Maisonneuve. Des trottoirs sont aménagés sur toute la longueur (parfois d'un côté seulement), sauf entre la rue d'Augusta et la promenade Samuel-de-Champlain (environ 500 mètres).

Le réseau cyclable est adjacent à l'axe Allumettières sur presque toute sa longueur. Il longe le côté sud jusqu'à la promenade de la Gatineau, le côté nord de la Promenade jusqu'au secteur croisant l'A-50, retour au sud jusqu'à la rue Laval pour finalement reprendre le côté nord jusqu'au pont Alexandra. Par la suite, il ne demeure accessible que via des artères transversales. Le réseau piétonnier est présent uniquement à l'est du boulevard Saint-Joseph.



Une portion du réseau cyclable longe l'axe McConnell, entre les chemins Vanier et Rivermead. Un trottoir ne longe qu'une faible portion de l'axe, sur les premiers 200 mètres à partir du boulevard Wilfrid-Lavigne.

Le boulevard du Plateau compte un tronçon de piste multifonctionnelle et une bande cyclable entre le boul. Saint-Raymond et la rue de l'Atmosphère. Il croise le réseau cyclable aux boulevards des Grives, de l'Europe et d'Amérique-Française. Des trottoirs sont aménagés sur une grande partie de l'axe.

Le chemin Pink est rejoint par le réseau cyclable via le boulevard des Grives. Sur le boulevard Saint-Raymond est un axe cyclable est disponible sur un petit tronçon entre la promenade de la Gatineau et la promenade du Lac-des-Fées. Le réseau cyclable est également accessible par certaines artères transversales. Il longe ensuite le boulevard de la Carrière. Par ailleurs, aucun trottoir ne borde le chemin Pink, mais se retrouve d'un ou deux côtés sur le boulevard Saint-Raymond Est.

En ce qui a trait aux axes nord-sud, le boulevard Wilfrid-Lavigne accueille une portion du réseau cyclable (bande latérale sur rue) entre le chemin d'Aylmer et le boulevard des Allumettières. Des trottoirs sont aménagés sur toute la longueur.

L'axe Vanier croise le réseau cyclable au chemin McConnell et au boulevard des Allumettières et longe le chemin Vanier entre le boulevard des Allumettières jusqu'au boulevard du Plateau. Les piétons peuvent circuler de façon sécuritaire sur les portions de l'axe les plus urbanisées, entre le boulevard Lucerne et le chemin d'Aylmer et ensuite entre le chemin McConnell et le boulevard des Allumettières.

Le réseau cyclable longe l'axe sud du boulevard Saint-Raymond sur une bonne portion, entre les boulevards du Plateau et Alexandre-Taché. Des trottoirs sont aménagés sur la moitié du tronçon, au sud du boulevard des Allumettières et sur quelques dizaines de mètres au nord du boulevard du Plateau.

Le réseau cyclable longe la promenade du Lac-des-Fées sur toute sa longueur, mais aucun trottoir n'est présent. Seule la piste cyclable du réseau du boulevard des Allumettières croise le boulevard Saint-Joseph. Toutefois, l'axe est bordé sur toute sa longueur par des trottoirs.

La rue Montcalm croise le réseau cyclable à la hauteur de l'A-50, dispose d'une piste multifonctionnelle du côté ouest et des trottoirs bordent l'axe sur toute sa longueur.

Diverses mesures de modération sont implantées sur certaines rues locales de l'aire d'étude. Celles-ci ne sont toutefois pas susceptibles de faire partie d'un axe potentiel de transport en commun rapide. Selon Vélo-Québec (2010), quelque 1 700 cyclistes utilisaient le pont du Portage quotidiennement en 2010 contre 900 sur le pont Champlain. Le débit journalier moyen de semaine de vélos s'établissait alors à 1 500 sur l'avenue Alexandre-Taché à la hauteur de la rue Montcalm contre 600 sur le boulevard des Allumettières à la rencontre du boulevard Saint-Joseph.

#### 1.7.4 Débits de circulation

La carte 1-15 illustre les débits journaliers moyens annuels (DJMA) de véhicules observés le long des principaux axes routiers de l'aire d'étude en 2011. Les axes les plus sollicités (autoroutes exclues), sont, en ordre décroissant (avec DJMA maximum enregistré sur le tronçon) :

- Boulevard Maisonneuve (31 900 véh/j);
- Boulevard Saint-Raymond (segment est-ouest) (33 000 véh/j);
- Boulevard des Allumettières (33 000 véh/j);
- Boulevard Alexandre-Taché (26 100 véh/j);
- Boulevard Saint-Raymond (segment nord-sud) (23 000 véh/j);
- Boulevard Saint-Joseph (24 700 véh/j).

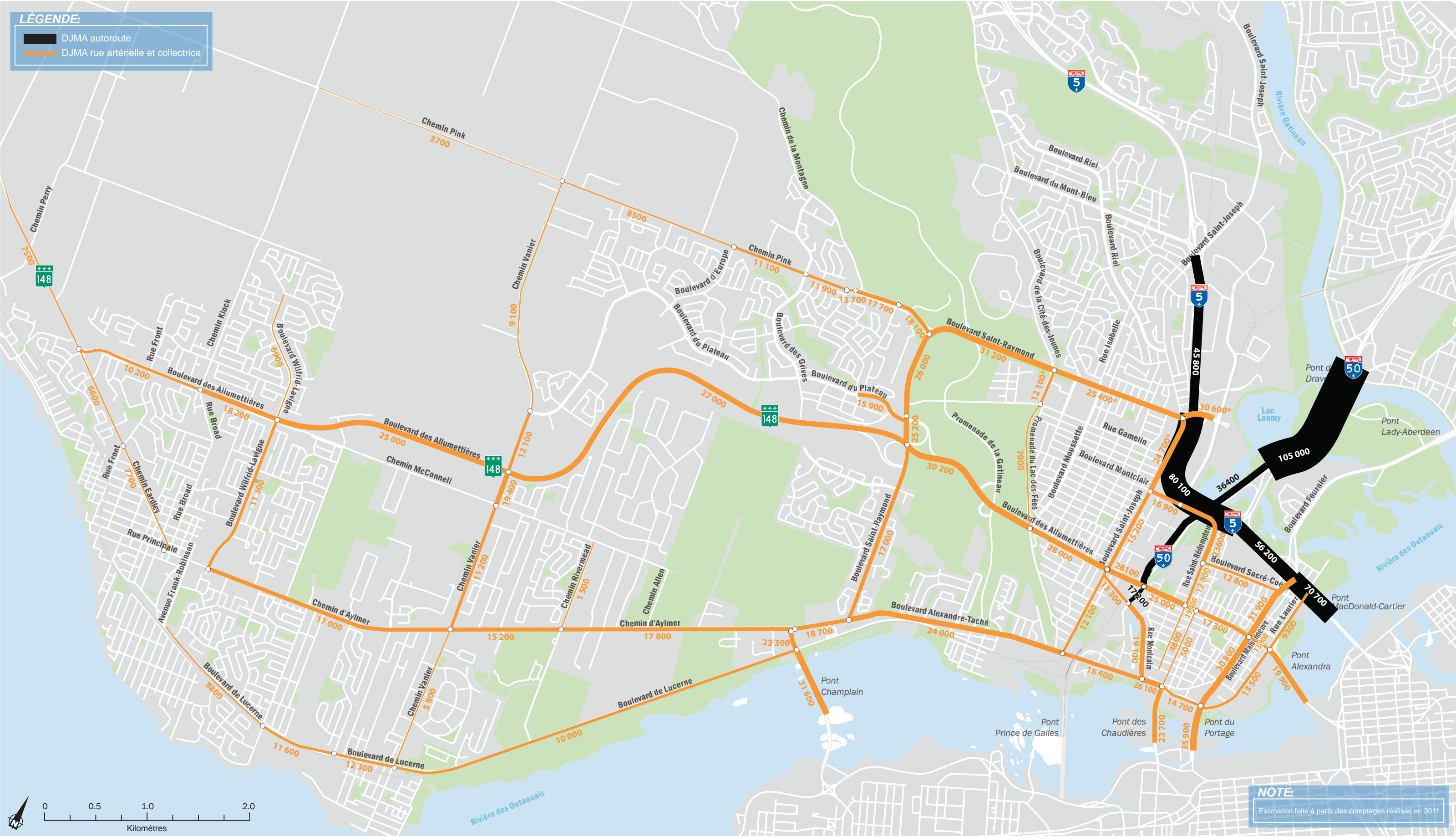
Dans la moitié des cas, il s'agit d'axes orientés est-ouest, qui drainent la population de l'ouest de Gatineau vers les pôles d'attraction des centres-villes de Gatineau et d'Ottawa. Les axes nord-sud, tels

que Maisonneuve et Saint-Joseph, bénéficient d'un lien direct avec le réseau autoroutier, alors que l'axe nord-sud de Saint-Raymond constitue un lien important entre le chemin Pink et le boulevard Alexandre-Taché pour desservir la population du secteur du Plateau, ainsi que les pôles d'attraction situés au nord de Hull.



**LÉGENDE:**

- DJMA autoroute
- DJMA rue artérielle et collectrice



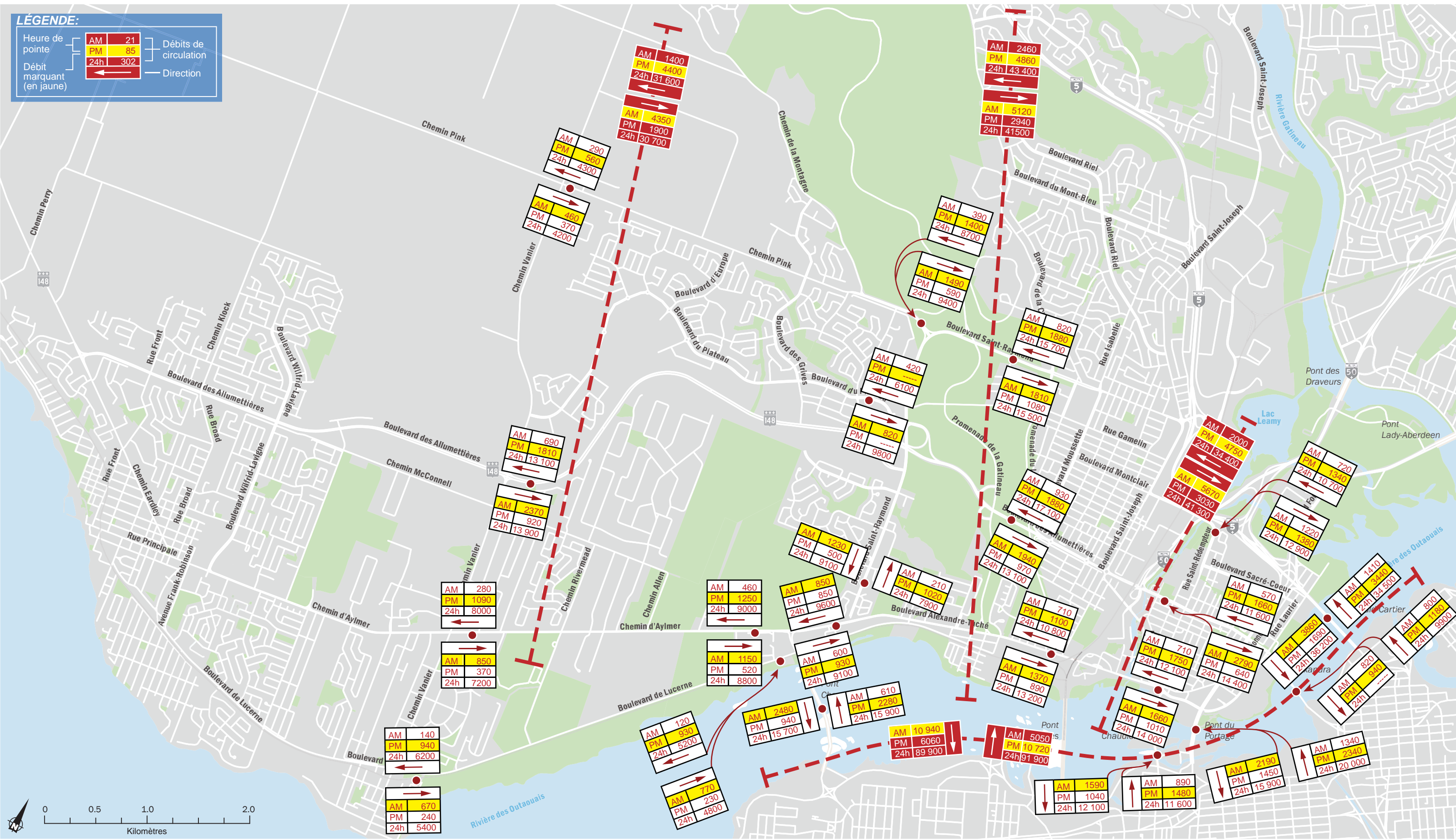
Carte 1-15  
Débits journaliers moyens annuels (DJMA), 2011





**LÉGENDE:**

Heure de pointe	AM	21	Débits de circulation
	PM	85	
Débit marquant (en jaune)	24h	302	Direction
	←		



Carte 1-16  
Débits de circulation aux points critiques et aux lignes-écrans, 2011





La carte 1-16 présente les débits de circulation directionnels aux heures de pointe du matin, de l'après-midi ainsi que durant une journée complète le long de lignes-écrans établies pour caractériser la circulation (Vanier, parc de la Gatineau, île de Hull, rivière des Outaouais). Les données proviennent de comptages effectués entre 2005 et 2011 par la Ville de Gatineau et le MTQ, actualisées pour l'année 2011.

Les deux lignes-écrans dans le secteur à l'étude, soit celles le long du chemin Vanier et du parc de la Gatineau, indiquent que les mouvements s'effectuent en direction est vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa en période de pointe du matin et en direction ouest en période de pointe de l'après-midi.

À la ligne-écran du chemin Vanier, les axes majeurs est-ouest en ordre décroissant d'achalandage journalier dans les deux directions sont les suivants :

- Boulevard des Allumettières (28 000 véh/j);
- Chemin d'Aylmer (15 200 véh/j);
- Boulevard de Lucerne (11 600 véh/j);
- Chemin Pink (8 500 véh/j).

Au total, environ 62 300 véhicules transitent chaque jour par ces quatre axes majeurs à cette ligne-écran. Entre 2005 et 2011, il s'y est produit une augmentation de 68 % du nombre de véhicules en direction est en pointe du matin (entre 7h00 et 9h30) alors que le taux d'occupation par véhicule a diminué de 10 %, passant de 1,22 à 1,10 passager/véhicule (Malatest 2012a). Entre 15h30 et 18h00, une augmentation de 18 % du nombre de véhicules a été observée en direction ouest avec une diminution de près de 8 % du taux d'occupation, de 1,25 à 1,15 passagers/véhicule. L'augmentation du nombre de véhicules est moindre en pointe de l'après-midi qu'à celle du matin, ce qui peut s'expliquer par divers facteurs, telle qu'une période de pointe plus étendue dans le temps (débutant avant 15h30 et se terminant après 18h00), la présence de travaux, etc. Dans l'ensemble, les débits véhiculaires pendulaires augmentent avec les années tandis que les véhicules ont moins de passagers. Une variation nette positive du nombre d'occupants véhiculés est également observée.

À la ligne-écran du parc de la Gatineau, les axes majeurs orientés est-ouest en ordre décroissant d'achalandage journalier sont les suivants :

- Boulevard Saint-Raymond (33 000 véh/j);
- Boulevard des Allumettières (33 000 véh/j);
- Boulevard Alexandre-Taché (24 000 véh/j).

Au total, approximativement 82 200 véhicules franchissent le parc de la Gatineau par jour sur ces trois axes majeurs.

Le long de la ligne-écran du parc de la Gatineau<sup>30</sup>, une augmentation de 25 % des véhicules se destinant vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa a été observée en pointe du matin entre 2005 et 2011 alors que le taux d'occupation par véhicule a diminué de 12,5 %, chutant de 1,24 à 1,09 passager/véhicule. En pointe de l'après-midi, contrairement à la tendance observée ailleurs, on note plutôt une diminution des débits véhiculaires en direction ouest d'environ 23 %. Le taux d'occupation des véhicules a également diminué de l'ordre de 6 %, variant de 1,28 à 1,20 passager/véhicule, tout comme le nombre total d'occupants véhiculés. Exceptionnellement, les mouvements ne sont pas pendulaires puisqu'on a observé une diminution des débits en pointe de l'après-midi. Cependant, plusieurs facteurs ont pu provoquer cette réduction, ne serait-ce que l'étendue de la période de pointe, la présence de travaux, etc. Malgré cela, le taux d'occupation des véhicules tend toujours vers la baisse. Une variation nette positive du nombre d'occupants est observée en pointe du matin alors qu'elle est

<sup>30</sup> L'axe du boulevard des Allumettières est absent des données 2005 et 2011 à la ligne-écran du parc de la Gatineau, ce qui fausse l'analyse évolutive.

négative en après-midi. Le tableau 1-27 détaille les valeurs recensées aux lignes-écrans Vanier et du parc de la Gatineau.

**Tableau 1-27 Débits et taux d'occupation aux lignes-écrans de Vanier et du parc de la Gatineau, 2005 et 2011**

Ligne-écran	Vanier		Parc de la Gatineau	
	Débit (véh)	Taux d'occupation (pass./véh)	Débit (véh)	Taux d'occupation (pass./véh)
2005 AM	7 756	1,22	4 659	1,24
2011 AM	13 030	1,10	5 827*	1,09
Variation	+68%	-10,1 %	n. d.	-12,5 %
2005 PM	9 186	1,25	8 173	1,28
2011 PM	10 797	1,15	6 311*	1,20
Variation	+17,5%	-7,9 %	n. d.	-6,3 %

Note : \* Sans le boulevard des Allumettières. Source : Malatest (2012a). Traitement : Roche-Génivar.

En ce qui concerne les liens interprovinciaux, les débits observés démontrent un fort déplacement vers Ottawa en période de pointe du matin et vers Gatineau en après-midi, sauf pour le pont Alexandra où les déplacements sont légèrement plus importants en pointe de l'après-midi en direction d'Ottawa. Plus de 181 800 véhicules transitent par les liens interprovinciaux entre Gatineau et Ottawa. En ordre décroissant d'achalandage, les ponts interprovinciaux sont les suivants :

- Pont Macdonald-Cartier (63 000 véh/j);
- Pont du Portage (35 900 véh/j);
- Pont Champlain (31 600 véh/j);
- Pont des Chaudières (23 700 véh/j);
- Pont Alexandra (19 900 véh/j).

Les ponts Champlain, des Chaudières et du Portage sont largement utilisés par les usagers provenant du secteur ouest de Gatineau. Ceci explique les forts débits pendulaires sur le boulevard de Lucerne et sur le chemin d'Aylmer à l'ouest du pont Champlain. Les boulevards Alexandre-Taché, des Allumettières et Maisonneuve illustrent également ces mouvements pendulaires aux ponts des Chaudières et du Portage.

### 1.7.5 Conditions de circulation actuelles

#### *Temps de parcours*

Le tableau 1-28 présente les temps de parcours en automobile sur différents itinéraires pertinents à l'aire d'étude alors que la figure 1-5 identifie ces parcours et illustre ces temps de parcours à différents moments de la période de pointe<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> Le parcours 15 est divisé en trois itinéraires : 15 entre Aylmer et le pont Champlain; 15A et 15B entre le pont Champlain et le centre d'Ottawa par le boulevard Alexandre-Taché dans le premier cas, par le pont Champlain dans le second cas.

**Tableau 1-28 Temps de parcours, itinéraires 15 et 20, 2011**

(a) Itinéraire 15 (Aylmer entre Lavigne et intersection Samuel-de-Champlain)

<b>AM, vers le centre</b>					7:15-8:15	
	<b>Parcours le plus court de la période</b>	<b>Parcours le plus long de la période</b>	<b>Moyenne de la période</b>	<b>Écart-type de la période</b>	<b>Moyenne de l'heure de pointe</b>	<b>Moyenne période de pointe / moyenne heure de pointe</b>
Temps de parcours (min)	6,72	16,72	11,39	3,05	14,55	0,78
Vitesse (km/h)	47,18	21,88	33,87	8,41	25,33	1,34
<b>PM, vers la périphérie</b>					16:30-17:30	
Temps de parcours (min)	7,72	12,52	10,25	1,74	11,7	0,88
Vitesse (km/h)	44,23	27,70	35,9	5,73	31,52	1,14

(b) Itinéraire 15A (Pont Champlain-Wellington entre Aylmer et Kent)

<b>AM, vers le centre</b>					8 :00-9 :00	
	<b>Parcours le plus court de la période</b>	<b>Parcours le plus long de la période</b>	<b>Moyenne de la période</b>	<b>Moyenne de la période</b>	<b>Moyenne de l'heure de pointe</b>	<b>Moyenne période de pointe / moyenne heure de pointe</b>
Temps de parcours (min)	8,8	24,72	14,24	5,61	18,19	0,78
Vitesse (km/h)	44,03	15,74	30,87	10,64	23,08	1,34
<b>PM, vers la périphérie</b>					16:15-17:15	
Temps de parcours (min)	7,88	21,82	13,98	4,32	17,15	0,82
Vitesse (km/h)	48,83	18,22	30,29	9,32	24,06	1,26

## (c) Itinéraire 15B (Aylmer-Taché-Booth-Wellington entre Pont Champlain et Kent)

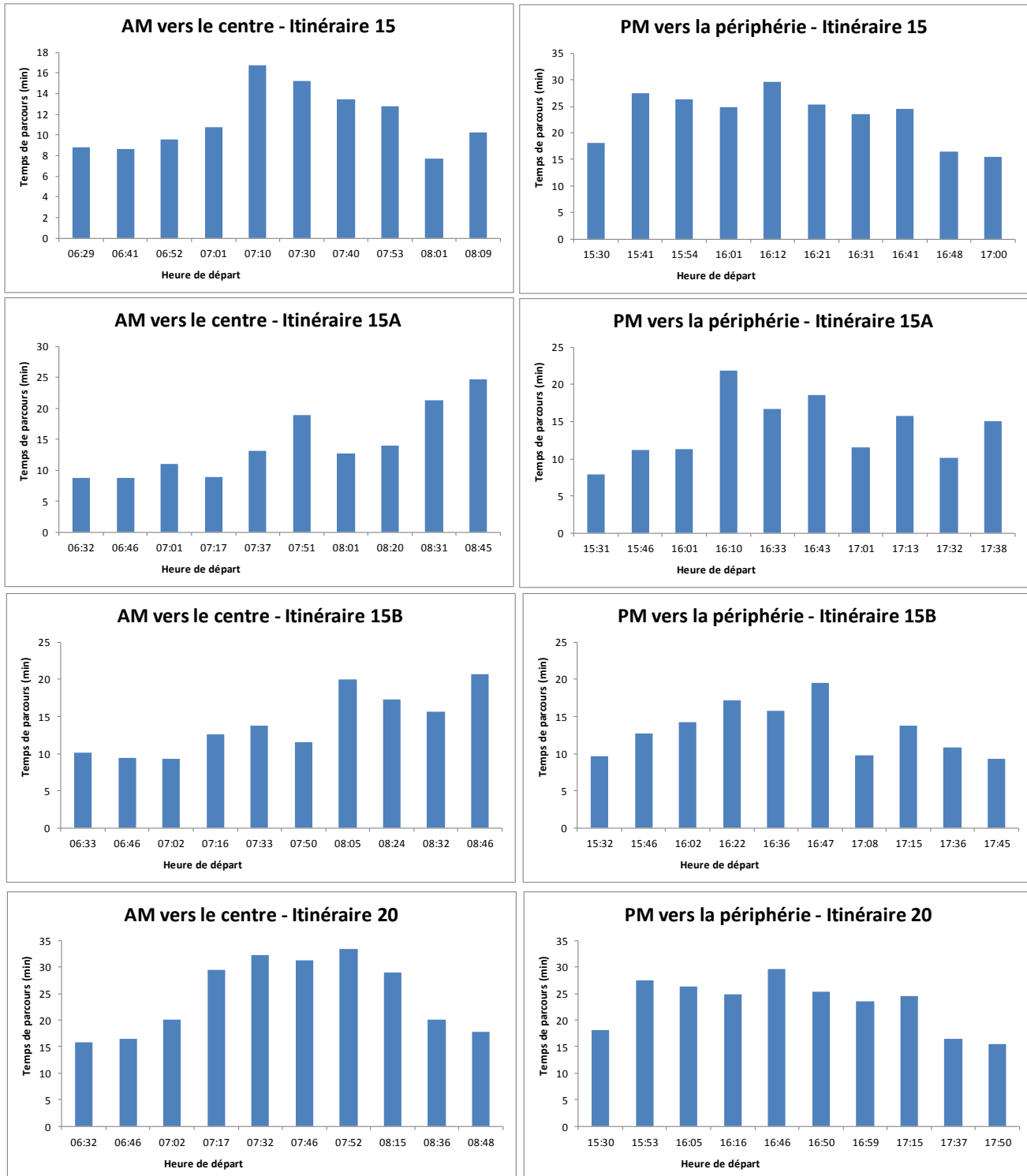
<b>AM, vers le centre</b>					8 :00-9 :00	
	<b>Parcours le plus court de la période</b>	<b>Parcours le plus long de la période</b>	<b>Moyenne de la période</b>	<b>Écart-type de la période</b>	<b>Moyenne de l'heure de pointe</b>	<b>Moyenne période de pointe / moyenne heure de pointe</b>
Temps de parcours (min)	9,27	20,67	14,03	4,21	18,38	0,76
Vitesse (km/h)	17,6	38,34	27,79	7,71	20,12	1,38
<b>PM, vers la périphérie</b>					16 :00-17 :00	
Temps de parcours (min)	9,32	19,45	13,26	3,44	16,62	0,80
Vitesse (km/h)	18,65	38,47	28,82	7,12	22,1	1,30

## (d) Itinéraire 20 (Allumettières-Pont Alexandra-Mackenzie entre Wilfrid-Lavigne et Wellington)

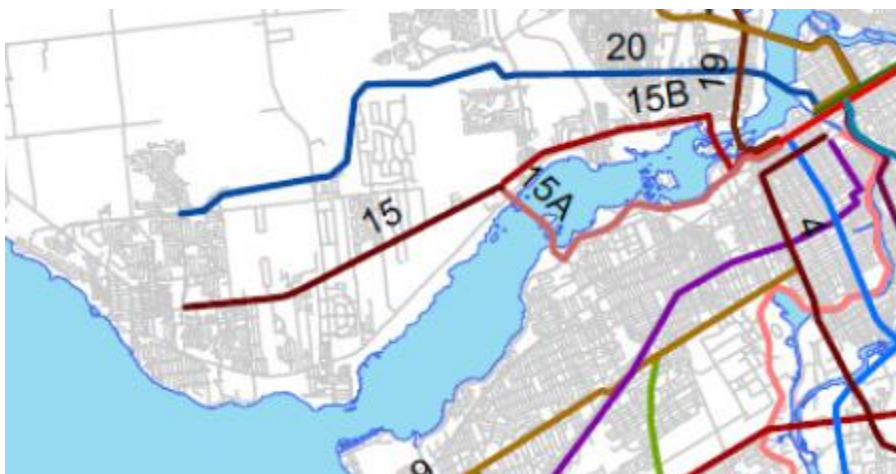
<b>AM, vers le centre</b>					7:15-8:15	
Temps de parcours (min)	15,85	33,3	24,53	7,09	31,57	0,78
Vitesse (km/h)	23,6	49,29	34,58	10,32	24,8	1,39
<b>PM, vers la périphérie</b>					16:45-17:45	
Temps de parcours (min)	15,55	29,58	23,16	4,80	27,06	0,86
Vitesse (km/h)	26,82	50,63	35,64	8,44	29,32	1,22

Source : Malatest (2012a). Traitement : Roche-Genivar.

**Figure 1-4 Temps de parcours en automobile, durant la période de pointe, 2011**







Source : Malatest (2012a). Traitement : Roche-Genivar.

Les trois grands itinéraires entre Aylmer et le centre-ville d'Ottawa offrent des temps de parcours moyens similaires<sup>32</sup>, soit 25,6, 25,4 et 24,5 minutes en période de pointe du matin, respectivement pour les itinéraires par le pont Champlain, par le boulevard Alexandre-Taché et par le boulevard des Allumettières, ou encore 32,7, 32,9 et 31,6 minutes en heure de pointe du matin dans le même ordre. Les mêmes constats s'appliquent en après-midi, mais les temps de parcours sont légèrement plus courts, soit des temps respectifs de 24,2, 23,5 et 23,2 minutes pour la période de pointe et de 28,9, 28,1 et 27,1 minutes pour l'heure de pointe. La variabilité, telle que mesurée par l'écart-type, est également semblable. Le temps de parcours moyen pour la période de pointe est de 15 % à 25 % plus court que le temps de parcours moyen de l'heure de pointe. Toutefois, le boulevard Alexandre-Taché en heure de pointe du matin affiche la vitesse de parcours moyenne la plus basse à 20,1 km/h alors que le chemin d'Aylmer à l'ouest du pont Champlain affiche la vitesse de parcours la plus élevée en heure de pointe de l'après-midi (31,5 km/h).

### *Retards et niveaux de service*

La présente section traite des analyses de capacité effectuées aux 16 carrefours importants de l'aire d'étude :

1. D'Aylmer/Vanier;
2. D'Aylmer/Rivermead;
3. D'Aylmer/Samuel-de-Champlain;
4. De Lucerne/Samuel-de-Champlain;
5. Alexandre-Taché/Saint-Raymond;
6. Alexandre-Taché/Saint-Joseph;
7. Alexandre-Taché/Montcalm;
8. Alexandre-Taché/Eddy/Laurier;
9. Laurier/Maisonneuve – pont du Portage;
10. Des Allumettières/Maisonneuve;
11. Saint-Raymond/De la Cité-des-Jeunes;
12. Saint-Raymond/Chemin Pink;
13. Des Allumettières/Du Plateau/Saint-Raymond;

<sup>32</sup> Le temps de parcours par le boulevard des Allumettières et le pont Alexandra est généralement plus court d'une minute, mais le point d'arrivée à Ottawa est distinct (rue Mackenzie versus rue Bank).

14. Des Allumettières / Saint-Raymond;
15. Des Allumettières/Vanier;
16. Des Allumettières/Wilfrid-Lavigne.

Les analyses de capacité ont été réalisées sur la base des comptages fournis par la Ville de Gatineau et le MTQ et traités à l'aide du logiciel de simulation Synchro 7. Les comptages ont été actualisés à l'année 2012 en assumant une croissance annuelle de 2 % de la circulation. Les simulations ont été effectuées pour les deux périodes les plus critiques d'une journée représentative de la semaine, soit l'heure de pointe du matin et l'heure de pointe de l'après-midi. Les cartes 1-17 et 1-18 présentent les conditions de circulation aux 16 carrefours en heure de pointe du matin et de l'après-midi respectivement : les files d'attente maximums à chaque approche, les retards moyens encourus en secondes par véhicule pour chaque mouvement, les niveaux de service par mouvement et enfin, les niveaux de service globaux de chaque intersection. Là où il y a une voie réservée, le retard moyen encouru en secondes par autobus a été calculé. Les niveaux de service sont exprimés sous forme de lettres de A à F. Un niveau de service A représente la meilleure condition de circulation possibles alors qu'un niveau de service E reflète des conditions jugées difficiles (retard moyen entre 55 et 80 s) et F indique un état de congestion (plus de 80 s d'attente en moyenne).

### *Heure de pointe du matin*

Les principales caractéristiques de la circulation à l'heure de pointe du matin sont les suivantes :

- Dix carrefours présentent des conditions de circulation congestionnées avec des niveaux de service F (retard moyen de plus de 80 secondes) : D'Aylmer/Vanier, D'Aylmer/Rivermead, D'Aylmer/Samuel-de-Champlain, De Lucerne/Samuel-de-Champlain, Alexandre-Taché/Montcalm, Alexandre-Taché - Laurier/Eddy, Laurier/Maisonnette – pont du Portage, Des Allumettières/Maisonnette, Des Allumettières/Wilfrid-Lavigne et Saint-Raymond/Cité-des-Jeunes;
- Le carrefour D'Aylmer/Vanier a des conditions de circulation difficiles à l'approche nord où chaque mouvement de cet approche a un retard moyen supérieur à 120 secondes par véhicule;
- Le carrefour D'Aylmer/Rivermead a des retards moyens assez élevés avec un niveau de service global F causé par la congestion sur le chemin d'Aylmer en direction est ;
- Le carrefour D'Aylmer/Samuel-de-Champlain présente une forte congestion pour les mouvements en direction du pont Champlain et pour le mouvement de tout droit à l'approche ouest (vers le centre-ville du secteur Hull);
- Le carrefour De Lucerne/Samuel-de-Champlain est congestionné à son approche nord ainsi qu'à son mouvement de virage à gauche à l'approche est, soit en direction d'Ottawa. L'approche sud a également des retards moyens assez élevés;
- Le carrefour Alexandre-Taché/Montcalm présente des conditions de circulation difficiles à l'approche nord pour le mouvement de virage à gauche (vers le centre-ville du secteur Hull);
- Le carrefour Alexandre-Taché – Laurier/Eddy a des retards moyens assez élevés à l'approche ouest et à l'approche sud du carrefour avec des niveaux de service F pour chaque mouvement de ces approches;
- Le carrefour Laurier/Maisonnette – pont du Portage présente le même portrait que celui du pont Champlain avec des conditions de circulation plus difficiles en direction d'Ottawa, plus particulièrement à l'approche nord;
- Le carrefour Des Allumettières/Maisonnette présente une forte congestion à l'approche nord pour les mouvements de tout droit (vers le centre-ville du secteur Hull) et de virage à gauche (vers le pont Alexandra). Les mouvements de virage à gauche des approches ouest et sud ont aussi des retards moyens assez élevés, quoique ces mouvements ne soient pas en direction de la pointe. Un temps de vert insuffisant peut constituer l'un des facteurs responsables de ces conditions;

- Le carrefour Des Allumettières/Wilfrid-Lavigne présente des conditions de circulation difficiles pour les mouvements en direction du centre-ville du secteur Hull soit les mouvements tout droit de l'approche ouest (sens de la pointe) et de virage à gauche de l'approche nord;
- Les voies réservées aux autobus offrent majoritairement des bons niveaux de service. Elles permettent de réduire les retards encourus par les autobus, principalement sur l'axe D'Aylmer – Alexandre-Taché – Laurier, l'axe Maisonneuve et la place Samuel-de-Champlain (entre le chemin d'Aylmer et le boulevard de Lucerne), et ainsi 'améliorer l'attrait du transport collectif en termes de temps de parcours. Toutefois, les voies réservées en direction est au carrefour D'Aylmer/Samuel-de-Champlain (niveau de service D), au carrefour Des Allumettières/Maisonneuve à l'approche ouest (niveau de service D) et au carrefour Alexandre-Taché/Montcalm (niveau de service E) semblent présenter des conditions de circulation plus difficiles, possiblement dû à la configuration géométrique des voies réservées. En effet, les forts débits pour les virages à droite (dans une voie dédiée à ce virage) obstruent la voie réservée aux carrefours D'Aylmer/Samuel-de-Champlain et Des Allumettières/Maisonneuve. Les forts débits vers le centre-ville du secteur Hull et la fin de la voie réservée en amont du carrefour Alexandre-Taché/Montcalm augmentent le retard moyen des autobus à ce carrefour;
- En général, la majorité des conditions de circulation difficiles se retrouvent en direction est, soit vers le centre-ville du secteur Hull à Gatineau et vers les ponts franchissant la rivière des Outaouais vers Ottawa.

#### *Heure de pointe de l'après-midi*

Les conditions de circulation les plus critiques lors de l'heure de pointe de l'après-midi se résument comme suit :

- Huit carrefours présentent des conditions de circulation congestionnées avec des niveaux de service F : D'Aylmer/Vanier, D'Aylmer/Samuel-de-Champlain, De Lucerne/Samuel-de-Champlain, Alexandre-Taché – Laurier/Eddy, Laurier – Maisonneuve / Pont du Portage, Des Allumettières/Maisonneuve, Saint-Raymond/Cité-des-Jeunes et Des Allumettières/Wilfrid-Lavigne;
- Le carrefour D'Aylmer/Vanier présente une situation de congestion à l'approche sud pour tous les mouvements. Le mouvement de virage à gauche est très sollicité, ce qui retarde les véhicules des autres mouvements.
- Le carrefour D'Aylmer/Samuel-de-Champlain a des retards moyens assez élevés pour les mouvements en provenance et en direction du pont Champlain. Les mouvements en direction d'Ottawa présentent les conditions de circulation les plus difficiles;
- Le carrefour De Lucerne/Samuel-de-Champlain est congestionné pour tous les mouvements des approches nord et sud, de même que pour la voie réservée d'autobus à l'approche sud, notamment en raison des forts débits véhiculaires en provenance d'Ottawa;
- Le carrefour Alexandre-Taché – Laurier/Eddy a un niveau de service global F étant donné les forts débits provenant d'Ottawa, et ce pour tous les mouvements de cette approche;
- Le carrefour Laurier/Maisonneuve – Pont du Portage est caractérisé par des conditions de circulation difficiles à l'approche sud, soit pour les mouvements en provenance d'Ottawa. Les mouvements en direction du pont du Portage ont également des retards plus élevés;
- Le carrefour Des Allumettières/Maisonneuve enregistre des niveaux de service F à l'approche sud (sens de la pointe) et à l'approche ouest pour les trois mouvements. De plus, le mouvement de virage à gauche à l'approche nord et les mouvements de tout droit et de virage à droite à l'approche est ont des retards moyens élevés;

- Le carrefour Saint-Raymond/Cité-des-Jeunes a des conditions de circulation assez difficiles à chaque approche avec les retards moyens les plus élevés sur le boulevard Saint-Raymond. Les mouvements à l'approche sud subissent également des retards importants. Les forts débits à chaque approche expliquent ces conditions difficiles;
- Le carrefour Des Allumettières/Wilfrid-Lavigne présente des conditions de circulation problématiques à l'approche est (sens de la pointe) en raison des forts débits en provenance du secteur Hull. Le mouvement de virage à gauche de l'approche sud a également un retard moyen élevé;
- En ce qui a trait aux voies réservées, les autobus bénéficient de meilleures conditions de circulation, particulièrement sur l'axe D'Aylmer – Alexandre-Taché – Laurier en direction ouest et sur l'axe Maisonneuve en direction nord. Les conditions de circulation les plus critiques pour les autobus sont enregistrées aux carrefours De Lucerne/Samuel-de-Champlain et Des Allumettières/Maisonneuve, où les autobus n'ont plus de voies réservées et sont retardés par les véhicules qui doivent s'insérer dans la voie pour effectuer leur mouvement de virage à gauche;

- Le carrefour Saint-Raymond/Cité-des-Jeunes n'est pas doté de voies réservées, ce qui signifie que les circuits transitant par ce carrefour subissent les mêmes retards que les autres usagers. Plusieurs mouvements à ce carrefour ont des niveaux de service F qui influencent les temps de parcours des circuits d'autobus, notamment l'approche sud en tout droit l'approche est en tout droit;
- En général, les mouvements les plus sollicités et qui présentent des conditions de circulation difficiles s'effectuent en direction ouest, soit en provenance du centre-ville du secteur Hull et d'Ottawa.

### *Fermeture de la rue Gamelin*

La Commission de la capitale nationale a procédé, le 3 juin 2013, à la fermeture d'un tronçon d'une longueur de 600 mètres de la rue Gamelin, à son extrémité ouest, situé entre la rue des Fées et la promenade de la Gatineau. La fermeture de ce tronçon a des impacts sur plusieurs carrefours dont Saint-Raymond/Cité-des-Jeunes. Ce tronçon était utilisé non pas seulement comme itinéraire de rechange au boulevard Saint-Raymond, mais également comme la meilleure voie pour traverser le parc de la Gatineau vers et au-travers de la portion sud du district de Hull périphérie (Wrightville, Galeries de Hull, A-5 via Gamelin/Saint-Joseph, Saint-Raymond, Casino, Parc industriel, centre-ville de Hull via Montclair, etc).

Selon Genivar (2012) :

- « L'impact de la fermeture de la rue Gamelin serait significatif pendant les heures de pointe aux carrefours Saint-Raymond/Cité-des-Jeunes, des Allumettières/Labelle et Alexandre-Taché/Saint-Joseph, et donc sur la plupart des autobus de la STO desservant l'Ouest de Gatineau;
- Les temps de parcours projetés suite à la fermeture varieraient de manière significative le matin par rapport à la situation actuelle, principalement pour les habitants du quartier résidentiel des Fées et les véhicules en provenance ou en direction de la section de la rue Gamelin située à l'est de Cité-des-Jeunes;
- Pendant l'heure de pointe de l'après-midi, les temps de parcours projetés augmenteraient de manière générale pour les véhicules provenant du nord-est et se dirigeant vers l'ouest (des Allumettières/secteur du Plateau et Alexandre-Taché/secteur Val-Tétreau). Pour le chemin inverse (vers l'est), les automobilistes circulant sur Alexandre-Taché et tournant sur Saint-Joseph vers le nord pour rejoindre la promenade du Lac-des-Fées seraient significativement rallongés par rapport à la durée de leur trajet actuel;
- Les autobus de la STO et scolaires passant par les carrefours problématiques mentionnés ci-dessus verraient possiblement leurs temps de parcours rallongés pendant les heures de pointe. »

Des mesures d'atténuation devront être appliquées pour limiter les effets de cette fermeture, telles que des ajouts de voies, l'interdiction de stationnement à certaines périodes, des modifications au marquage existant et à la programmation des feux de circulation, de même que l'ajout de boucles de détection.

La fermeture de la rue Gamelin a eu un effet positif pour les cyclistes.

### *Carrefours giratoires*

Les conditions de circulation sur le boulevard des Allumettières entre la rue Labelle et la rue Crémazie ont fait l'objet d'une étude en 2013 à propos de l'efficacité des trois carrefours giratoires construits entre 2004 et 2005 sur ce tronçon. Les débits ont grandement augmenté depuis l'ouverture de la portion ouest du boulevard des Allumettières, ce qui affecte les vitesses moyennes et les temps de parcours avec une hausse d'une minute entre 2009 et 2013. Une file d'attente est observée le matin en amont du giratoire Labelle et celle-ci refoule jusqu'à l'extrémité du parc de la Gatineau. Entre les entrées des giratoires Labelle et Demontigny et Demontigny et Saint-Joseph, les vitesses moyennes sont de 15 km/h et de 11 km/h respectivement. L'étude démontre également que le carrefour giratoire le plus problématique demeure le giratoire Saint-Joseph étant donné les débits plus importants sur le boulevard Saint-Joseph et sur le boulevard des Allumettières.

#### **1.7.6 Sécurité routière**

Cette section présente une analyse de la sécurité routière dans le secteur à l'étude. Certaines réserves doivent être émises quant à la précision des résultats de cette analyse pour quelques carrefours municipaux. En effet, les données reçues des partenaires de la STO ne contenaient pas de précision sur la localisation des accidents car les coordonnées géographiques n'ont pas été fournies. Ainsi, certains accidents peuvent avoir été affectés à une intersection alors que, dans les faits, un accès commercial situé à proximité peut être la véritable source de l'accident.

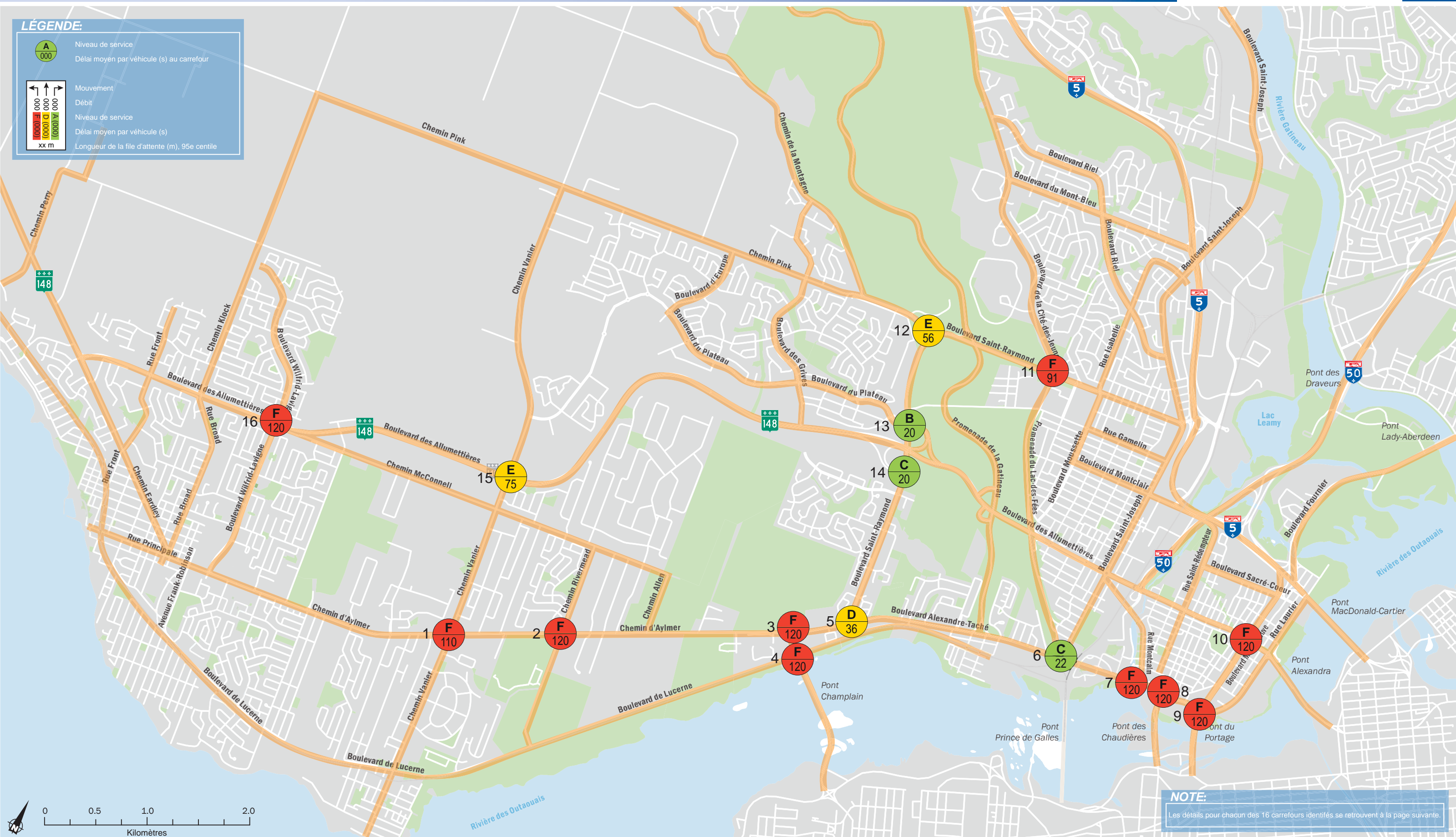
L'analyse de la sécurité routière est effectuée avec les données d'accidents survenus en 2011 et 2012, répertoriées dans un rayon de 200 mètres des principales intersections du réseau municipal et ministériel de l'aire d'étude. Le tableau 1-29 fait état de la fréquence et de la gravité d'accidents de même que le taux d'accidents estimé en fonction du niveau de débit journalier moyen (DJMA) permettant de comparer le niveau et la probabilité de dangerosité de chaque intersection par rapport aux autres en termes d'occurrence des accidents.





**LÉGENDE:**

- A** Niveau de service
- 000** Délai moyen par véhicule (s) au carrefour
- Mouvement
- Débit
- Niveau de service
- Délai moyen par véhicule (s)
- Longueur de la file d'attente (m), 95e centile

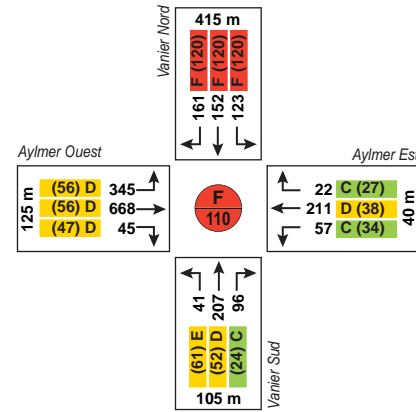


Carte 1-17a  
Conditions de circulation aux principaux carrefours, heure de pointe du matin, 2015

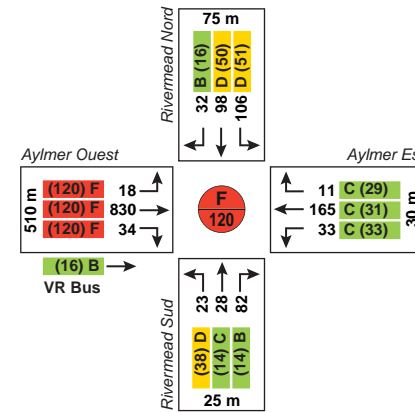
M:\2010\1101-50987-00\Transport\3.0 Technique\3.7 DAO\Illustrator\04 Besoins Solutions\Avril 2015



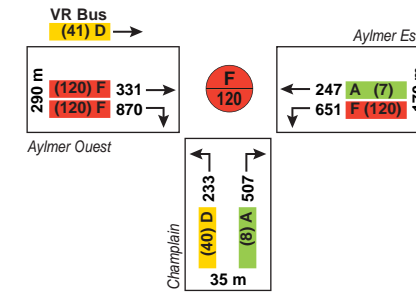
1. Aylmer / Vanier



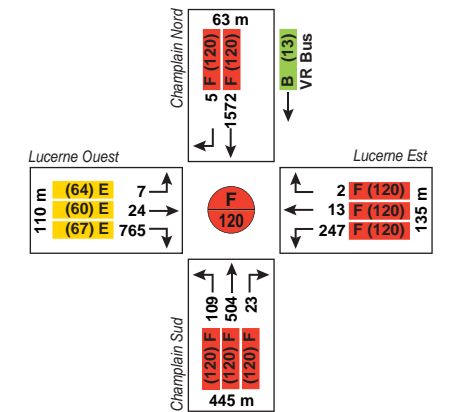
2. Aylmer / Rivermead



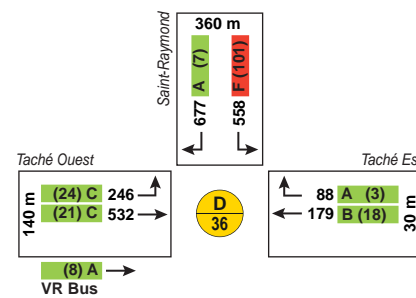
3. Aylmer / Place Samuel de Champlain



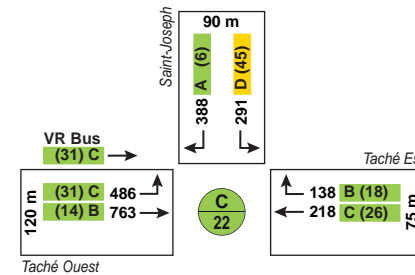
4. Lucerne / Pont Champlain



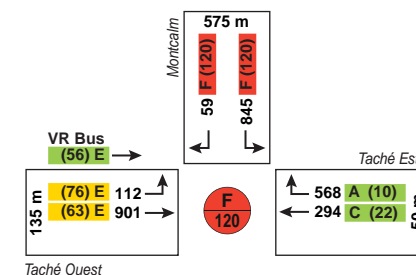
5. Alexandre-Taché / Saint-Raymond



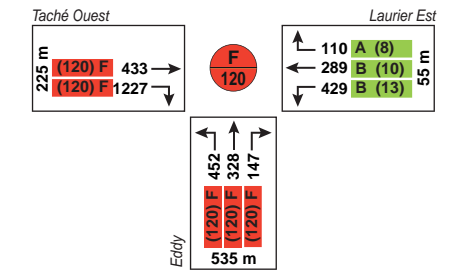
6. Alexandre-Taché / Saint-Joseph



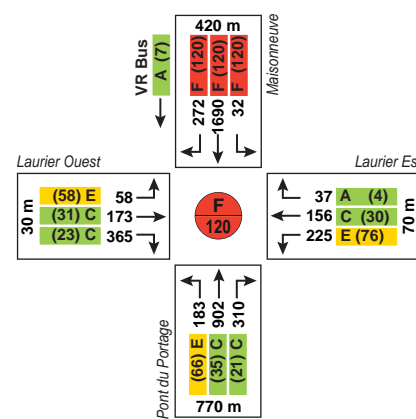
7. Alexandre-Taché / Montcalm



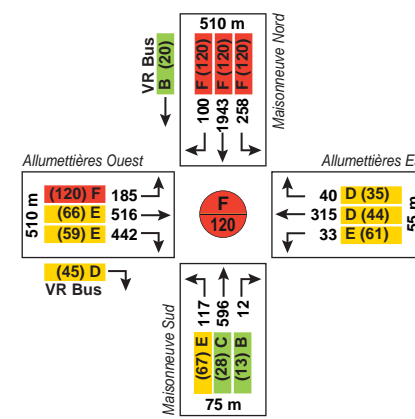
8. Alexandre-Taché / Laurier - Eddy



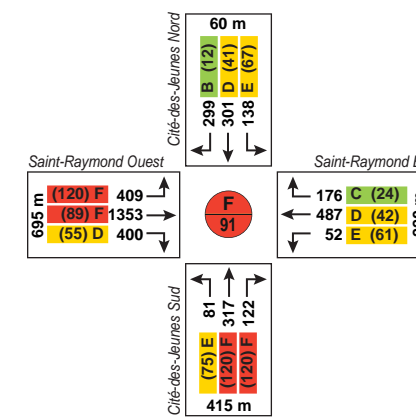
9. Laurier - Maisonneuve / Pont du Portage



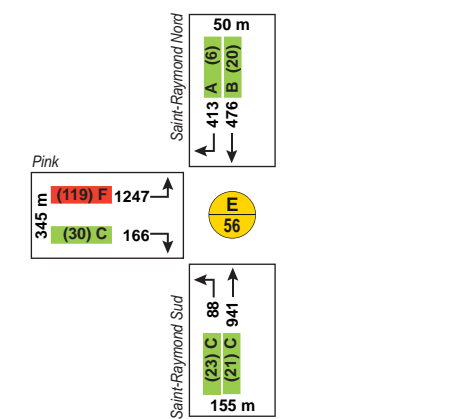
10. Allumettières / Maisonneuve



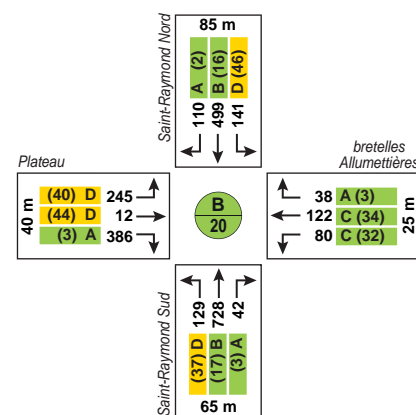
11. Saint-Raymond / Cité-des-Jeunes



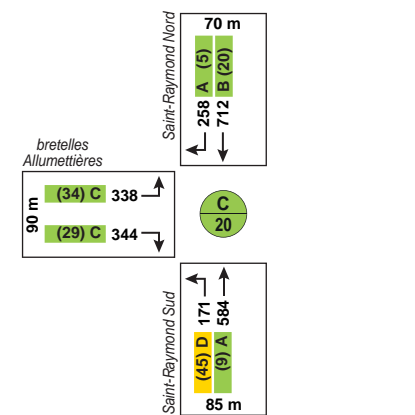
12. Pink / Saint-Raymond



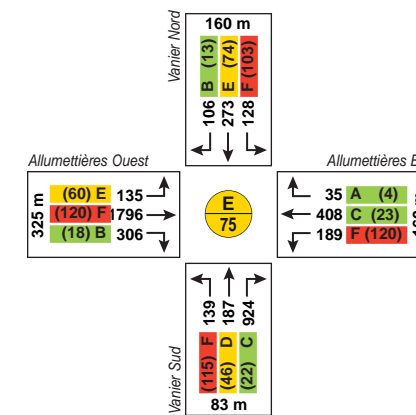
13. Plateau - bretelles Allumettières / Saint-Raymond



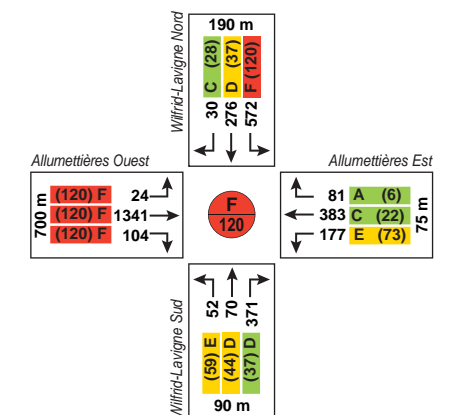
14. Allumettières / Saint-Raymond



15. Allumettières / Vanier



16. Allumettières / Wilfrid-Lavigne

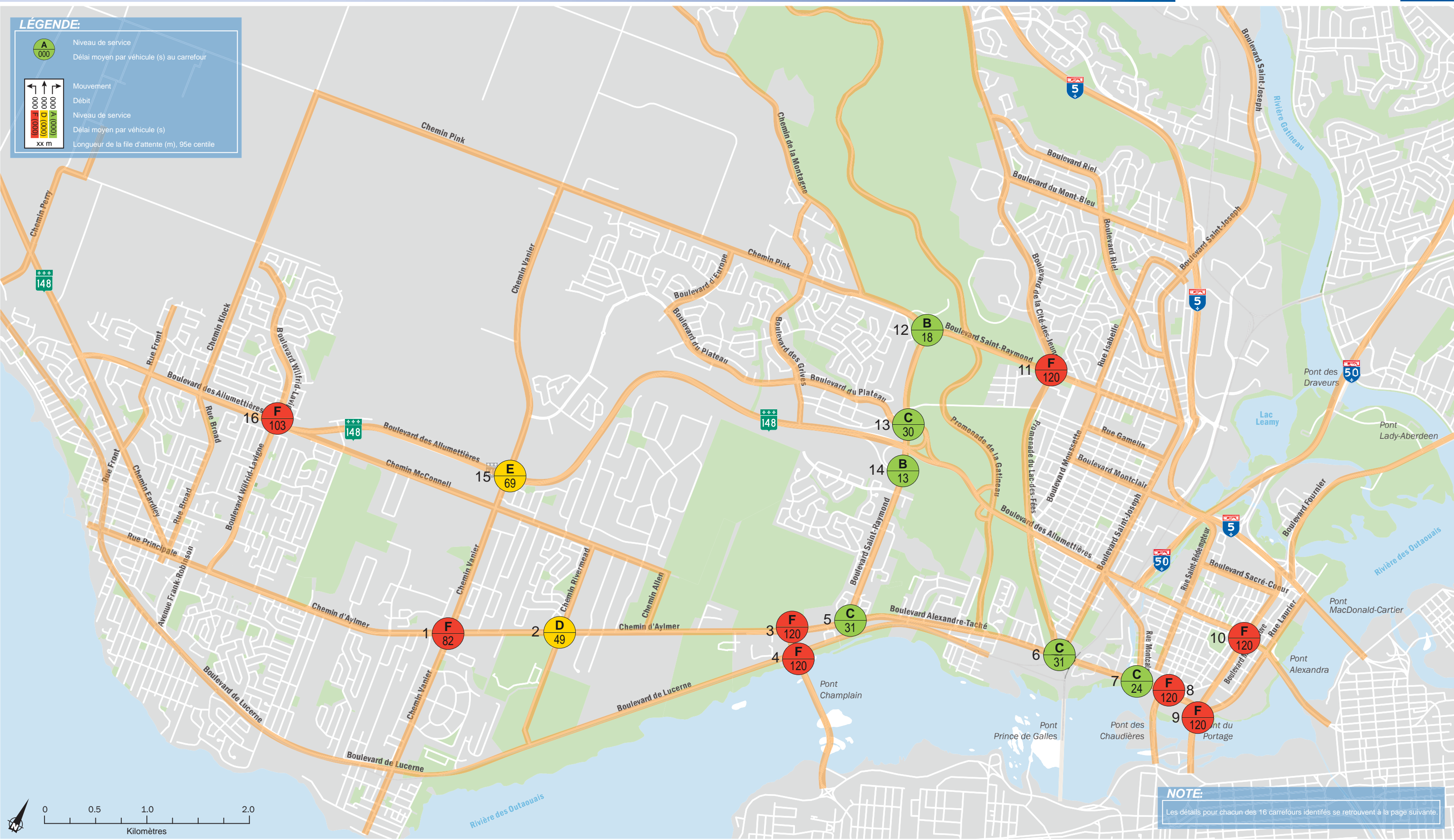






**LÉGENDE:**

- A** Niveau de service
- 000** Délai moyen par véhicule (s) au carrefour
- Mouvement
- 000** Débit
- Niveau de service
- 000** Délai moyen par véhicule (s)
- xx m** Longueur de la file d'attente (m), 95e centile



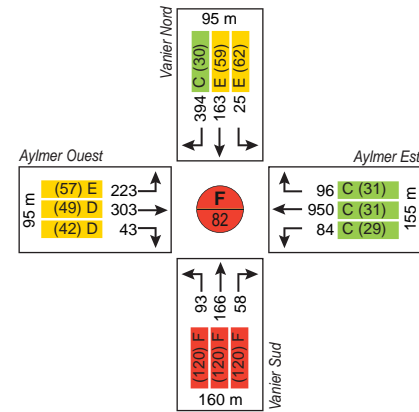
Carte 1-18a  
Conditions de circulation aux principaux carrefours, heure de pointe de l'après-midi, 2015

M:\2010\1101-50987-00\Transport\3.0 Technique\3.7 DAO\Illustrator\04 Besoins Solutions\Avril 2015

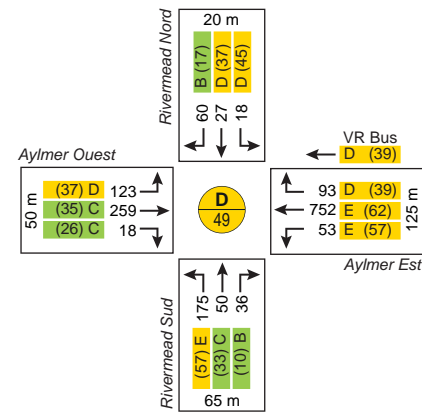




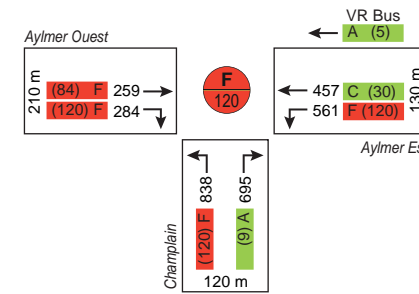
**1. Aylmer / Vanier**



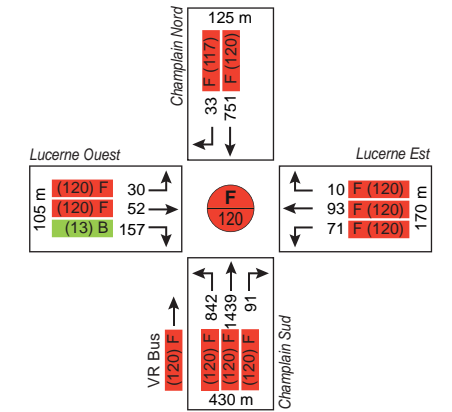
**2. Aylmer / Rivermead**



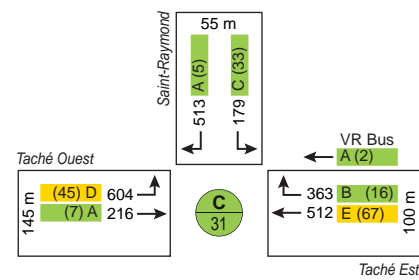
**3. Aylmer / Place Samuel de Champlain**



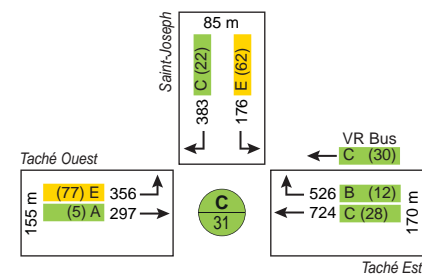
**4. Lucerne / Pont Champlain**



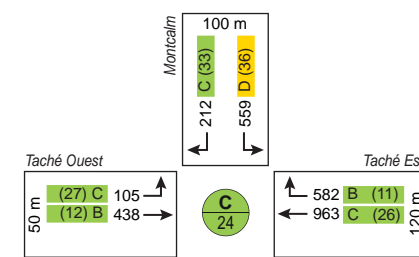
**5. Alexandre-Taché / Saint-Raymond**



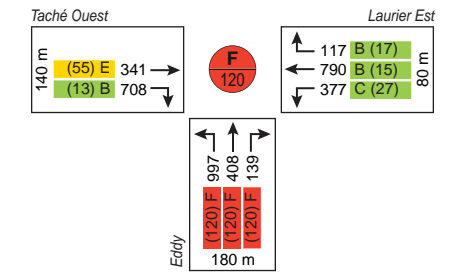
**6. Alexandre-Taché / Saint-Joseph**



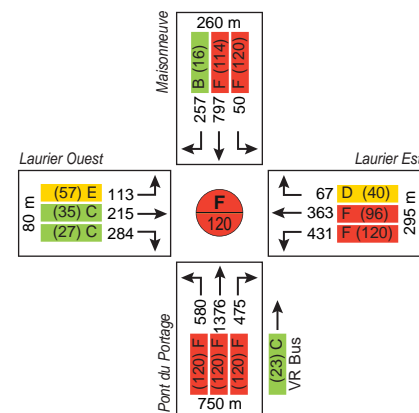
**7. Alexandre-Taché / Montcalm**



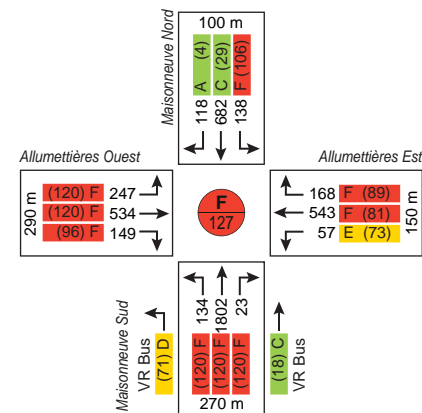
**8. Alexandre-Taché / Laurier - Eddy**



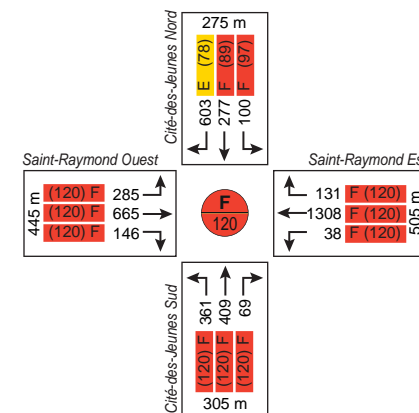
**9. Laurier - Maisonneuve / Pont du Portage**



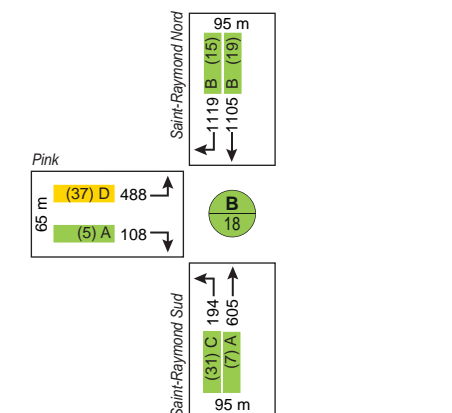
**10. Allumetières / Maisonneuve**



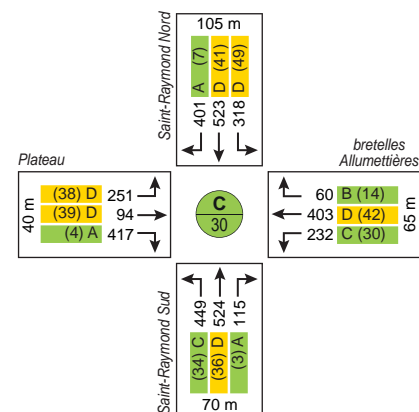
**11. Saint-Raymond / Cité-des-Jeunes**



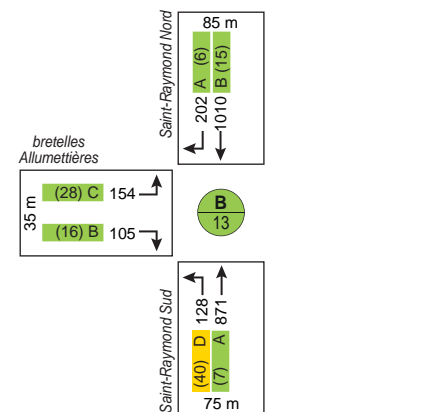
**12. Pink / Saint-Raymond**



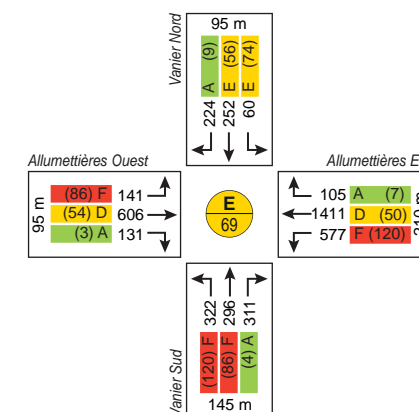
**13. Plateau - bretelles Allumetières / Saint-Raymond**



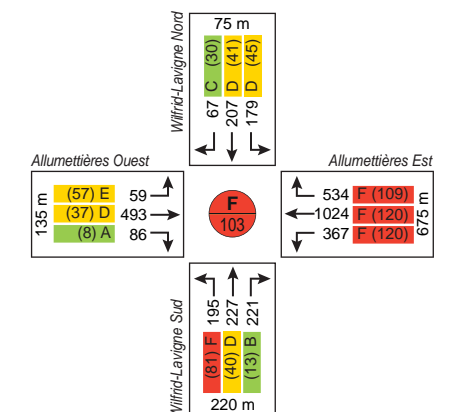
**14. Allumetières / Saint-Raymond**



**15. Allumetières / Vanier**



**16. Allumetières / Wilfrid-Lavigne**





**Tableau 1-29 Accidents routiers, zones des principales intersections de l'aire d'étude, 2011-2012**

Intersection	Nombre d'accidents					DJMA	Taux d'accidents	Taux d'accidents critique	Indice de gravité <sup>(2)</sup>	Indice de gravité moyen
	Mortel	Blessé grave	Blessé léger	DMS <sup>(1)</sup>	Total					
<b>Réseau municipal (2011-2012)</b>										
De Lucerne / Samuel-de-Champlain	1	0	13	30	44	46 500	1,30	3,20	1,93	1,74
D'Aylmer / Vanier	0	0	5	15	20	25 900	1,06	3,31	1,63	1,74
D'Aylmer / Rivermead	0	0	1	9	10	17 800	0,77	3,41	1,25	1,74
D'Aylmer / Samuel-de-Champlain	0	0	6	22	28	42 100	0,91	3,52	1,54	1,30
Alexandre-Taché / Saint-Raymond	0	0	2	13	15	30 500	0,67	3,58	1,33	1,30
Alexandre-Taché / Saint-Joseph	0	0	1	14	15	27 700	0,74	3,60	1,17	1,30
Alexandre-Taché / Montcalm	0	0	1	13	14	35 100	0,55	3,55	1,18	1,30
Alexandre-Taché / Eddy / Laurier	0	0	16	48	64	46 800	1,87	3,20	1,63	1,74
Laurier / Maisonneuve	0	0	7	10	17	64 200	0,36	3,15	2,03	1,74
Des Allumettières / Maisonneuve	0	0	17	29	46	64 100	0,98	3,15	1,92	1,74
<b>Réseau ministériel (2008-2012)</b>										
Des Allumettières / Wilfrid-Lavigne	0	0	10	55	65	41 000	2,17	1,37	1,38	1,91
Des Allumettières / Vanier	0	0	27	117	144	51 600	1,53	1,35	1,47	2,16
Des Allumettières / Des Grives (2010-2012)	0	0	4	19	23	43 400	0,48	1,16	1,40	2,16
Des Allumettières / Saint-Joseph	0	0	19	367	386	46 100	4,58	--	1,12	--
Du Plateau / Saint-Raymond	0	1	18	85	104	46 300	1,23	1,40	1,51	1,72
Pink / Saint-Raymond	0	0	10	65	75	43 600	0,80	1,41	1,39	1,72
Saint-Raymond / De la Cité-des-Jeunes	0	0	21	74,5	95,5	55 000	0,80	3,06	1,66	1,74
Saint-Raymond / Saint-Joseph	0	1	31	210,5	242,5	64 500	1,75	3,05	1,42	1,74

(1) DMS : Dommages matériels seulement

(2) Dommages matériels équivalent pour l'ensemble des accidents (mortel et blessé grave = 9,5, blessé léger = 3,5, DMS = 1)

Sources : 9 premières intersections Ville de Gatineau (2013f); 8 dernières intersections MTQ (2013c). Calculs : Roche Genivar.

Étant donné qu'il n'existe pas de taux d'accidents de référence pour les carrefours giratoires, en l'occurrence à l'intersection Des Allumettières/Saint-Joseph, le tableau n'indique pas de valeurs de taux d'accidents critique ni d'indice de gravité moyen pour cette intersection.

De manière générale, les données d'accidents démontrent que la fréquence d'accidents mortels et avec blessés graves est faible. En effet, un seul accident de ce type est survenu au cours des deux années analysées alors que tous les autres accidents se sont soldés par des blessures légères ou des dommages matériels seulement.

Sur la base des taux d'accidents calculés en fonction du niveau d'achalandage de chacune des intersections, l'intersection Des Allumettières/Saint-Joseph présente un taux d'accidents élevé (3,32 acc./Mvéh) comparativement aux autres intersections. Cette situation pourrait être due au fait que l'aménagement d'un carrefour giratoire à cet endroit présente un niveau de difficulté considérant le contexte d'insertion, le niveau d'achalandage ou le comportement des usagers. Les taux d'accidents calculés aux autres intersections sont moins élevés et permettent de faire ressortir qu'une plus grande occurrence d'accidents semble exister aux intersections suivantes : Alexandre-Taché/Eddy/Laurier (taux de 1,87); Des Allumettières/Vanier (taux de 1,48); De Lucerne/Samuel-de-Champlain (taux de 1,30).

Le seul accident mortel survenu au cours de la période d'étude a eu lieu à l'intersection Lucerne/Samuel-de-Champlain, ce qui se traduit par un indice de gravité élevé, soit 1,93. Dans l'ensemble des autres cas, les niveaux de dangerosité les plus élevés peuvent être associés à des intersections très achalandées où la géométrie est généreuse et où les vitesses peuvent être élevées, à savoir : Laurier/Maisonnette (Indice de gravité = 2,03); Des Allumettières/Maisonnette (Indice de gravité = 1,92); Saint-Raymond/De la Cité-des-Jeunes (Indice de gravité = 1,89).

## 1.8 Synthèse de la problématique actuelle

Le tableau 1-30 et la carte 1-19 résument les éléments de problématique actuelle suivant les six disciplines analysées aux sections précédentes.

**Tableau 1-30 Éléments de problématique actuelle**

<p><b>Cadre de planification</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les grandes orientations gouvernementales privilégient les déplacements en transport collectif et l'électrification des transports;</li> <li>• La région, par un consensus établi et répété depuis plus de 20 ans, vise à arrimer développement urbain et transport, particulièrement le transport collectif, notamment en densifiant l'occupation du sol et en créant des pôles le long des axes rapides de transport collectif;</li> <li>• Cet arrimage trouve une de ses expressions dans le concept de Rapibus, implanté à l'automne 2013 dans la partie centre et centre-est de Gatineau;</li> <li>• Les orientations de développement du transport collectif à Gatineau ont toujours prévu un axe rapide entre Aylmer et le centre-ville de Gatineau en connexion avec le Rapibus desservant le centre et le centre-est.</li> <li>• Les objectifs fixés par la Ville de Gatineau et la STO quant à la part modale pour la ligne-écran du parc de la Gatineau sont de 30 % pour 2011 (réalisé) et à 45 % pour 2046.</li> </ul>
<p><b>Territoire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deux pôles résidentiels disjoints se dégagent : Aylmer à l'ouest, Le Plateau au nord;</li> <li>• La trame urbaine irrégulière et le cadre champêtre au centre de l'aire d'étude créent des milieux de vie enclavés, notamment le Manoir des Trembles et le secteur Atholl-Doune –Montagnais;</li> <li>• L'axe Aylmer - Taché est borné par un patrimoine bâti, souvent protégé. Les bâtiments patrimoniaux sont généralement en retrait du réseau routier, sauf dans le Vieux-Aylmer;</li> </ul>

- Le territoire est marqué par plusieurs barrières physiques et naturelles d'intérêt : parc de la Gatineau, corridor Champlain, corridor des Voyageurs et forêt Boucher;
- Contrairement au territoire de la moitié est de la ville de Gatineau, la partie ouest est développée en plusieurs espaces non concentrés dans un corridor, ce qui change les possibilités de desserte et la capacité d'un axe unique à desservir l'ensemble de la demande et de répondre à des besoins multiples de déplacements.

#### **Population et activités**

- La population est concentrée à Aylmer-Ouest (34 500 habitants en 2011) et dans Le Plateau (12 000 habitants). La population de Val-Tétreau-Manoir-des-Trembles compte plus de 10 600 habitants;
- La population connaît une forte croissance liée au développement résidentiel : augmentation de 26 % de la population de l'aire d'étude (15 000 nouveaux résidents) entre 2006 et 2011; cette croissance se répartit entre Le Plateau, Aylmer Nord et Aylmer Sud;
- Les deux pôles d'emplois et d'activités principaux sont le centre-ville de Gatineau (Hull) avec 12 900 emplois et le centre-ville d'Ottawa. Hull Périphérie est un également un pôle important (10 000 emplois) mais plus diffus;
- Le pôle UQO compte 6 400 étudiants et le pôle des cégeps en compte 5 500;
- Le pôle hospitalier compte 1 400 emplois et dessert une vaste population alors que l'ensemble autour des Galeries de Hull, du casino et du parc industriel Carrière fournit 9 000 emplois;
- Les pôles locaux sont l'ensemble mixte Vieux-Aylmer/rue Principale (2 700 emplois), le Centre Le Plateau (1 300 emplois) et les parcs industriels Pink et Vanier (1 000 emplois).

#### **Mobilité**

- En période de pointe du matin, les 40 000 déplacements produits par l'ouest de Gatineau, se destinent principalement aux districts de Hull Périphérie (6 400, 24 %), de l'île de Hull (5 000; 19 %), d'Ottawa Centre (4 500, 17 %), outre les 13 700 déplacements internes (34 %);
- Ces 40 000 déplacements proviennent pour 15 000 (38 %) du district du Plateau-Manoir-des-Trembles, et 25 000 (62 %) du district d'Aylmer;
- De manière générale, les habitants du Plateau ont tendance à effectuer davantage de déplacements externes et à plus utiliser le transport collectif que l'ensemble de la ville de Gatineau ou que la région métropolitaine;
- En période de pointe, les deux tiers des déplacements ont pour motif le travail et 21 % les études, la plupart des autres déplacements visant à reconduire quelqu'un (8 %). Hors pointe, les déplacements se répartissent entre les motifs travail, magasinage et loisir pour les déplacements externes;
- À moyen terme (2005-2011), la population a eu tendance à réduire légèrement les déplacements externes et cette tendance est plus marquée pour l'automobile. La part d'utilisation du transport collectif a eu tendance à augmenter malgré une croissance et une modification notables de la population;
- À long terme (1986-2011), les facteurs influençant la demande et les comportements de déplacements affichent des évolutions contrastées selon les périodes. L'usage du transport collectif dépend entre autres des politiques publiques et des investissements en transport. La fragmentation des ménages observée sur la longue période s'est ralentie notablement;
- Le nombre quotidien de déplacements en transport collectif dans l'ouest de Gatineau était de 23 000 en 2011 selon l'enquête origine destination;
- Alors que les périodes de pointe représentent chacune un quart des déplacements totaux de la journée et la période hors pointe la moitié, les déplacements en transport collectif se répartissent pour à peu près un tiers à chaque période de pointe (la période du matin étant toutefois plus achalandée que celle de l'après-midi) et un tiers hors pointe. Le nombre de déplacements en transport collectif le matin est de 8 400 dont 8 100 dans la direction de la pointe;



- Le nombre de déplacements en transport collectif à destination du centre de la région métropolitaine en provenance de l'ouest de Gatineau est équivalent à ce qui provient du secteur de Gatineau;
- Les déplacements en transport collectif en période de pointe sont essentiellement externes (93 %) et ces déplacements externes se dirigent en nombres comparables entre Gatineau et Ottawa. Les principales destinations sont Ottawa Centre (2 400 déplacements), l'île de Hull (1 900) et Hull Périphérie (1 500). Quelque 1 400 déplacements se font vers diverses destinations à Ottawa alors que 600 sont internes à l'ouest de Gatineau et 300 se destinent à Gatineau Centre. À l'intérieur de Hull Périphérie, les destinations principales sont l'UQO, le pôle hospitalier et les cégeps;
- La part globale du transport collectif dans les déplacements motorisés est de 30 % pour les déplacements externes, ce qui correspond à la cible actuelle sur la ligne-écran du parc de la Gatineau. La part modale vers le centre-ville d'Ottawa s'élève à 56 %, vers l'île de Hull à 40 %, vers Hull Périphérie à 26 % (47 % vers les pôles éducationnels), vers le cœur d'Ottawa à 32 %. Les parts modales se sont améliorées pour la plupart des destinations entre 2005 et 2011;
- De manière générale, les quartiers plus denses de l'aire d'étude présentent une utilisation du transport collectif plus forte, notamment Val-Tétreau, et le quartier du Plateau davantage qu'Aylmer;
- Le nombre de déplacements bimodaux s'élevait en 2011 à quelque 1 200 en période de pointe du matin, dont près de 800 comme conducteur, soit l'utilisation appréhendée des stationnements incitatifs. La proportion de déplacements bimodaux est de 11 % dans le district du Plateau et de 18 % à Aylmer.

#### **Transport collectif**

- Le service se compose de nombreuses (23) lignes organisées différemment entre période de pointe (services directs et fréquents vers Hull – Ottawa dans le sens de la pointe) et hors pointe ou en sens inverse de la pointe (rabattements et faibles fréquences);
- La couverture du territoire par le réseau de la STO est importante. La majeure partie du service relie le centre-ville de Hull et d'Ottawa depuis les principaux secteurs d'habitation. Les autres services desservent Hull périphérie et le Pré Tunney;
- Le principal axe routier utilisé par le réseau d'autobus est le chemin d'Aylmer - Alexandre-Taché, auquel se rajoute à un degré moindre le boulevard Saint-Raymond, la partie est du boulevard des Allumettières et le boulevard Lucerne;
- Les services sont sensibles aux conditions de circulation, notamment aux périodes de pointe, mais bénéficient de mesures préférentielles (voies réservées) sur l'axe principal Aylmer – Taché, ce qui permet de maintenir de bonnes vitesses commerciales dans la partie ouest du trajet;
- La grande concentration des lignes sur le boulevard Alexandre-Taché peut être contraignante en cas de problème de circulation majeur. En période de pointe du matin, cet axe, incluant le pont du Portage, reçoit plus de 106 bus vers le centre. Ces axes sont très sollicités, à l'inverse du pont Champlain qui ne reçoit que 11 bus vers Ottawa à la même période;
- L'achalandage total d'un jour moyen de semaine entre l'aire d'étude et Hull-Ottawa est de 14 200 passagers :
  - Aylmer : 7 300 déplacements par jour en autobus (~50 %);
  - Plateau : plus de 4 000 déplacements par jour en autobus (~30 %);
  - Val-Tétreau : près de 2 900 déplacements par jour en autobus (~20 %).
- L'achalandage total en période de pointe du matin est de 4 700 déplacements (33 % de la journée).
- Ottawa est la destination de la moitié des déplacements en transport collectif en période de pointe;
- L'offre totale s'établit à 140 voyages entre l'Ouest de Gatineau et Hull-Ottawa à chaque période de pointe et à 682 voyages sur 24 h dans les deux directions. L'heure de pointe concentre 40 % de l'offre de la période de pointe, avec 55 bus/h;
- Certaines lignes régulières ont de faibles fréquences en période de pointe. En revanche, les lignes de pointe proposent des fréquences soutenues, à l'exception de certaines lignes
- Les temps de parcours parfois relativement longs :

- Aylmer – Centre-ville de Gatineau : 35-40 minutes;
- Aylmer – Centre-ville d'Ottawa : 55-60 minutes;
- Le Plateau – Centre-ville de Gatineau : 15-20 minutes;
- Le Plateau – Centre-ville d'Ottawa : 35-40 minutes.
- Les principaux points de ralentissement sont attribuables à la congestion véhiculaire, notamment en période de pointe du matin :
  - À l'approche du pont Champlain (deux directions sur le chemin d'Aylmer);
  - Secteur des carrefours giratoires sur le boulevard des Allumettières et sur la rue Montcalm;
  - En approche du pont du Portage en direction sud depuis le boulevard de Maisonneuve où les autobus doivent effectuer deux changements de voie en passant de la voie de droite à la voie de gauche;
  - La promenade du Portage où il y a plusieurs mouvements d'usagers;
  - Boulevard Saint-Raymond, à l'approche du boulevard de la Cité-des-Jeunes en direction est.
- Les lignes d'autobus de pointe et régulière (40-41-44-45-46-47-57-59-22-24-29-39) profitant d'un aménagement de voie réservée sont moins impactées par la circulation automobile :
  - En effet, en période de pointe du matin, les autobus bénéficient de meilleures conditions de circulation, particulièrement sur l'axe Aylmer – Alexandre-Taché – Laurier en direction ouest et sur l'axe Maisonneuve en direction nord;
  - En période de pointe de l'après-midi, les voies réservées permettent de réduire les retards encourus par les autobus, principalement sur l'axe d'Aylmer – Alexandre-Taché – Laurier, l'axe Maisonneuve et la place Samuel-de-Champlain (entre le chemin d'Aylmer et le boulevard de Lucerne), et ainsi de rendre le transport en commun plus efficace que l'automobile.
- Les principaux points de ralentissement en période de pointe de l'après-midi sont :
  - Le secteur du centre-ville de Hull sur le boulevard Alexandre-Taché et la promenade du Portage (combinaison de congestion, nombreux virages à effectuer par les autobus et plusieurs usagers embarquant et débarquant);
  - La rue Montcalm à l'approche du boulevard Saint-Joseph en direction ouest
  - Secteur du boulevard Saint-Raymond et du boulevard Saint-Joseph;
  - Le boulevard Saint-Raymond, à l'approche du boulevard de la Cité-des-Jeunes en direction ouest.
- À la période de pointe de l'après-midi, les autobus provenant du centre-ville d'Ottawa arrivent déjà complets au centre-ville de Gatineau, ce qui y empêche souvent les usagers de monter à bord. Cette situation allonge le temps d'attente;
- Les 900 places de stationnement incitatif, dans une très large mesure le groupe Rivermead-Hippodrome, sont utilisées essentiellement par des usagers en provenance d'Aylmer, Certains débordements sont observés dans les secteurs résidentiels périphériques, lorsque la capacité offerte est insuffisante, ce qui est le cas à Rivermaid-Hippodrome. Aucun stationnement incitatif ne dessert directement Le Plateau ou Manoir-des-Trembles;
- La sécurité du transport collectif ne semble pas représenter de problème particulier.

#### Réseau routier et circulation

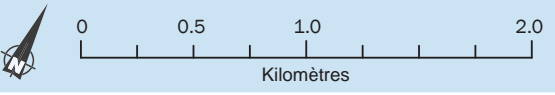
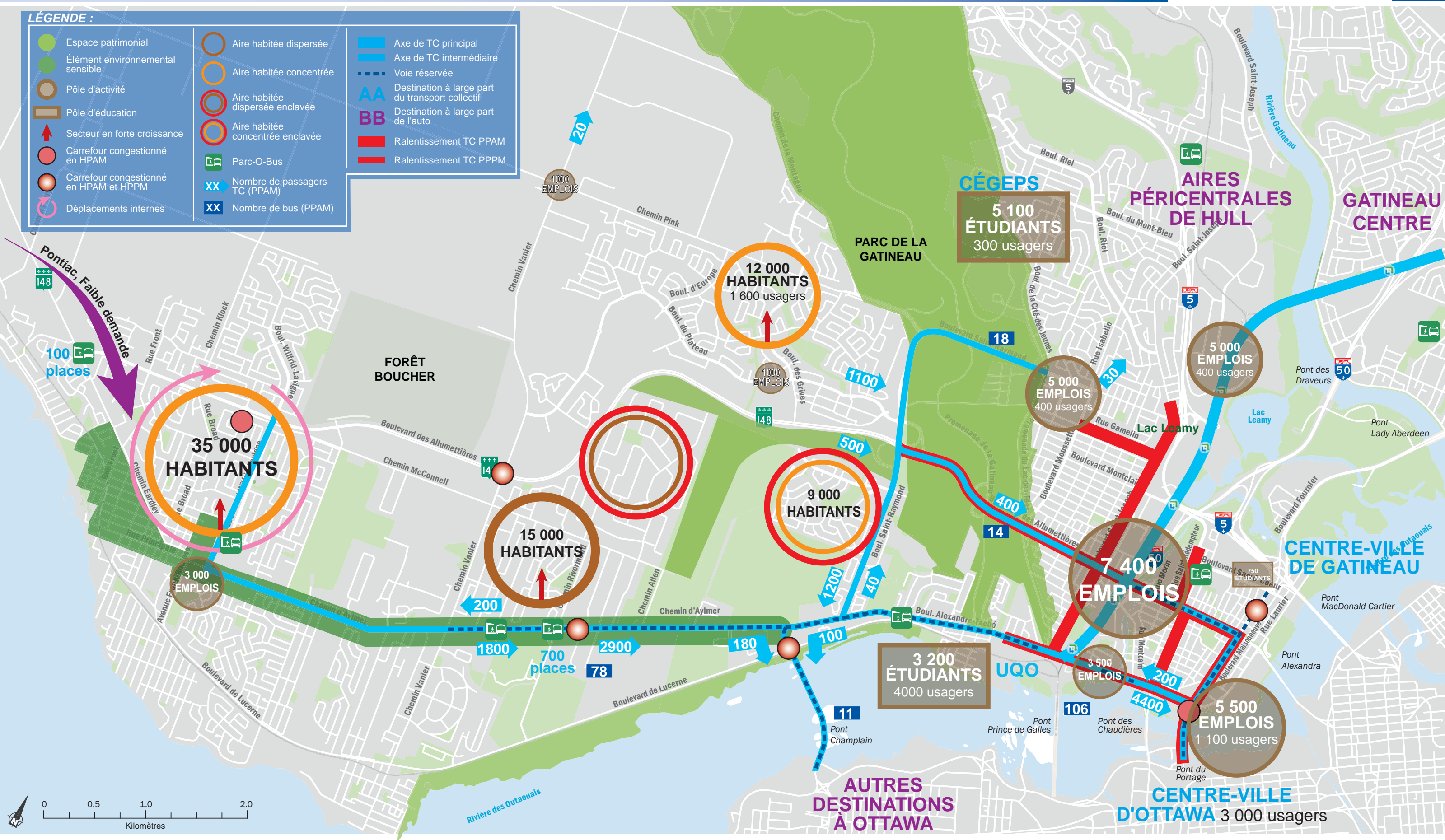
- Les débits véhiculaires sont pendulaires sur les axes majeurs et ont augmenté aux lignes-écrans situées le long du chemin Vanier et du parc de la Gatineau entre 2005 et 2011. Les taux d'occupation des véhicules ont diminué durant cette période;

- Les temps de parcours en auto entre le boulevard Wilfrid-Lavigne et le centre-ville d'Ottawa sont comparables pour les itinéraires passant par le chemin d'Aylmer et le pont Champlain, ou par le boulevard Alexandre-Taché, soit entre 26 et 33 minutes, alors que celui par le boulevard des Allumettières et le boulevard Maisonneuve se situe entre 25 et 32 minutes;
- Dix carrefours présentent des conditions de circulation congestionnées avec des niveaux de service F à l'heure de pointe du matin : D'Aylmer/Vanier, D'Aylmer/Rivermead, D'Aylmer/ Samuel-de-Champlain, De Lucerne/Samuel-de-Champlain, Alexandre-Taché/Montcalm, Alexandre-Taché – Laurier/Eddy, Laurier/Maisonneuve – pont du Portage, Des Allumettières/Maisonneuve, Des Allumettières/Wilfrid-Lavigne et Saint-Raymond/Cité-des-Jeunes;
- Les voies réservées aux autobus offrent majoritairement des bons niveaux de service à l'heure de pointe du matin, notamment sur l'axe D'Aylmer – Alexandre-Taché – Laurier en direction est et l'axe Maisonneuve en direction sud. Cependant, les voies réservées en direction est au carrefour D'Aylmer/Samuel-de-Champlain (niveau de service D) et au carrefour Des Allumettières / Maisonneuve (niveau de service E) ont des conditions de circulation plus difficiles, possiblement en raison des forts débits pour les virages à droite qui obstruent la voie réservée. D'autres problèmes de fonctionnement peuvent exister aux endroits non analysés, à la fin d'une voie réservée, en conditions météorologiques difficiles, lors d'événements particuliers ou lors de l'accumulation d'automobiles ou d'autobus;
- Huit carrefours présentent des conditions de circulation congestionnées avec des niveaux de service F : D'Aylmer / Vanier, D'Aylmer / Samuel-de-Champlain, De Lucerne / Samuel-de-Champlain, Alexandre-Taché – Laurier / Eddy, Laurier – Maisonneuve / Pont du Portage, Des Allumettières / Maisonneuve, Saint-Raymond /Cité-des-Jeunes et Des Allumettières/Wilfrid-Lavigne;
- Les autobus bénéficient de meilleures conditions de circulation que les autres usagers du réseau routier à l'heure de pointe de l'après-midi, particulièrement sur l'axe D'Aylmer – Alexandre-Taché – Laurier en direction ouest et sur l'axe Maisonneuve en direction nord. Les conditions de circulation les plus critiques pour les autobus sont enregistrées aux carrefours De Lucerne/Samuel-de-Champlain et Des Allumettières/Maisonneuve, où les autobus n'ont plus de voies réservées et sont retardés par les véhicules qui doivent s'insérer dans la voie pour effectuer leur mouvement de virage à gauche;
- La fermeture du tronçon ouest de la rue Gamelin, entre la rue des Fées et la promenade de la Gatineau, a des impacts sur la circulation, en détériorant les niveaux de service à certains carrefours environnants et en allongeant les temps de parcours des usagers du secteur résidentiel à proximité;
- Aucun carrefour ne présente de taux d'accidents problématique, c'est-à-dire supérieur au taux critique. Le taux observé au carrefour giratoire Allumettières/Saint-Joseph est sensiblement plus élevé. Les accidents sont répartis sur plusieurs axes dans l'aire d'étude, mais les niveaux de dangerosité (gravité des accidents) les plus élevés ont été recensés aux intersections Laurier/Maisonneuve; Des Allumettières/Du Plateau/Saint-Raymond; Des Allumettières/Maisonneuve; Saint-Raymond/De la Cité-des-Jeunes.



**LÉGENDE :**

- |  |  |           |                                  |           |   |
|--|--|-----------|----------------------------------|-----------|---|
|  | Espace patrimonial                     |           | Aire habitée dispersée           |           | Axe de TC principal                             |
|  | Élément environnemental sensible       |           | Aire habitée concentrée          |           | Axe de TC intermédiaire                         |
|  | Pôle d'activité                        |           | Aire habitée dispersée enclavée  |           | Voie réservée                                   |
|  | Pôle d'éducation                       |           | Aire habitée concentrée enclavée | <b>AA</b> | Destination à large part du transport collectif |
|  | Secteur en forte croissance            |           | Aire habitée dispersée enclavée  | <b>BB</b> | Destination à large part de l'auto              |
|  | Carrefour congestionné en HPAM         |           | Aire habitée concentrée enclavée |           | Ralentissement TC PPAM                          |
|  | Carrefour congestionné en HPAM et HPPM |           | Parc-O-Bus                       |           | Ralentissement TC PPPM                          |
|  | Déplacements internes                  | <b>XX</b> | Nombre de passagers TC (PPAM)    |           |   |
|  |  | <b>XX</b> | Nombre de bus (PPAM)             |           |   |



Carte 1-19  
Problématique actuelle

M:\2010\1101-50987-00\Transport\3.0 Technique\3.7 DAO\Illustrator\04 Besoins Solutions\Avril 2015

